

*Télégraphe—
Soumissions—
Contrat No. 4.*

23388. C'est là, sans doute, une transaction ordinaire. C'est ce qui est arrivé pour le contrat de l'embranchement de la Baie Georgienne, qui fut cédé par M. Munson à M. Foster ; savez-vous pourquoi le département a admis que ces personnes étaient les cessionnaires des soumissionnaires?—Non ; mais le département a dû être parfaitement convaincu du fait par la preuve donnée, je pense ; et je me rappelle que j'étais très heureux d'avoir Oliver Davidson & Cie., que je regardais comme des hommes fort compétents.

Ne se rappelle pas les motifs qui ont fait croire au département que Oliver, Davidson et Cie étaient les cessionnaires des soumissionnaires heureux, mais il pense que les motifs devaient être suffisants.

23389. Connaissez-vous personnellement Sutton et Thompson ou l'autre?—Non ; j'ai vu Sutton, mais ce n'est pas une connaissance.

23390. Pendant que l'affaire était en suspens entre le gouvernement d'une part, et Sutton et Thirkell, de l'autre, il paraît, d'après les témoignages, que Sutton, avant l'expiration du temps qui avait été limité pour le dépôt des sûretés, est allé à Toronto et s'est arrangé avec l'un des associés de la maison Oliver & Davidson pour lui céder les droits de Sutton, et qu'ils sont convenus entre eux qu'ils prendraient le contrat sur la soumission de Sutton et Thirkell, et tous deux, Sutton et lui, et un des associés de la nouvelle maison vinrent à Ottawa avant l'expiration du temps de Sutton et Thirkell ; qu'avant leur départ ils étaient convenus qu'ils le prendraient, non pas sur la soumission de Sutton et Thirkell, mais sur celle plus haute de Sutton et Thompson, qui était d'environ \$28,200 plus élevée. C'est à cet arrangement que M. Trudeau fait, je crois, allusion quand il dit qu'il a été fait par le ministre : vous rappelez-vous quelque chose de cela?—Non ; je suis parfaitement convaincu que je n'ai jamais fait de telle transaction.

Parfaitement sûr qu'il n'a jamais été cause que Oliver, Davidson & Cie auraient le contrat sur la soumission de Sutton et Thompson au lieu de Sutton et Thirkell.

23391. Pourriez-vous maintenant nous renseigner sur les négociations qui ont amené la retraite de Sutton et Thirkell, et l'acceptation de Sutton et Thompson à un prix plus élevé?—Je n'ai aucune explication quelconque à donner, en dehors de ce que contiendraient les registres du département.

23392. Il n'y a pas le moindre vestige de cette transaction dans les papiers qui nous sont parvenus?—Si M. Trudeau ne peut pas vous en donner l'explication, je ne le puis pas non plus.

23393. Vous rappelez-vous avoir eu quelques entrevues avec Oliver et Davidson au sujet de ce contrat du télégraphe?—Je n'ai pas de souvenir absolu d'entrevues ; mais je crois plus que vraisemblable que j'ai dû en avoir, car presque tous les entrepreneurs sont venus ici.

23394. Vous ne pourriez guère, dans ce cas, nous donner les détails de quelques conversations ou négociations sur le sujet entre vous et quelqu'un d'entre eux?—Non ; je ne me les rappelle pas.

23395. Nous ne voyons rien à propos du contrat No 5 qui nous engage à vous interroger à son sujet, mais si vous connaissez quelque fait qui pourrait nous être utile, nous serions heureux de l'apprendre—ce contrat était le premier de l'embranchement de Pembina?—C'est M. Whitehead, comme soumissionnaire le plus bas, qui a reçu le contrat, au mieux de ma connaissance.

23396. Je crois qu'un nommé Peach a offert un centin de moins par verge, mais il ne put se conformer aux exigences du département, et le contrat alla à M. Whitehead?—Je le crois.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

23397. Le contrat qui vient ensuite par ordre de rang est pour les rails d'acier. L'annonce demandant des soumissions pour rails parut vers la fin de septembre 1874 : pourriez-vous dire si c'est vers ce temps-là qu'on a cru nécessaire d'acheter ces rails?—Oui.

Le sujet des rails est venu d'abord de M. Fleming qui a dit qu'on devrait se procurer des rails aussi tôt que possible ; que le prix était à sa plus grande baisse, et qu'on devrait en acheter autant que possible.

23398. Pourriez-vous dire si ce sont les actes des subordonnés dans votre département où les représentations de l'ingénieur qui ont déterminé cette opinion?—M. Fleming m'en a d'abord parlé, me disant qu'il fallait absolument, à son avis, se procurer des rails aussitôt que possible, car il faudrait beaucoup de temps pour cela, et la construction ne pourrait avancer si on ne les avait pas sur le terrain, et en outre, disait-il, le prix des rails en était alors rendu à la baisse la plus forte qu'ils atteindraient vraisemblablement, et il nous fallait absolument nous en procurer une quantité aussi grande que possible. Il était très pressant dans ses représentations sur le sujet.

23399. Avez-vous pesé vous-même les raisons qu'il vous donnait, avant d'adopter une conclusion?—Je crois que j'y ai réfléchi dans une certaine mesure. Comme de raison, c'était affaire d'opinion spéculative que le prix était à sa plus grande baisse. Il était à la vérité rendu plus bas qu'il n'était encore descendu jusque là, et je pensais que les représentations de Fleming étaient vraisemblablement exactes sous ce rapport. A mon sens, certainement, elles étaient justes quant à la nécessité d'avoir les rails sur les lieux dans un temps rapproché.

23400. Coûte que coûte?—Coûte que coûte.

23401. Quelle nécessité trouviez-vous à avoir les rails sur le terrain dans ce temps, à n'importe quel prix?—Il était impossible sans rails d'avancer dans la construction.

23402. Alors, dans ce cas, la quantité requise devenait une question importante?—Cela dépendait de la rapidité avec laquelle les travaux progressaient.

La quantité devenait une question importante.

23403. C'est pourquoi la quantité était un élément important?—La quantité dépendrait naturellement de la rapidité que vous voudriez imprimer aux travaux.

23404. Pourriez-vous dire quelle longueur de voie vous aviez en vue de construire pour qu'il fallût avoir des rails immédiatement?—Non ; je ne saurais dire précisément, mais il y avait toute probabilité dans le temps qu'on pourrait livrer à la construction plusieurs centaines de milles dans l'année.

23405. La ligne ne devait-elle pas être livrée à la construction quelque temps avant la pose des rails?—Peu de temps. Il faut bien du temps pour transporter les rails dans cette contrée.

23406. Ce que je veux dire, c'est que ni le temps de la demande de soumissions, ni le temps de l'adjudication des contrats, ne pourraient seuls donner une idée juste du temps où on aurait besoin des rails pour les poser sur la voie. Il faudrait faire la part du temps qui s'écoulerait entre l'adjudication du contrat et la préparation de l'encaissement de la voie?—Oh ! quant à l'encaissement, il se fait en grand mesure après que l'on a les rails. Vous posez les rails avant que le chemin ne soit bien près d'être fini, et vous remplissez ensuite avec le matériel tiré des excavations d'emprunt dans certains endroits particuliers et que vous transportez sur les rails.

*Achat de rails.—
Contrats Nos. C-11.*

23407. Quoi qu'il en soit, il faudrait donner une grande partie des contrats avant d'avoir besoin de rails?—Cela dépend, en grande mesure, de la nature de la contrée à traverser. Dans la construction du chemin à l'Ouest de Winnipeg depuis que je suis sorti de charge, les traverses ont été placées sur l'herbe et le ballastage s'est fait ensuite avec les wagons à vapeur.

23408. Cette circonstance a-t-elle contribué à vous faire juger du temps où on aurait besoin de ces rails?—quelle circonstance? Ne sait pas si le fait que les rails sont quelquefois placés sur la surface du terrain l'a aidé à juger du temps où on aurait besoin des rails.

23409. Le fait que les rails sont quelquefois placés sur la surface du sol sans aucune préparation?—Je n'en sais vraiment rien.

23410. Parce que je me rappelle que la nécessité de la pose des rails s'est fait sentir pour le première fois entre la Baie du Tonnerre et la Rivière Rouge, en exceptant l'embranchement de Pembina?—Oui.

23411. Ainsi ce n'était que pour l'embranchement de Pembina qu'il fallait se procurer immédiatement des rails?—Cela eût pesé d'un grand poids en faveur de l'achat des rails dans le temps. La quantité requise pour l'embranchement de Pembina aiderait à l'argument en faveur de l'achat.

23412. Tout en ne perdant pas de vue la quantité qu'il fallait pour cet embranchement?—Oui.

23413. Je désire simplement savoir quel était le fait—si le fait que les rails seraient vraisemblablement posés immédiatement sur l'embranchement de Pembina a eu quelque poids dans la décision de la quantité requise dans le temps?—Je n'ai pas de doute que oui.

23414. Quelle quantité croyez-vous qu'il ait fallu pour l'embranchement de Pembina?—Il faut en moyenne environ quatre-vingt-dix tonnes au mille.

23415. Cela expliquait alors la nécessité d'assurer l'achat de 10,000 tonnes au plus; quant à la quantité en sus, dites-vous que le temps où elle serait requise a pesé dans la décision de l'achat?—Certainement; la nécessité de se pourvoir de rails si nous voulions construire le chemin et la nécessité de profiter du marché pendant que le prix était à la baisse. Deux choses ont influé sur l'achat des rails: (1) la nécessité d'avoir des rails si le chemin devait être construit et (2) l'importance de profiter de la baisse sur le marché.

23416. Ne nous occupons pas du coût pour le moment. Je suppose que si les rails étaient absolument nécessaires vous les auriez achetés, dans le temps, à n'importe quel prix. Je cherche maintenant à découvrir si la nécessité de les avoir pour être utilisés dans aucun temps particulier, était un des motifs de l'achat coûte que coûte?—En d'autres termes vous cherchez si vous ne pourriez pas trouver le gouvernement en défaut. Comme je l'ai dit auparavant, je refuse de répondre à toute question touchant à la politique du gouvernement; mais il a circulé tant de mensonges à propos de l'achat de ces rails, j'ai répondu à toutes les questions que vous m'avez posées, non pas que j'y fusse obligé, mais parce que je voulais bien y répondre. Refuse de répondre.

23417. Je puis dire, au nom des commissaires, que si vous voulez dire là que c'était la politique du gouvernement d'acheter des rails, sans égard au temps où on pourrait les utiliser, je ne vous parlerai plus de ces rails?—Je préfère que vous continuiez vos questions.

23418. Eh bien! si c'était là la politique, veuillez bien comprendre que la responsabilité de notre interrogatoire, d'après la supposition que

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

cette politique n'existait pas, retombe sur vous?—La responsabilité de quoi?

23419. La responsabilité des questions que nous posons?—Vous n'avez pas le droit de les poser.

23420. Je le répète, si vous dites que c'était la politique du gouvernement d'acheter des rails sans égard au temps probable de leur emploi, je ne vous en parlerai plus?—Je vous ai déjà dit quels étaient les vrais motifs qui ont déterminé cet achat. Que voulez-vous de plus?

23421. Si vous aviez les deux motifs, ne deviez-vous pas, de toute nécessité, avoir l'un d'eux : le plus grand renfermerait le plus petit?—Quel est le plus grand?

23422. Des motifs—le prix et la nécessité de l'emploi. Le motif numéro deux est plus grand que le numéro un?—Je ne vous comprends pas.

23423. Parlons d'un seul, d'abord?—D'un seul quoi?

23424. Un motif pour acheter ces rails—la raison qu'on en avait besoin pour les utiliser; eh bien! quant à cette nécessité en vue de l'emploi, je vous demande si c'était là matière d'administration départementale, ou si c'était l'un des principes adoptés par le gouvernement sur ce sujet?—Si c'était l'un des principes du gouvernement, vous n'avez rien à y voir.

Refuse de répondre.

23425. Je comprends qu'il ne nous appartient pas de critiquer; je demande simplement si cela était ainsi ou non?—Je refuse de répondre. Tout acte d'un département doit toujours être censé l'acte du gouvernement.

23426. Vous donnez à entendre, si je vous comprends bien, que tout acte, tout détail d'administration ou du département doit être, au point de vue constitutionnel, considéré comme faisant partie de la politique du gouvernement?—Je ne suis pas ici pour discuter les questions constitutionnelles.

23427. Mais il me semble que vous les discutiez?—Non; vous faites erreur.

L'un des motifs de la décision de l'achat a été nécessité de l'emploi des rails.

23428. Refusez-vous de dire si la nécessité d'avoir ces rails dans le temps sous la main en vue de la période où ils seraient utilisés, a été l'un des motifs qui a amené la décision de leur achat?—J'ai déjà dit que c'était l'une des raisons.

23429. Mais refusez-vous de donner les particularités de ce motif?—J'ai déjà répondu.

23430. Je cherche à constater où était la nécessité de cet achat?—Il y avait 2,000 milles de chemin de fer à construire.

23431. Quand?—En vertu du marché de 1871, ces, 2,000 milles devaient se faire en dix ans.

Refuse de répondre.

23432. Et pourquoi avez-vous cru nécessaire d'acheter en 1874?—Je refuse complètement de répondre à des questions qui touchent à la politique du gouvernement, et il est bon que vous le sachiez tout de suite aussi bien que plus tard.

23433. Je ne vous demande pas de nous donner la raison d'aucun

*Achat de rails—
Contrats Nos. G-11.*

acte politique du gouvernement, mais je désire que vous nous disiez clairement si c'était alors la politique du gouvernement de faire l'achat de ces rails?—Si ce n'eût pas été la politique du gouvernement, il va sans dire que l'achat n'aurait pas eu lieu.

23434. Je crois que les commissaires ont le droit de supposer que les détails d'administration départementale peuvent ne pas être conformes aux principes du gouvernement adoptés par le ministère, et qu'ils peuvent s'enquérir de ces détails?—Je n'ai rien à faire avec les suppositions de la commission.

23435. Je veux seulement les établir d'une manière claire afin que vous compreniez bien la position que nous prenons, et que vous portiez la responsabilité de votre refus de répondre ou non comme bon vous semblera : refusez-vous de donner votre témoignage sur les particularités de la nécessité de l'achat de ces rails en vue de leur emploi probable?—J'ai déjà dit tout ce que j'ai à dire des raisons qui ont déterminé l'achat.

23436. Et quant au prix, voulez-vous nous dire s'il a contribué notablement à la décision de l'achat de ces rails?—Je l'ai déjà dit. Le prix a été pour beaucoup dans la décision de l'achat.

23437. Voulez-vous que nous nous en enquérions?—Vous enquérir de quoi?

23438. De la justesse de cette conclusion que le prix rendait l'achat désirable?—Je ne puis pas vous empêcher de faire une investigation sur tout ce que vous voulez,

23439. Voulez-vous dire alors, ce qui paraissait être les raisons à l'appui de l'opinion que le temps était favorable pour acheter, à cause du prix?—Je ne connais d'autre raison que la déclaration du fait.

23440. Et quel était-il?—Que le prix était tombé plus bas qu'il n'était jamais encore descendu, et que M. Fleming croyait qu'il remonterait vraisemblablement. Le prix était descendu plus qu'il n'avait jamais baissé, et Fleming croyait qu'il pourrait bien remonter.

23441. N'avez-vous pas cru à propos, comme administrateur du département dans le temps, d'examiner un peu plus sérieusement les raisons de M. Fleming au lieu de vous contenter de ce qu'il alléguait au sujet de cette baisse?—Eh bien ! j'ai adopté ses raisons. Le témoin adopta les raisons de Fleming.

23442. Dans le temps où il a été décidé d'acheter les rails, pouvez-vous dire si l'on considérait comme une chose désirable d'attirer la concurrence Anglaise aussi bien que la concurrence Canadienne?—D'attirer la concurrence anglaise?

23443. La concurrence anglaise sur les prix?—Quant à cela—je ne comprenais pas votre question tout d'abord—je ne sache pas qu'il y eût dans le temps des fabricants de rails d'acier au Canada.

23444. Mais il y avait des agents canadiens?—Je n'en connais pas. Il y a des agents canadiens pour les négociants anglais. Je ne sache pas qu'il y ait des négociants canadiens qui agissent pour eux-mêmes.

23445. Vous saviez qu'il y avait des agents canadiens pour les négociants anglais : a-t-on cru désirable que la concurrence ne fût pas restreinte aux agents canadiens des négociants anglais, et que les agents anglais et les négociants anglais concourussent également?—Je supposais que tout le monde devrait avoir la chance de concourir. Croyait que tout le monde devait avoir l'occasion de concourir.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

23446. Etiez-vous d'opinion que huit jours d'avis suffisaient pour donner la chance de concourir aux négociants anglais?—Si je ne l'avais pas cru, l'annonce n'aurait pas été publiée.

Avisé de prolonger le délai de huit jours pour permettre aux agents d'écrire plutôt que de télégraphier à leurs commettants. 23447. En êtes-vous arrivé, plus tard, à la conclusion que ce temps n'était suffisant?—Je fus conseillé par certaines personnes de prolonger le temps pour permettre aux agents d'écrire au lieu de télégraphier à leurs commettants, et le temps fut de suite prolongé dès que le désir fut exprimé.

La première quantité mentionnée par Fleming, 40,000 tonnes. 23448. A l'époque où vos soumissions ont été reçues, en novembre 1874, pouvez-vous dire quelle quantité on croyait désirable d'acheter?—Je crois que la première quantité dont ait parlé M. Fleming était de 40,000 tonnes.

23449. Avez-vous adopté ses idées?—Oui; je vous l'ai déjà dit.

23450. C'était une transaction bien importante, et l'on doit supposer que vous avez pris une part dans l'examen des soumissions et de l'adjudication des contrats?—Peut-être feriez-vous mieux, au lieu de supposer quoi que ce soit, de faire les questions que vous désirez.

Il est d'usage que le ministre s'occupe dans une certaine mesure de l'adjudication des contrats; c'est l'usage ordinaire. 23451. Je vous poserai la question sous une autre forme, si vous le préférez: avez-vous pris aucune part dans l'examen des soumissions et l'adjudication des contrats?—C'est l'usage ordinaire pour l'adjudication des contrats.

23452. Avez-vous suivi l'usage ordinaire?—Oui.

23453. Vous rappelez-vous, à cette époque éloignée, le rang relatif des soumissions, donnant au prix le plus bas le premier rang, et ainsi de suite?—Non, je ne me rappelle pas, mais je présume que les rapports dans le département établissent cela.

23454. Pouvez-vous dire s'il y avait intention quelque part de donner la préférence à quelqu'un dans les contrats au-delà de ce que comportaient les soumissions elles-mêmes?—Je ne connais pas de telle intention. Je ne conçois pas comment il y en aurait eu.

23455. Ainsi, si je comprends bien, vous dites que les soumissions elles-mêmes indiqueront les personnes qui auraient dû avoir les contrats suivant les prix. Il y a la cédule de M. Fleming indiquant ce qu'il considérait comme le contenu et la substance des différentes soumissions sur ce sujet. Si vous désirez l'examiner, je serai bien aise d'apprendre de vous si elle indique le rang des soumissions pour livraison à Montréal?—Je suppose que le document parlera par lui-même.

23456. Je désire simplement savoir si vous y trouvez quelque chose que je ne puis voir; nous pourrions différer sur la signification qu'il comporte?—Posez-moi les questions que vous voudrez.

↳
Soumissions dans leur ordre.

23457. Je comprends que la West Cumberland Co. était la plus basse pour 5,000 tonnes?—Ce sont Guest & Cie?

23458. Cox & Green étaient leurs agents; 5,000 à \$53.53?—Oui.

23459. J'ai aussi appris, par les documents produits ici, que les 40,000 ont toutes été entreprises livrables à Montréal?—Eh bien?

23460. Est-ce ainsi que vous l'entendez?—Je pense que oui; je n'en suis pas très sûr, néanmoins.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

23461. Non-seulement entreprises, mais annoncées comme livrables à Montréal. La soumission la plus basse ensuite, ou pour mieux dire, au même prix, est celle de la Ebbw Vale Co., pour 5,000 tonnes à \$53.53; la suivante est de Guest & Cie., pour 5,000 tonnes à \$54; l'autre est pour 10,000, elle vient de la Mersey Co., à \$54.26; la suivante est celle de la Aberdare Co., 5,000 tonnes à \$54.75. Or, ces chiffres réunis ne forment que 30,000 tonnes, et pourtant la plus basse des offres, celle de la Aberdare Co., pour la portion des premières 30,000 tonnes, n'a pas obtenu de contrat; pouvez-vous nous expliquer pour quelle raison?—Que la plus basse soumission n'a pas obtenu de contrat?

23462. La Aberdare Co. avait fait l'une des plus basses soumissions pour les premières 30,000 tonnes, et pourtant bien qu'ont eût fait la commande 40,000 tonnes, on ne s'en est pas occupé?—Je suppose que c'était parce qu'elle était plus haute.

23463. Cela ne se pouvait pas si elle se trouvait au nombre des plus basses pour les premières 30,000 tonnes?—Combien le gouvernement a-t-il eu à payer, voilà la question.

23464. Voilà tout. Pour les premières 30,000 tonnes les soumissions, autant que je puis les interpréter, et d'après cette cédula que vous avez là sous les yeux, font voir que la *West Cumberland Co.*, la *Ebbw Vale Co.*, Guest & Cie., la *Mersey Co.*, et la *Aberdare Co.*, étaient les cinq soumissionnaires les plus bas pour les premières 30,000 tonnes?—On a offert aux cinq soumissionnaires les plus bas une quantité que ne comportaient pas leurs soumissions. Cox et Green, par exemple, n'avaient que 5,000 tonnes, on leur en a offert davantage.

23465. Jusqu'ici nous n'avons eu aucune preuve directe de ce fait?—Je n'y puis rien. Je vous donne la preuve dans le moment.

23466. Comment leur a-t-on fait cette offre?—C'est M. Trudeau qui la leur a faite à ma connaissance et avec mon assentiment.

23467. Ne faites-vous pas erreur?—Je ne le crois pas.

23468. Il est écrit et consigné qu'ils vous ont écrit le 18 de décembre, offrant cinq autres mille tonnes (5,000 tonnes), et le 22 vous leur avez répondu par le télégraphe: "Nous n'avons pas besoin de plus de rails d'acier, merci."?—Ils avaient refusé dans le principe; puis ils ont offert plus tard après le règlement de la transaction.

23469. Il n'y a pas de preuve de cette offre?—Je n'y puis rien. L'offre n'en a pas été moins faite, et M. Trudeau m'a informé qu'ils refusaient. La chose a dû se passer ainsi.

23470. Ainsi vous vous rappelez qu'avant d'arriver aux 40,000 tonnes, Le témoin se rap-
on a offert à la *West Cumberland Co.* une quantité excédant 5,000 pelle qu'on a offert
tonnes?—Oui, je me rappelle cela. Je me rappelle que nous avons à la *West Cumberland*
traité avec tout soumissionnaire qui était le plus bas, afin de nous pro- *Co.*, une plus grande
curer la quantité que nous avons décidée aux prix les plus bas quantité que 5,000
possibles. tonnes.

23471. A-t-on donné à Guest & Cie. une chance de fournir une plus grande quantité?—Je présume qu'ils ont eu cette occasion.

23472. Ainsi, ce n'est pas pour vous un fait positif?—Non; mon sou-

Présume que Guest
& Cie ont reçu l'offre
de fournir une plus
grande quantité.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

venir n'a rien de positif. Ce qui me fait souvenir du cas de Cox et Green c'est que une correspondance de journal publia le fait qu'ils avaient déclaré eux-mêmes que cette offre leur avait été faite.

23473. Quelle correspondance ?—Une correspondance de journal.

23474. Et la Mersey Co ; son offre était de 10,000 tonnes, à Mont-réal ; vous rappelez-vous si cette quantité a été augmentée ?—Je le crois. Elle a été augmentée jusqu'à 20,000 tonnes, cet arrangement étant le meilleur arrangement que pouvait prendre le gouvernement quant au prix.

23475. Et que savez-vous à propos de la Aberdare Co ?—Je ne me rappelle rien à son sujet. Je présume que nous n'avons jamais atteint ses chiffres.

Ne se rappelle pas le fait que la Aberdare Co. a été mise à l'écart et la préférence donnée à Guest & Cie, quoique de 49 centins plus haut.

23476. Il paraît que si pourtant, et ces 5,000 tonnes—les secondes cinq mille tonnes—ont été données à Guest & Cie., au prix de \$55.24, tandis que la Aberdare Cie., avait offert de fournir la même quantité à \$54.75, et qu'on a préféré Guest & Cie., à 49 cts. de plus par tonne que le prix offert par la Aberdare Cie ?—Je ne me rappelle pas cela du tout.

23477. Voici comment la chose est arrivée : Guest & Cie., offraient 5,000 tonnes à \$54, et 5,000 autres tonnes à \$55.24. Ces deux offres furent acceptées, ce qui réduisait la moyenne à \$54.62. Cette moyenne se trouvait au-dessous de l'offre de la Aberdare Cie, qui était de \$54.75 ?—Mon idée générale, telle que je l'ai exprimée à M. Trudeau était que l'on devait prendre les soumissions à la file, en commençant par la plus basse, lui donnant telle quantité qu'elle voulait prendre, et en remontant seulement quand on y serait forcé par l'élévation des prix.

23478. Prenant 10,000 tonnes—non de Guest & Cie seulement, mais une moitié de Guest & Cie, et l'autre moitié de la *Aberdare Co.*, cela aurait réduit le taux pour toutes les 10,000 tonnes. Je ne sais pas si l'on a attiré votre attention sur cette circonstance ; veuillez nous le dire ?—Je ne le crois pas.

C'est M. Trudeau qui a fait l'augmentation de la quantité fournie par la *Mersey Co.*, il en a probablement été référé au témoin en sa qualité de ministre.

23479. Il n'y a pas de correspondance relative à cette augmentation dans la quantité fournie par la *Mersey Co.* : savez-vous comment cette négociation a été conduite ?—C'est M. Trudeau qui l'a faite, et il s'en est probablement référé à moi comme ministre.

23480. Quand vous dites probablement, je suppose que vous entendez que vous n'êtes pas capable de l'assurer positivement ?—Je ne m'en souviens pas précisément, mais je n'ai aucun doute que la chose s'est passée ainsi. Je me rappelle que M. Fairman est venu me trouver une ou deux fois, mais je l'ai renvoyé à M. Trudeau par l'entremise de qui toutes ces sortes d'affaires se faisaient.

23481. Le marché pour ces 40,000 tonnes une fois réglé, il paraît qu'il y a eu un temps d'arrêt dans la transaction. C'était vers le 3 décembre 1874 ; on se reprit plus tard de bonne heure en janvier, et on se procura une autre quantité ; pouvez-vous nous dire ce qui a amené cet achat subséquent ?—C'est pour la côte du Pacifique ?

Le second achat effectué en vue de la construction du chemin de fer de l'Isle de Vancouver.

23482. Je crois que les nouveaux lots formaient 10,000 tonnes—dont 5,000 tonnes allèrent à Vancouver ?—Vers ce temps-là nous étions sur le point d'accomplir l'obligation de construire le chemin de fer de l'Isle, et c'était pour avoir une quantité de rails suffisante disponible que le second achat a été effectué.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

23483. Vous croyez que c'est là ce qui a déterminé votre changement de position et le deuxième achat?—Je le pense.

23484. Ce changement a-t-il eu lieu, croyez-vous, après votre refus d'accepter la seconde offre de la West Cumberland Co., de 5,000 tonnes à £11, livrables à Montréal—équivalentes à £10 sterling, à Liverpool?—Je ne me souviens pas des dates.

23485. Voici à peu près comment la chose est arrivée, autant que nous puissions en juger par les rapports de Livres Bleues et par les dépositions faites devant nous : le 20 décembre ou vers cette époque, la West Cumberland Co., offrit \$5,000 tonnes de plus à £11 sterling livrables à Montréal, ce qui, si je ne me trompe, équivaut à £10 sterling livrables à Liverpool, parce que le fret océanique était de £1. Cette offre fut rejetée immédiatement par un télégramme annonçant qu'on n'avait pas besoin d'une plus grande quantité de rails. Le 4 janvier, Cooper, Fairman & Cie vous écrivent. C'est la première lettre sur le sujet, comme il appert de la correspondance rapportée, et voici comme ils s'expriment : " Relativement aux 10,000 tonnes requises f.d.c. à Liverpool "—faisant évidemment allusion à quelques 10,000 tonnes déterminées, et donnant à entendre qu'entre vous et eux il avait été question de ces 10,000 tonnes ; vous rappelez-vous cette circonstance d'une allusion à cette quantité avant leur lettre—je parle d'une allusion dans quelque correspondance entre vous et Cooper, Fairman & Cie?—Je pense qu'il n'y a pas eu de correspondance. Il peut y avoir eu des conversations.

Croit qu'il peut avoir eu des conversations avec Cooper, Fairman & Cie., ce qui expliquerait l'allusion qu'ils font dans leur lettre du 4 janvier.

25486. Entre vous et quelques-uns d'entre eux?—La chose est possible.

23487. Dites-vous qu'il y en a eu?—Je ne sais réellement pas. J'ai le souvenir d'une ou deux entrevues avec M. Fairman pendant la négociation des principales soumissions, mais je ne me rappelle pas d'autres ensuite.

23488. Le même jour, c'est-à-dire le 4 janvier, un télégramme vous a été adressé de Montréal par certaines personnes qui signaient ainsi : " Agents, Mersey Co."

" La Cie., Mersey ayant signé soumission pour livraison à Montréal ne peut pas livrer à l'ouest."

Avez-vous compris que ce titre voulait dire Cooper, Fairman & Cie?—Je ne me rappelle pas du tout ce télégramme.

23489. Il est consigné à la page 38 de ce Livre Bleu concernant la correspondance sur les rails d'acier?—Il y a trois télégrammes, tous trois en apparence du même jour.

23490. De Cooper, Fairman & Cie.?—Oui ; il y en a sur la page précédente.

23491. C'est la lettre à laquelle je fais allusion ; c'est un deuxième télégramme?—Quelle question me faites-vous à son sujet?

23492. Je demande si vous preniez le titre d'Agents Mersey Co., pour signifier en réalité Cooper, Fairman & Cie.?—Je suppose que c'étaient eux. Ils étaient les agents.

23493. Le 7 janvier vous acceptez leur offre de 5,000 tonnes livrables à Liverpool au taux de £10 rochs. sterling ; pouvez-vous dire s'il y a eu concours public ou aucune concurrence pour aucun achat de rails livrables f. d. c. à Liverpool?—Non ; je ne crois pas qu'il y en ait eu.

Il suppose que les mots "agents, Mersey Co." signifiaient Cooper, Fairman & Cie. Il n'y a jamais eu de concours public pour les 5,000 tonnes pour lesquelles la soumission de Cooper, Fairman & Cie. a été acceptée à £10 rochs.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

23494. Vous ne le pensez pas ?—Je ne le pense pas.

23495. Dans le temps où vous avez accepté leur offre, offre spontanée à en juger par la correspondance rapportée, avez-vous tenu compte des circonstances suivantes : que deux jours auparavant, vous auriez pu acheter de la Cumberland Co à £10 sterling, à Liverpool, ou l'équivalent, parce que le prix n'était que de £11 à Montréal ; que, dans une occasion précédente, le département avait annoncé, avant la réception des soumissions, qu'il ne recevait plus ni n'examinait plus de soumissions pour livraison à Liverpool, et que, de fait Crawford avait offert ces rails là à £10 5ch., et que son offre n'avait pas été acceptée ?—Je ne me rappelle pas l'offre de Crawford.

23496. Elle est rapportée à la page 25 de ce même Livre Bleu ?—C'était durant l'été de l'année suivante.

23497. Ce devait être pour livraison dans l'été de 1875 ?—Oui.

23498. C'était assez tôt pour le besoin que vous en aviez, et aussi vite que vous les avez reçus ?—Non ; je ne sais plus pourquoi nous avons refusé cette offre.

23499. Alors, dites-vous que l'acceptation de l'offre de Cooper, Fairman & Cie a eu lieu sans que vous ayez examiné les circonstances ?—Je ne le crois pas ; je n'ai pas de doute qu'elles ont été appréciées.

Ne peut dire si l'on considérait que £10 10ch. de Cooper, Fairman & Cie. valaient mieux que £10 5ch. de Crawford.

23500. Considérerait-on qu'il valait mieux prendre les rails de Cooper, Fairman à £10.10 ch., que de Crawford à £10.5 ch ?—Je ne saurais dire. Cela dépendrait entièrement de l'inspection et de la qualité.

23501. Êtes-vous capable de dire qu'on s'est occupé de quelque chose de ce genre : qu'il y avait une aussi grande différence que vous dites ; qu'une maison avait des rails d'une meilleure qualité, ou offrait plus de garantie ?—Le fait qu'il y a eu une décision dans le cas implique une considération. Je ne me rappelle aucune discussion à ce sujet.

22502. Aucun des témoins qui sont venus devant nous n'a parlé d'une telle comparaison entre ces offres—celles de Crawford, de Cooper, Fairman & Cie., et des autres Messieurs de New-York qui ont été informés que leur offre ne serait pas prise en considération. Ce refus d'accepter leur offre se trouve à la page 3 de ce même Livre Bleu ?—Cela se rapporte aux soumissions premières.

23503. Oui ; je vous demande si, plus tard, en janvier, avant l'acceptation de l'offre de Cooper, Fairman & Cie., ces circonstances ont été prises en considération ?—Quelles circonstances ?

23504. La circonstance que M. Justice avait été informé qu'on ne recevrait plus aucune soumission pour livraison à Liverpool, et la circonstance que M. Crawford offrait les rails à £10.5ch : je vous demande si on a examiné et pesé ces circonstances avant de se décider de donner le contrat sans concurrence ?—C'était une transaction tout à fait ultérieure.

23505. Pouvez-vous dire si on les a prises en considération ; ou pourquoi ce n'était pas la peine de demander la concurrence de Crawford, ou de la Cumberland Co., qui avait accepté deux jours auparavant au taux de £10 ?—Je ne connais pas d'autres raisons que celles qui sont contenues dans les documents publics du bureau. Je n'ai pas de documents.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

23506. Y a-t-il quelque fait se rattachant à aucun de ces contrats pour rails d'acier que vous croyiez convenable de nous communiquer dans votre présente déposition, et qui a pu nous échapper?—Je ne connais pas de fait.

23507. Il y a une circonstance sur laquelle nous ne croyons pas nécessaire de nous renseigner davantage, et si je le mentionne, c'est que peut-être vous désireriez faire quelque déclaration à ce sujet. M. Charles MacKenzie, dans sa déposition devant nous, a dit qu'il était membre de la maison Cooper, Fairman & Cie, et qu'après qu'ils eurent obtenu le contrat pour ces rails, et avant qu'il n'eut informé ses co-associés qu'il avait l'intention de se retirer, il a eu avec vous une conversation sur le sujet : y a-t-il dans tout cela quelque chose que vous croyez devoir nous expliquer sous forme de témoignage?—Eh bien ! comme l'affaire m'est personnelle, je n'ai aucune objection à toutes les questions que vous voudrez me poser.

23508. Nous ne demandons rien : nous désirons vous donner l'occasion de dire ce que vous voudrez dire, si cela vous convient?—Du moment que j'eus lu dans un journal—je crois que c'était la *Montreal Gazette*—que Chs Mackenzie, ou moi-même, ou quelques parents, étaient intéressés dans ce contrat, je lui télégraphiai pour lui demander si c'était le cas, s'il y était intéressé, et si je pouvais déclarer qu'il ne l'était pas. Il me répondit promptement qu'il n'y avait aucune espèce d'intérêt, *bon, mauvais ou indifférent*. J'envoyai alors un télégramme à quelque journal, par lequel je niais les allégations faites. Je me rappelle parfaitement qu'il m'a dit que Cooper, Fairman & Cie étaient concernés comme agents pour certaines compagnies anglaises, et qu'il ne lui conviendrait pas, à cause de cela, de continuer ses relations avec eux. Quant à la date précise de cette information, je ne me la rappelle pas.

RETRAITE DE C.
MACKENZIE DE LA
MAISON COOPER,
FAIRMAN & CIE.

Télégraphie à Chas-
Mackenzie pour
savoir s'il pouvait
dire qu'il n'était pas
intéressé dans la
maison Cooper,
Fairman & Cie.

23509. Si je comprends bien, c'est votre télégramme qui a été la première communication avec lui sur le sujet?—Oui.

23510. C'était avant une entrevue?—Oui, je crois. Peut-être n'était-ce pas avant l'entrevue. J'ai peine à croire que le télégramme ait précédé l'entrevue.

Ne peut croire que
ce télégramme ait été
envoyé avant une
entrevue.

23511. Alors croyez-vous que vous lui ayez télégraphié, nonobstant une entrevue précédente dans laquelle vous apprîtes sa position dans l'affaire?—Je le présume. Je voulais de lui une déclaration définie au sujet de l'intérêt qu'il avait ou qu'il n'avait pas dans le contrat.

Lui télégraphia après
une entrevue dans
laquelle il apprit sa
position vis-à-vis de
la maison parce qu'il
voulait une déclara-
tion définie.

23512. Ce télégramme lui demandait-il s'il avait donné suite à son intention de se retirer, parce que, dans votre entrevue, il vous avait informé de son intention à cet égard?—Non ; le télégramme lui demandait si je pouvais déclarer qu'il n'avait aucun intérêt dans ce contrat. Je n'ai pas d'objection à ce que vous vous procuriez ce télégramme—je veux dire du département, s'il s'y trouve.

23513. Nous ne croyons pas nécessaire de nous procurer ces particularités : nous désirons savoir s'il y a quelque chose s'y rapportant que vous croyez désirable de faire connaître et de déposer ici?—Je n'ignore pas naturellement, les mensonges répandus dans le pays à ce sujet dans le temps. Je ne pense pas qu'il y ait personne qui, même pour s'en servir pour des fins politiques, ait jamais cru que je me sois

Retraite de C. Mackenzie de la maison Cooper, Fairman & Cie.

mêlé dans des affaires où je n'aurais pas dû m'immiscer, et c'est à cause de ces bruits mensongers, que je relate ce que j'ai fait, voilà tout.

EMBRANCHEMENT
DE LA BAIE GEOR-
GIENNE.

CONTRAT No. 12.

23514. C'est pour vous donner l'occasion de donner vos explications que nous mentionnons l'affaire. Le contrat qui vient ensuite par ordre de numéro est celui de l'embranchement de la Baie Georgienne, il a été passé avec M. Foster, en février 1875, et vers la fin de l'année ou le commencement de l'année suivante, il a été annulé?—Oui.

23515. Sans parler pour le moment du prolongement du Canada Central, mais de l'embranchement de la Baie Georgienne proprement dit—il y a eu un paiement d'environ \$41,000?—Oui.

Quand au paiement de \$41,000 à Foster, tout ce qu'il peut dire, c'est que Fleming fit rapport que ce paiement pouvait se faire.

23516. Il paraît que c'est tout ce qui a été payé par le gouvernement et qu'on lui a remis son dépôt. Tout ce que nous désirons à propos de cette affaire, c'est de savoir si le fait que cette ligne était impraticable aurait pu être constaté à moins de frais, dans le cas où le gouvernement aurait entrepris les explorations et les arpentages que M. Foster a faits, et pour le remboursement desquels cette somme était censée être payée; pouvez-vous nous donner aucun renseignement sur ce sujet?—Nous avons simplement le rapport de M. Fleming, dans lequel il dit que la somme dépensée serait utile pour la continuation des explorations vers l'ouest, et que si les travaux de M. Foster étaient régulièrement certifiés, il pourrait être payé d'autant. Je ne me rappelle pas la somme précise qu'il recommandait.

23517. A en juger par un rapport qu'il a produit lui-même ici, M. Fleming fit au gouvernement de vives représentations basées sur des lettres de M. Hazlewood, pour démontrer qu'une route comme celle qu'avait adoptée le gouvernement serait certainement praticable?—Oui.

Il arriva que Fleming s'était trompé dans son idée que la route adoptée par le gouvernement serait praticable.

23518. Et il arriva que c'était une erreur; en sorte qu'en fin de compte le gouvernement a été entraîné à ce contrat par des informations inexactes du département des ingénieurs?—Oui, sans doute.

23519. Y a-t-il autre chose à propos de ce contrat que vous croyiez désirable de mentionner?—Non, il ne me revient rien; mais je serais heureux de vous répondre si vous avez quelque chose à me demander là dessus.

23520. Nous ne voyons rien à ce propos qui demande à être expliqué?—On m'a dit dernièrement que la route choisie par M. Hazlewood aurait fini par être la meilleure après tout.

23521. Plus tard, M. Shanly et M. Fleming disent qu'on n'aurait pas pu trouver de rampes praticables. D'abord M. Fleming n'acceptait pas cette proposition de M. Shanly, mais en dernier lieu il admet, en réalité, que ses premiers renseignements n'étaient pas bien fondés: avez-vous quelque chose à nous dire à propos de cela?—Non; je ne vois rien à dire comme explication, mais je serai très heureux de répondre à vos questions.

23522. *Le Président.*—Nous ne voyons rien dans le moment.

TRACÉ DU CHEMIN
DE FER—
CONTRAT No. 13.

23523. Le numéro du contrat suivant est le No 13, qui était pour la partie du chemin de fer immédiatement à l'ouest du Lac Supérieur; pouvez-vous dire si le gouvernement avait adopté une politique définie sur la question de la construction d'une ligne à travers cette section de la contrée?—Eh bien! me voici encore dans la position de m'opposer à

*Tracé du chemin
de fer—
Contrat No. 13.*

toute discussion sur la politique du gouvernement, mais comme j'ai, en réalité, expliqué la chose dans quelques-uns de mes discours, je me trouve plus à l'aise sur ce sujet. La politique du gouvernement était d'obtenir la meilleure et la plus courte ligne sous le rapport des rampes et des courbes entre la Baie du Tonnerre et la Rivière Rouge ou le Portage au Rat qui était le point objectif entre les deux. Le gouvernement ne croyait pas possible que l'on pût construire, avant plusieurs années, le chemin à l'est de la Baie du Tonnerre, et il voulait se servir des moyens de communication par eau entre le système des chemins de fer d'Ontario et le Fort William, et s'il était possible, utiliser, pendant quelque temps, les petits lacs disséminés dans l'intérieur de cette contrée. Le gouvernement aurait pu, peut-être, décider de ne commencer aucune construction tant que la ligne toute entière n'aurait pas été arpentée et désignée, mais nous jugions très important d'avoir un accès immédiat dans cette contrée à travers notre propre territoire pour l'été, sinon pour toute l'année, c'est pourquoi il fut arrêté que nous construirions cette partie aussitôt que nous pourrions la donner par contrat, les deux extrémités du moins, c'est-à-dire, entre la Rivière Rouge et le Portage du Rat, et entre le Fort William et la ligne intérieure des lacs à Port Savanne.

La politique du gouvernement était d'obtenir la route la plus courte entre la Baie du Tonnerre et le Portage du Rat.

Décida de construire cette partie aussitôt qu'elle pourrait être donnée par contrat.

23524. Vous avez répondu à ma question bien plus longuement que je ne m'y attendais, car vous avez bien voulu nous donner les raisons de la politique suivie. J'avais pour objet, en vous faisant la question de connaître quelle était la politique (ou s'il y en avait une) au sujet du mode de construction de ce chaînon. La chose étant maintenant établie, je désirerais vous demander si vous en avez décidé ainsi, sans vous occuper de l'état où étaient les examens des ingénieurs, ou si la décision dépendait de quelque conclusion concernant la suffisance, dans le temps, de ces examens. Cette question tend simplement à nous faire savoir si le personnel des ingénieurs était considéré alors comme compétent et efficace?—La ligne a été tirée d'abord de la Baie Nipigon, en remontant, jusqu'à la route de la Rivière à l'Esturgeon, se tenant bien au nord de la ligne actuelle, mais elle était excessivement inégale et accidentée—si irrégulière de sol et si impraticable, en fait, que tous les ingénieurs et le gouvernement furent forcés d'en abandonner l'idée. En 1873, et dans la première partie de 1874, il paraissait probable que la ligne de la Baie Nipigon serait adoptée; mais pour les raisons dites et d'autres que je n'ai pas citées mais que je puis mentionner, nous avons vu qu'il était partiellement d'obtenir la rampe minima sur cette ligne, et des courbes très douces, et nous continuâmes sur celle-là. Quant au personnel des ingénieurs, il est bien difficile pour des ingénieurs éparpillés sur une contrée comme celle-là, d'obtenir dans un an ou deux une idée exacte des difficultés à surmonter.

La ligne partait d'abord de Nipigon, remontait la Rivière à l'Esturgeon jusqu'au nord de la ligne actuelle, mais elle était tellement difficile qu'on fut forcé de l'abandonner.

23525. Peut-être aurais-je dû poser ma question comme ceci : si, avant de passer aucun contrat pour la section 13, il était entendu le département des ingénieurs avait acquis assez de renseignements pour lui permettre de donner les quantités avec quelque exactitude?—Je ne crois pas qu'il y eût dans le temps un arpentage instrumental sur toute la ligne qui pût permettre de faire cela. C'était affaire de calcul par observation seulement, car tout ingénieur peut dire en traversant une contrée les quantités qui peuvent probablement s'y trouver. On avait dans le temps celles des deux extrémités est et ouest.

Ne croit pas qu'on aurait pu faire, avant de donner le contrat, un arpentage instrumental qui eût donné des quantités à peu près exactes,

Tracé du chemin
de fer—
Contrat No. 18.

23526. Je crois qu'en ce qui concerne la section 13, il n'y avait pas eu de désignation proprement dite, mais seulement ce que M. Fleming appelle une désignation d'essai, et que les quantités n'avaient pas même été estimées approximativement?—Ce n'était pas là mon impression.

Entrepreneurs retardés, attendant la désignation.

23527. Vous rappelez-vous que lorsque les entrepreneurs se sont rendus sur les lieux pour commencer leur travail, ils n'ont pas pu procéder, et ont attendu quelques semaines pendant que la désignation était à se faire?—C'est-à-dire, pendant qu'on faisait une déviation. M. Hazlewood s'assura qu'il y avait une meilleure route pendant plusieurs milles, tant sous le rapport des quantités que des rampes, et l'on découvrit que M. Murdoch n'avait jamais examiné la contrée dans son ensemble comme avait fait M. Hazlewood, et il fallut recommencer de nouveau la partie modifiée. Voilà ce que je me rappelle des circonstances.

23528. Jecrois qu'entre autres témoins, M. Marcus Smith a dit que ce contrat a été donné sur une désignation d'essai, et il paraît que les spécifications étaient datées de janvier 1875?—Il a été adjugé absolument sur les mêmes données que les autres, je pense.

23529. Il serait plus commode de ne nous occuper que de celui-ci dans le moment. M. Fleming, à la page 9 de son rapport de 1877, en décrivant tous les arpentages qui s'étaient faits jusqu'à la fin de 1874, dit qu'il avait été fait un arpentage de désignation d'essai, de la Baie du Tonnerre à Shebandowan, et il distinguait la désignation d'essai de la désignation régulière, en disant que la première, la désignation d'essai, est la première tentative de piquetage d'une ligne pour la construction, les tangentes étant tracées; et quand il est nécessaire, les courbes sont indiquées, et il donne l'arpentage de la désignation comme un examen plus exact du terrain?—Je crois qu'il y avait eu un examen exact du terrain, et que les quantités ont été calculées sur des données réelles. Le fait est, qu'il ne pouvait pas en être autrement.

Les quantités calculées sur données réelles.

23530. Vous croyez que la désignation a dû être définitive?—Je le crois.

23531. Est-ce parce que les spécifications étaient censées donner les quantités, que vous arrivez à cette conclusion?—Oui.

Quand on a décidé de construire la ligne les ingénieurs disaient que le gouvernement pouvait arriver à des quantités exactes.

23532. Cela nous ramène à la question que j'avais d'abord l'intention de poser—si, lorsqu'il a décidé de construire la ligne, le gouvernement croyait qu'il avait les moyens d'arriver à des quantités exactes?—C'est ce que rapportaient les ingénieurs.

23533. Ainsi, d'après ce que je comprends, c'est sur cette représentation que la politique a été adoptée?—Sans aucun doute; en partie pour les quantités et en partie pour les rampes. La question des rampes a toujours été le grand élément. Nous adoptâmes la politique d'avoir une rampe minima en venant à l'est et une en gagnant l'ouest, celle de l'ouest de quarante et celle de l'est de vingt-six, et même s'il y eut eu une grande différence dans le prix, nous aurions probablement persisté à faire cette ligne.

23534. Shebandowan était d'abord le terminus ouest du contrat No 13?—Oui.

23535. On l'a abandonné, et l'on a incliné la ligne vers le nord-ouest

*Tracé du chemin
de fer—
Contrat No. 13.*

à quelque point plus près de la Baie du Tonnerre?—On supposait d'abord que la meilleure ligne passait par la route de la Shebandowan et des Chûtes de l'Esturgeon, avec la possibilité d'une traverse par les Détroits, mais ayant toujours pour point objectif le Portage du Rat. La contrée à l'ouest des Chutes de l'Esturgeon fut trouvée trop inégale pour être praticable, et on fit la déviation vers le nord sans allonger du tout la ligne.

Contrée à l'ouest des Chutes de l'Esturgeon trop inégale, et déviation faite vers le nord sans allonger la ligne.

23536. Toutes les autres questions que nous avons eu à poser concernant la section 13, sont des questions du ressort des ingénieurs, et il est inutile de vous fatiguer davantage à moins que vous ne croyez avoir quelque chose à mentionner?—Non ; je ne connais rien de plus.

28537. Le contrat qui vient ensuite est le No. 14. Depuis la Rivière Rouge au lac Traverse. Pour procéder à la construction de cette ligne, il fallait nécessairement régler la question d'un terminus sur la Rivière Rouge. On paraît avoir choisi Selkirk pour cela ; pouvez-vous dire si vous, comme ministre des travaux publics, vous avez pris aucune part à ce choix, ou l'a-t-on laissé à l'ingénieur?—C'est l'ingénieur qui en a fait le choix.

CONTRAT No. 14.
Le choix de Selkirk comme terminus de la Rivière Rouge laissé à l'ingénieur.

23538. Quant à la question de savoir s'il était désirable, au point de vue pratique, de donner le contrat dans le temps où on l'a donné, je vous demanderai si vous savez qu'une partie de la ligne qui vient après la Rivière Rouge n'a pu être livrée à la construction, et que, à l'arrivée des entrepreneurs sur le terrain, ils n'ont pu se mettre à l'œuvre, et ont eu de grandes dépenses à supporter. Veuillez lire cette réponse de M. Sifton à la question 1742 ; peut-être rafraîchira-t-elle votre mémoire?—Si l'entrepreneur a eu des plaintes à proférer, on les trouvera, je pense, dans le département. Je ne me rappelle rien de cela.

23539. Je ne vous parle pas de la position qu'il a prise plus tard sur le sujet, mais de la connaissance qu'avait dans le temps le gouvernement de la condition réelle des affaires dans les environs?—Je ne connais pas de condition d'affaires spéciale.

23540. Saviez-vous qu'il n'y avait pas, dans le temps, de ligne désignée immédiatement après la rivière, et que les entrepreneurs seraient obligés de transporter leurs provisions sur une certaine distance à l'intérieur avant de pouvoir se mettre à l'œuvre?—Non, je ne le savais pas.

Quand le contrat a été donné, il ne savait pas qu'il n'y avait point de ligne désignée immédiatement après la rivière.

23541. Il y a eu changement dans le contrat premier concernant une partie de la ligne justement à l'extrémité est par lequel M. Whitehead s'engageait à finir cette partie aux lieu et place des entrepreneurs premiers, Sifton, Ward & Cie. J'ai ici un marché écrit qui a été passé entre les parties sujet à l'approbation du ministre dans le temps?—Quelle en est la date?

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER. Whitehead par son contrat devait finir l'ouvrage à l'extrémité est.

23542. Le 13 septembre 1878. Voici une copie du contrat, et je vous rafraîchirai la mémoire en vous parlant des difficultés qui existaient dans le temps. L'ouvrage à l'extrémité est de la section 14 était sur une partie de la contrée encore plus accidentée que l'extrémité ouest?—Oui.

22543. Il semblerait que cet ouvrage requiert l'usage de machines, de locomotives et de wagons, etc., pour le transport de la terre d'une partie à l'autre pour le remplissage, M. Whitehead, l'entrepreneur de la section 15, avait l'outillage nécessaire ; M. Sifton ne l'avait pas, et ils s'arrangèrent

Comprit que les entrepreneurs auraient ce que Whitehead aurait,

*Construction du chemin de fer—
Contrat No. 14.*

entre eux, avec votre approbation ; pouvez-vous dire si vous avez consenti à cet arrangement avec l'entente que Sifton et Ward auraient, malgré tout, leurs premiers prix, ou si c'était de leur part un abandon d'autant de leur ligne et la prise en possession d'autant par M. Whitehead?—Certainement que mon intention était qu'il n'en fût pas autrement.

23544. Autrement que quoi?—que M. Whitehead fit l'ouvrage.

23545. Pour le gouvernement ou pour eux?—Pour eux.

23546. Comprenez-vous qu'ils auraient leurs premiers prix?—Non, sans doute. Quelque prix qu'aurait M. Whitehead, ils ne pouvaient l'avoir.

23547. Devaient-ils recevoir quelque chose en sus de son prix de contrat?—Ils devaient avoir ce que leur contrat demandait. Ils ne pouvaient, eux, recevoir davantage, et si M. Whitehead faisait une partie de l'ouvrage que leur contrat embrasserait, il avait le droit pour autant suivant, comme de raison, le marché convenu entre eux.

23548. Je désire connaître maintenant si la nature particulière de cet assentiment de votre part, ou plutôt le résultat d'icelui, a été discuté ou considéré dans le temps, et j'aimerais à expliquer plus à fond la nature du différend qui s'est élevé. Je ne le fais pas avec l'objet de constater si leur réclamation est fondée ou non fondée, mais pour savoir si l'acte du département avait sa raison d'être. Ils n'étaient pas restreints dans le prix du charroyage. Dans tous les cas, la condition ordinaire dans les contrats subséquents, était que, après 2,500 pieds les entrepreneurs n'avaient pas de prix de charroi en sus, mais que, entre 1,200 et 2,500 pieds, ils avaient 1 centin par 100 pieds. Le charroi, dans ce cas-ci, était de quelque deux milles. M. Whitehead s'engagea à le faire pour 40 centins et à fournir ses propres moyens de transport sans charge en sus. Sifton & Ward disent qu'il était leur sous-entrepreneur, qu'ils n'avaient pas abandonné tout l'ouvrage à M. Whitehead, qu'ils devaient recevoir leurs prix pour le charroi qui s'élève à quelque \$150,000 au dessus du prix de M. Whitehead, que le prix de M. Whitehead devait être pris à même cette somme et qu'à eux devait revenir la différence : je désire savoir si ces particularités de la transaction vous ont été soumises et si vous les avez examinées et pesées?—Je ne le pense pas. C'était la substitution d'un entrepreneur à un autre pour cette partie de l'ouvrage ; voilà ce dont je me souviens. Toutefois, j'étais très occupé quand ce différend s'est élevé.

Le contrat avec Whitehead était la substitution d'un entrepreneur à un autre pour cette partie de l'ouvrage en question.

23549. Nous n'avons pas d'autre question concernant la section 14, mais si vous avez quelque fait qui ait de l'importance à nous communiquer, nous serons heureux de l'apprendre?—Je ne sais rien de plus à ce sujet que ce que l'on trouve dans le département.

23550. Il est une autre chose qui nous est revenue et qui peut être digne de considération, mais qui est peut-être plutôt une question du ressort des ingénieurs qu'une question départementale. La voici : Que cette substitution d'un entrepreneur à un autre sur cette extrémité aurait pu être prévenue si cette partie de la contrée avait été comprise dans la section 15, parce que c'était la même nature de contrée. Je puis vous demander si vous avez contribué à la décision que le terminus de la

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 14.

section 15 au Lac Traverse serait où il est au lieu de le mettre un mille et demi plus à l'ouest?—Non; c'est l'ingénieur en chef qui a tout décidé. Je ne connaissais rien de la contrée personnellement, en dehors de ce que je trouvais dans les rapports.

23551. Il y a une circonstance se rattachant aux dépenses encourues à l'écluse du Fort Frances qui n'a pas été examinée, si je ne me trompe, par aucun comité parlementaire—c'est celle-ci: il ne s'agit pas de savoir s'il était expédient de la construire, mais si on a rendu pleinement compte de l'argent actuellement payé par le gouvernement, et si cet argent a été entièrement dépensé dans l'intérêt du gouvernement?—Je ne sais rien au contraire.

ECLUSE DU FORT
FRANCES—
DÉPENSES.
Rien à sa connaissance qui le porte à croire qu'il n'a pas été rendu compte des sommes dépensées.

23552. Savez-vous si la chose a été examinée en aucune façon par le département?—Je suppose que l'on examine toutes les affaires de cette nature où il y a des paiements à faire. Je ne sais pas qu'il y ait eu une enquête particulière dans ce cas-ci. Ces affaires de paiement sont toujours débattues entre les ingénieurs et le sous-ministre.

23553. Ainsi, il ne s'est rien passé pour attirer spécialement votre attention sur celle-ci?—Non; je n'ai jamais examiné les comptes à moins qu'ils ne m'aient été soumis particulièrement par le sous-ministre.

23554. Le contrat qui vient ensuite est le No. 15, au sujet duquel il s'est élevé beaucoup de discussion à propos des difficultés qu'il présentait sous le rapport des finances et de l'exécution du travail, et je crois à peine nécessaire de vous en parler. Il a été traité à fond, mais quant à l'adjudication du contrat, c'est à M. Whitehead nominalement qu'elle a été faite conjointement avec Sutton et Thompson?—Le contrat a été adjugé à Sutton et Thompson, et ils se sont associés M. Whitehead, lequel a acheté leur part plus tard entièrement. Voilà ce que je me rappelle.

SOUSSIONS—
CONTRAT No. 15.

23555. Mais le contrat premier n'était-il pas au nom des trois?—Je le crois, à moins que la vente n'ait eu lieu avant la signature du contrat; je n'en suis pas bien sûr. Il y a, je pense, un rapport imprimé quelque part, un ordre en conseil qui explique toute l'affaire.

23556. Il a été accordé apparemment à tous les trois?—C'est ce que je me rappelle.

Contrat donné à trois entrepreneurs.

23557. C'est ce que j'avais intention de dire quand j'ai dit que le contrat lui avait été donné conjointement avec eux; ma question tend à savoir si, lorsque le contrat a été actuellement en apparence donné à eux trois, vous saviez qu'il se trouvait, par suite d'arrangement avec d'autres, le seul intéressé?—Je ne suis pas bien certain de l'avoir su dans le temps. J'ai su plus tard, bien peu de temps après—qu'il serait seul à faire l'ouvrage.

N'est pas sûr si lorsqu'il a été donné, il savait que Whitehead était seul intéressé.

23558. C'était avant que le contrat leur eût été réellement accordé qu'il s'est arrangé pour être seul intéressé?—C'est possible.

23559. Ma question tendait à faire constater si vous, ou quelqu'un dans le département, saviez ou savait que lui seul était intéressé?—Je pense que je ne le savais alors.

23560. Saviez-vous que le sénateur McDonald ou son fils avait un

*Soumissions—
Contrat No. 15.*

Ne savait pas que le sénateur McDonald ou son fils eût un intérêt dans le contrat. certain intérêt dans le contrat quand il a été donné ?—Non ; vous me permettez peut-être de jeter un coup-d'œil sur cet Ordre en Conseil ; je pense qu'il y a là une relation. C'est uniquement à Sutton et Thompson que nous avons affaire pour l'adjudication du contrat, et je vois, comme je le pensais, qu'ils ont répondu aux télégrammes qui leur furent envoyés leur demandant s'ils avaient payé à M. Charlton ou à quelque autre pour lui, une somme d'argent pour se retirer.

23561. Si je comprends bien, vous dites que vous ne saviez point dans le temps que le sénateur McDonald eût aucun intérêt ou prenait aucune part dans cette affaire ?—Le sénateur McDonald est revenu au département au nom de M. Whitehead, et nous a dit qu'il devait fournir les sûretés, mais nous ne connaissions rien des arrangements entre eux. Je suppose qu'en sa qualité de parent de Whitehead il le faisait pour rendre service à ce dernier.

Demanda au sénateur McDonald qui se trouvait dans son bureau s'ils avaient payé Charlton pour se retirer, et le sénateur McDonald nia le fait explicitement.

23562. Y avait-il quelque raison de supposer, dans le temps, qu'ils préparaient la retraite de Charlton ?—J'ai vu cette rumeur annoncée quelque part, ou c'est une lettre que j'ai reçue, je ne sais plus lequel, qu'ils s'occupaient de cela ; M. McDonald se trouvant dans mon bureau, je lui posai la question. Il nia le fait de la manière la plus explicite, et me dit qu'il était tout à fait controuvé, mais je crus qu'il valait mieux leur adresser une lettre à eux-mêmes. En conséquence, ce télégramme leur fut envoyé.

“ Ottawa, 5 janvier 1877.

“ M^{rs}. Sutton & Thompson,
“ Brantford, Ontario.

“ Je suis chargé par le ministre des Travaux Publics de dire que le département a été informé par les parties intéressées que la maison Sutton & Thompson, ou quelque personne agissant en son nom, a payé à Charlton & Cie., ou à M. Charlton individuellement, une somme d'argent pour retirer leur soumission pour la construction de la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, et de vous demander s'il y a quelque chose de vrai là-dedans.

“ (Signé) F. BRAUN,
“ Secrétaire.”

Le matin du 6, c'est-à-dire, le lendemain matin, la réponse suivante a été reçue :

“ (Personnelle.

“ Par télégraphe de Brantford, le 6, à F. Braun, écuyer, secrétaire, Département des Travaux Publics :

Sutton & Thompson nient avoir donné de l'argent à Charlton.

“ Rien de vrai dans l'allégation que nous, ou quelqu'autre personne en notre nom, avons payé à Charlton et Cie., ou à M. Charlton individuellement une somme d'argent pour retirer leur soumission pour la construction de la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien.

“ (Signé), SUTTON & THOMPSON.”

J'ai dû croire d'après les vives dénégations de M. McDonald ainsi que d'après la dénégation positive de Sutton & Thompson que ces derniers avaient été maltraités par la rumeur. Je ne me suis jamais assuré si le fait était fondé ou controuvé.

23563. Vous rappelez-vous qu'avant le règlement définitif de l'affaire, M. Martin qui avait été l'un des associés de Charlton et dont le nom paraissait dans la soumission originelle, prétendit qu'il avait des droits qui ne devraient pas être méconnus ?—Oh ! oui, je me le rap-

*Soumissions—
Contrat No. 15.*

pelle parfaitement ; je crois que la chose est réglée dans cet Ordre en Conseil. Je vais mettre la main dessus si vous voulez bien me le permettre. Le voici :

“ La lettre de M. Martin, l'un des associés de la maison de MM. Charlton & Cie., mentionnée déjà, contient l'assertion qu'il est prêt à fournir les sûretés nécessaires, mais il n'a pas offert de sûretés, et comme on lui avait donné deux mois pour le faire, il eut été évidemment inutile de l'attendre davantage, sans parler de la dissolution de la maison dont il était l'un des membres.” Comment fut traité Martin, l'associé de Charlton.

23564. Le rapport qui contient cette affaire est daté du 6 de janvier ; la lettre de M. Martin est du 29 de décembre ; pourriez-vous dire si après le 29 décembre vous avez refusé de traiter en aucune façon avec M. Martin, ou refusé de reconnaître sa position ?—Je ne me rappelle pas la date précise, mais je présume, à en juger par le memorandum, que nous avons offert l'ouvrage à d'autres personnes, et que nous avons cessé naturellement nos négociations avec lui.

23565. Ainsi, en aucun temps après avoir reçu sa communication, vous n'avez reconnu sa position ou traité avec lui ?—Nous ne l'aurions pu faire ; je ne crois pas que nous l'ayons fait. Je ne crois pas la chose possible.

23566. Je ne suis pas bien sûr si vous n'avez pas donné comme l'une de vos raisons pour ne pas traiter avec M. Martin, que vous aviez déjà offert le contrat au soumissionnaire le plus haut ensuite ?—Je ne crois pas que je l'aie fait.

23567. Ou entendez-vous qu'en ce qui concernait les soumissionnaires les plus bas, la question était ouverte ?—Elle ne pouvait l'être puisque nous avons offert le contrat à ces parties.

23568. Je vous demande si le contrat était libre où s'il avait été offert ?—Je présume qu'il ne pouvait être libre, et après avoir examiné la soumission de Charlton & Martin, nous étions passablement convaincus qu'elle n'était pas du tout une soumission *bonâ fide*. C'était, je crois, une affaire d'agiotage de contrat.

23569. Y a-t-il quelques autres circonstances se rattachant à la section 15 qui vous frappent comme propres à être mentionnées dans votre déposition ?—Vous ne m'avez rien demandé à propos de l'autre soumission.

23570. Laquelle ?—Celle de Kane & Macdonald,

23571. Nous n'avons pas cru nécessaire de nous en enquérir ; mais s'il y a quelque chose en dehors de ce qui paraît dans les rapports, que vous croyiez valoir la peine d'être mentionné, nous serions heureux de vous entendre ?—J'ai appris par un extrait de vos procédés que M. Macdonald avait fait ici certaines représentations. Kane & Macdonald ont soumissionné mais ils voulaient imposer la condition que le contrat 14 serait fini dans un temps déterminé.

23572. Cela ne nous a pas démontré la nécessité de vous demander autre chose ?—C'est bien. J'ai à dire simplement que M. Macdonald et M. Kane (je crois que c'est le nom de l'autre personne) ont soumissionné, et ils voulaient imposer pour condition que la section 14 serait finie dans le temps mentionné. J'ai vu que M. Macdonald avait fait ici certaines représentations, et j'ai cru devoir mentionner cela. Accepter cette condition, c'était faire un nouveau contrat sans annonces préalables. C'eût été rendre le gouvernement responsable de

*Soumissions—
Contrat No. 15.*

ce changement au contrat, et des dommages qui leur auraient été imputés s'il n'avait pas terminé la section 14 dans un temps déterminé. Ils ont reçu dans tous les temps du Département toute la courtoisie et tous les égards possibles, et j'ai de M. Macdonald une lettre remplie de remerciements pour les égards qui lui ont été témoignés par le département.

CANADA CENTRAL.
CONTRAT No. 16.

23573. Le contrat suivant est le No 16, lequel est un arrangement avec le chemin de fer Canada-Central pour une extension à partir du voisinage de Douglas. Nous n'avons pas d'autre question ici que celle des rails. Il y avait une avance ou un prêt de rails; vous rappelez-vous si cette avance d'argent ou ce prêt de rails a été remboursée ou les rails rendus?—Comme vous prenez note de cela, il vaudrait mieux, je pense, relater les faits.

Prêt de rails.

23574. Comme vous voudrez?—Par son marché avec le Canada Central le gouvernement était tenu de payer 75 pour cent sur les rails livrés. Une quantité de rails avait été livrée à Renfrew aussi près de la ligne du chemin de fer que possible. Un Ordre en Conseil spécifiait le voisinage de Renfrew ou Douglas comme le commencement du chemin subventionné. M. Foster se mit à la construction de l'embranchement—nous croyions dans le temps que ce ne serait qu'un embranchement—jusqu'à Pembroke, et s'adressa au gouvernement pour avoir une certaine quantité de rails, je ne sais plus laquelle, 100 ou 200 tonnes, à titre d'emprunt, jusqu'à ce qu'il pût en livrer d'autres. Le gouvernement lui permit de prendre cette quantité, recevant de lui une garantie de remboursement sous forme de bons du South Eastern Railway au montant de £60,000, si je ne me trompe. Les rails furent remis plus tard, ou plutôt mis au compte du nouveau contrat. Ces rails n'appartenaient pas au gouvernement, mais à la compagnie, mais nous avions avancé 75 pour cent de leur valeur suivant le certificat de M. Fleming de la valeur des rails. Ils devenaient alors la propriété du gouvernement jusqu'à l'accomplissement du contrat. Après la pose des rails, le contrôle du gouvernement cessait.

TRANSPORT DES
RAILS—

CONTRAT No. 17.
N'a pas cherché à
constater le prix du
fret.

23575. Le contrat suivant, le No 17, était pour le transport des rails de Liverpool à l'Isle de Vancouver. Il a été fait par Anderson, Anderson & Cie., au taux de £2 la tonne, je crois; cet item s'est élevé à quelque chose comme \$50,000; vous rappelez-vous si le département a pris quelques mesures pour connaître le prix des frets en Angleterre avant de donner l'ouvrage à Cooper, Fairman & Cie, ou si on leur a permis de fixer les taux?—Non; nous avions certains renseignements obtenus des journaux ou d'autres sources, je ne me rappelle pas au juste, des renseignements sur le prix du fret. Ils demandaient d'abord £2.10 ch., je crois, nous refusâmes, et nous ne donnâmes que £2.

23576. Je crois que leur première offre était de £2, et après qu'elle eût été acceptée, ils voulaient en hausser le prix; mais vous les avez tenus à leur premier marché?—Était-ce comme cela? J'avais oublié.

CONTRAT No. 18.

23577. Le suivant, le No. 18, est pour le transport de rails de Duluth à Winnipeg. Ce contrat paraît avoir été donné sans aucune concurrence publique. Il y eut deux offres de faites par des individus; l'une par Fuller et Milne d'Hamilton, le 6 avril 1875, et l'autre, le 21 avril 1875, par N. W. Kittson; vous rappelez-vous cette transaction?

*Transport de rails—
Contrat No. 18.*

—Non ; je me rappelle seulement que le contrat a été donné à Kittson & Cie—la Compagnie du Nord-Ouest, je crois que c'est ainsi qu'on la nomme, ou quelque chose comme cela.

23578. La Cie de transport de la Rivière Rouge ?—Oui.

23579. Vous rappelez-vous une entrevue entre M. Hill et vous sur le sujet, lui comme représentant la Cie. de transport de la Rivière Rouge ?—J'ai vu M. Hill ; je ne sais pas si c'est dans cette occasion ou une autre.

23580. Vous rappelez-vous quelque bonne raison pour laquelle Kittson & Cie devaient être payé plus cher que Fuller et Milne ?—En premier lieu, je crois qu'ils étaient les seuls qui fussent en mesure de faire l'ouvrage. Ils contrôlaient tous les bateaux sur la rivière, et le chemin de fer également, mais en outre, avec Kittson, nous n'avions pas de frais d'entrepôt à payer. Ils étaient obligés de fournir l'entrepôt et le quaiage à Duluth, et il avait encore la question d'argent courant qui faisait une différence de quelques centins. Nous crûmes qu'il était désirable à tous égards, de leur donner le contrat.

23582. Alors, somme toute, dites-vous qu'il y avait certaines raisons pour donner le contrat à Kittson à un prix plus élevé ?—La raison que je vous ai donnée était que je croyais qu'ils étaient les seuls en mesure de faire l'ouvrage, mais je ne crois pas que le prix fût plus haut.

24582½. S'il était plus élevé, y avait-il quelque bonne raison pour cela, que vous sachiez ?—Il ne pouvait pas y avoir d'autre raison que celle-là.

23583. Vous croyez qu'il y avait cette raison—qu'ils se chargeaient de l'entrepôt, ce que Fuller & Milne ne voulaient pas faire ?—Les autres ne le pouvaient pas ; ils n'avaient pas d'entrepôt.

23584. Mais s'ils avaient soumissionné pour cela ?—Je ne crois pas qu'ils aient soumissionné ; du moins à ma connaissance.

23585. Quant à l'argent ayant cours, Fuller & Milne disent distinctement que leur taux est en argent courant américain ?—Dans leur soumission ?

23586. Dans leur soumission. Cela réglerait la question ?—Oui ; avez-vous ici la soumission ? (On la passe au témoin.)

23587. L'offre de M. Kittson présentait des difficultés sérieuses et des conditions relatives à l'état de l'eau dans la Rivière Rouge ; il ne s'engageait à transporter les rails qu'à la condition que l'eau fût d'une certaine profondeur ; l'offre de M. Fuller ne comportait pas de conditions sous ce rapport ; et comme matière de fait, M. Kittson n'a pas livré les rails aussi loin dans le nord qu'on avait l'intention de les faire transporter, ce monsieur donnant pour raison le peu de profondeur de l'eau ?—Pas tous les rails.

Conditions de Kittson
relativement à la pro-
fondeur de la Rivière
Rouge.

23588. Je crois que quelques 29,000 tonnes destinées à la construction de l'embranchement n'ont pas été livrées ?—L'embranchement devait se construire dans tous les cas.

23589. Je crois que, dans votre Ordre en Conseil, vous recommandiez la construction de cet embranchement ?—Il fallait qu'il fût construit dans tous les cas.

*Transport de rails—
contrat No. 18.*

23590. Je veux dire construit à cette époque particulière ?—Oh ! oui.

23591. Voici une lettre du 23 mai, adressée sur le sujet par votre département à M. Kittson. Je ne crois pas que la correspondance démontre cet avantage particulier que vous croyez avoir contribué à la décision relativement à l'entrepôt : savez-vous si cette décision a été prise par suite de conversation et non d'écrits ?—Je pense qu'il n'y a pas le moindre doute qu'ils contrôlaient presque tous les bateaux sur la rivière.

23592. Et c'est pour cela qu'ils devaient recevoir un prix plus élevé ?—C'était une raison de leur donner le contrat s'ils étaient les parties et les seules parties qui fussent vraisemblablement en mesure de l'accomplir.

23593. Fuller paraît avoir été un homme capable de remplir un contrat, car il avait eu un contrat pour la construction d'une ligne de télégraphe ?—Je le suppose.

Fuller est un homme de responsabilité ; néanmoins il lui était tout à fait impossible de transporter des rails aussi rapidement que Kittson.

23594. Et si c'était un homme de responsabilité, je suppose que l'on pouvait traiter avec lui ?—Indubitablement. Il lui était impossible de transporter les rails dans le même espace de temps que Kittson.

23595. Je vois que, dans un memorandum par vous écrit au crayon, au bas de l'offre de Kittson du 21 avril, vous enjoignez à quelqu'un d'écrire et de dire que l'offre de M. Hill—faisant allusion, je suppose, à une offre verbale—couvrirait toutes les charges à Duluth, et demandant que cela fût aussi mis par écrit ?—Oui.

23596. Il fait plus tard une offre par écrit, mais cette offre d'entrepôt que vous mentionnez ne paraît pas avoir été insérée dans l'écrit ?—Elle aurait dû l'être.

23597. Il y a les droits de quaiage et le maniement des rails ?—Oui ; ils étaient entièrement responsables de tout cela. Du moment que les rails étaient livrés par dessus les bords du vaisseau, ils en prenaient charge.

23598. Quand vous eûtes reçu son offre révisée en obéissance à votre memorandum au crayon, je suppose qu'on a pensé que toute la preuve écrite était complète relativement à l'offre des deux parties ?—Je le suppose. Elle devait l'être, dans tous les cas.

D'ordinaire, la tonne est de 2,000 livres.

23599. Savez-vous quel était l'usage concernant le poids de la tonne dans les transactions sur rails quand le poids n'était pas indiqué ?—Je crois qu'avec nous la tonne ordinaire est de 2,000 livres.

23600. Vous croyez que c'était l'usage dans le temps pour les rails ?—Je ne connais rien des rails. Je veux dire que c'était le poids courant de notre tonne.

23601. Je demande si vous considérez que ce poids s'appliquait aux rails ?—Je ne me rappelle pas si nous avons examiné ce détail. C'était je crois, la grosse tonne sur la mer—la tonne anglaise.

CONTRAT No. 20.
Le plus bas soumissionnaire n'a pas eu le contrat, lequel a été donné à Cooper, Fairman & Cie.

22602. Il y avait un contrat (le No 20) avec Cooper, Fairman & Cie représentant la Merchant's Lake Line, pour le transport des rails de Montréal au Fort William. Il a été soumis à la concurrence publique, et un M. Samuel paraît avoir été le plus bas soumissionnaire : vous rappelez-vous quelques-unes des circonstances se rattachant à cette

*Transport de rails—
Contrat No. 20.*

affaire ? Il n'a pas obtenu le contrat ?—Je ne me rappelle pas les circonstances précises. Je sais qu'il s'est élevé quelque question à ce sujet. Ce memorandum du 29 avril, 1875, donne, comme de raison, toute la relation de la transaction.

23603. Il paraît avoir été basé entièrement sur le fait que M. Samuel n'était pas propriétaire de bateaux ?—Il y a un paragraphe là-dessus.

23604. Vous rappelez-vous s'il y avait quelque autre raison ?—Je ne connais pas de raison—du moins je ne m'en rappelle aucune.

23605. Le contrat No 28 était aussi pour le transport des rails ; le CONTRAT No. 28. embrasse, apparemment, une somme d'au-dessus de \$200,000. Il a été accordé à la Cie de Transport de la Rivière Rouge, et sans concours public ; vous rappelez-vous s'il y avait quelque raison pour ne pas le mettre aux enchères ?—Quelle est la date ?

23606. Le 16 mai, 1876 ?—Et quelle est la date de l'autre.

23607. L'autre est datée juste d'une année auparavant ?—Non ; je suppose que les raisons sont données dans quelque document du département. Ne sait pas pourquoi ce contrat n'a pas été mis aux enchères.

23608. Un contrat subséquent, le No 30, de mars, 1875, paraît avoir été fait par l'intermédiaire de Cooper, Fairman & Cie, pour boulons et sans avoir été mis à l'enchère publique. Connaissez-vous la raison de ce procédé ?—Pour les boulons ou pour les écrous ? BOULONS ET
ÉCROUS.—
CONTRAT No. 30.
Fait avec Cooper,
Fairman & Cie sans
concurrence publique.

23609. Pour les deux ?—C'était pour remplir leur contrat pour les rails d'acier. Il y en avait une certaine quantité qui devait être fournie avec les rails d'acier.

23610. La Mersey Co. avait, paraît-il, offert de le faire ; mais elle a informé le département que cette offre de Cooper, Fairman & Cie, en son nom avait été faite sans son autorisation, et elle a refusé de l'accomplir, ce qui laissa le champ libre au gouvernement pour chercher la meilleure offre possible. Je vous demande maintenant si l'on a pris des mesures pour obtenir une meilleure offre ?—Je ne saurais dire, M. Trudeau peut vous dire cela.

23611. Il fait entendre qu'il ne connaît pas qu'il y ait eu de telles mesures ; mais l'histoire ne semble pas être complète, et vous connaissez peut-être quelques mesures ?—Je ne m'en souviens d'aucune ; seulement je me rappelle m'être informé s'ils avaient rempli leur engagement pour les boulons.

23612. C'était un contrat pour boulons livrables à Montréal ?—Oui, c'est là où les rails ont été livrés.

23613. En outre, le contrat No 31, fut le résultat de négociations faites par Cooper, Fairman et Cie, comme les représentants d'une maison en Angleterre, la Patent Bolt and Nut Co. Cette offre, spontanée en apparence, était de \$94.77 à Liverpool ; mais avant cela, lorsque les soumissions originelles ont été faites pour les rails et les boulons et les écrous tout ensemble, plusieurs personnes avaient soumissionné, offrant de livrer écrous et boulons en Angleterre à des prix beaucoup plus bas—de \$30 la tonne à \$77 : savez-vous la raison qui a fait accepter cette offre spontanée sans inviter la concurrence ?—Je n'en connais pas d'autre que celle de faire remplir le contrat pour rails. CONTRAT No. 31.
Ne peut expliquer comment Cooper, Fairman & Cie en sont venus à faire une offre spontanée, et comment elle a pu être acceptée sans concurrence.

*Transport de rails—
Contrat No. 31.*

23614. Elle ne se rattachait à aucun contrat, autant que nous pouvons voir ; c'était une offre entièrement spontanée de la part de Cooper, Fairman & Cie, de fournir des boulons et des écrous ?—Elle devait se rattacher à quelques-uns des autres contrats pour rails, autrement ces articles n'auraient pas été requis.

CONSTRUCTION DU
CHEMIN DE FER—
CONTRAT 5 A.
Télégramme de
Braun donnant les
prix du contrat 15.

23615. Il est possible que ces boulons et écrous se rattachassent aux rails, mais il y a un contrat distinct pour les boulons et les écrous. Le contrat qui vient ensuite est le contrat 5 A. C'est pour l'extension de l'embranchement de Pembina au nord jusqu'à Selkirk. Le seul point à examiner ici est de savoir par quelle autorité M. Braun a envoyé, le 11 mai, 1877, un télégramme qui a eu l'effet de donner des prix très élevés pour une partie de l'ouvrage, bien que ce dernier fût situé dans un pays de prairies—payant des prix aussi forts que pour un ouvrage semblable sur la section 15 ?—Le prix de l'ouvrage de terre était le même, je crois, que pour Pembina Sud, et c'est pour ce motif qu'il a été donné, et le gouvernement avait à examiner si ce n'était pas tout un même contrat, l'embranchement de Pembina, dont le terminus n'était pas déterminé lorsque l'ouvrage a été accordé. Il a été construit jusqu'aux environs de Winnipeg, mais on a dû le construire pour le raccorder à la voie principale.

23616. Qu'il fût ou non la continuation de l'embranchement Sud, a-t-on discuté la question de savoir si les prix accordés sur la section 15, cette contrée irrégulière, seraient payés à Whitehead sur l'embranchement de Pembina ?—Pour l'ouvrage de terre ?

23517. Oui ; les fossés—les fossés d'écoulement ?—M. Fleming a fixé le prix pour les fossés. On ne considérait pas les fossés d'écoulement comme étant dans le contrat, mais les terrassements étaient tous au même prix, autant que je me rappelle.

23618. Il n'y a pas de preuve démontrant que personne ait fixé des prix pour les fossés d'écoulement ; mais, au contraire, il paraît qu'il a été fondé sur un télégramme de M. Braun, dont l'autorisation n'a pu être découverte jusqu'ici ?—Le prix était fixé par l'Ingénieur, comme de raison.

Se rappelle avoir discuté avec Fleming les prix des fossés d'écoulement.

23619. Est-ce que l'ingénieur avait la permission de fixer des prix qui n'étaient pas mentionnés dans le contrat ?—Les prix des fossés d'écoulement et d'autres travaux non insérés au contrat devaient être fixés par l'ingénieur ? Qui aurait pu le faire en dehors de lui ? Je me rappelle fort bien avoir discuté avec M. Fleming le prix des fossés d'écoulement, mais quel en était le prix, c'est plus que je ne puis dire.

A propos du télégramme, il dit qu'il ne pouvait autoriser rien de contraire à son rapport au Conseil, et dit qu'il doit y avoir erreur.

23620. Voyez les exhibits Nos. 23 et 24 qui sont la recommandation de M. Fleming et votre rapport au Conseil, et voyez encore le télégramme envoyé par M. Braun le 11 mai, et dites-nous si ce télégramme, dans ces termes, a reçu votre autorisation ?—Je ne pouvais autoriser rien de contraire à mon rapport au Conseil et à la recommandation dans le rapport de l'ingénieur. Il doit y avoir erreur quelque part.

23621. Ce télégramme est d'un caractère plus étendu que le rapport de M. Fleming ou votre recommandation ; il embrasse tous les travaux à faire—non pas seulement les quatre items spécifiés ?—Excepté l'ouvrage de terre. 22 centins pour l'ouvrage de terre, c'est la même chose dans ce télégramme que dans l'autre.

Construction du chemin de fer—

Contrat 5 A.

23622. Mais il parle de tous les autres travaux. Et en effet, en vertu de ce télégramme, M. Whitehead a reçu 45 centins pour des fossés d'écoulement qui auraient pu être faits, dit-il dans son témoignage, pour 22 centins, si l'ouvrage avait été mis à l'enchère ; pouvez-vous dire si, en ce qui, du moins, concerne cet ouvrage, ce télégramme était autorisé par vous ou non ?—Oh ! non certainement. Je ne pouvais autoriser rien qui ne fût dans le rapport de l'ingénieur ; j'ai toujours pris grand soin de ne pas agir autrement.

23623. Il y a une autre chose que j'ai omis de demander au sujet du contrat No. 25, sur lequel on a construit un tunnel au lieu d'une tranchée découverte à travers quelque localité rocheuse ; il appert des témoignages, que l'entrepreneur s'était arrangé avec l'ingénieur sur les lieux pour faire l'ouvrage à \$8, mais qu'étant venu à Ottawa il eut avec vous quelques négociations, sur la foi desquelles il refusa de faire l'ouvrage à \$8 ?—Ce n'était plus le même entrepreneur—un entrepreneur fesant un arrangement à ce sujet là-haut pendant que l'autre était ici.

Prenait toujours grand soin de n'autoriser rien qui ne fût dans le rapport de l'ingénieur.

Explication du paiement de \$9 pour l'ouvrage du tunnel quand un membre de la maison était prêt à le faire pour \$8.

23624. Vous voulez dire deux membres de la même maison ?—Oui ; voilà ce que je me rappelle de l'affaire. Je me rappelle parfaitement avoir entendu citer le prix fixé par M. Hazlewood.

23625. Le second prix était plus élevé ?—Je sais cela. Nous avons eu une correspondance sur le sujet.

23626. Il a été payé plus tard sur la foi d'un rapport de M. Marcus Smith pour cette raison : il disait que ces hommes avaient entrepris de faire certains travaux sur 13 que les entrepreneurs de 13 avaient promis de faire, et en compensation, il valait mieux leur donner les \$9. Ils ont eu ces \$9. Ce que j'avais l'intention de vous demander était : si quand vous avez fixé ce prix de \$9, il y avait raison de croire que c'était un prix raisonnable, car un des associés de la maison pensait que c'était assez de \$8 ?—Il n'y avait pas de raison particulière, excepté le calcul que l'on fit du coût d'ouvrages semblables ailleurs, dans une discussion avec les ingénieurs. Ce tunnel raccourcissait le chemin de fer de près d'un mille et trois quarts.

23627. Je parle du prix de \$9. On ne l'a pas décidé par suite de aucune négociation individuelle avec vous ?—Non ; je l'ai vu à ce sujet ainsi que M. Trudeau et l'un des ingénieurs ; j'ai oublié si c'était M. Fleming ou un autre.

23628. Le contrat No 34, tel que décrit dans le rapport de M. Fleming de 1872, paraît couvrir deux transactions, l'une accompagnée de correspondance avec des individus, l'autre de soumissions en la manière usuelle. Cette dernière concernait le transport de rails de Kingston à Manitoba, et la première pour le transport du Fort William à Manitoba. Les dépenses, en vertu de chaque marché, sont données dans ce rapport de M. Fleming à la page 129. Il donne l'item pour le transport du Fort William de 1,500 tonnes comme coûtant \$27,000. Or, il paraît que, sans concurrence, le même prix a été donné pour le transport de Fort William que pour toute la distance de Kingston ; vous rappelez-vous aucune des circonstances se rattachant à la passation de ce nouveau marché, et la raison pour laquelle on n'a pas invité de concurrence publique ?—Non. Le prix principal dans le transport est celui du chargement et du déchargement. La simple question d'une journée de navigation ne signifie pas grand'chose. Je présume qu'il

TRANSPORT DES RAILS.—
CONTRAT No. 34.

Sur la demande d'expliquer comment \$28 par tonne ont été payés du Fort William à Manitoba, ce prix étant celui convenu également pour le transport de Kingston à Manitoba, il dit qu'il ne se rappelle pas les circonstances se rattachant à ce marché.

*Transport de rails—
Contrat No. 34.*

nous fallait transporter une certaine quantité de ces rails pour faire face au besoin qu'on avait de ces rails dans l'ouest, et nous avons été obligés de les transporter du Fort William au lieu d'attendre qu'ils arrivassent de Montréal.

23629. Quelques-uns des témoins disent que \$18 étaient un prix extravagant pour les transporter à cette distance : vous rappelez-vous la raison qui a fait donner ce prix?—L'extravagance ne peut pas être grande, si l'on payait \$15 pour Duluth, et les \$3 en sus étaient jusqu'au Fort William, et cela faisait les \$18.

23630. Donnez-vous cela comme un fait?—Non. Je dis que, si c'était là le taux, les prix étaient à peu près les mêmes que d'habitude.

23631. Je ne vois plus rien à vous demander. S'il y a quelque autre chose que vous croyiez devoir mentionner dans votre déposition, nous serons heureux de vous écouter?—Non ; je n'ai rien à dire.

OTTAWA, mardi, 6 janvier 1882.

Trudeau.

TOUSSAINT TRUDEAU : continuation de son interrogatoire :

PRATIQUE DU
DÉPARTEMENT.

Par le Président :—

On ne trouve pas toujours de memorandum montrant que le ministre a dirigé les décisions du département.

23632. Au cours de votre interrogatoire vous avez dit que la plupart des décisions du département étaient enregistrées sous forme de memorandum faisant voir que le ministre avait enjoint à ses officiers de les mettre à exécution ; êtes-vous toujours du même avis, ou avez-vous trouvé des décisions de quelque importance pour lesquelles il n'y avait pas de tel memorandum?—Il n'y a pas toujours de memorandum. Je connais plusieurs cas où nous n'avions pas d'instructions écrites.

23633. Je ne parlais pas seulement d'instructions écrites, mais de memoranda écrits dans le temps pour montrer que ces instructions étaient données : ces memoranda pourraient être écrits par quelque subordonné?—Il y a des cas où on ne trouve pas de memoranda de cette nature.

TÉLÉGRAPHE.—
SOUMISSIONS.
CONTRAT No. 4.

23634. Dans quelques-uns des cas qui ont été expliqués devant nous nous n'avons pu découvrir clairement par quelle autorité les contrats avaient été passés, ou les mesures accomplies sur la foi du contrat. Dans un cas, celui du contrat No. 4, donné à Oliver, Davidson & Cie., vous avez dit que c'est le ministre qui s'en est chargé, et que vous ne vous en êtes guère occupé. M. MacKenzie lui-même nous a donné à entendre, dans sa déposition, que jamais il n'a accordé de contrat sans l'assentiment de subordonnés, et c'est l'une des matières sur lesquelles on vous a notifié que vous seriez interrogé. Je désire maintenant savoir si, après réflexion, vous pouvez dire si vous avez pris quelque part, et laquelle, dans l'arrangement de ce contrat No 4?—Je n'ai rien à ajouter à ma déposition antérieure sur ce sujet. Je n'ai pas trouvé de memorandum indiquant quelle part j'y avais prise, et je ne pense pas y en avoir pris aucune.

Le témoin ne croit pas avoir pris aucune part dans l'adjudication de ce contrat.

*Achat de rails—
Contrats Nos. 6-11.*

23635. Y a-t-il enregistré dans votre département quelque rapport écrit montrant la quantité de rails dont l'emploi, dans l'automne de 1874 deviendrait vraisemblablement nécessaire sur le chemin de fer dans un temps déterminé?—Non.

Pas de rapport écrit montrant les quantités de rails dont on aurait probablement besoin dans l'automne de 1874.

23636. J'ai appris par vos réponses dans une occasion précédente où vous avez expliqué la pratique du gouvernement concernant les transactions officielles, qu'il était de règle d'enregistrer toute la correspondance : est-ce encore votre idée, ou avais-je droit de supposer que c'était là la substance de vos réponses?—Oui ; c'est encore mon idée.

Toute la correspondance doit être enregistrée.

23637. Nous trouvons dans la correspondance sur les rails d'acier plusieurs communications adressées par MM. Cooper, Fairman & Cie, au secrétaire particulier du ministre dans ce temps-là, M. Buckingham, et la correspondance est incomplète par suite de l'omission des réponses à ces communications, autant que les rapports imprimés le font voir : pouvez-vous dire s'il y a aujourd'hui quelque enregistrement de ces réponses de M. Buckingham à cette maison?—Non ; il n'y a pas d'enregistrement de ces réponses.

Pas d'enregistrement des réponses de Buckingham à Cooper & Cie.

23638. Est-ce un cas exceptionnel, ou est-il usuel que les secrétaires particuliers s'occupent de transactions départementales, et n'enregistrent pas la correspondance?—C'est l'intention du Département que toute lettre officielle écrite par le secrétaire privé soit enregistrée. Je ne sache pas de correspondance échangée qui n'ait pas été enregistrée ; il peut y avoir eu, comme il peut ne pas y avoir eu de correspondance.

C'est l'intention du Département que toute lettre officielle écrite par un secrétaire privé soit enregistrée.

23639. Alors, vous voulez dire que vous n'êtes pas sûr que M. Buckingham ait répondu à ces communications?—Je veux dire cela ; oui.

23640. Avez-vous quelque raison de croire qu'il a répondu?—Je ne sais pas personnellement s'il y a eu ou non des réponses.

23641. Je comprends que vous ne savez pas ; mais je vous demandais si, d'après votre connaissance des transactions qui se faisaient dans le temps, vous avez quelque raison de penser qu'il y a eu des réponses aux communications?—Je préférerais répondre à une question spéciale qu'à une question générale de cette sorte.

23642. Voulez-vous choisir vous-même un exemple, ou le ferai-je pour vous?—Vous pouvez choisir l'exemple.

23643. Si vous voulez voir à la page 41 d'un Livre Bleu envoyé à la Chambre des Communes daté du 6 avril 1876, vous trouverez quelques communications de Cooper, Fairman & Cie., et de M. Cooper ; veuillez les examiner et nous dire si vous connaissez quelque chose des négociations de ce temps-là, et si M. Buckingham a probablement dû y répondre?—Je ne sais pas si M. Buckingham y a répondu.

Ne sait pas si Buckingham a répondu aux lettres de Cooper, Fairman & Cie.

23644. Est-il d'usage, dans les négociations concernant les transactions départementales, que les soumissionnaires et le secrétaire privé échangent une correspondance?—Non.

23645. Nous vous avons demandé dans une occasion précédente quel temps on avait donné à Waddle & Smith pour déposer leurs sûretés à l'appui de leur soumission pour le No 4 ; j'ai compris que vous ne connaissiez pas d'autre correspondance et que vous n'en pouviez trouver d'autre que celle qui était publiée dans le Livre Bleu.

TELEGRAPHE—
SOUSSIONS.
CONTRAT No. 4.

*Télégraphe—
Soumissions.*
Contrat No. 4.

Depuis, M. Mackenzie, comme témoin, a déclaré qu'il ne se souvenait pas que ces messieurs eussent été mis à l'écart sans avoir été avertis qu'un jour était fixé avant lequel ils devaient déposer leurs sûretés, et il ne le croyait pas, parce que, disait-il, vous preniez toujours grand soin de donner ces sortes d'avis. Je désire savoir maintenant si vous avez eu le soin de donner cet avis, ou si Waddle & Smith ont été avertis de quelque autre façon qu'il y avait un jour fixé avant lequel ils avaient à déposer leurs sûretés, ou bien qu'ils perdraient leur position s'ils ne se conformaient pas à cet avis?—Je n'ai pas trouvé d'avis formel, et je ne me rappelle pas l'espèce de notification qui leur a été envoyée.

N'a pas lieu de croire que le Livre Bleu ne contient pas toute la correspondance.

23646. Avez-vous quelque raison de croire que le Livre Bleu envoyé à la chambre ne renferme pas toute la correspondance sur le sujet?—Aucune.

ACHAT DE RAILS—
CONTRAT Nos.
6-11.

23647. Il y avait plusieurs contrats concernant les rails d'acier, numérotés de 6 à 11 inclusivement; d'après le témoignage de M. Mackenzie il paraît qu'il était dans l'habitude de prendre votre avis et celui de M. Fleming et de quelques autres dans le département avant de décider de ces contrats: je désirerais maintenant savoir de vous si on vous a demandé votre avis concernant ces contrats, et dans quelle mesure vous a-t-on consulté?—Je ne me rappelle pas qu'on ait demandé mon avis dans cette occasion.

Est sûr qu'on ne l'a pas consulté concernant ces contrats de rails d'acier.

23648. Avez-vous dans l'esprit le moindre doute que vous ayez été ou non privé de donner votre jugement?—Quant aux rails d'acier, je suis sûr de n'avoir pas été consulté.

Le ministre a décidé par lui-même.

23649. Alors, comment dites-vous que la chose s'est faite?—C'est le ministre lui-même qui a décidé.

23650. Nous vous avons demandé de nous indiquer l'autorité la plus haute enregistrée comme ayant dirigé ces transactions de contrats avant leur passation: avez-vous fait préparer ce relevé?—On est à le faire maintenant, et il sera prêt sous peu.

COMMISSION ROYALE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

ARPENTAGES, C. A.
VALLÉE DU KIT-
LOPE.

OTTAWA, 9 juillet 1881.

C. H. GAMSBY, écuyer,
Ingénieur Civil, Colombie Anglaise.

Lettre du secrétaire de la Commission Royale du chemin de fer du Pacifique Canadien à Gamsby, renfermant des questions auxquelles Gamsby est invité à répondre.

CHER MONSIEUR.—Quelques-uns des témoins entendus devant les commissaires nommés pour s'enquérir des matières se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien ont déposé concernant les examens faits sur certaines parties du pays entre le Dean Inlet et le Gardner Inlet sur la côte du Pacifique; le premier de ces examens ayant été fait sous M. Horetzky en 1874, et le deuxième sous vous, de bonne heure en 1876.

Vous vous rappellerez, sans doute, que vos instructions vous enjoignaient d'explorer depuis "la tête de Gardner Inlet, *via* la vallée de la Rivière Kitiope à travers le sommet du lac Tochquonyala."

M. McNicol, qui était avec votre parti dans cette occasion, a donné son témoignage sur le sujet, et comme M. Secretan et lui, d'après ce

*Explorations, C. A.—
Vallée du Kitlope.*

qu'il raconte, ont fait l'examen en votre absence de cette partie de la contrée qu'on avait évidemment l'intention de faire examiner plus minutieusement que tout autre—à savoir : les environs de la hauteur des terres et le lac Tochquonyala—il est vraisemblable qu'il possède sur le sujet plus de renseignements que vous n'en pourriez avoir. Cependant, comme vous étiez son officier supérieur, il est possible que mieux que lui vous puissiez donner les raisons des mesures adoptées par votre parti et des conclusions que vous avez communiquées à l'ingénieur en chef.

C'est pourquoi les commissaires ont jugé à propos de vous communiquer les parties importantes des témoignages entendus jusqu'ici, les conclusions qu'ils semblent solliciter, et de vous demander les explications qui leur paraissent nécessaires, ainsi que d'autres que vous pourriez trouver convenable de leur communiquer en sus.

Il est si peu probable que vous puissiez donner sur la contrée en question, des renseignements plus directs et plus utiles que ceux de M. McNicol, que les commissaires ne se croient pas fondés à vous faire venir de la Colombie Anglaise pour déposer en la manière ordinaire devant eux, vu que ce voyage prendrait bien du temps et coûterait beaucoup d'argent. Ils espèrent, néanmoins, que vous les aiderez dans les investigations en leur envoyant votre déposition écrite et faite sous serment devant quelque personne ayant les qualités voulues pour cela, sur tout ce que vous croirez utile de leur communiquer. Tout magistrat peut vous assermenter.

A la date du 15 novembre, 1874, M. Horetzky fit un rapport à l'ingénieur en chef, que le 9 septembre de cette année, il a quitté Dean Inlet et exploré, en remontant, la vallée de la Tsatsquot ; qu'après avoir caché les canots au confluent d'un tributaire de cette rivière, il gagna vers le nord-ouest, et puis après avoir atteint un plateau d'épanchement dans la vallée (1,200 d'altitude) il traversa la fourche du milieu qui venait des montagnes sur sa droite, et arrivant un peu plus loin à une nappe d'eau à laquelle il donna le nom de lac au Castor. Il porte l'altitude de ce lac à 1,100 pieds du niveau de la mer, et la latitude à son extrémité inférieure à 53° 14' 45". A ce point il dit qu'un torrent de montagne s'y précipitait. Ce torrent étant une fourche nord-est de la rivière Kitlope prenait sa source dans un glacier à sept milles environ de distance du lac. Il rapportait que, à un mille ou environ de cette source-glacier, il découvrit une passe à travers les montagnes relativement peu élevées qui forment la masse longitudinale la plus en arrière de la chaîne des Cascades. Cette passe reliait la fourche nord-est de la rivière Kitlope et une nappe d'eau sur le plateau oriental à laquelle il donna le nom de Lac Tochquonyala. Il porte l'altitude de ce lac à 2,920 pieds et la latitude à 53° 20' 13".

Il dit ensuite qu'ayant campé sur la rive gauche de la fourche nord-est de la Kitlope, à une élévation de 2,900 pieds au-dessus de la mer, il fit l'ascension des montagnes jusqu'à 3,000 pieds au-dessus de la mer ; en cet endroit, en regardant le sud-ouest, se trouve un peu au-dessous un grand glacier plat, déchargeant les eaux de la fourche nord-est que l'on peut suivre comme un ruban argenté se précipitant au fond d'un ravin escarpé jusqu'au lac au Castor.

Le rapport entier de M. Horetzky dont ce qui précède est tiré, est imprimé à la page 137 du rapport spécial de M. Fleming pour l'année 1877.

Avec ce rapport, M. Horetzky a donné au département une esquisse topographique de la contrée qu'il a examinée. Un calque (d'après

Lettre du secrétaire de la Commission Royale du chemin de fer du Pacifique Canadien à Gamsby, renfermant des questions auxquelles Gamsby est invité à répondre.

*Explorations, C. A.—
Vallée du Kitlope.*

Lettre du secrétaire de la Commission Royale du chemin de fer du Pacifique Canadien à Gamsby, renfermant des questions auxquelles Gamsby est invité à répondre.

l'échelle de 4,000 pieds au pouce) vous en a été envoyé, et d'après ce qu'il a pu voir de ce calque, M. McNicol a pu reconnaître l'original enregistré à Ottawa.

Le rapport et l'esquisse de M. Horetzky étant tous deux devant les commissaires semblent faire voir qu'un chemin de fer remontant depuis l'eau jusqu'au plateau à l'est des Cascades par la passe près de son lac Tochquonyala, rencontrerait un obstacle insurmontable dans cette partie de la vallée du Kitlope, car là il faudrait qu'il fût nécessairement poussé, dans une distance de six ou sept milles, du niveau de son lac au Castor, 1 100 pieds jusqu'à la passe, 3,100 pieds au-dessus du niveau de la mer, ou avec une rampe de beaucoup plus que 300 pieds au mille. En d'autres termes, que si l'on devait utiliser la passe on ne le pourrait faire qu'en trouvant quelque rampe plus douce que celle que l'on pouvait obtenir entre ces deux points dans la vallée de la vallée de la Tsatsquot jusqu'à Dean Inlet.

Après ce rapport et cette esquisse de M. Horetzky, il semble qu'on a cru désirable d'obtenir, au moyen d'un examen instrumental, des informations plus exactes que n'en donnait une simple exploration, et qu'en conséquence, M. Fleming vous a donné instructions de vous rendre sur les lieux et d'y faire les examens nécessaires, et d'emporter avec vous le calque de l'esquisse de M. Horetzky, auquel M. McNicol faisait allusion.

A en juger par ce qui a été fait jusqu'à ce point on en vient naturellement à l'opinion que l'on désirait pour le moins que vous constatastiez avec plus d'exactitude qu'on ne le pouvait faire par un exploration de route, les traits caractéristiques de la contrée dans la vallée du Kitlope, entre deux napes d'eau, l'une sous la latitude 53° 14' 45", à une attitude de 1,100 pieds au-dessus de la mer, et l'autre sous la latitude 53.20' 13", à une latitude de 2,920 pieds, toutes deux ayant des noms donnés par M. Horetzky en 1874 : la première, celui de "Lac au Castor", la seconde, celui de "Lac Tochquonyala."

1. Les commissaires désirent savoir si, avant d'entreprendre ce travail, vous connaissiez la substance du sommaire précédent d'une partie du rapport de M. Horetzky, ou si vous ne la connaissiez pas tout ce qui est dit plus haut, quelle partie vous connaissiez ?

2. Votre rapport dit que votre point initial ou de départ se trouvant sous la latitude 53° 12' 20", et la direction de votre exploration un peu au sud de l'est pendant vingt-quatre milles, vous avez trouvé, au huitième mille environ de votre point de départ, un lac dont la position et la forme correspondent au lac appelé Lac au Castor sur l'esquisse de Horetzky, mais vous ajoutez qu'il est beaucoup plus vaste, ayant de huit à neuf milles de long et situé sept ou huit milles plus près de la côte, et à quinze pieds seulement au-dessus de la mer. Les commissaires désirent savoir pourquoi vous avez marqué ce lac comme le Lac au Castor sur l'esquisse topographique qui accompagnait votre rapport de cette expedition ?

3. Aussi, si vous avez déterminé la forme de ce lac, et de quelle façon ?

4. Et si vous en avez constaté la longueur, et de quelle façon.

*Explorations, C. A. —
Vallée du Kitlope.*

5. Et encore, si vous aviez alors les moyens, et si oui lesquels, de connaître à quelle distance de la mer M. Horetzky ou tout autre avait placé ce lac ?

6. M. McNicol a dit que vous n'êtes pas allé plus loin qu'à l'extrémité des premiers vingt-six milles, et qu'une fois là vous vous êtes mis en mesure de revenir au bord de la mer, et que gardant par devers vous l'esquisse de M. Horetzky, vous lui avez enjoint, à lui et à M. Secretan de continuer et finir l'examen sans vous. Comme vous n'aviez pas encore alors atteint le voisinage d'aucun lac que vous pouviez prendre pour le Tochquonyala de votre esquisse, les commissaires ne peuvent pas comprendre pourquoi vous n'avez pas continué personnellement l'examen de la contrée, et ils désirent que vous leur donniez les raisons qui vous ont fait agir de la sorte ?

7. Comment se fait-il qu'avec l'aide de l'esquisse de l'exploration de M. Horetzky, vous avez rapporté dans le sens que le Lac Tochquonyala se déchargeait dans une rivière qui se joignait à la Tsatsquot dans son cours vers la mer, tandis que son esquisse indiquait que le lac Tochquonyala se déchargeait dans les eaux venant du côté opposé de la hauteur des terres vers le plateau central de la Colombie Anglaise ?

8. Avez-vous, de fait, supposé que toutes les données consignées au rapport de M. Horetzky étaient inexactes ?

9. Si non, veuillez relever celles des données fournies par lui qui confirment l'exactitude de votre rapport.

10. Vous dites dans votre rapport que des cours d'eau se jettent, de tous les points, dans le bassin du Kitlope, voulant parler évidemment de la vallée du Kitlope telle qu'explorée par vous, et que l'unique sortie de la vallée est par la passe explorée (indiquant aussi la passe découverte par votre parti), et que ce n'est qu'une division des eaux qui se déchargent dans le Dean et Gardner Inlet. Les commissaires désirent savoir si vous aviez d'autre raison pour faire cette assertion que les renseignements obtenus au moyen de cet examen que vous avez fait en 1876, et compris dans votre rapport ?

11. Si oui, quelles sont ces raisons ?

12. Ils désirent également que vous disiez si, depuis que vous avez fait votre rapport, vous en êtes venu à la conclusion que votre parti a omis d'examiner soit le tout soit une partie, et si oui, quelle partie de la contrée que, dans ses instructions, l'ingénieur en chef avait l'intention de vous faire examiner ?

13. Ils désirent de plus savoir si vous avez reçu des instructions écrites du fonctionnaire dirigeant les arpentages dans la Colombie Anglaise ?

14. Ecrites ou verbales—qui vous les a données ?

15. Veuillez aussi donner la substance de vos instructions ?

Je vous envoie le calque d'une partie d'une grande carte qui se prépare maintenant pour la division des ingénieurs du département des chemins de fer ici, et embrassant apparemment le champ de vos opérations et de celles de M. Horetzky, dans l'occasion dont il a été parlé. Veuillez bien renvoyer ce calque avec votre déposition.

*Explorations, C. A.—
Vallée du Kitlope.*

Dans le témoignage que vous donnerez comme vous en êtes prié plus haut, il vous suffira de donner à chaque paragraphe de vos réponses le même numéro que celui des questions précitées.

Comme je présume que tout ceci vous occasionnera des déboursés ; y compris l'honoraire du magistrat qui vous fera prêter serment, je vous envoie un mandat ou chèque de \$15 pour couvrir vos frais.

Je suis, cher monsieur,

Votre dévoué,

(Signé),

N. F. DAVIN,

Secrétaire.

Au camp de KANAKA CREEK.

6 août, 1881.

N. F. DAVIN, écr., Secrétaire,
Ottawa.

Lettre de Gamsby au
secrétaire de la Com-
mission Royale.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception, le 27 du mois dernier, de votre communication datée du 9 juillet, 1881, et je profite de la première occasion pour y répondre. Nous avons eu beaucoup à faire sur une certaine portion de terrain fort difficile qui demandait une surveillance personnelle très suivie, ajoutez à cela la difficulté de trouver un magistrat, et les commissaires comprendront et excuseront, je l'espère, le retard que j'ai mis à répondre.

Il est difficile de
témoigner des choses
qui se sont passées il
y a cinq ans.

Je ne doute pas que les commissaires reconnaîtront la position difficile dans laquelle je me trouve, appelé à donner ma déposition sans préparation aucune, sur des transactions qui ont eu lieu il y a près de cinq ans. Tous mes papiers, instructions, notes, journal, memoranda, etc., etc., tout cela est chez moi au Canada. A l'exception des renseignements contenus dans votre communication, je suis forcé de me fier presque entièrement à ma mémoire.

Si vous voulez bien prendre en considération le fait que j'ai été continuellement et activement employé à des arpentages et explorations exigeant toute mon attention et toute mon énergie à un degré extrême, vous n'avez pas de peine à comprendre combien il m'est difficile de me rappeler les détails d'un travail fait il y a tant d'années. Si j'oubliais quelque chose dans cette déposition ou s'il s'y trouvait quelque chose qui ne concordât pas avec mon rapport antérieur, j'espère que les commissaires attribueront cette lacune ou cette divergence aux circonstances particulières dans lesquelles je me trouve placé. Je ne désire ni omettre ni cacher rien qui ressorte à cette enquête.

Le rapport de
Gamsby est une rela-
tion des faits ; n'en
réfère en rien au rap-
port d'un autre.

Mon rapport des explorations faites depuis la tête de Gardner Inlet dans la vallée de la Rivière Kitlope, dans l'hiver de 1876, est une relation de faits qui ont été constatés par le parti sous ma direction. Il ne s'en réfère, et ce n'était pas non plus mon intention qu'il le fit, au rapport, arpentage ou exploration de nulle autre personne. Nos instructions portaient que nous devions aller à un certain point (à la tête de Gardner's Inlet), suivre une certaine rivière, (le Kitlope), essayer d'atteindre au sommet de la chaîne des montagnes Cascades, prenant un certain lac Tochquonyala comme point objectif. Pour accomplir tout cela aussi rapidement et aussi efficacement que possible, nous engageâmes des guides, des naturels de la vallée du Kitlope qui entreprirent volontiers de

*Explorations, C. A.—
Vallée du Kitlope.*

nous conduire à notre point terminal. Ils connaissaient très familièrement le nom de Tochquonyala qui est, ou qui était le nom du grand chef sauvage dont le peuple demeure à Dean Inlet ou dans les environs. Nous suivions nos guides, notant et enregistraient (du mieux que nous pouvions) les noms des lacs et des rivières tels qu'ils nous les donnaient. Nous explorâmes les différents cours d'eau qui se jetaient dans le Kitlope autant que les *canyons* et l'épaisseur de la neige nous le permettaient. Le cours d'eau, marqué de petits points sur l'esquisse à moi envoyée comme étant la rivière Kitlope traversant le Lac au Castor, de Horetzky, nos guides l'appelaient Tenaïcoh, et affirmaient que sa source était un vaste glacier bien haut dans les montagnes. Si le Kitlope tournait au sud dans son cours, nous l'avons suivie avec confiance, car tout ingénieur pratique, qui a quelque connaissance de la chaîne des Cascades, sait fort bien que la déviation d'un cours d'eau d'un cours régulier offre une grande probabilité de la découverte d'une rampe pratique plus douce pour passer cette montagne.

Les guides connaissaient bien le nom de Tochquonyala.

Des détails minutieux de toute l'expédition sont consignés en mon rapport de 1876. J'y entre dans la relation complète du point atteint, du retour et de la raison du retour.

Je prends respectueusement la liberté d'attirer l'attention des commissaires sur les faits que j'y établis, et s'ils croyaient la mesure nécessaire, je les prie d'assigner MM. Secretan, White, Orr, McDonald et Dewdney pour confirmer mes assertions.

Je demeure, Monsieur,

Votre, etc., etc.,

(Signé) C. F. GAMSBY.

DÉPOSITION en réponse aux questions posées par les commissaires du chemin de fer du Pacifique Canadien, le 9 juillet 1881.

Déposition de Gamsby.

1. J'avais les observations que m'offrait l'esquisse. Je ne me rappelle pas si j'avais lu le rapport de M. Horetzky ou non.

(1) Quand il est parti en exploration, il avait l'esquisse de Horetzky. Ne se souvient pas d'avoir lu le rapport de Horetzky.

2. Parce que les guides l'appelaient de ce nom.

3. La forme en a été probablement obtenue au moyen du compas.

(2) A nommé ainsi le Lac au Castor de son esquisse parce que les guides le nommaient ainsi.

4. La longueur par le micromètre.

(3) La forme du Lac au Castor conjecturée au moyen du compas.

NOTE.—Je ne puis répondre que de mémoire à ces questions et à d'autres semblables; si j'avais accès aux notes prises sur les lieux, je serais certain.

(4) Et la longueur par le micromètre.

5. Nous avons mesuré la distance sur son esquisse.

(5) A jugé de la distance à la mer du Lac au Castor d'Horetzky en la mesurant sur son esquisse.

6. Arrivés au vingt-sixième mille nous avons traversé la vallée du Kitlope et atteint le premier canyon sur notre trajet. Comme la rivière n'était pas gelée il fallut transporter tout notre équipage de campement et nos provisions par dessus les hautes falaises. Ce travail allait occuper tous nos hommes pendant quelque temps, et la saison propice à une exploration d'hiver touchait rapidement à sa fin. Il devenait de la plus grande importance de connaître quelque chose de la contrée en dehors de ce canyon, ce qui explique les expéditions entreprises par MM. Secretan, White, McNicol et autres. Si le canyon était court et qu'il y eût au delà une contrée favorable, nous pouvions espérer d'avancer notre

(6) Explique pourquoi lui et d'autres n'ont pas pris part à l'exploration.

*Explorations, C. A.—
Vallée du Kitlope.*

(7) Pour expliquer comment il a rapporté que le Tochquonyala se déchargeait dans la Tsaitsquot, l'esquisse de Horetzky montrant un Tochquonyala, connu déjà du département, coulant dans une autre direction, il dit que son rapport se rapporte entièrement à un lac où aboutirent ses deux assistants, et que le guide appela Tochquonyala.

(8 et 9) N'a rien supposé concernant l'esquisse de Horetzky qui a décrit une contrée différente de celle que décrit le déposant.

(12) Le rapport fait voir que son parti n'a examiné la contrée qu'à une élévation de 1,000 pieds au-dessus de la mer, et il explique pourquoi.

(15) Reçut ordre de suivre à partir de la tête de Gardner Inlet, la vallée du Kitlope, jusqu'au sommet de la chaîne des Cascades, prenant pour objection le Tochquonyala.

examen vers le point terminal, le sommet de la chaîne des Monts Cascades. Si, d'un autre côté, le canyon était long, ou si la sortie du lac au delà n'était pas praticable, nous n'avions qu'à nous en revenir à la côte aussi tôt que possible. C'est cette dernière alternative que nous découvrîmes et nous fûmes forcés de revenir. C'est probablement à ce moment de nos travaux que M. McNicol fait allusion quand il dit que je restai au campement. Nos moyens de transport (traînes sauvages et raquettes) étaient dans un tel état de délabrement quand nous arrivâmes en cet endroit, qu'il fallut faire des réparations générales à tout cela avant de pouvoir continuer. Il était important de ménager ces objets, d'une importance vitale. Homme d'un grand poids comme je le suis, et sur une neige molle de plus de quatorze pieds de profondeur, je ne pouvais, on le comprendra facilement, prendre part aux explorations.

7. Mon rapport en réfère entièrement au lac découvert et décrit par mes assistants, et que nos guides appelaient Tochquonyala.

8 et 9. Je n'ai rien supposé concernant les données de M. Horetzky. Il décrit une partie de la contrée, et moi une autre, à une toute autre élévation.

10 et 11. L'assertion est faite sur les rapports de mes assistants, et sur les renseignements obtenus des guides.

12. Je n'en suis pas venu à cette conclusion depuis que mon rapport est fait, car on y voit que nous n'avons pas poussé notre examen au delà de 1,000 pieds au dessus de la mer, et la raison qui en est donnée.

13. J'ai reçu des instructions écrites.

14. De M. Marcus Smith.

15. Autant que je puis me rappeler : d'aller à la tête de Gardner Inlet, suivre la vallée de la rivière Kitlope (prenant pour point objectif le Lac Tochquonyala) jusqu'au sommet de la chaîne des Monts Cascades.

Assermenté devant moi ce sixième }
jour d'août, 1881, à New West- } (Signé) C. H. GAMSBY.
minster, C. A. } [Sceau.]
(Signé) JOHN ROBSON, J. P.

Déposition de Moberly.

WINNIPEG, 14 juin 1881.

A LA COMMISSION ROYALE, Ottawa :

ARRENTAGES, C. A.

MESSIEURS.—Il y a dans la déposition que M. Fleming a faite devant la Commission Royale, et qui a été publiée dans la *Montreal Gazette*, du 7 mai 1881, des réflexions à mon adresse qui sont tout-à-fait sans à propos, et c'est avec le plus grand regret que je me vois forcé, en justice pour mon caractère, de donner des explications que j'espérais pouvoir éviter.

Expliqua à Fleming, en 1871, que la meilleure ligne était de Burrard Inlet à

Une longue connaissance personnelle de la Colombie Anglaise, avant la Confédération, m'a permis de juger et de décider quelle serait la meilleure voie à suivre pour un chemin de fer ; je n'ai jamais perdu de

Explorations, C. A.

vue cette question depuis l'année 1858 où je mis pour la première fois le pied dans cette colonie, et chaque fois que j'en ai pu trouver l'occasion j'en ai profité pour y faire des explorations et recueillir des renseignements sous tous les rapports. Quand je quittai le service du gouvernement Impérial en 1867, j'étais convaincu que c'était la ligne de Burard's Inlet à Kamloops qu'il fallait adopter, mais de ce point à la région des prairies, à l'est des montagnes, on doutait laquelle des deux serait préférable, de la ligne par la Tête Jaune ou de la ligne par les Passes de l'Aigle et de Howse, et pour en décider, il fallait qu'il y eût des examens faits avec le plus grand soin, de toutes deux. Ces idées, je les exprimai à M. Fleming en juin 1871, quand j'arrivai à Ottawa et que je fus nommé par le gouvernement de la puissance pour prendre la charge des explorations de la Passe Howse. J'étais bien sûr alors, et je le suis encore, que si l'on pouvait rendre cette dernière voie praticable, c'était elle qu'il fallait choisir, et j'ai fait tous mes efforts pour la faire examiner à fond. Les résultats obtenus la première année—1871—ont été publiés dans mon rapport de 1872.

Je n'ai pas cru devoir faire d'autre examen instrumental dans la Colombie Anglaise que celui des deux lignes à partir de Kamloops déjà mentionnées. Néanmoins, j'ai cru nécessaire de faire les explorations de la partie plus au nord de la contrée, et relativement à Bute Inlet je télégraphiai à M. Fleming à cet effet, car je voyais bien que les récriminations de certaines personnes sur l'Isle de Vancouver ne s'apaiseraient pas à moins qu'on ne fit faire un examen à fond de leur ligne favorite mais fort problématique.

J'ai toujours considéré comme une grave erreur les grandes dépenses faites pour des examens avec instruments sur la partie nord de la Colombie Anglaise, car j'étais sûr qu'en fin de compte le chemin de fer serait forcé de suivre les voies plus haut mentionnées. Si j'avais été en charge dans la Colombie Anglaise, pas un des partis qui ont fait ces arpentages difficiles dans la partie nord de la colonie, n'aurait jamais été mis en campagne. Je suis heureux d'apprendre que M. Marcus Smith, qui avait la charge de ces arpentages au nord, a partagé si entièrement mes idées, qu'il est allé, cette année, comme ingénieur de la Puissance, construire une partie de ces voies.

Je revins de l'intérieur à Victoria en 1872, m'attendant à aller à Ottawa, mais je laissai mes partis dans les montagnes pour qu'ils pussent reprendre leur travail de bonne heure le printemps. Je trouvais qu'il valait mieux pour moi de rester du côté du Pacifique et faire mes préparatifs pour l'année suivante, et je fis part de mes projets à M. Fleming. Je restai dans la Colombie Anglaise.

Il ne faut pas oublier que lorsque j'ai pris charge des arpentages, la voie pour le chemin de fer du Pacifique Canadien devait être définie dans les deux ans, et quand je me suis trouvé à Victoria en 1872, il s'était déjà écoulé près d'une année, et il restait encore à faire beaucoup de travail pour parachever les travaux depuis le Lac Shuswap jusqu'à la longitude du Fort Edmonton, et il me fallut demander l'aide d'un troisième parti pour me permettre de finir l'ouvrage pour la fin de la deuxième année; cette aide me fut accordée, et je reçus de M. Fleming un télégramme dans lequel il me disait qu'il était d'une importance première de pousser les travaux de l'arpentage de la Passe Howse.

Ayant à faire transporter des provisions, des hommes, etc., à de bien longues distances, je me mis à l'œuvre et préparai sans délai tout ce qui

Kamloops, mais plus à l'est il s'agissait de décider entre la Passe Howse et la Passe de la Tête Jaune.

Télégraphia à Fleming à propos de Bute Inlet, croyant qu'il fallait apaiser les récriminations de certaines personnes de Vancouver.

A toujours cru que les fortes dépenses pour les examens dans le nord avec instruments étaient une grave erreur.

Quand le déposant est entré en charge dans la Colombie Anglaise, le chemin de fer devait être défini en deux ans.

Explorations, C. A.

Surpris quand Trutch lui montra le télégramme de Fleming lui enjoignant d'abandonner la Passe Howse et de conduire ses partis et ses provisions à la Tête Jaune.

Il y avait déjà de fortes dépenses pour la Passe Howse.

Il fallut acheter d'autres animaux pour l'arpentage de la Passe de la Tête Jaune.

Télégramme de Fleming rejetant les suggestions du témoin et de Truch, et ordonnant au témoin de prendre la voie de la Passe d'Arthabaska.

**ACHAT EXTRA-
VANT DE PROVI-
SIONS.**

était nécessaire, et j'expédiai tout cela vers le Lac Colombie; mais avant de quitter Victoria avec mon troisième parti qui était déjà à bord du steamer, je reçus du Lieutenant-Gouverneur l'invitation de me rendre auprès de lui car il avait à me parler d'affaires importantes; je me rendis auprès de lui, et il me montra un télégramme de M. Fleming m'enjoignant d'abandonner tous les arpentages sur la route de la Passe Howse et de conduire et transporter mes hommes et mes provisions à la Passe de la Tête Jaune par la voie de la Passe d'Arthabaska. Ces ordres me jetèrent dans un dilemme sérieux, car tous mes arrangements étaient pris pour les travaux de la Passe Howse, et les localités où mes hommes et mes provisions se trouvaient, ne pouvaient être plus défavorablement situées pour les arpentages de la Tête Jaune. Les fortes dépenses pour l'achat des animaux, l'ouverture de sentiers, la construction de bateaux, etc., etc., pour compléter l'examen de la passe Howse, et l'exploration de la contrée environnante étaient toutes faites alors, et je n'aurais pu être en meilleure position de terminer mon travail quand sont arrivés ces ordres malencontreux. Il fallut encore inévitablement acheter des animaux, pour le transport de tout ce qu'il fallait pour nous mettre en mesure de faire l'arpentage par la Passe de la Tête Jaune.

J'expliquai à Son Honneur les difficultés de la Passe Arthabaska, et nous en vîmes à la conclusion qu'il y avait deux grandes erreurs dans ces ordres: l'une, l'abandon prématuré des examens de cette route, et l'autre cette route que l'on me faisait prendre par la Passe Athabaska. Je lui fis aussi remarquer le meilleur plan à suivre dans ce changement de circonstances pour faire les arpentages de la Tête Jaune avec mes gens. Son Honneur télégraphia à M. Fleming lui disant quelles étaient nos idées concernant le transport projeté des partis etc., etc., de la passe Howse à la Passe de la Tête Jaune; et après avoir attendu plusieurs jours—douze jours, je crois—Son Honneur reçut de M. Fleming un télégramme annonçant que nos suggestions n'étaient pas approuvées, en sorte que nous ne vîmes pas d'autre moyen que d'obéir aux ordres de M. Fleming et d'aller par la Passe d'Arthabaska. Je n'ignorais pas les difficultés que j'aurais à rencontrer pour traverser cette passe, ayant des années auparavant exploré la rivière Colombie depuis sa source jusqu'à la frontière, et j'informai Son Honneur qu'il était douteux que je pusse y passer avant la fin de la saison, et qu'il faudrait y perdre beaucoup de temps et y faire de grandes dépenses, et qu'on essaierait à faire peser la responsabilité de tout cela sur mes épaules, et c'est que s'efforce de faire dans le moment M. Fleming. Ces ordres me donnèrent donc à penser que le mode suivi pour faire les arpentages du chemin de fer du Pacifique Canadien finirait par être trouvé bien peu satisfaisant.

M. Fleming dit dans sa déposition: "quand l'exploration de la Passe Howse a été abandonnée en avril, je donnai ordre de cesser tous les achats, mais je découvris plus tard que des achats considérables s'élevaient en tout à \$28,000 avaient été faits au Port Caldwell (Fort Colville) dans les Etats-Unis. Après cette date, quelques-uns de ces achats ayant eu lieu même en août, il y eut encore des achats dont je ne voyais pas le besoin, tels que des plumes d'or, du vif argent, etc. Je ne puis m'expliquer ces achats de grandes quantités d'approvisionnements après que j'eus donné l'ordre de cesser les explorations. Je sais que de grandes quantités d'approvisionnements ont été envoyées au haut de la Rivière Colombie et dans la vallée de la Jasper et y ont été abandonnées, et pour ce que j'en sais, elles y sont peut-être encore."

*Explorations, C. A.—
Achat extravagant
de provisions.*

En réponse à cette assertion, je déclare que c'est la première fois que j'entends dire que M. Fleming a ordonné de cesser les achats. Si cet ordre m'était parvenu, je ne serais tout simplement pas allé à la passe de la Tête Jaune, car je n'aurais pas conduit un nombre d'hommes dans les montagnes pour les y laisser mourir de faim quand l'hiver serait arrivé. Les provisions en question ét ient pour les arpentages de la passe de la Tête Jaune, et non pour ceux de la passe Howse. Je savais qu'il me faudrait l'été, l'hiver et l'autre été pour me rendre à destination et faire les arpentages de la passe de la Tête Jaune jusqu'à un point près d'Edmonton, et au lieu d'adopter le plan de M. Fleming, de faire revenir, à l'approche de l'hiver, les partis qui étaient dans la Colombie Anglaise, et de conduire avec grande perte de temps et à grands frais le personnel à Ottawa, et de perdre encore du temps à réorganiser les partis et à les renvoyer en campagne, je les conduisis dans les montagnes et je les gardai là, je pus travailler jusqu'en janvier et j'étais prêt à reprendre la besogne au milieu de mars, et je m'approvisionnai en conséquence, c'est-à-dire pour deux saisons au lieu d'une, et avant que j'eusse conduit l'arpentage jusque dans le voisinage de la rivière Pembina, je fus obligé d'envoyer chercher à Edmonton des hommes et des provisions de différentes sortes que la compagnie de la Baie d'Hudson me procura ; et sans cette aide opportune je n'aurais pas pu avancer. Je regrette qu'on ait mis, sans raison, quatre ans à la rembourser. M. Fleming m'a dit, à Moose Lake, que je n'aurais pas dû prendre des précautions pour aussi longtemps ; je différais d'opinion avec lui et j'en diffère encore.

Met en doute la
véracité de M. Fleming concernant le
fait qu'il avait
ordonné de cesser les
achats.

Quant aux plumes d'or, au vif argent, etc., je me rappelle parfaitement bien avoir acheté pour un ami à moi une plume d'or que j'ai bien et dûment payée de ma propre poche. Il y avait aussi une petite quantité de vif argent ou mercure dont nous nous servions à deux fins : l'une pour horizons artificiels pour obtenir des latitudes, ce que je faisais souvent, et l'autre pour "prospecter" de temps à autre à mesure que nous pratiquions des sentiers pour voir s'il existait de l'or dans les cours d'eau que nous traversions. Je tâchais de recueillir autant de renseignements que possible sur la contrée que nous parcourions, non seulement sur les routes, mais encore sur le climat, le sol, la nature des bois, les minéraux, etc., etc. Je crois que si l'on en refère aux comptes, on verra que les "gold pens" se transformeront en "gold pans" casse-roles pour laver l'or, dont nous nous servions et dont on se sert le plus généralement sur la côte du Pacifique pour cuire le pain aussi bien que pour "prospecter."

Quant à l'accusation
d'avoir acheté des
plumes d'or, croît
que c'est une erreur,
Fleming a pris des
"gold pans" pour
des "gold pens."

Les approvisionnements envoyés par la Rivière Colombie dans la vallée de la Jasper n'étaient ni perdus ni abandonnés jusqu'au moment où je quittai finalement la passe de la Tête Jaune ; à ce moment une certaine quantité d'approvisionnements, et entre trente et quarante chevaux furent remis aux mains de l'homme de confiance de M. Fleming, qu'il me remit dans son trajet à travers les montagnes. M. Fleming et lui correspondaient ensemble, et M. Fleming ferait mieux de s'adresser à lui pour savoir ce qu'il a fait de ces provisions et équippages.

Approvisionnement
remis à une personne
nommée par Fleming.

Une certaine quantité d'approvisionnements fut abandonnée dans la Passe de l'Aigle dans la "Gold Range". J'estimai la valeur, y compris le coût et le transport, à \$7,000. Les frais de transport pour les sortir de là auraient été si considérables comparés à leur valeur quand on en aurait pu disposer, que je ne pouvais entreprendre de les envoyer chercher.

*Explorations, C. A.—
Achat extravagant
de provisions.*

Dit à Fleming que la cause du retard était due à l'exécution de ses ordres de prendre la voie de la Passe d'Arthabaska.

Puis M. Fleming a dit encore : “ En 1872, je traversai les montagnes partie à cheval et partie à pied, et je rencontraï M. Moberly dans la Vallée de la Jasper, et il n'avait pas avancé encore dans son travail autant qu'il aurait dû le faire ; il n'a pas pu expliquer son retard d'une manière satisfaisante. ” Cette affaire se présente sous un aspect tout à fait particulier. Je dis à M. Fleming que ses ordres qui me forçaient d'aller par la Passe d'Arthabaska, contrairement à mes avis, étaient la cause du délai et des grandes dépenses auxquelles il m'avait entraîné. Je lui dis aussi qu'avant mon départ de Victoria, je savais parfaitement bien quels seraient les résultats de l'exécution de ses ordres, et qu'il pouvait, s'il voulait, aller voir le Lieutenant-Gouverneur, lequel lui apprendrait quelle était dans le temps mon opinion. D'après les conversations que nous eûmes ensemble sur le sujet et sur d'autres, je vis tout de suite qu'il allait essayer de rejeter toute la responsabilité sur moi, et je fus à la veille de donner ma démission à Moose Lake, et ce qui m'en empêcha, ce fut la position dans laquelle se trouveraient mes différents partis avec leurs provisions et animaux, à l'approche de l'hiver, dans les différentes passes, et l'idée que si je m'en allais, tout serait à la débâdage, et qu'il en résulterait encore de folles dépenses et qu'il y aurait peut-être perte de vie.

Voici encore comment M. Fleming répond à la question suivante :—

“ Avez-vous examiné la question des animaux de bât qu'il a achetés ?

—R. Je ne pouvais voir la nécessité de ces animaux. * * * J'enjoignis à M. Moberly de revenir par Kamloops, mais il ne suivit pas mes instructions et resta tout l'hiver, donnant pour excuse que ma lettre ne lui était pas parvenue. ”

Maintient qu'il n'a jamais dit ne pas avoir reçu la lettre de Fleming ; qu'au contraire, il a envoyé un rapport particulier qui expliquait tout.

Jamais je n'ai dit ni à lui ni à d'autre personne que sa lettre ne m'était pas parvenue. J'écrivis, dans la première partie de 1873, à M. Fleming, un rapport particulier qui accompagnait mon rapport général et les plans de l'exploration de la Passe de la Tête Jaune, expédiés par la voie d'Edmonton et de Winnipeg, lequel expliquait beaucoup de choses dont je ne parlais pas dans mon rapport général. M. Fleming a reçu ce rapport, et il sait qu'il contient l'explication complète de tout ce qui se rattache à l'achat d'animaux. J'avais certainement d'autres raisons que celles que je donnais dans ce rapport, et je vais maintenant en dire quelques-unes. En quittant M. Fleming à Moose Lake, j'avais décidément résolu de quitter le service, car je voyais bien que l'incapacité et des dépenses énormes seraient les traits caractéristiques du mode suivi pour la conduite des arpentages du chemin de fer du Pacifique Canadien, et que je serais maltraité en sous-œuvre. Depuis sept ans je puis dire que rien n'est venu me prouver que mon opinion d'alors était mal fondée. Je n'avais aucune confiance en la personne à qui M. Fleming m'enjoignais de remettre de si grandes quantités de provisions et un nombre considérable d'animaux. A la réception de la lettre en question, les instructions qu'elle contenaient me semblaient des enfantillages auxquels je ne pouvais m'arrêter, et je décidai alors de continuer mes travaux au mieux de ma connaissance, et dans les intérêts du gouvernement ; que je devais obéir à des ordres quand je voyais qu'ils étaient sensés, mais pas autrement, et que, dès que je pourrais quitter le service du chemin de fer, j'en sortirais aussi paisiblement que possible. J'étais allé sur les lieux pour y travailler et non pour me faire moquer de moi. Je ne sortis des montagnes qu'une année après avoir reçu ces ordres ; et j'employai ce temps à compléter l'examen préliminaire à

Les instructions de la lettre étaient des enfantillages auxquels il ne pouvait s'arrêter.

*Explorations, C. A.—
Achat extravagant
de provisions.*

travers les Montagnes Rocheuses et les Foot Hills. Quant à faire sortir tous les hommes des Montagnes justement au moment où nous venions de surmonter les obstacles de la Passe d'Athabaska, et que le parti était prêt à se mettre à l'exploration qui se faisait cet hiver-là depuis le sommet des Montagnes Rocheuses jusqu'au Lac Brulé, la chose n'avait pas de sens commun, car il aurait fallu envoyer un autre parti, et d'après ce que j'ai appris plus tard par un paragraphe dans "Océan à Océan," cela faisait partie du plan projeté où il est dit que le parti M, alors dans la vallée de la Rivière Rouge, reçut par télégramme, l'ordre de se rendre aux Montagnes Rocheuses dans l'hiver, et d'y faire l'ouvrage que dans le temps j'étais actuellement occupé à faire.

Ayant lu le télégramme qui m'informait que le gouvernement avait adopté la Passe de la Tête Jaune pour le chemin de fer, j'en conclus naturellement que les désignations se feraient quand les examens préliminaires seraient terminés, et je m'y préparai afin de perdre le moins de temps possible à courir d'un bout à l'autre de la contrée. J'avais mes animaux de bât—équipement bien important dans les arpentages de montagnes—en état excellent d'efficacité pour la poursuite d'autres travaux, et les approvisionnements dont j'ai parlé comme ayant été remis à l'agent de M. Fleming n'auraient jamais dû être enlevés de la Passe de la Tête Jaune, mais on aurait dû y ajouter et les compléter pour l'ouvrage mentionné. Après ma sortie du service, d'autres partis furent envoyés pour faire l'ouvrage de désignation, et il leur fallut encore prendre avec eux des provisions. On envoya même l'un des partis faire des explorations des montagnes au sud de la Rivière Athabaska. Je m'amusai beaucoup, quelques jours après mon arrivée ici, d'apprendre du monsieur en charge du parti à Winnipeg qu'il avait reçu ordre de faire des explorations pour trouver des passes par les rivières "Matique" et "Rocheuse" qui se trouvaient tout près de mon dépôt principal; cela impliquait certainement que je ne les avais pas explorées. Je pense que j'ai fait bien des explorations dont M. Fleming n'a pas même l'idée. Des dépenses comme celles-là n'auraient jamais dû être encourues.

Le grand obstacle que j'eus à surmonter était l'ouverture ou percement de quelques 800 à 1,000 milles de sentiers, qui coûtaient environ \$100,000. J'ai fait mention de cela dans mon dernier rapport que j'ai écrit à Ottawa, mais je ne l'ai jamais vu publier. On m'a suscité bien d'autres obstacles et de petites misères sur lesquels il n'est pas nécessaire que j'appuie ici, je n'en parlerai donc pas. Je puis dire que je me suis aperçu des misères que l'on me gardait en réserve bien longtemps avant ma sortie des montagnes.

La preuve que je n'ai pas donné de renseignements inexacts se trouve dans le fait que le chemin de fer est maintenant en voie de construction de Burrard Inlet à Kamloops, et de là la route par l'une des deux passes dont le syndicat n'a pas encore fait le choix, attendant pour cela que l'on ait terminé l'examen à fond que j'avais commencé de la Passe Howse; et j'ai lieu de me flatter qu'après neuf années employées à faire l'examen d'autres lignes, ce sont encore les miennes qui sont reconnues comme les meilleures; mais je regrette qu'il en ait coûté des millions à la Puissance pour en arriver à être de mon avis.

Quand j'eus finalement abandonné le chemin de fer, on me fit perdre toute une saison, durant laquelle il me fallut payer toutes mes dépenses quand même, et avant de quitter Ottawa, je dis à M. Fleming que j'avais été fort maltraité.

Quand il sut que le Gouvernement avait décidé l'adoption de la Passe de la Tête Jaune, il en conclut que les désignations allaient se faire, et il s'y prépara.

Il lui a fallu ouvrir environ 1,000 milles de sentiers dont la dépense était de \$100,000.

Fait remarquer que le syndicat confirme ses idées, et déplore qu'on ait dépensé des millions à faire des arpentages, bien qu'ils lui donnent raison.

Explorations, C. A.

Je savais parfaitement bien qu'il y avait dans la Colombie Anglaise des gens qui tenaient beaucoup à se débarrasser de moi, et ils ont pu représenter les choses à M. Fleming sous un aspect qui a dû, j'aime à le croire, fausser ses idées.

J'ai l'honneur d'être,
Messieurs,
Votre obéissant serviteur,

WALTER MOBERLY.

DANS L'AFFAIRE de la Commission Royale émanée concernant le chemin de fer Pacifique du Canada :

Je, Walter Moberly, de la Cité de Winnipeg, dans la Province de Manitoba, ingénieur civil, déclare solennellement que la relation détaillée ci-incluse est vraie en substance et en fait relativement à toutes les matières qui y sont énumérées ; et je fais ici cette déclaration solennelle, la croyant, en ma conscience, conforme à la vérité, et je la fais sous la foi de l'acte passé dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte pour la suppression des serments volontaires et extra-judiciaires. "

Déclaré par devant moi, dans la)
Cité de Winnipeg, ce 28e) WALTER MOBERLY,
jour de juin, A. D., 1881.)

J. MCKENZIE.

Commissaire dans B. R., et pour le comté de Selkirk.

OTTAWA, 15 décembre, 1881.

Déposition de A THOMAS NIXON, Ecr,
Nixon. Winnipeg.

APPROVISIONNE-
MENTS.

MONSIEUR,—Les commissaires nommés pour s'enquérir des faits concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien me chargent de vous envoyer les interrogatoires suivants, et de vous prier de remettre, le ou avant le dixième jour de leur réception, à MM. Bain et Blanchard, solliciteurs, de Winnipeg, vos réponses écrites à ces interrogatoires dans une enveloppe fermée à moi adressée.

Vous recevrez, ci-incluse la somme de deux piastres, l'honoraire accordé aux témoins.

Si vous faites correspondre les numéros de vos réponses à ceux des interrogatoires auxquels elles s'appliquent, vous n'aurez pas à dire à quelle question chacune de vos réponses s'applique.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

N. F. DAVIN,

Secrétaire, Commission C, F, C, P.

Approvisionnement.

INTERROGATOIRES posés par George M. Clark, Samuel Keefer et Edward Miall, nommés par Commission Royale, en date du 16 juin, 1880, pour s'enquérir des faits concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien, auxquels devra répondre Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans la province de Manitoba, pour continuer son témoignage sous serment, pour l'information des dits Commissaires.

1. On rapporte que vous avez donné votre témoignage, le 17^e jour d'avril, 1878, devant le comité permanent choisi sur les Comptes Pu^blics de la Chambre des Communes à Ottawa, M. Young au fauteuil de la présidence, et (parlant de W. F. Alloway) à l'effet suivant, M. Kirkpatrick vous posant les questions :

(Question.) Vous l'avez aussi employé à l'achat de chevaux ? (Réponse.) C'est son métier. ACHAT DE CHEVAUX.

(Question.) Demandait-il les prix qu'il voulait, ou lui payiez-vous une commission, ou bien comment cela se faisait-il ? (Réponse.) Non ; je ne lui payais pas de commission. C'était l'ingénieur qui avait besoin des chevaux qui dirigeait le mode de paiement ; c'était l'ingénieur qui payait.

(Question.) Comment payiez-vous M. Alloway pour ses peines ? (Réponse.) Je payais les comptes qui m'étaient présentés.

(Question.) Ainsi vous ne connaissiez ni le nombre de chevaux ni les détails du prix de chaque cheval, et le resto ? (Réponse.) Je sa's qu'il avait avec lui dans une occasion M. Lucas, et comme de raison il était au fait des prix dans le temps.

(Question.) Qui est M. Lucas ? (Réponse.) L'Ingénieur en charge' du parti.

(Question.) Etait-ce la seule occasion ? (Réponse.) Il peut se faire qu'il y en ait eu une ou deux autres. Je l'ai eu avec moi une fois ou deux. Je ne lui ai pas payé de commission.

(Question.) Mais vous ne savez pas s'il a reçu sa commission dans les prix qu'il a faits au gouvernement ? (Réponse.) Je suppose qu'il a dû la recevoir.

(1.) Ceci est-il une relation exacte du témoignage que vous avez rendu dans l'occasion ci-haut mentionnée ?

(2.) Dites-vous maintenant qu'elle contient la vérité ?

(3.) Trouvez maintenant les variants qu'il faut y faire (s'il y en a) pour établir la vérité sur les sujets compris dans les questions de M. Kirkpatrick, et aussi les explications, (s'il y en a) que vous croyez nécessaire de donner concernant le témoignage rapporté tel que plus haut ?

(4.) Un certificat du bureau du Régistrateur du Comté de Selkirk, dans la Province de Manitoba, fait-voir que le transport d'un certain terrain dans la sous-division du lot No. 79, dans la paroisse de St-Jacques, en date de juillet, A. D., 1875, censé être fait par un nommé Burrows à Thomas Nixon et W. F. Alloway conjointement, a été dûment enregistré dans ce bureau : êtes-vous le Thomas Nixon nommé dans ce transport ? ACHAT DE TERRES CONJOINTEMENT AVEC ALLOWAY.

(5.) Ce terrain ou tout autre terrain vous a-t-il été transporté à vous et à W. F. Alloway conjointement pendant que vous étiez commis aux approvisionnements ?

(6.) Dites (si vous le pouvez et le croyez nécessaire pour démontrer

Approvisionnement.

la vérité sur la question), si vous et W. F. Alloway, vous étiez conjointement intéressés dans l'achat de terres pendant que vous étiez commis aux approvisionnements à Winnipeg ?

GEORGE M. CLARK,
Président.

Ottawa, 15 Décembre, 1881.

(1) Le témoignage donné par le déposant devant le comité des comptes publics, par lequel il disait qu'il n'avait pas payé de commission à Alloway, et que ce dernier avait reçu sa commission du gouvernement, est correct.

(2) Son témoignage contient la vérité, et partant n'a pas besoin d'explication.

(3) Plus tard, Alloway a acheté pour le témoin des chevaux de selle et de voiture, sur lesquels achats il a reçu une commission de \$5 par article.

1. Je crois exact le rapport du témoignage que j'ai rendu devant un comité de la Chambre des Communes.

2. Le témoignage, en ce qui concerne l'achat de chevaux de selle et de ponies pour M. Lucas et autres partis d'ingénieurs, achats auxquels les questions de M. Kirkpatrick s'appliquent, contient la vérité, et contenant la vérité, il n'a pas besoin d'autre explication.

3. Quelques années plus tard, M. Alloway acheta des chevaux de selle et de voiture pour M. Marcus Smith et quelques-uns des ingénieurs sur le contrat 14, et aussi, je crois, sur l'embranchement de Pembina ; et si je ne me trompe, il reçut pour chacun de ces achats une commission de \$5. Je déclare de nouveau positivement et pour la dernière fois, sous mon serment vis-à-vis de la Commission, qu'en aucune façon, ni directe ni indirecte, je n'ai été intéressé avec M. Alloway, dans aucune transaction individuelle ou collective de sa part avec le gouvernement, ni lui avec moi comme agent du gouvernement ; qu'il ne m'a jamais offert, directement ou indirectement, ni que j'ai jamais reçu, de profits de lui, ni aucune commission soit sur des chevaux ou autres choses quelconques durant tout le temps que j'ai été dans l'emploi du gouvernement, ni en aucun temps depuis.

**ACHAT DE TERRES
CONJOINTEMENT
AVEC ALLOWAY.**

Acheta sept lots à \$60 chacun, et pria Alloway d'être de moitié avec lui. C'est le seul achat de terre où il ait été en communauté d'intérêt avec Alloway.

4, 5 et 6. En juillet, A. D. 1875, j'achetai de l'Hon. Dr O'Donnell, de cette ville, sept emplacements de ville sur la Propriété Burrows, au taux de \$60 chacun, et le docteur exigeait le prix total au moment de la vente. Je demandai à M. Alloway de prendre les lots de moitié avec moi. Je payai ma part, \$210, sans l'aide de M. Alloway ni de qui que ce soit. Quelque temps après, je disposai au même prix de mon intérêt dans les dits lots, et ni auparavant ni après, j'eus de communauté d'intérêt avec M. Alloway dans aucun *scrip*, terre de métis, emplacements de ville, ou aucun terrain tant dans ce pays que dans aucun autre.

THOMAS NIXON.

Winnipeg, 3 janvier, 1882.

COMMISSION ROYALE DU CHEMIN DE FER CANADIEN-PACIFIQUE.

OTTAWA, 4 janvier, 1882.

Schreiber.

COLLINGWOOD SCHREIBER, ECR,
Ingénieur en chef,
Département des Chemins de fer et des Canaux.

CONSTRUCTION DU
CHEMIN DE FER—
CONTRAT No. 42.

MONSIEUR.—M. Fleming ayant lu le témoignage que vous avez donné devant cette Commission, d'abord tel qu'il a été rapporté par les journaux, et ensuite tel qu'enregistré, et désirant consigner une explication plus complète que celle que vous avez donnée concernant les

Construction du chemin de fer—
Contrat No. 23.

périodes dans lesquelles on a ordonné certaines mesures qui ont pour objet d'affectuer l'économie y mentionnée—je suis chargé de vous soumettre l'interrogatoire suivant afin de pouvoir ajouter votre réponse à celui au témoignage que vous avez précédemment donné *vivâ voce* et sous serment. Economie probable sur le Contrat No. 42, \$1,500,000.

Je suis, MONSIEUR,
Votre obéissant serviteur,
N. F. DAVIN.

INTERROGATOIRE.

Vous avez parlé dans votre déposition d'une grande épargne probable à faire dans le coût de l'ouvrage sur le contrat No. 42, et vous avez dit qu'au commencement de 1879-80, vous étiez autorisé à faire, dans un but d'économie, tous changements qui pourraient se faire sans nuire à l'efficacité du chemin, et vous citez la somme de \$1,500,000 comme la différence entre l'estimé originel du coût de cette section et votre estimé à l'époque où vous rendiez votre témoignage.

Veillez dire si vous êtes toujours d'opinion que la somme définitivement épargnée sera en approchant de ce chiffre, et quelle proportion de cette épargne est due aux efforts des ingénieurs ou aux directions données avant que vous soyez devenu Ingénieur en Chef?

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 5 janvier, 1882.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier, je désire vous déclarer que la différence entre l'estimé originel du coût du contrat 42 et l'estimé approximatif que j'ai donné dans ma déposition devant la Commission du chemin de fer du Pacifique Canadien, a été évaluée à \$1,500,000.

Ce chiffre sera probablement réduit, car on a autorisé depuis, et dans plusieurs cas, la construction de terrassements en terre et de fondations de roc d'emprunt, où l'on voulait, dans le principe, élever des ouvrages en bois.

La différence entre le coût actuel et le coût originel de cette section doit être, selon moi, attribuée aux efforts faits et aux directions données avant que je sois devenu ingénieur en chef.

Ayant rempli les fonctions d'ingénieur-surintendant en rapport avec ces ouvrages, durant la dernière partie de l'année 1879, et la première partie de 1880, j'ai eu connaissance du grand désir qu'avait M. Fleming de ne pas laisser les dépenses excéder l'estimé premier du coût.

Je suis, monsieur,
Votre dévoué,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

N. F. DAVIN, Ecr.

(Les exhibits produits avec les témoignages sont mentionnés ou l'on y est renvoyé à la fin du volume suivant, lequel contient le reste du rapport.)

Cette somme sera probablement réduite.

La différence doit être attribuée aux efforts des ingénieurs avant qu'il fût devenu ingénieur en chef.

INDEX.

(L'Index indique le numéro des questions au lieu du numéro des pages.)

ABERDARE, Cie d' :

Voir *Contrat No. 8.*

AIDÉ AUX JOURNAUX :

WHITEHEAD, J.

aide donné à Mackintosh, 3673.

aussi à un journal de Winnipeg, 3682.

le témoin persuadé par Mackintosh qu'un comité du Parlement devait faire une enquête, lui a donné des lettres de change pour arranger les choses, 9583

au montant de \$11,000 ou \$12,000 environ ; lui en avait donné auparavant ; en tout, \$25,000 environ 9596.

Bain en a retiré pour la valeur de \$11,000, 9600.

Mackintosh transigeait les affaires du témoin à Ottawa, 9612.

lui a trouvé des cautionnements à plusieurs reprises, 9612.

le témoin est averti qu'il ferait mieux de communiquer directement avec le département, 9627.

genre de services rendus par Mackintosh, 9634

aide au *Times* de Winnipeg, 9650.

motifs assignés à cette aide, 9659.

autres données au sujet des transactions avec Mackintosh, 9900.

WHITEHEAD, C.

a envoyé le procureur de son père pour recouvrer les lettres de change données à Mackintosh, 5006.

lettres de change au montant de \$11,000 remises, 5012.

croit que Mackintosh doit avoir reçu des lettres de change pour \$30,000, 5021.

sur lequel montant \$20,000 environ ont été payées, 5022.

BAIN, J. F.

a tenté de prendre des arrangements avec les créanciers de Whitehead ; a été pendant un certain temps *filii commissaire*, 9694.

s'est mis en relation avec Mackintosh au sujet de lettres de change, 9705.

lesquelles ont été rendues, 9710.

le teneur de livres de Mackintosh l'avait probablement notifié de la visite projetée du témoin ; il était allé récemment à Winnipeg dans le but d'obtenir des lettres de change, 9718.

conditions posées par Mackintosh au sujet de la lettre de décharge, 9739.

LUXTON, W. T.

se plaint des critiques faites par Whitehead au sujet du *Free Press* de Winnipeg, 10650.

déposition en opposition à ces critiques, 10689.

SCHULTZ, J., M. P.

Whitehead a fait connaître au témoin les motifs de l'aide donnée à Tuttle, 11013.

Tuttle n'a pas d'influence politique, 11015.

AIDE AUX JOURNAUX—*Suite.*

TUTTLE, C. R.

Whitehead a avancé des deniers hypothéqués sur le matériel 11081.
n'a jamais dit à Whitehead qu'il possédait de l'influence auprès des ministres, 11089.

LITTLE, W. B.

journalier aux écluses de Fort Francis, 12327.
a été payé pour travailler aux tranchées, et en outre pour éditer un journal, 12344.
il a été convenu qu'il éditerait le journal et que le gouvernement le paierait pour son travail, 12345.
arrangements pris avec Hugh Sutherland, 12347.
payé en plein par le gouvernement, mais a employé la majeure partie de son temps pour le journal, 12355.
a été ainsi payé pendant un an, 12359.
a rendu l'équivalent en aidant à l'établissement des terres au moyen du journal, 12360.

SUTHERLAND, Hugh.

ignore complètement les arrangements en vertu desquels Little a été payé pour éditer un journal, 12408.
comment le journal a été édité, 12409.
a compris que Little travaillait à son journal la nuit, 12411.

MASKINTOSH, C. H.

le témoin donne lecture d'un exposé relatif à ses transactions avec Whitehead, et subit un contre-interrogatoire ; a reçu de l'argent de Whitehead ; le service rendu a un caractère commercial et non-politique, 12991-13454.

ALLOWAY, W. F. :

Nixon fournitures, 5908, 6797.

ANDERSON & CIE. :

Voir Contrats Nos. 17, 39.

ANDREWS, JONES & CIE. :

Voir Contrat No. 42.

APPROVISIONNEMENTS :

Voir Contrats ; Travaux d'art ; Ecluse de Fort Francis ; Nixon-Fournitures.

BAIE GEORGIENNE, Embranchement de la :

Voir Contrats Nos. 12, 37.

BAIN, JOHN F. :

Contrat No. 15. 9690.
aide à des journaux, 9705.

BANNATYNE, ANDREW G. B. :

Traverse de la Rivière Rouge ; prétendue influence illicite, 11096.

BARNARD, F. J. :

Voir Contrat No. 3.

BARROW, Cie d'acier himatite, dite :

Voir Contrats Nos. 44-47, 53-55.

BATIMENTS DE STATIONS :

Voir Contrat No. 49.

BEATTY, HENRY :

Voir Contrats Nos. 34, 69, 70,

- BIRRELL, JAMES :
Association Fraser et Grant-Whitehead, 4017.
- BOULONS ET EROUS, Cie de :
Voir Contrat No. 31.
- BOULONS ET EROUS :
Voir Contrat Nos. 30, 31, 51.
- BOULTBEE, ALFRED, M. P. :
contrats Nos. 41 et 42, 16385.
influence inlicite, 16305.
- BOWIE, ALEXANDER :
Contrat No. 15, 16940.
No. 66, 16823, 16957.
No. 41, 16782.
- BOWIE & MCNAUGHTON :
Voir Contrat No. 66.
- BOWN, WALTER R. :
Nixon payeur et fournisseur, 11043.
- BRAUN, FREDERICK :
Mode d'action du département, 22880 22924, 23952.
contrat No. 5 A, 22901, 23012, 23071.
rails d'acier, 23052.
réclamation Horetzky, 23088.
- BROWN, GEORGE :
Ecluse de Fort Frances, 8111.
Nixon, payeur et fournisseur, 8120, 11232, 11569.
aide aux journaux, 11137, 11579.
- BROWN, P. J. :
Contrat No. 4, 11669.
- BURPE, T. R. :
Section 5, télégraphe, 19040.
contrats Nos. 6-11, 22220.
- BUTE INLET :
Fleming, 18991, 19421.
- CADDY, JOHN S. :
Contrat No. 4, 10306.
Nos. 13, 25, 10187.
Nos. 25, 41, 10101, 10203, 10214.
- CAMPBELL, GEORGE :
transport de rails, 16405.
- CAMPBELL, H. M. :
contrat No. 43, 2238.
- CANADA CENTRAL, Subside au chemin de fer du :
Voir Contrat No. 16,

CARRE, HENRY :

exploration préliminaire, parti K, 1935.
 baie du Nord aux chutes de l'Eturgeon, 2067.
 contrat No. 14, 2687, 19932, 20054, 20134.
 Nos. 14 et 15, 2037, 2322, 19947, 20044, 20225, 20250.
 No. 15, 2051, 2371, 2726, 20022, 20079, 20190, 20280, 20431,
 20537.
 traverse de la rivière Rouge, 2699.

CARRE, ligne du Sud optionnelle :

Voir *Contrat No. 15.*

CARTE DE SMITH :

SMITH, M.

suppression de la carte préparée par le témoin, 21622.

FLEMING S.

carte de Smith, 21941.

supprimée pour cause d'inexactitude, 21941.

basée sur des renseignements insuffisants, 21941.

Dans sa dépêche télégraphique, Mackenzie ne lui a pas
 demandé de se prononcer contre les vues de Smith, 21950.
 Mackenzie lui a fait part de ses idées au sujet de Smith, 21952.

CARVELLES :

Voir *Contrats Nos. 29, 32, 35, 50.*

CAUTIONNEMENTS :

Trudeau, 1333.

CHAPLEAU, SAMUEL E. ST. ONGE :

contrat No. 42, 12715.

No. 66, 12854.

pression sur les commis, 12715.

Voir *pression exercée sur les commis ; Contrats Nos. 42, 66.*

CHARLEBOIS & CIE. :

Voir *Contrat No. 41.*

CHARTERS & CIE :

Voir *Contrat No. 13.*

CHEMIN DE FER, Route du :

Voir *Route.*

CHEMIN DE FER, Construction du :

Voir *Contrats Nos: 5, 5A, 12, 13, 14, 15, 16, 25, 33, 37, 41, 42, 48, 60, 61, 62,*
63, 66 ; Travaux d'art.

CHEMIN DE FER, Tracé du :

Voir *Travaux d'art.*

CHEMIN DE FER, Exploitation du :

LYNSKEY, T. J.

surintendant de l'emblanchement de Pembina et de la ligne
 se dirigeant de Selkirk vers l'est 11766.

condition de la chaussée lorsque le témoin a assumé le contrôle 11779.

CHEMIN DE FER—Exploitation du—*Suite.*LYNSKEY, T. J.—*Suite.*

- trop large dès le principe, 11785.
- la vitesse des trains a dû être diminuée de 5 à 6 milles à l'heure, 11785.
- voie actuellement ballastée et en bon état, 11784.
- trafic encombrant ; matériel roulant, 11811.
- recettes du 10 février au 30 juin, \$104,975.69, 11818.
- recettes nettes, \$26,083.68, 11823.
- frais d'exploitation et entretien, 75 p. c. des recettes brutes, 11831.
- influence climatérique favorable comparativement à l'Intercolonial, 11837.

CHEMINS DE FER ET CANAUX—Département des :

TRUDEAU, T.

- Sous-chef, 2.
- en rapport avec le Pacifique depuis le commencement, 8.
- ayant le contrôle après le ministre, 11.
- personnel du Pacifique spécial et distinct quant aux travaux, non quant à la comptabilité, 13.
- comptable : James Hain, 16.
- tenue des livres en partie double, 15.
- pas de rapport périodique d'au comptable au sous-chef, 16.
- Fleming responsable financièrement parlant depuis le commencement jusqu'à 1875, 20.
- méthode change subséquemment, 20.
- payeurs de Fleming : Wm. Wallace, Geo. Watt et, subséquemment, Radford, 20.
- comptes de Watts vérifiés par T. Taylor ; rapport favorable, excepté quant aux pièces justificatives, 21.
- tous les ordres provenant du ministre, 37.
- en général, donnés verbalement et pris en note, 32.
- copies des ordres en Conseil affectant le chemin de fer adressées au département, et inscrites, 42.
- explorations préliminaires discutées par le ministre et Fleming, 44.
- ingénieur en chef nommé le 5 mai, 1871, 47.
- ingénieurs nommés par le ministre, 49.
- Palmer en charge de la comptabilité, de 1873 à 1875, 201.
- soumissions déléguées en général à l'ingénieur pour rapport, 624.
- explications verbales ne pouvaient changer la soumission, à moins qu'elle ne fût conforme à telles explications, 625-631.
- le ministre prenait connaissance de tous les rapports de l'ingénieur en chef, 633.
- quand l'ingénieur refuse de recommander une méthode, elle est adoptée sans qu'il en soit tenu responsable, 635.
- comment la modification d'une soumission peut affecter sa position, 685.
- ce n'est pas la pratique du département de mettre ses initiales aux modifications dans les soumissions, 1193.
- corrige sa précédente déposition relative à la prise en note des décisions du ministre, 2363z.
- exemples à ce contraires, 23634.

FLEMING, S.

- observations sur la nomination des officiers, 22340.
- une compagnie privée pourrait exécuter les travaux d'une manière plus efficace, 22342.
- cessation des rapports du témoin avec les matières relatives au chemin de fer, et correspondance à ce sujet, 22342-22344.

CHEMINS DE FER ET CANAUX—Département des—*Suite.*

BRAUN, F.

secrétaire du département, 22874.

a toujours suivi les instructions données, soit par le ministre ou le sous-chef, 22881.

registre des lettres reçues et expédiées, 22896.

pratique suivie au sujet de la réception, de l'ouverture et de la garde des soumissions, 22925-23012, 23072.

SCHREIBER, C.

ingénieur en chef depuis le 20 mai, 1880, 23097.

ingénieur-contrôleur depuis le 17 septembre, 1879, 23098.

ne se rappelle pas avoir gardé trace d'aucune évaluation du coût d'une section avant de demander des soumissions, 23256.

comptes des travaux d'art, 23369.

Voir *Nominations.*

CHEVRETTE, MOSES :

Voir *Contrat No. 19.*

CLARK, ALBERT H. :

contrat No. 14, 3940.

CLOSE, P. G. :

contrats Nos. 41 et 42, 17094.

influence illicite, 17232.

CLOTURAGE EN FIL MÉTALLIQUE :

Voir *Contrat No. 77.*

COLUMBIE ANGLAISE :

transport de rails. Voir *Contrats Nos. 17 et 39.*boulons et écrous. Voir *Contrat No. 31.*construction. Voir *Contrats Nos. 60, 61, 62, 63.*

COMPTABILITÉ ET AFFAIRES DE BANQUES :

Sutherland H., 5132.

Sutherland J., 7163, 12138.

Brown, 8111.

Conklin, 8838, 9907.

Currie, 9147.

Thompson, 9853.

Voir *Nixon-Fournitures ; Fort Frances.*

COMPTES :

Moberly, 6702.

Wilson, 8377.

Voir *Comptabilité et comptes de Banques ; Nexor, fournisseur.*

CONKLIN, ELIAS G. :

Nixon, payeur et fournisseur, 8838, 9907.

CONNERS, JOHN L. :

contrat No. 1, 9405.

No. 4, 9498.

Nos. 14 et 15, 9540.

tracé au nord du lac Manitoba, 9479, 9546.

CONSTRUCTION :

Voir *Travaux d'Art ; Contrats.*

CONTRAT No. 1.—Télégraphe :

SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

- annonces demandant des soumissions ; liste des soumissions produites, 66.
 la plus basse : R. Fuller, y compris l'entretien, \$68,750, 81.
 seconde : H. P. Dwight, \$92,750, 85.
 troisième : Waddle et Smith, \$121,250, 90.
 quatrième : Sifton, Glass & Cie., y compris l'entretien, \$107,850, 94.
 correspondance ultérieure au sujet de l'entretien, 96.
 n'entretient aucuns doutes sur la solvabilité de Fuller, 105.
 demande supplémentaire de Fuller pour déboisement, 110.
 ce qui porte sa soumission à \$128,750 environ, 7.
 entreprise offerte à Dwight, 113.
 Dwight demande des changements, refusé, 131.
 soumissions reçues jusqu'au 22 juillet, 1874, 135.
 enveloppe attachée seulement à la soumission de Sifton, Glass & Cie., 138, 144.
 changements dans la soumission, 145.
 soumission de Sifton, Glass & Cie., pour toute la ligne, et non pour la section, 1,149.
 Section 5 offerte à Waddle et Smith, 157.
 n'ont pu donner de cautionnement, 157.
 Fleming fait rapport sur l'offre de Fuller modifiée, 168.
 Sifton & Glass obtiennent \$20,000 pour l'entretien, et en outre les profits de la mise en opération de la ligne, 180.
 Waddle & Smith évaluent les profits à la moitié du coût d'entretien, 183.
 le greffier des lois demande un ordre en conseil, 211.
 c'est la règle dans tels cas, 208.
 n'a pas été donné dans ce cas, 210.
 douze jours avant de recevoir et prendre connaissance des soumissions, 219.
 soumission de Sifton, Glass & Cie. équivalente seulement quant à la construction, 252.
 prix demandé par Fuller pour la construction de \$9,100 moins élevé, 259.
 pourparlers entre Sifton, Glass & Cie. et Fleming, 262.
 lettre de Sifton, Glass & Cie. du 30 octobre 1874, interpolation, 282.
 rapport de Fleming, pas de recommandation, 636.
 opinion du témoin sur la soumission modifiée de Sifton, Glass & Cie., 655.
 nulle mention des profits dans la soumission, 661.
 première mention de profits dans la lettre de Sifton, Glass & Cie., 663.
 état demandé par la chambre, le 11 mars 1878, non présenté, 42.
 lettre de Sifton, Glass & Cie., du 30 octobre, et réponse de l'ingénieur en chef non comprises dans l'état demandé, 671.
 nul ordre en conseil passé, 702.
 correspondance avec Dwight, 717.
 état des dépenses, 981.

SIFTON, J.

- M. Fleming, Glass et le témoin à Ottawa quand les soumissions ont été reçues, 1477.
 a vu l'ingénieur en chef avant de donner les montants, 1483.
 présume que la clause 13 est une offre de la section 1, 1495.
 a ignoré pendant quelques jours qu'il y eut des soumissions plus basses, 1506.

CONTRAT No. 1.—Télégraphe—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*SIFTON, J.—*Suite.*

renseignements par l'ingénieur en chef, 1511.
 soumission complétée le jour de sa présentation, 1533.
 nulle espérance d'obtenir l'entreprise, 1548.
 lettre du 14 octobre écrite par Glass, 1552.
 pas de consultations quant à l'entretien, 1557.
 entretien de la section 1 moins dispendieux de 15 ou 25 pour cent que la section 2, 1566.
 arrangements définitifs confiés à Glass, 1580.
 la mise en opération ne constitue pas un élément de la soumission, 1585.
 correspondance télégraphique avec le département, 1600.
 pense que Glass a parlé le premier d'association, 1705.
 n'avait pas d'expérience pratique, 1701.
 tarif des dépêches, 1706.

FLEMING, S.

latitude quant à la formule des soumissions, 18843.
 ligne préliminaire, 18845.
 la clause relative à l'entretien est une garantie, 18852.
 désappointé du résultat, 18854.
 soumission de Sifton, Glass & Cie., ne constitue par une offre pour la section 1, 18877.
 les profits sont un autre avantage, 18890.
 les profits constituent une nouvelle proposition, 18895.
 ne peut expliquer comment Sifton, Glass & Cie., ont été considérés comme soumissionnaires pour la section 1, ni pourquoi des profits ont été ajoutés, 18899.
 n'a pas pris part aux négociations, 18900.
 se rappelle la visite de Glass, 18905.

MACKENZIE, l'Hon. A.

entreprises adjudgés d'après les calculs de l'ingénieur, 23334.
 présumées être les plus basses, 23334.
 décision invariablement conforme aux vœux exprimées par les officiers du département; 23339.
 a pensé qu'il y avait une soumission distincte pour cette section, 23342.

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—

TRUDEAU, T.

inefficacité de la section 1 fait le sujet d'un rapport à la chambre, 292.
 rapport pas imprimé, 295.

RUTTAN, H. N.

difficulté dans les communications télégraphiques en 1876, 579.
 lignes renversées pendant des semaines, 579.
 construction à travers les marais en est cause, 580.

SIFTON, J.

poteaux de télégraphe en grande partie de tremble; durent trois ans, 1523.
 achat de fil métallique du gouvernement, 1612.
 caractère de la région, 1631.
 poteaux emportés par la glace, 4972.
 réclamation au gouvernement pour piliers, 4975.

CONTRAT No. 1.—Télégraphe—*Suite.*CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—*Suite.*

CONNERS, J. L.

opération et réparation, 9407.
 poteaux posés dans la glace, etc., 9411.
 témoin seul pour faire les réparations pour 165 milles, 9419.
 ligne mal entretenue, 9430.
 destruction par la chute des arbres, 9454.
 poteaux presque tous en tremble, 9463.
 mode de réparation, 9468.

STROXACH, J.

opérateur et comptable, 10068.
 statistiques, efficacité de la ligne, 10069.

ROWAN, J. II.

ligne souvent renversée pendant un mois, 10741.
 on s'est trop fié à la clause relative à l'entretien, 10741.
 recommande la nomination d'un inspecteur pour la construction, 10748, 11173.
 inspecteur jugé inutile par l'ingénieur en chef, 11174.

MULHOLLAND, J. H.

contre maître, 14883.
 méthode de construction ; pas considérée comme bonne, 15009-15069.

FLEMING, S.

entretien, défectueux, 18961.

FONCTIONNEMENT—

SIFTON, J.

fonctionnement non compris dans la soumission, 1535.
 Pas de convention avec le gouvernement quant au tarif des dépêches, 1622.
 tarif des dépêches, 1706.
 recettes et dépenses, 4945.

CONTRAT No. 2.—Télégraphe :

SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

partie de la section 3, de Fort Garry à Edmonton, 305.
 Fuller, soumission au rabais pour section 3, 303.
 montant de l'entreprise, \$180,250, 322
 section 3 comprend section 1, 323.
 adjudication finale de section 3 coûte \$310,100, 326.
 état des dépenses d'après le contrat, 981.

FULLER, R.

pas de soumission distincte pour cette section, 7338.
 arrangements subséquents, 7346.

FLEMING, S.

pas de soumission distincte pour la section, 18910.
 comment on y est arrivé, 18911.
 changements dans les soumissions pas généralement permis, 18917.
 exception dans ce cas pour motifs pécuniaires, 18919.
 soumission de McKenzie, Grier & Cie., pour No. 3, \$202,900, 18921.

CONTRAT No. 2—Télégraphe—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

prix de Sifton & Cie., d'après le contrat \$225,100, 18924.
soumission de Fuller pour section 3, \$216,000, 18929.
soumission la plus favorable, pas acceptée, 18938.
entretien défectueux, 18961.

MACKENZIE, HON. A.

ne communiquait avec les entrepreneurs que par l'entremise
des officiers du département, 23347.
ne se rappelle pas les détails, 23357.
suivait seulement l'avis de l'ingénieur, 23360.
mérite des soumissions discuté au point de vue de l'écono-
mie, 23370.

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—

FULLER, R.

une somme ronde, par année, pour l'entretien, 7370.
réclamations supplémentaires, 7375.
percée à travers bois, 7375.
opposition des sauvages, 7386.
mouvement du matériel, 7398.
tracé définitif non complété, 7436.
abattage des arbres, 7468.
opérateur à Edmonton, 7490.
difficultés résultant d'incendies, 7524.
détails au sujet du tarif, 7535.
déductions par le gouvernement pour déviations nécessitées
par les lacs, 7583.
opinion de Lucas appuyée par Fleming, 7589.
nature de la région traversée, 7591.

FLEMING, S.

entretien défectueux par Sifton, Glass & Cie, 18961.

CONTRAT No. 3.—Télégraphe :

SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

équivalent à la section 4, tel qu'annoncé, 725.
question soumise au ministère de la Justice, 726.
état des dépenses, 981.
documents remis au ministère de la Justice, 12423.

WADDLE, J.

a compris que sa soumission était plus basse que celle de
Barnard, 16392.
l'entreprise ne lui a pas été offerte, 16400.

FLEMING, S.

le témoin a recommandé Barnard, 18968.
production du rapport du 12 août, 18968.

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—

FLEMING, S.

ligne de Edmonton à la Cache de la Tête Jaune, pas conti-
nuée, 18968.
instruction diverses à l'entrepreneur, 18984.

CONTRAT No. 3.—Télégraphe—*Suite.*CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

raisons de la déviation de la ligne, *via* Fort George, 18989.
Bute Inlet, terminus probable, 18991.
pertes par suite de changement, pas attribuables à l'entre-
preneur, 18998.
modifie sa déposition an'érieure quant à Bute Inlet, 19421.

CONTRAT No. 4.—Télégraphe :

SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

Waddle et Smith, plus basse soumission ; pas de cautionne-
ment, 730.
Sutton et Thirkell, soumission plus élevée que la précédente,
\$214 540 ; défaut de cautionnement, 735.
Sutton et Thomson, soumission plus élevée que la précédente ;
n'ont pas eu l'entreprise, 749
Entreprise donnée à Olivier, Davidson & Cie., aux prix de
Sutton et Thompson, 755.
correspondance avec Olivier, Davidson & Cie., 755.
transaction contraire à la pratique ordinaire, 757.
le témoin ne peut expliquer comment la chose a été faite, 758.
aucune correspondance avec Sutton et Thomson, 761.
soumission de Sutton et Thomson de \$22,200 plus élevée que
celle de Sutton et Thirkell, 774.
arrangements faits par le ministre, 769.
décision non basée sur un rapport d'ingénieur, 778.
nul ordre en conseil autorisant la concession, 779.
état des dépenses, 981.
n'a pas pris part aux arrangements faits pour cette entre-
prise, 23634.
ne peut trouver d'avis formel (ni s'en rappeler) donné à
Waddle et Smith, 23645.

PROWN, J. P.

de Oliver, Davidson et Cie., 11671.
n'a pas soumissionné ; a pris la soumission de Sutton et
Thompson, 11673.
négociations : Olivier à Ottawa avec télégramme adressé à
Sutton par le département, 11677.
Thompson & Thirkell ignorés par Sutton, 11699.
le témoin a acheté subsequmment les intérêts de Davidson,
11707.

SUTTON, R. T.

a soumissionné tant avec Thirkell qu'avec Thompson, 15074.
soumission de Thirkell acceptée, mais l'entreprise a été don-
née, ensuite à Thompson, par l'influence de Oliver,
Davidson & C e., 15087.
négociations prise plus élevé, 15096-15214.
Oliver, Davidson et témoin à Ottawa, le 17 ou 18 septembre
(1874), 15698.
télégramme du juge McMahon, 15707.
brown à Sutton et Thirkell, 12 décembre ; réponse 16 décem-
bre (1874), 15702.
Oliver, Davidson & Cie., s'arrangent avec le département, 15710.

WADDLE, J.

a soumissionné pour toute les sections, et pour toute la ligne,
16204.

CONTRAT No. 4—Télégraphe—*Suite.*SOUSSIONS—*Suite.*WADDLE, J.—*Suite.*

- entrevue avec R. W. Scott, 16211.
- correspondance avec Mackenzie au sujet du cautionnement, 16222.
- convention avec le neveu de Smith, 16225.
- n'a jamais su pourquoi l'entreprise ne lui avait pas été concédée, 16230.
- le ministre l'a attribué au retard à fournir le cautionnement, 16234.
- a promis de le favoriser si Thirkell ne remplissait pas les conditions, 16247.
- entrevue avec le ministre, le 6 ou 7 décembre, 16250-16263.
- Glass offre \$10,000 pour avoir l'entreprise; refus du témoin, 16274.
- nouveaux détails quant au cautionnement; entrevue avec le ministre, 16325.
- Sutton à Ottawa pendant ses négociations avec le ministre, 16372.
- entrevue avec Cartwright; n'a pas obtenu les faveurs promises; le témoin avait des ressources suffisantes, 16381.

DAVIDSON, J.

- de la société Oliver, Davidson & Cie., 16520.
- négociations avec Sutton, 16525.
- voyage subséquent à Ottawa (19 décembre 1874), 16536.
- entrevue avec l'ingénieur-en-chef, 16572.
- pense qu'Oliver s'est mis en relation avec Fleming après son départ de la capitale, 16610.
- entrevue d'Oliver avec MacKenzie, 16655.
- ne se rappelle pas la soumission de Sutton et Thirkell, 16733.
- ne peut expliquer comment il a su que la soumission de Sutton & Thompson était la plus basse ensuite, 16741.
- ou comment cette dernière a été substituée à l'autre, 16751.
- pense qu'ils ont obtenu un prix plus élevé que celui mentionné en premier lieu par Sutton, 16763.

ST. JEAN, Dr.

- a accompagné Waddle au département; souvenirs confus, 18237

FLEMING, S.

- soumission de Waddle, moins les profits, \$239,520, 19006.
- offre de Sutton & Thirkell, \$214,150, 19008.
- offre de Sutton & Thompson, \$243,150, 19010.
- Braun, intermédiaire officiel du département, 19018.
- dans le cas actuel, le témoin a suivi les instructions du ministre, 19019.
- nulle raison assignée pour avoir accepté une soumission de \$28,200 plus élevée que celle de Sutton et Thirkell, 19025.
- ne peut expliquer comment des négociations ont été ouvertes par suite d'une lettre de Oliver, Davidson & Cie, 19027.
- jusqu'au 9 décembre, Oliver, Davidson & Cie, étaient prêts à prendre la soumission de Sutton & Thirkell, 19036.
- décidés, en quittant Ottawa, de prendre une soumission plus élevée, le témoin se rappelle leur visite, 19036.
- ne peut expliquer les circonstances ci-dessus, 19037.

MACKENZIE, HON. A.

- ne pense pas que la soumission de Waddle a été repoussée sans le notifier du délai fixé pour le dépôt du cautionnement, 23378.

CONTRAT No. 4.—Télégraphe—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*

MACKENZIE, HON. A.—*Suite.*

nie l'énoncé de Waddle quant à le favoriser, 23381.

nie avoir fait cette transaction, 23390.

ne se rappelle pas des conversations avec Oliver ou Davidson, 23394.

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—

CONNERS, J. L.

ligne en bon état entre Winnipeg et la Bouche Blanche, 9502.

construction négligée de la Bouche Blanche au lac Plat, 9502.

du lac Plat au Portage du Rat, construction trop peu dispendieuse, 9503.

opération défectueuse de la ligne due au défaut d'hommes compétents pour les réparations, 9517.

STRONACH, J.

interruptions fréquentes durant la construction de la section 15, 10093.

depuis l'hiver, la ligne fonctionne bien, 10095.

CADDY, J. S.

décrit l'état de la ligne, les défauts d'entretien et les délais en résultant, 10317-10358.

ROWAN, J. H.

ligne défectueuse ; par terre la plupart du temps, 10750.

JENNINGS, W. F.

entretien insuffisant en général, 11633.

BROWN, P. J.

entretien defectueux imputable aux entrepreneurs et à l'ingénieur, 11711

poteaux sur la section 42 tous en épinette rouge, 11718.

FONCTIONNEMENT—

TRUDEAU, T.

produit l'ordre en conseil relatif au fonctionnement de la ligne, 1201.

CONTRAT No. 5.—Construction du chemin de fer :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées pour annonces ; plus basse, C. Peach, 784.

délaï demandé ; refus 795.

Whitehead et A. H. Clark, même prix, 22 centins, 798.

ordre en conseil concédant l'entreprise, 7 septembre 1874, 803.

description et devis, 824.

WHITEHEAD, J.

l'un des trois plus bas soumissionnaires, 3192.

le plus bas soumissionnaire est devenu contre-maire du témoin, 3200.

explication, prix mentionné dans soumission changée, 22 centins au lieu de 28, 3221.

aidé pécuniairement par le Sénateur McDonald, 3226.

raisons de la construction, alors, de l'embranchement Pembina, 3232.

CONTRAT No. 5.—Construction du chemin de fer—Suite.

WHITEHEAD, J.—*Suite.*

étendus de l'entreprise, 3234.

travaux mesurés de nouveau, 3244.

finalemeut il lui est alloué 65,000 verges de plus que le nombre certifié, 3244.

ROWAN, J. H.

construction commencée avant la fin des explorations, pas d'évaluation des quantités, 10699.

FLEMING, S.

pas de tracé définitif lors de la demande des soumissions, 19044.

CONTRAT No. 5 A.—Construction du chemin de fer :
SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

l'entrepreneur n'a signé aucun document, 837.

Fleming fait rapport sur l'offre de Whitehead, 837.

Ordre en conseil spécifiant les conditions et limitant la dépense à \$60,000, 841.

coût réel le 31 décembre 1879. \$141,800, 843.

pas de contrat passée; considéré comme continuation du contrat No. 5, 844.

\$87,589 pour travaux non-mentionnés dans le contrat No. 5, 853.

cette partie n'a jamais été soumise à la concurrence, 854.

Braun télégraphie des instructions: 22 centins pour travaux dans le sol, les autres travaux aux prix mentionnés dans le contrat No. 15, 855.

rigoles d'assèchement payées 45 centins au lieu de 23 cts., comme dans le contrat No. 14, 858.

pas d'annonces pour soumissions, 869.

Ordre en Conseil spécifiant les articles auxquels les prix du contrat 15 s'appliqueront 871.

le témoin ne peut expliquer pourquoi les autres prix du contrat 15 ont été pris pour base, 874.

ne sait qui a autorisé Brown à télégraphier, 875.

WHITEHEAD, J.

n'a pas soumissionné, 3681.

motif de la concession de l'entreprise—à fait une offre 3689.

rigoles d'assèchement exécutées pour 45 centins, auraient pu être faites pour 20 ou 25 centin, \$25,000 pour cet item, 3703

ROWAN, J. H.

a fait rapport sur le coût probable, le 16 juillet, 1877, 11174.

ces travaux ont facilité le transport des rails pour le contrat No. 14, 11361.

FLEMING, S.

pas mis en adjudication, 19050.

offre de Whitehead, motif de l'acceptation, 19050.

coût limité par ordre en conseil à \$60,000, a dépassé considérablement ce chiffre, 19057.

Braun avait télégraphié l'autorisation, 19068.

toute l'affaire est une méprise, 19076.

SMELLIE, W. B.

prix pour rigoles d'assèchement réduit par le témoin, réduction annulée par M. Smith, 19093.

CONTRAT No. 5 A.—Construction du chemin de fer—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*SMELLIE, W. B.—*Suite.*

tous les items, moins les quatre mentionnés dans la lettre de
M. Fleming, payés sans autorisation, 19101.
pas d'enquête faite, 19103.

BRAUN, F.

pense avoir reçu instruction du ministre de télégraphier, 22902'
se souvient des circonstances, 22916.
ne peut dire au juste qui l'a autorisé à télégraphier, 22923.
ne peut trouver d'autorisation, mais le message n'a pu être
expédié sans autorisation, 23023.
télégramme expédié quatre jours avant la réception de l'ordre
en conseil, 23033.
pas d'instructions quant aux détails de la part du département
de l'ingénieur, 23071.

CONSTRUCTION—

FLEMING, S.

Smellie a notifié le département au sujet du prix élevé, 19083.
n'a pas reçu de réponse, 19083.

MACKENZIE, HON. A.

prix fixés par l'ingénieur, 23617.
a discuté la question des rigoles d'assèchement avec Fleming,
23619.
a évité particulièrement de ne rien autoriser qui ne fût dans
le rapport de l'ingénieur, 23622.

CONTRAT No. 6.—Rails d'acier, etc ;

TRUDEAU, T.

Annonces demandant des soumissions—délai prolongé, 12427.
entrepreneurs : Guest & Cie., 10,000 tonnes, 12444.
pas d'ordre en conseil concédant la fourniture, 12621.

Voir *Rails d'acier.*

CONTRAT No. 7.—Rails d'acier, etc :

TRUDEAU, T.

dépôt donnée pour le contrat No. 6, applicable à celui-ci,
12427.
entrepreneurs : Ebb Vale Co'y., 5,000 tonnes, 12445.
pas d'ordre en conseil concédant l'entreprise, 12621.

Voir *Rails d'acier.*

CONTRAT No. 8.—Rails d'acier, etc :

TRUDEAU, T.

la "Mersey Steel Coy" soumissionne pour 5,000 ou 10,000
tonnes, 12445.

Cox & Green, prix plus bas, 12456.

fourniture concédée pour 20,000 tonnes. Motifs de l'augmen-
tation, 12453.

échange de télégrammes avec Cox & Green, 12459.

ne peut donner de preuve. Simple impression, 12585.

commande de l'augmentation de la quantité faite à Cooper &
Cie., 12585.

CONTRAT No. 8.—Rails d'acier, etc.—*Suite.*TRUDEAU, T.—*Suite.*

pense que des soumissions plus basses ont été présentées les premières, 12598.

ne peut expliquer la correspondance échangée entre Buckingham et Cooper, 12612.

n'en n'indique en vertu de quelle autorité le secrétaire a informé les soumissionnaires de l'acceptation de leurs offres, 12613.

pas d'ordre en conseil concédant la fourniture, 12621.

COOPER, J.

de la société Cooper, Fairman & Cie, 13458.

ajournement des soumissions, 13470.

a faits deux soumissions : l'une soit-disant au nom de Cooper, Fairman & Cie ; l'autre, au nom de la "Mersey Co'y", 13485, 13487.

relations avec Charles Mackenzie, 13476, 13504, 13575.

FAIRMAN, F.

étendue de l'autorité de Cooper, Fairman & Cie., comme agents, 17324.

nulle autorisation de soumissionner pour des boulons, etc., 17347.

la "Mersey Co'y" a répudié la fourniture de boulons, 17350. convention modifiée par le témoin ; nulle autorité ne peut être citée, 17373.

rapports de Charles Mackenzie avec ses co-associés, 17491. S'est subséquemment retiré de l'association, 17503.

FLEMING, S.

ne se rappelle pas de s'être enquis, avant de recommander cette fourniture, si un achat pouvait être fait ailleurs dans de meilleures conditions, 19199.

Voir *Rails d'acier.*

CONTRATS Nos. 9 et 10.—Rails d'acier, etc :

TRUDEAU, T.

légères différences entre les soumissions et le contrat pour la fourniture quant à la livraison, 12442, 12583.

entrepreneurs : "West Cumberland Co'y," 5000 tonnes. Cox & Green, agents, 12445.

Voir *Rails d'acier.*

CONTRAT No. 11.—Rails d'acier, etc :

TRUDEAU, T.

entrepreneurs : Naylor, Benzon & Cie., 5,000 tonnes, 12446.

le témoin ne peut expliquer la correspondance entre Cooper et Buckingham, 12604.

COOPER, J.

correspondance avec Buckingham, 13555.

FAIRMAN, F.

de Cooper, Fairman & Cie., 17491.

explique l'intérêt de l'association dans l'entreprise, 17433.

pas de soumission formelle—une simple lettre, 17437.

tendance du marché à la baisse, 17456.

Voir *Rails d'acier, etc.*

CONTRATS Nos. 6 à 11.—Rails d'acier, etc.,

TRUDEAU, T.

Soumissions demandées, 12431.

produit la liste des soumissions, 12435.

rapport par l'ingénieur en chef, 12437

soumissions et correspondance comprises dans l'état soumis à la chambre le 2 mars 1876, 12440.

pas d'ordre en conseil concédant les entreprises, 12621.

pas de rapport indiquant la quantité de rails nécessaires en 1874, 23635.

nulle trace des réponses de Buckingham aux télégrammes de Cooper, 23637.

il n'est pas dans l'usage qu'il y ait échange de correspondance entre les soumissionnaires et le secrétaire particulier, 23644.

le ministre a décidé seul de ces contrats—opinion du témoin pas demandée, 23649.

REYNOLDS, T.

Agent de la Cie "Ebb Vale" et de la Cie "Aberdare," 14585.

tendance du marché à la baisse, dans l'automne de 1874, 14597.

baisse continue jusqu'en 1879, 14603.

a pensé en novembre 1874, que le marché ne baisserait pas plus, 14613.

FLEMING, S.

raisons qui ont conduit aux achats, etc., 19115.

MACKENZIE, l'HON. A.

pas de mise en adjudication, 23493.

ne se rappelle pas l'offre de Crawford, 23495.

Voir *Rails d'acier*.

CONTRAT No. 12.—Traçé définitif et construction du chemin de fer :

SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

soumissions demandées par annonces régulières, etc., production de la liste, 12626.

concédé à A. B. Foster, 12631.

abandonné sur consentement, 12633.

\$41,000 payées par ordre en conseil pour explorations, 12635.

TRAVAUX TECHNIQUES—

MURDOCH, W.

après avoir quitté le service du gouvernement, est devenu ingénieur de M. Foster, 12063.

étude trigonométrique depuis la rivière des Français jusqu'à Amable du Fond, 12066.

- a condamné la route projetée; approuvé par Shanly, 12071. opinion non partagée par Hazlewood, son examen n'a pas été complet, 12085-12087.

pas de probabilité d'une route avantageuse quand l'entreprise a été concédée, 12090.

une route à pentes plus fortes pouvait être obtenue, 12092.

le témoin proposa la route de la Vallée d'Ottawa, 12105.

fixe le lac Nipissing comme terminus du Canada Central, en décembre 1878, sondages dans le lac Nipissing, 12109.

force de la brigade, dix-huit hommes, 12114.

CONTRAT No. 12.—Tracé définitif et construction du chemin de fer—*Suite.*

TRAVAUX TECHNIQUES—*Suite.*

FLEMING, S.

embranchement de la baie Georgienne, partie du réseau du Pacifique canadien, 19213.

direction et tracé final établis par ordre en conseil non recommandés par le témoin, 1921.

ordre en conseil passé d'après le rapport de Hazlewood, 19217.

n'a jamais pu concevoir l'urgence de ces travaux, 19220.

pense que la ligne n'a pas été choisie sur de bonnes données, 19224.

le témoin avait confiance dans Hazlewood, 19229.

le 20 décembre 1875, Foster mentionna des obstacles quant aux pentes, 19234.

Approuvé par W. Shanly, 19234.

le témoin recommanda de nouvelles explorations, 19234.

tracé de Lumsden, 19243.

réclamation de Foster pour \$63,000, 19259.

le témoin fit rapport que les travaux couverts par cette somme serviraient plus tard, 19259.

compte détaillé de Foster pour exploration de l'embranchement de la baie Georgienne, \$24,532 a été payé \$31,838, 19263.

le témoin ne peut expliquer ce fait, 19263.

SMITH, M.

en 1877, Lumsden est parti pour établir le tracé depuis la rivière des Français jusqu'à la rivière du Sud, lac Nipissing, 21360.

exploration à l'ouest de la rivière des Français, 21372.

MACKENZIE, L'HON. A.

\$41,000 payées à Foster sur recommandation de Fleming, 23516.

Fleming s'est trompé sur la possibilité de la route, 23518.

CONTRAT No. 13.—Construction du chemin de fer :

SOUSSION :—

TRUDEAU, T.

demandes de soumissions, 979.

Charters & Cie., plus basse soumission, 992.

Charters retire son offre, 1003.

Taylor dont la soumission venait après la précédente à abandonné l'entreprise, 1009.

pas de réclamation contre ses cautions, 1023.

SIFTON, J.

le frère du témoin et Ward, entrepreneurs principaux, 1643.

Farrbanks et Fairwell ont joint l'association ensuite, 1646.

pas de négociations avec d'autres soumissionnaires, 1660.

FLEMING, S.

aurait préféré, pour des considérations techniques, que la concession de l'entreprise eût été ajournée, 19287.

TRAVAUX TECHNIQUES—

TRUDEAU, T.

tracé changé, ligne Shebandowan abandonnée, 1027.

les entrepreneurs réclament une indemnité pour retard dans le tracé final, 1032.

CONTRAT No. 13.—Construction du chemin de fer—*Suite.*TRAVAUX TECHNIQUES—*Suite.*

SIFTON, J.

demande d'indemnité pour cause de retard, 1669.
 changement du tracé, 1669.
 pensait l'énumération des travaux à peu près exacte quand
 il a soumissionné, 1672.
 son expérience au sujet de l'exactitude des évaluations pour
 d'autres chemins de fer, 1673.

CADDY, J. S.

section 13 bien exécutée quand il est entré en fonction, 10189.

FLEMING, S.

pas prêt pour les entrepreneurs, 18799.
 indemnité demandée en conséquence, 18799.
 première tentative pour trouver une route directe depuis la
 rivière Rouge jusqu'à un port sur le lac Supérieur, 19275.
 tentative pour trouver une route par le lac Shebandowan,
 19276.
 aurait eu besoin de données plus exactes, 19281.
 raisons techniques mises de côté pour des raisons publiques,
 19289.
 utilisation des nappes d'eau, 19294.
 Portage du Rat, point de comparaison, 19295.
 Concession de l'entreprise avant que la route n'eût été dé-
 cidée, 19298.
 peu de travaux abandonnés, 19312.
 évaluations assez exactes, 19315.

McLENNAN, R.

les ouvriers des entrepreneurs sont arrivés avant l'adoption
 d'un tracé convenable, 20913.
 travaux commencés à 22 mi les de Prince Arthur's Landing,
 20923.
 aurait fait un meilleur tracé si plus de temps eût été donné,
 20928.
 cessation des travaux à l'ouest de la rivière au Soleil, 20952.

SMITH, M.

a fait l'examen de la section 13 au 1876, 21373.
 a parcouru plus de 20 milles, en partie à cheval, 21375.
 pas satisfait du mesurage, 21385.
 fait par des élèves-ingénieurs, 21390.
 causes principales du coût supplémentaire, 21724.
 Voir *Travaux techniques.*

CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer :

SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

par adjudication, après publication d'annonces, 1038.
 Wallace & Cie., soumission la plus basse, 1043.
 demande de délai, refusée, 1052.
 l'entreprise comprend 77 milles, 1053.
 concédée sur ordre verbal du ministre, 1051.
 Fleming n'a pas recommandé de passer outre à la plus basse
 soumission, 1067.

CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer—*Suite.*

SOUSSIONS—Suite.

SIFTON, J.

pas de négociation avec Wallace & Cie., 1681.
pourparlers avec Trudeau avant la concession de l'entreprise,
1720.
travaux non parachevés dans le délai fixé, 1734.

CARRE, H.

énumération des travaux dressée d'après les profils faits par
le témoin et Brunel, 2720.

MACKENZIE, l'Hon. A.

lors de la concession de l'entreprise, ignorait que la ligne
ne fût pas tracée définitivement à partir de la rivière,
23540.

TRAVAUX TECHNIQUES—

EXPLORATIONS.

CARRE, H.

a entendu dire que l'adoption de la ligne sud entraînerait
l'abandon de travaux valant \$65,000; économie nette par
la ligne sud, \$200,000 environ, 2327.
ne croit pas qu'il soit nécessaire d'abandonner les travaux,
2336.

bonne route du lac au Faucon, à Winnipeg, 2330.

tracé définitif de la ligne par Brunel jusqu'à la Tête Cassée,
ensuite par Forest, 2688.

exploration faite par le témoin, préliminaire seulement, 2692.
la brigade de Brunel a complété les travaux en quinze jours,
2696.

deux lignes tracées dans le voisinage du lac Travers, et une
autre au sud du lac, 19937.

Jarvis a exploré une ligne à un demi mille au nord de la ligne
actuelle, 19945.

indique sur la carte la ligne qu'il pense plus avantageuse que
celle adoptée, 19953.

Forrest a trouvé la meilleure ligne au lac Traverse—le témoin
ne l'a appris que longtemps après le tracé définitif de la
traverse au lac Traverse, 20046.

détails sur la ligne de Forrest, 20047.

après la concession de la section, le témoin n'a rien eu à y
faire, 20076.

comment une ligne plus favorable a été sacrifiée pour cause
d'étiquette, 20134.

la section 15 aurait pu dévier légèrement pour rejoindre la
ligne améliorée à l'extrémité est de la section 14, 20124.

MURDOCH, W.

a signalé à Fleming en 1872 la présence de marais—Rowan l'a
contredit, 12240-12246.

ROWAN, J. H.

produit la carte indiquant les profils des explorations du lac
Traverse, 12304.

exploration de la section faite en hiver, 12304.

FLEMING, S.

le terminus à Selkirk a été choisi principalement parce qu'il
ne s'y produit pas d'inondations, 19322.

pense qu'il doit être préféré au Fort de Pierre, 19323.

CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer—*Suite.*TRAVAUX TECHNIQUES—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

connection avec la navigation en eau profonde au lac Winnipeg, 19325.

à proximité d'une baie considérable pour abriter les bâtiments en hiver, 19326.

raisons qui militent contre le fort de Pierre, 19325.

le choix a été fait parceque le gouvernement possède des terrains à Selkirk, 19326.

le témoin ne possède aucun immeuble en cet endroit, 19231.

rien ne s'oppose à la construction d'un pont à aucun point entre Winnipeg et Selkirk, 19340.

rivière navigable jusqu'au fort de Pierre, 19350.

SMITH, M.

a parcouru plus de 20 milles en voie de construction, en 1876, 21434.

a suggéré une autre ligne à Carre au lac Travers, 21499.

Carre a trouvé une ligne, mais les pentes n'ont pas été approuvées par Fleming, 21499.

point du raccordement avec la section 15, un choix déplorable, 21774.

un mille et demi de roc aurait été compris dans la section 15 21775.

CONSTRUCTION.

RUTTAN, H. N.

extrémité est transférée à Whitehead, 545.

affaissement des marais, 553.

elevation inutile des levées dans les marais drainés, 561.

SIFTON, J.

exactitude des quantités dans le devis des travaux, 1688.

surplus de 60 p. c. dans les travaux, 1692.

surplus des travaux dans le roc dû aux déviations de la ligne, 1693.

réclamations des entrepreneurs (Marais Julius), 1699.

délai dans l'exécution de l'entreprise dû à ce que les travaux n'ont pas été tracés, 1739.

1200 hommes sont partis parce que les ingénieurs n'étaient pas prêts, 1742.

ont dû commencer les travaux à 5 milles en arrière de la rivière, 1744.

ont dû faire un chemin pour avoir des approvisionnements, 1751.

ont été arrêté tout l'hiver au Marais Julius, 1746.

retardés pendant un an, 1751.

ligne non tracée à l'est du Marais Julius, 1750.

correspondance concernant un nouveau tracé, 1772.

Marcus Smith pas satisfait du progrès des travaux, 1776.

a suggéré des arrangements avec Whitehead pour compléter l'extrémité est, 1777.

menace d'enlever l'entreprise à l'entrepreneur, 1784.

entrevues avec Whitehead, 1783.

prix de l'entrepreneur, 26 centins par verge, et charroyge extra, 1793.

Whitehead a obtenu 40 centins, 1793.

copie du marché produite, 1809.

Marcus Smith a dit qu'il agissait par ordre, 1823.

CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*SIFTON, J.—*Suite.*

ses menaces ont été faites en septembre, 1878, 1826.
 les entrepreneurs pouvaient facilement terminer les travaux,
 1838.
 demande des entrepreneurs pour indemnité, 1852, 1924.
 bâtardeaux, 4019.
 attelages, 4032.
 chemins pour voitures, 4033.
 Augmentation des travaux dans la rue, 4083.
 terrain de gare à Selkirk, 4109.
 sous entreprise de Whitehead, 4116.

CARRE, H.

commencement de la construction avant le tracé final de la
 ligne sud, 2322.

WHITEHEAD, J.

a entrepris de compléter les travaux de Sifton et Ward en
 vertu d'une convention approuvée par le ministre—avait
 le matériel nécessaire, que les entrepreneurs primitifs
 n'avaient pas, 3619.
 a fait du remblai dans le lac Travers depuis le printemps de
 1879, 3624.
 deux dragues sèches, trois locomotives et 100 hommes travail-
 lant nuit et jour, 3637.
 pense qu'on aurait pu éviter la grande baie au lac Travers,
 3735.

CLARKE, A. H.

employé deux ans comme surveillant, 3942.
 réclamations des entrepreneurs pour indemnité, 3947.

MOLLOY, J.

réclamations des entrepreneurs pour indemnité, 4786.
 Marais Julius, 4786.
 nouveau tracé de la ligne, 4855.
 réclamation du témoin contre le gouvernement, 4881.

WHITEHEAD, C.

négociations avec Sifton & Cie, 4983.

ROWAN, J. H.

réclamations des entrepreneurs—délai compensé par prolonga-
 de temps, 10869.
 changements dans les tracés, favorables aux entrepreneurs,
 10870.
 bâtardeaux—mauvaises fondations, 10874.
 usage des chemins de l'entrepreneur, mérite considération,
 10877.
 terrain de gare à Selkirk, recommandé, 10881.
 deux milles de l'entreprise transférés à Whitehead, 10885.
 les entrepreneurs primitifs n'ont droit à aucune indemnité
 sous ce chef, 10900.
 discussion sur le charroyage, 10899, 10929.

FLEMING, S.

ligne sud de Carre, 19353.
 il y a eu délai, mais les entrepreneurs exagèrent les difficultés,
 19372.
 expliquer pourquoi le charroyage n'a pas de limite maxima,
 21843.
 limité au gré de l'ingénieur, 21847.
 limite fixée dans les spécifications subséquentes, 21850.

CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*

SMITH, M.

Marais Julius, 21439.

le marais ne peut être mesuré que dans les travaux d'excavation, 21443.

aurait dû être sondé, 21450.

les entreprises ne sont données en Europe que sur des renseignements précis, 21453.

le témoin a recommandé un fascinage en rondins, 21481.

n'a suggéré aucun changement important dans le tracé, 21486, l'ingénieur en chef est revenu au printemps 1877, 21496.

un mille et demi de travaux dans le roc qui aurait dû faire partie du contrat 15, transféré subséquemment à Whitehead, 21774.

réclamation de Sifton, 21787.

le surplus des quantités est dû au changement de tracé et à l'affaissement des remblais, 21792.

MACKENZIE, L'HON. A.

transport de la section du lac Travers à Whitehead, 23543.

simple substitution d'entrepreneurs, 23548.

Voir *Travaux Techniques.*

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer :

SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

mis en adjudication et concédé après trois annonces, 1076.

A. F. MacDonald & Cie., plus bas soumissionnaires, 1092.

Martin & Charlton, soumission seconde plus basse, 1096.

Sutton & Thompson, soumission troisième plus basse, 1106.

entreprise concédée à ces derniers par ordre en conseil, 1111.

ordre en conseil subséquent reconnaissant Whitehead comme entrepreneur, 1114.

cautionnement déposé en même temps que soumissions, 1127.

WHITEHEAD, J.

demeure à Winnipeg, depuis 1874, 3185.

s'est occupé de chemins de fer depuis l'âge de douze ans, 3188.

soumission venant la treizième pour les prix, sur vingt-six, 3249.

n'a pas obtenu l'entreprise sur sa soumission, 3256.

s'est allié avec Sutton et Thompson après avoir consulté le ministre, 3256.

a payé \$10,000 à Sutton & Thompson, 3294.

reconnu par ordre en conseil comme seul entrepreneur, 3297.

correspondance avec le ministre au sujet de Charlton, 3301.

information concernant les soumissions aisées à obtenir à Ottawa, 3316.

les \$10,000 payés à Sutton & Thompson par MacDonald en présence du témoin, 3328.

le sénateur McDonald a fourni le cautionnement du témoin, 3242.

est convenu de lui payer 10 p. c. et de partager les bénéfices avec son fils, également, 3343.

Mitchell McDonald n'est ni riche ni expérimenté, en faillite à l'époque, 3355.

lui a payé \$20,000 qu'il a données à son père, 3364.

réglement subséquent avec McDonald \$112,000, 3375.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.*

SOUSSIONS—Suite.

WHITEHEAD, J.—*Suite.*

- le sénateur McDonald mécontent de l'arrangement, 3395.
- raisons du témoin pour accepter une soumission de \$183,000 inférieure à la sienne, 3433.
- au sujet de Charlton, 3463.
- McDonald a payé \$20,000 à Charlton, 3478.
- a pris des arrangements avec Charlton peu de jours avant la concession de l'entreprise, 3525.
- déposition subséquente au sujet de la transaction avec Charlton, 3581.
- position relative des soumissions bien connue, 3588.
- production de la convention et des états de compte avec le sénateur McDonald, 3657.
- le sénateur McDonald exige 10 p. c. pour le cautionnement donné au gouvernement, bien que ce cautionnement soit représenté par des terres, 3664.
- argent payé à Charlton à la station de Prescott et non à Cornwall, 9578.
- nouveaux détails au sujet des arrangements avec McDonald, 9667.

MACDONALD, A. P.

- a soumissionné pour chaque section annoncée, 14262.
- la troisième fois qu'une entreprise lui est concédée, 14266.
- a demandé des conditions que le département ne voulait pas accorder, 14268.
- Charlton et Sutton & Thompson, 14307.

SUTTON, R. T.

- a soumissionné sous le nom de Sutton & Thompson, 15221.
- Thompson a seulement prêté son nom, 15225.
- vendu à Whitehead pour \$10,000, 15258.
- erreur pour travaux en pierres perdues, 15270.
- télégramme niant le paiement fait à Charlton, 15277.
- négociations et entente avec Whitehead et McDonald, 15305.
- quand il a vendu, pensait que Charlton avait l'entreprise, 15308.
- Whitehead savait à quoi s'en tenir sur les soumissions, 15310.

MACKENZIE, l'hon. A.

- ce que le témoin connaît des arrangements entre Sutton & Thompson et Whitehead, 23554.
- ignorait que le sénateur McDonald eût, des intérêts dans l'entreprise, 23560.
- McDonald a nié avoir causé le retrait de Charlton, 23562.
- pourquoi la soumission de Martin n'a pas été prise en considération, 23563.
- Kane & McDonald voulaient imposer une condition, 23572.

TRAVAUX TECHNIQUES—

EXPLORATIONS.

TRUDEAU, T.

- les travaux dépassent de beaucoup les quantités évaluées, 1116
- les évaluations du progrès des travaux ne donnent pas cette information, 1118.
- pas gardé de tracés de l'évaluation des quantités, 1120.
- question du changement dans les pentes discutée, 1122.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.*TRAVAUX TECHNIQUES—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*

CARRE, H.

chargé des études de tracé final, 2039.

brigade de plus de 40 hommes, 2041.

explorations jusqu'en janvier 1875, 2043.

le témoin fait ensuite des sondages dans la Rivière Rouge pendant que la brigade trace une ligne du lac Plat à Silkirk, 2045.

en décembre 1874, on lui demande un plan et profil, 2050.

le fait à la hâte sur du papier de tenture, 2051.

Frank Moberly et ses aides ont calculé à Ottawa les quantités d'après cette ébauche, 2051.

pense que le profil fait d'après ce plan est exact, 2059.

pas de profils en travers, 2062.

à Ottawa, il a calculé les quantités qui étaient énormes, 2071.

on lui demande de trouver une route meilleure, 2071.

est retourné dans ce but en juin 1875, 2072.

étude préliminaire et de tracé définitif combinée, 2074.

ligne terminée en décembre 1875, 2076.

pense que la brigade était forte de cinquante hommes, 2078.

a aussi tracé la ligne des Dalles en même temps, 2079.

est retourné à Ottawa en mai ou juin, 2088.

FLEMING, S.

pense que les profils en travers ont été faits deux ans avant la demande de soumissions, 19381.

absolument nécessaires dans un tel pays, 19386.

donne lecture de son rapport du 16 mai 1879, donnant la raison des écarts, 19392.

corrige la déposition donnée précédemment quant aux profils en travers, 19395.

SMELLIE, W. B.

lit une lettre de l'ingénieur en chef, au sujet de la déposition de Carre, 20368.

à l'ouest du lac Travers, Carre n'a fait qu'un tracé préliminaire, 20376.

pense que la lettre de Fleming n'est pas concluante, 20385.

n'a jamais vu le tracé de Forrest avant la journée d'hier (22 avril 1881), 20413.

ne peut dire si les plans de Carre au sujet de l'exploration de 1875 sont dans le département, 20417.

SMITH, M.

a trouvé que les travaux seraient considérables, 21413.

rampes fortes d'environ 40 pieds, 21415.

terminus fixé en concédant la section 14, 21427.

ne se trouvait pas au lac Travers en 1876, 21431.

CONSTRUCTION—

RUTTAN, H. N.

est devenu ingénieur de Whitehead sur la recommandation de Fleming, en avril, 1877, 415.

s'est rendu sur la section 15 en mai, 1877, 417.

tracé final fut complété alors, 421.

sol très accidenté, pas de profils en travers, 431.

alignements et pentes changés, 447.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*RUTTAN, H. N.—*Suite.*

instructions quant à l'assiette des travaux sur le roc dans les cours d'eau, 448.

Carre, ingénieur de service pour la division, 467.

instructions finales impraticables, 463.

murs de revêtement en roc autorisés par Rowan, 473.

instruction de Carre en juin, 1877, pour les excavations d'emprunt, 491.

différences entre l'ingénieur de l'entrepreneur et Carre, quant à la classification des matériaux, 506.

pense que le Gouvernement devait à Whitehead, en avril 1880, \$60,000 de plus, 519.

à cette date, les travaux ont été enlevés à Whitehead, 524.

instructions de Rowan quant aux remblais en terre, en juillet, 1877, 526.

s'est aperçu à sa première inspection, que les matériaux de remblais pouvaient être empruntés et que des travaux sur chevalets étaient inutiles, 539.

pas assez de bois de construction sur la section pour la construction des chevalets, 609.

on aurait dû le savoir après cinq ans d'études, 610

CARRE, H.

nommé ingénieur pour fins de construction, en mai ou en juin, 1876, 2088.

adoption du tracé primitif de 1874, 2039.

a fait un nouveau tracé pour la section entière entre juin et décembre, 2093.

quatre aide-ingénieurs ont mesuré les profils en travers et étaient responsables de leur exactitude, 2097.

pense que les rapports finals étaient exacts, 2116.

profils en travers complétés en mars, 1877, 2121.

soumissions demandées à peu près vers le temps que les profils en travers ont été commencés, 2128.

les quantités n'ont pas été calculées d'après les profils en travers avant 1878, 2129.

changements dans les rampes et l'alignement; augmentation des tranchées dans le roc, et des excavations dans le sol, 2132.

sans données déterminées, les soumissions étaient nécessairement spéculatives, 2170.

l'exactitude dans les quantités conduit à l'économie, 2178.

nécessité des profils en travers pour obtenir des calculs exacts, 2382.

quantités calculées d'après les profils en travers, en janvier 1878, 2385.

après avoir abaissé les rampes de deux pieds, 2386.

augmentation des tranchées dans le roc par suite de la diminution des rampes, 113,200 verges, 2395.

augmentation des excavations dans le sol par suite des changements, 224,000 verges, 2402.

amélioration de la ligne par ce moyen, 2410.

élévation du coût due principalement aux changements et à la substitution de remblais en terre aux travaux sur chevalets, 2430.

remblais considérables dans les nappes d'eau, 2480.

le lac Travers exige probablement 222,000 verges égales à \$82 000, 2493.

coût probable des travaux sur chevalets, \$17,500, 2493.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*CARRÉ, H.—*Suite.*

si le remblai eut été fait suivant les devis primitifs à base de roc et chevalets, \$345,232, 2504.

tel qu'exécuté, \$142,500, 2504.

travaux sur chevalets moins coûteux dans les coupes, 2524.

instructions de l'officier supérieur, 2531.

a refusé certains renseignements aux entrepreneurs, et pourquoi, 2536.

les profils en travers ne sont pas revenus d'Ottawa avant septembre 1877, 2545.

rampes changées dans l'intervalle, 2548.

rampes décidées à Ottawa quatre mois après le commencement des travaux, 2571.

assiette sur roc solide trouvée impraticable, 2577.

le témoin propose des murs de revêtement, approuvé en octobre 1877 par Rowan, 2578.

murs de revêtements approuvés temporairement en août, 2582.

durant l'été de 1877 a reçu instruction de substituer un remblai en terre aux travaux sur chevalets partout où il serait possible, 2606.

Rowan lui ordonne de ne pas toucher un piquet, 2624, 20302.

inspection de la ligne par Rowan, 2628.

suggestions du témoin méconnues à Ottawa bien qu'approuvées par Rowan; exécutées depuis par Schreiber, 2638.

chargé de la construction pendant quatre ans, 2641.

Haney nommé surintendant en juin 1880, 2643.

production de la lettre de Rowan permettant les excavations d'emprunt, 2653.

incertitude quant aux pentes, 2654.

production d'un état indiquant les quantités comparatives pour fondations sur le roc et murs de protection respectivement, 2684.

différences entre le gouvernement et les ingénieurs de l'entrepreneur quant aux :

fonds des tranchées, 2741.

roc détaché, 2745.

marge pour finir les travaux, 2746.

roc en dehors du prisme, 2750.

interprétation des clauses relatives au roc détaché, par Floming et Smith, 2763-2838.

pont fixe au lac Déception, 2847.

non responsable pour les écarts entre la mémoire des travaux et l'évaluation de 1879, 20282.

les pentes ont été modifiées, 20286

mémoire des travaux ne comprenait pas les remplissages pour vides peu profonds, 20295.

la fixation des rampes à décidé des quantités, abstraction faite de ses calculs, 20309.

superstructure sur chevalets très dispendieuse, 20312

calcul quant à l'augmentation des quantités produite par l'abaissement des pentes, 20317.

augmentation causé par le changement dans la définition du roc détaché, 20317.

autres items d'augmentation expliqués, 20327.

travaux sur chevalets tels que décidés dans le principe, valaient \$52,180 par mille pour la superstructure seulement, 20329.

murs de revêtement en roc adoptés par Smith, 20352.

description du muskeg, 20361.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*CARRE, H.—*Suite.*

chiffres exacts donnés dans la première déposition, 20431.
 longueur des travaux sur chevalets, 11,841 pieds à \$9.83 le
 pied pour la superstructure; coût par mille, \$51,902,
 20431.
 autres détails sur la superstructure, 20432.
 visite de Rowan sur la section, 20455.
 le témoin pas autorisé à employer les rampes et courbes
 employées d'après les instructions de Schreiber, 20470.
 rampes augmentées de 35 à 50 pour cent, 20476.
 remplacé par Haney en février 1880, 20555.
 différences entre Haney et le témoin, 20559.

WHITEHEAD C.

est resté sur la section 15 depuis juin 1877 jusqu'en mai 1880,
 comme gérant pour l'entrepreneur 3077.
 différends entre les entrepreneurs et les ingénieurs du gou-
 vernement, 3093.
 détermination de substituer des remblais aux chevalets,
 connue en premier lieu par l'entremise de Rowan en
 septembre 1877, 3100.
 instructions relatives au lac Déception, 3108.
 ordres de Rowan, 3110.
 le gouvernement a pris les travaux à sa charge sans négocia-
 tion, 3134.
 pense que la première visite de Smith a eu lieu en décembre,
 1878, 3137.
 différences avec l'ingénieur du gouvernement quant au roc
 détaché, etc., 3139-3175.
 difficultés avec Rowan quant au choix des traverses, 3180.

WHITEHEAD, J.

s'attendait que le devis serait suivi à la lettre quand l'entre-
 prise fut concédée, 3411.
 la substitution des tréteaux aux remblais avantageux à l'entre-
 preneur, 3413.
 les travaux sur chevalets n'auraient pu être achevés en vingt
 ans, 3414.
 motifs de cet énoncé, 3421.
 a signé le contrat le 9 janvier, 1877, 3504.
 avait compris en février qu'on se servirait de chevalets, 3504.
 n'a pas comparu devant le comité de la chambre, 3516.
 différend avec l'ingénieur du gouvernement quant au roc
 détaché, traverses, etc., 3529.
 croit que \$96,000 ont été retenues, 3529.
 a obtenu une avance de \$45,000 sur le matériel de construc-
 tion, 3532.
 avisé de prendre des associés, 3533.
 noms de Fraser et Grant suggérés par Cooper, Fairman & Cie,
 3555.
 a fait des affaires considérables avec Cooper; pression exercée
 par ce dernier pour lui faire prendre un associé, 3567.
 doit recouvrer les profits nets de l'entreprise telle qu'exécutée
 par le gouvernement, 3591.
 pou parler avec Rowan au sujet des remblais, 3645.
 le gouvernement a avancé une forte portion du pourcentage
 retenu comme garantie, 9876.

FRASER, J. H.

s'est arrangé pour acheter la moitié de l'entreprise de White-
 head, 3892.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*FRASER, J. H.—*Suite.*

arrangements faits par l'entremise de Cooper, Fairman & Cie, 3901.
 n'a informé personne à Ottawa de l'association, 3914.
 s'est aperçu que Whitehead était plus embarrassé dans ses affaires qu'il ne le pensait, 3939.
 l'association avec Whitehead n'est pas due à l'influence du département, 10173.
 faite pour Grant, par l'entremise de Cooper, 10177.

ROWAN, J. H.

ligne expérimentale pour éviter le lac Traverse, 10861.
 roc plus considérable, courbes plus prononcées, longueur plus grande, 10864.
 difficultés quant aux pentes, 10305.
 chevalets substitués aux remblais par l'autorisation de Smith, 11256.
 augmentation probable du coût \$250,000, 11264.
 nouvelle augmentation due au changement des pentes, et en partie à l'exactitude des quantités données originairement, 11267.
 explications à ce sujet, 11268.
 quantités basées sur la ligne centrale seule, 11272.
 Carre responsable de l'écart, 11278.
 différences avec l'ingénieur des entrepreneurs quant au mesurage du roc, etc., 11299.
 chevalets et remblais en terres coûtent le même prix lorsqu'ils atteignent dix-huit pieds, 11318.
 valeur des travaux exécutés quand l'erreur a été découverte, \$437,000, 12304.

SCHULTZ, J., M. P.

Whitehead embarrassé dans ses affaires, 11024.
 l'offre de Grant semblait être la seule ressource, 11024.
 motifs qui lui font croire qu'aucune influence à Ottawa n'a été mise en jeu, 11626.

BROWN, G.

n'a jamais entendu dire par Whitehead ou Tuttle que le premier a aidé au dernier dans l'espoir d'obtenir des influences politiques, 11141.
 Whitehead attaqué par le *Free Press* de Winnipeg, avait besoin de moyens de défense, 11142.

TUTTLE, C. R.

Cooper, Fairman et Cie, et non le gouvernement, ont fournis des matériaux d'approvisionnement aux entrepreneurs, 11582.
 Cooper et Cie, ont aidé au témoin bien longtemps avant la publication de son journal, 11587.
 Comment il a fait la connaissance de Whitehead, 11590.

COOPER, J.,

part qu'il a prise dans les arrangements d'association faits par Whitehead, 13578.
 basés sur des affaires seulement; ne croit pas que le gouvernement se soit servi de son influence, 13584.
 avait un fort compte contre Whitehead, pour matières explosives, 13589.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*

HAGGART, J., M. P.,

ses motifs pour demander un comité d'enquête, 14758.
 pas de pourparlers avec Whitehead à ce sujet, avant cela,
 14764.
 le comité a fait rapport avant que le témoin n'ait parlé à
 Mackintosh, 14776.
 entretien avec C. Whitehead, 14785.
 relations de Mackintosh avec Whitehead, connus du témoin
 pour la première fois, 14788.

BOWIE, A.

caution de Whitehead avec Mackintosh, 16951.
 a considéré comme une simple affaire de forme la signature
 de l'obligation de Whitehead, 16954.

TUPPER, Sir Charles.

remise faite à Whitehead conformément à la pratique du
 département, 18439.
 ordre en conseil remettant la retenue couvrant les avances
 faites par son prédécesseur, 18440.
 relations de Mackintosh avec Whitehead, 18449.
 garantie plus que suffisante, 18454.
 ordre en conseil annulant les garanties, 18457.
 Whitehead appuyé pour des raisons d'intérêt public, 18462.
 les avances n'étant pas employées pour l'exécution des travaux,
 ont été supprimées, 18462.
 entreprise exécutée finalement par le gouvernement, 18465
 pourquoi l'association avec Fraser n'a pas été approuvée,
 18465.
 travaux sur chevalets substitués aux remblais sous l'adminis-
 tration précédente, 18471.
 rapport en conseil recommandant les remblais considéré par
 le département comme ayant été approuvé par le conseil,
 18471.

POPE, Hon. J. H.

avance à Whitehead, 18638.
 Acte de vente pour le matériel de construction, 18639.
 négociations avec Whitehead, pas avec Mackintosh, 18645.
 entrevue avec Macdougall, 18648.
 avance à Whitehead faite dans l'intérêt du public, 18651.

FLEMING, S.

motifs du tracé de la ligne au lac Travers, 19396.

SMELLIE, W. B.

l'augmentation des pentes porte sur une faible partie de la
 ligne, 20520.
 réduction des pentes, 20532.

SMITH, M.

a suggéré de légers changements diminuant le coût, 21729.
 tracé bon en général, 21731.
 difficulté d'avoir du bois pour chevalets, 21733.
 travaux sur chevalets impossibles parfois, 21736.
 des chevalets auraient eu 60 pieds de hauteur, 21747.
 coût de l'enlèvement du roc, 21751.
 lac Travers, 21756.
 prenant en considération les pentes nécessaires, le tracé actuel
 au lac Travers aussi bon qu'un autre, 21766.
 la question de faire un nouveau tracé à la jonction des sections
 14 et 15, n'a pas été soulevée par le témoin lorsqu'il était
 sur les lieux en 1878, 21769.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*SMITH, M.—*Suite.*

jonction mal choisie, 21774.

la section 15 aurait dû se prolonger un mille plus à l'ouest, 21774.

SCHREIBER, C.

a visité la section en décembre 1879, 23135.

travaux de bonne qualité, mais manque d'ouvriers, 23136.

l'inhabilité de l'entrepreneur en matière de finances a été cause que le gouvernement a pris la direction des travaux en mars 1880, 23142.

changement de tracé impraticable à cette date, 23148.

travaux trop avancés pour considérer l'opportunité d'une autre ligne, 23155.

LIGNE ALTERNATIVE SUD DE CARRE.

RYTTON, H. N.

la ligne sud plus aisée à faire ; on aurait pu économiser de \$500,000 à \$750,000 entre Kiwatin et Winnipeg, 569.

CARRE, H.

la ligne sud aurait économisé \$275,000, 2203.

rapport à Rowan se prononçant fortement en faveur de la ligne sud, 2236.

exploration de la ligne alternative avant la publication du second avis demandant des soumissions, 20026.

détails au sujet de la ligne projetée, 20165.

aurait été moins coûteuse, 20170.

différence dans le coût estimatif, \$472,986, 20203.

explique sa déposition devant le comité du Sénat, en mai 1879, 20232.

moins de nappes d'eau, 20241.

seulement ses vues au département dans l'hiver de 1875-76, 20254.

si elle eut été adoptée, \$68,000 dépensées sur la section 14 auraient été épargnées, 20255.

le marais Julius aurait été évité, 20269.

ROWAN, J. H.

Ses vues quant à la ligne alternative sud, 10859.

ligne sud de Carre avantageuse sous certains rapports, mais il aurait fallu abandonner les travaux exécutés sur la section 14, 11181.

Si la route vers l'ouest eut passé au sud du lac Manitoba, la ligne de Carre eût été moins coûteuse, 11183.

FLEMING, S.

ligne proposée comparée avec la ligne actuelle, 19353.

pense qu'il y avait moins de terrain accidenté ; mais les quantités et le parcours étaient plus considérables, 19353.

les travaux sur la section 14 n'étaient pas si avancés qu'on aurait pu les discontinuer pour adopter la ligne proposée, 19356.

pense encore que le choix de la route actuelle est judicieux, 19361.

la ligne proposée aurait pu être plus avantageuse si Winnipeg eût été l'objectif, 19394.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.*

CONSTRUCTION—*Suite.*

FLEMING, S.—*Suite.*

soumet la lettre de Rowan du 4 mai 1881, déclarant que son adoption n'économiserait que \$100,000, tout en augmentant la longueur de la ligne de 5½ milles, 21973.

SMITH, M.

opinion du témoin en faveur de cette route, 211640.

Voir: *Travaux d'art.*

CONTRAT No. 16.—Construction du chemin de fer :

TRUDEAU, T.

prolongement de Douglas au Nipissing, 12654.
pas de compétition; ordre en conseil donnant \$12,000 par mille, 12656.

travaux discontinués, 12661.

lettre du président, 22 août, 1874, demandant une subvention, 17901.

rapport de l'ingénieur-en-chef, 6 octobre, 1874, 17903.

ordre en conseil, 4 novembre, 1874, ratifié par la chambre des communes le 13 mars 1875, 17905.

la compagnie passe un traité avec A. B. Foster, 17907.

le 26 octobre 1875, Foster parle de difficultés à surmonter, 17916.

le 10 février 1877, route proposée par la vallée de l'Ottawa, 17924.

approuvée par ordre en conseil du 18 avril, 1878; subvention, \$1,400,000, 17931.

traité définitif avec McIntyre et Worthington, 17936.

FLEMING, S.

la route n'a pas été choisie sur des données techniques, 19265.

entreprise concédée après exploration simple, 19272.

ordre en conseil du 4 novembre, 1874, autorise le témoin à agir, 19398.

MACKENZIE, l'hon. A.

rails prêtés à Foster, 23574.

CONTRAT No. 17.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

arrangements par l'intermédiaire de Cooper, Fairman & Cie, 12670.

Braun télégraphie des offres à Cooper, Fairman & Cie, 12671.

correspondance subséquente à ce sujet, 12676.

pas de correspondance quant au contrat avec Anderson & Cie, les armateurs, 12677.

FAIRMAN, F.

offre de Cooper, Fairman & Cie, à £2 par tonne, 17412.

le témoin a agi dans l'intérêt de l'expéditeur, 17415.

n'a pas eu connaissance qu'il ait été payé moins de £2, ou qu'il a été convenu de payer plus que £2, 17465.

FLEMING, S.

le témoin n'a rien eu à faire pour cette entreprise, 19401.

CONTRAT No. 18.—Transport de rails.

FULLER, R.

a soumissionné, mais n'a pas obtenu l'entreprise. 7546.
entreprise concédé à la Cie de transport de la Rivière Rouge,
7558.

soumission du témoin était la plus basse, 7565.

\$13.50 par tonne de 220 livres, cours américain, de
Duluth à Winnipeg, ou \$15 jusqu'à Selkirk, 7565.
pas de conditions quant au chenal de la Rivière Rouge,
7565.

lignes concurrentes ont confirmé l'offre du témoin, 18529.
observation sur la tonne ordinaire et celle de 2240 lbs, 18538.

ROWAN, T. H.

Soumet une lettre d'Ottawa, en date du 25 juin 1875, première
communication qu'il ait reçue à ce sujet, 11174.

a signifié à l'entrepreneur d'expédier les rails à Selkirk; refus
de le faire, 11359.

TRUDEAU, T.

pas de contrat formel, 12688.

pas d'annonces demandant des soumissions, 12688.

produit le rapport de Fleming sur l'offre de Fuller et Milne,
12695.

simple accusé de réception, 12698.

ne peut expliquer pourquoi une autre offre plus élevée a été
acceptée, 12708.

9000 tonnes ordinaires pour l'embranchement Pembina, le
reste pour Selkirk, 14107.

cet avantage aurait été plus considérable si l'offre avait été
basée sur la tonne de 2240 livres, 14110.

pas de conditions stipulées par Fuller quant à la profondeur
de l'eau 14120.

les rails n'ont pas été expédiés par eau à Selkirk, 14125.

nécessité pour faire le transport hâtivement par l'embranche-
ment nord de Pembina, autrement la dépense additio-
nelle eut été de \$11,500, 14128.

Fleming considère que la construction prématurée de l'embran-
chement nord de Pembina a épargné \$3,000 pour les frais
de transport, 14132.

il est possible qu'une convention verbale soit intervenus entre
Hill et le ministre avant de recevoir l'offre de Fuller,
14142.

le témoin évalue la perte à \$15,000, 14150.

CAMPBELL, G.

une tonne de rails est de 2240 livres, 16424.

FLEMINGS.

ne se rappelle rien à ce sujet, 19410.

la tonne de 2240 applicable aux rails, à moins qu'il ne soit
autrement spécifié, 19575.

MACKENZIE, l'Hon. A.

raisons pour lesquelles Kittson a obtenu l'entreprise à un
prix plus que Fuller, 23580.

ne se rappelle pas si l'on a parlé de la question de la tonne
ordinaire ou de 2240 livres, 23599.

Voir *Contrat No. 28.*

CONTRAT No. 19.—Maison d'ingénieur à Read.

TRUDEAU, T.

Montant du contrat, \$1600, ———

Entrepreneur, Moïse Chevette, ———

CONTRAT No. 20.—Transport de rails.

TRUDEAU, T.

a pris des arrangements par l'intermédiaire de Cooper, Fairman & Cie., 13615.

compétition demandée ; soumissions produites, 13610.

entrepreneurs non-mentionnés dans la cédula, 13614.

E. Samuel, plus bas soumissionnaire, §6, 13615.

ordre en conseil du 30 avril 1875, concède l'entreprise à Cooper, Fairman & Cie., 13615.

entreprise réclamée en vertu de la soumission de la compagnie Mersey, 3635.

le témoin ne considère pas leur réclamation comme valable, 13655.

l'on aurait économisé \$12400 si l'offre de Perkins & Cie., eût été faite au lieu de celle de Cooper, Fairman & Cie., 13657.

FAIRMAN, F.

pas d'autorisation de la compagnie Mersey pour soumissionner pour le transport à l'intérieur, 17484.

Cooper, Fairman & Cie., intéressés avec les entrepreneurs, 17537.

soumission en leur nom, 18538.

soumission de la compagnie Mersey ne fait pas mention de transport, 17545.

prix, y compris les extras \$6.20, 17561.

FLEMING, S.

n'a rien eu à faire avec cette entreprise, 19410.

CONTRAT No. 21.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées par Morin, 12965

ne peut expliquer comment Cooper et Cie., ont obtenu les premières informations, 12970.

FLEMING, S.

entreprise dirigée pour le sous-chef du département seul, 19409.

CONTRAT No. 22.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

circulaire mettant l'entreprise en adjudication publique, 13668.

production du rapport de l'ingénieur-en-chef recommandant Holcombe et Stuart, 13668.

FLEMING, S.

explique sa recommandation, 19413.

CONTRAT No. 23.—Traverses de chemin de fer :

TRUDEAU, T.

entreprise concédée après mise en adjudication publique, 12979.

exécutées d'une manière satisfaisante, 12984.

CONTRAT No. 24.—Construction d'une maison d'habitation.

TRUDEAU, T.

montant du contrat, \$3,500, 12987.

FLEMING, S.

a reçu instruction le 15 mai 1875, d'autoriser Hazlewood d'entrer en arrangement comme ci-dessus, 19417.

CONTRAT No. 25.—Construction du chemin de fer :

SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

rapport d'ingénieur, 1147.

Purcell, plus bas soumissionnaire, 1149.

Soumissions ouvertes au jour marqué dans l'annonce ; le délai ordinaire de deux ou trois jours non accordé, 1155.

RYAN, H.

intéressé dans la soumission de Brown, Brooks et Ryan, 17958 n'était pas la plus basse et n'a pas été acceptée, 17959.

entreprise concédée à Purcell, avec lequel le témoin s'est associé, 17955.

soumission de Purcell, de \$100,000 plus basse que toute autre, 18189.

FLEMING, S.

Purcell, plus bas soumissionnaire, 19425.

bonus pour hâter la construction, 19426.

altération des chiffres de la soumission, 19427.

explication sur la part prise par le témoin dans la transaction, 19448.

concernant l'augmentation du bonus et de la pénalité, 19455.

McLENNAN, R.

n'a eu aucun rapport avec les entrepreneurs avant la concession de l'entreprise, 20984.

TRAVAUX D'ART—

EXPLORATIONS—

FLEMING, S.

l'objet des explorations étaient d'obtenir une ligne plus avancée, sans tenir compte du sol, 19479.

les explorations d'été ont été faites, mais sans sondages, 19494.

de quelle manière les matériaux de remblai devraient être payés, 19506.

ces opinions ne sont pas d'application générale, 19510.

2½ de muskeg n'en faisaient qu'une dans le remblai, 19512.

j'ense que l'on aurait pu avoir recours aux emprunts, 19524.

a pris des mesures pour prévenir de semblables difficultés à l'avenir, 19526.

faits quant à la différence entre les mesurages de Bell et de McLennan, 19542.

n'a pas été sur les lieux lui-même, 19557.

McLENNAN, R.

a fait l'exploration au nord du lac Shebandowan pendant l'hiver de 1875-76, 20973.

profil envoyé à Ottawa, 20976.

pense que l'évaluation des quantités a été basée sur ce profil, 20976.

CONSTRUCTION—

TRUDEAU, T.

estimés dépassés d'une manière considérable, 1169.

nouveau mesurage diminuant les quantités premières, 1174.

CONTRAT No. 25.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*

CADDY, J. S.

position de la section quand il est entré en fonction, 10187.
 beaucoup de muskeg, 10193.
 tassement considérable de la chaussée, 10212.
 différends avec les entrepreneurs, 10267.
 enfoncement des levées, 10271.

RYAN, H.

travaux complétés en octobre 1879, 17969.
 différend au sujet des quantités, 17972.
 nouveau mesurage par L. G. Bell ; excédant en terre et roc,
 17995.
 McLennan a fait les premiers mesurages, 17988.
 pilotis dix fois plus considérable que dans l'évaluation,
 18001.
 écart dû à l'ignorance de la nature du pays ; tracé fait en
 hiver, 18006.
 tassement des banquettes, 18010.
 augmentation dans les fossés d'écoulement, 18012.
 des changements ont augmenté le coût, mais ont rac-
 courci et amélioré la ligne, 18015.
 enfoncement des marais, 18030.
 aurait pu aisément constater la profondeur des fondrières, etc.
 en hiver, 18048.
 les fondrières ont toujours un fonds solide, 18050.
 l'alignement est bon, 18052.
 raisons pour l'abaissement des pentes et l'augmentation dans
 le nombre des fossés, 18054, 18057.
 le chemin un peu plus étroit que spécifié, 18066.
 raisons pour lesquelles le nouveau mesurage ne pouvait être
 exact, 18079.
 l'évaluation ne pourvoyait pas à la terre extraite des marais,
 18233.

FLEMING, S.

Quantités largement augmentées, 19460.
 a pensé à l'époque que les informations étaient assez com-
 plètes pour concéder l'entreprise, 19465.
 nature du sol incomprise, 19475.
 principes qui devraient guider un ingénieur dans ses rapports
 avec le gouvernement et les entrepreneurs, 21976.
 application de principes à la question des marais, 21976.
 le gouvernement devrait fixer un prix pour les matériaux
 extraits des marais, s'il n'est pas mentionné dans le con-
 trat, 21980.
 le paragraphe 3 de la clause 17, classe les marais comme
 terre, 21996.
 terre mesurée dans les excavations, 22012.
 pense que les matériaux provenant des marais devraient être
 mesurés dans les remblais, 22018.
 ordres pour mettre fin à d'autres certificats, 22135.
 instructions aux ingénieurs après avoir trouvé la cause de.
 l'excédant, 22144.
 instructions spéciales à Jennings, 22149.
 ordre de mesurer les matériaux de marais, dans le remblai,
 22155.
 ordre en conseil concernant la manière d'agir ultérieure,
 22161.

CONTRAT No. 25.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*

McLENNAN, R.

les quantités ont dépassé les évaluations, 21002.

a fait des changements notables, 21003.

ligne raccourcie de près de deux milles, 21009.

changements ont hâté l'achèvement de la ligne, 21017.

et diminué le coût, 21027.

beaucoup de terrain marécageux, 21039.

enfouissement des matériaux extraits des marais, dans les remblais, 21049.

abaissement général d'un sol marécageux quand il est drainé, 21056.

quelques raisons expliquant l'écart entre les deux mesurages, 21059.

a mesuré les matériaux dans l'excavation, 21101.

tunnel de 515 pieds, 21116.

SMITH, M.

causes principales de l'augmentation du coût, 21724.

SMELLIE, W. B.

tunnel décidé en 1876, 21832.

SCHREIBER, C.

n'avait pas les idées que Fleming quant au mesurage du marais, 23166.

doit être mesuré comme travaux en terre, dans l'excavation, 23167.

la substitution de la terre aux matériaux tirés des marais aurait pu causer un retard de deux ans, sans donner plus d'efficacité, 23176.

la terre est cinq fois plus lourde que les matériaux de marais desséchés, 23179.

excavation dans le marais, nécessaire pour drainer le pays, 23182.

les matériaux de marais légèrement recouverts d'une substance dure, constituent le meilleur remblai, 23195.

enfouissement *vs.* tassement, 23202.

résultat du nouveau mesurage compatible avec l'exactitude du mesurage primitif, 23213.

MACKENZIE, L'HON. A.

prix des tunnels, 23623.

Voir *Travaux d'art.*

CONTRAT No. 26.—Construction d'une remise à locomotives :

TRUDEAU T.

travaux mis en adjudication, 13679.

conçus au plus bas soumissionnaire, 13682.

exécutés d'une manière satisfaisante, 13683.

FLEMING, S.

déposition sans importance, 19571.

CONTRAT No. 27.—Transport de rails :

TRUDEAU T.

mis en adjudication, 13690.

FLEMING, S.

déposition à ce sujet, 19574.

CONTRAT No. 28.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

basé sur une offre de Kittson, 15321.

recommandation de l'ingénieur subséquente à l'offre de Kittson, 15328.

pas de trace de communication antérieure avec Kittson, 15328.

pas d'autre compétition, 15330.

dépenses comprises dans le contrat No. 18, 16333.

montant porté au compte de ce contrat, \$143,000, 15333.

montant dépensé pour les contrats Nos. 18 et 28, \$215,679.52, 16983.

contrat No. 18 pour 5000 tonnes ordinaires, 16989.

contrat No. 28 n'a pas été donné sur adjudication, 16995.

FLEMING, S.

a recommandé qu'il fût pourvu au transport, en mai, 1876 ; mais n'a pas pris part autrement à ce traité particulier, 19578.

MACKENZIE, l'Hon. A.

ne peut dire pourquoi il n'a pas été mis en adjudication, 23607.

Voir *Contrat No. 18.*

CONTRAT No. 29.—Carvelles :

TRUDEAU, T.

fourniture concédée après publication d'avis et sur adjudication, 13703.

FLEMING, S.

le témoin a préparé le devis ; n'a pas pris d'autre part à cette transaction, 19580.

CONTRAT No. 30.—Boulons et écrous :

TRUDEAU, T.

fournisseurs, Cooper, Fairman & Cie., agents pour Robb & Cie., 13709.

offre acceptée sans compétition, 13711.

comment le traité a été conclu, 13713.

recommandé par Fleming, 13720.

FAIRMAN, F.

Cooper, Fairman & Cie., ont payé les droits, 17624.

contrat accordé sur une lettre de Cooper, Fairman & Cie., 17629.

ne peut se rappeler l'état du marché, 17634.

prix reçu par tonne, \$101, 17640.

a appris depuis que des boulons et écrous ont été offerts pour un prix moindre, 17641.

nulle explication faisant connaître pourquoi le gouvernement a accepté une offre moins avantageuse, 17645.

FLEMING, S.

ne peut expliquer pourquoi il a recommandé ce contrat, 19584. croit qu'il n'y aura pas prêté grande attention, 19588.

MACKENZIE Hon. A.

Traité conclu avec Cooper, Fairman et Cie, sans mise en adjudication, 23608.

ne peut dire si des mesures ont été prises pour obtenir des offres meilleures, 23613.

CONTRAT No. 31.—Boulons et écrous :

TRUDEAU, T.

pas de compétition, 13735.

offre de Cooper, Fairman et Cie, acceptée sur la recommandation de Fleming, 13740.

FAIRMAN F.

Offre spontanée, 17656.

Ne peut dire si le marché était à la baisse, 17659.

entrevue avec le ministre et son député, 17662.

FLEMING, S.

Ne se rappelle rien, 19596.

en recommandant l'offre, a pensé sans doute que l'offre était raisonnable, 19593.

MACKENZIE, HON. A.

offre toute spontanée, sans mise en adjudication, 23613.

CONTRAT No. 32.—Carvelles :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 13744.

prix oscillant entre \$54.95 et \$75 par tonne, 13751.

soumission de Cooper, Fairman et Cie, de cinq centins plus basse que la soumission suivante, 13753.

FAIRMAN, F.

Cooper, Fairman & Cie ont offert de fournir des carvelles en juillet 1876, 17671.

ne peut expliquer comment il avait su qu'il en fallait 100 tonnes, 17675.

ne peut dire quels étaient les prix relatifs en juillet 1876 et janvier 1877, 17683.

a soumissionné peu après à \$54.95 au lieu de \$57, 17687.

soumission de Pillow, Hersey & Cie., \$55, 17688.

Cooper, Fairman & Cie ont souvent eu des affaires avec eux, 17694.

ne se rappelle pas les détails, 17695.

FLEMING, S.

ne peut donner d'explications au sujet de la lettre reçue de Cooper, Fairman & Cie., avant la demande de soumissions, 19601.

CONTRAT No. 32 A.—Maisons pour ingénieurs :

SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

entreprise donnée par adjudication par l'entremise de Hazlewood, sur autorisation de Fleming, 14053.

ne se rappelle pas d'autre autorisation, 14072.

dépense, \$17,730, 14069.

FLEMING, S.

Hazlewood avait une autorisation générale, 19606.

CONSTRUCTION—

TRUDEAU, T.

explication quant à l'élévation du prix, à certains matériaux incendiés, et à la recommandation de M. Smith pour retarder les travaux de construction, 14420.

CONTRAT No. 33.—Construction du chemin de fer :

TRUDEAU, T.

soumission de Kavanagh la plus basse, 890.
les entrepreneurs n'ont pu exécuter les travaux ; les travaux
leur ont été enlevés, 898.
exécutés par la suite, à la journée, 913.

ROWAN, J. H.

a reçu l'ordre de reprendre les travaux des mains de l'entre-
preneur et de les rachever à la journée, 11367.

KAVANAGH, T.

soumission du témoin la plus basse, 12467.
Mackenzie s'objecte à son associé, 12469.
Murphy et Upper ont pris l'entreprise à son prix, du consen-
tement du témoin, 12479.
témoignage subséquent, 12566.

MACDONALD A. P.

Rapports de Kavanagh avec Falardeau, 14311.

FLEMING, S.

entreprise concédée pendant l'absence du témoin, 19603.

CONTRAT No. 34.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

entreprise concédée par voie de soumission, 13973.
transport à partir de Fort William improprement compris
dans le rapport de Fleming 1879, 13973.
mêmes entrepreneurs : la compagnie de transport du Nord-
Ouest, 13981.
entreprise concédée sans demande de soumissions, 13982.
de Fort William à Emerson, \$18 ; même prix qu'à partir de
Kingston, 14076.
arrangements conclus par correspondance autorisée par le
ministre ; montant, \$27,864, 14091-14094.
ne sait pas pourquoi l'entreprise a été incluse dans le contrat
No. 34, 15090.

CAMPBELL, G.

vingt ans d'expérience comme exp'diteur, 16407
\$1.50 par tonne est un prix raisonnable de Fort William à
Duluth, 16427.
tarifs moins élevés de 1873 à 1879, 16430.
les steamers du témoin ont transporté les malles sur le lac
Supérieur en 1874 et 1875, 16431.
dans l'automne de 1878, la ligne de Collingwood faisait la
concurrence sur le lac Supérieur, 16439.
témoignage subséquent quant au tarif du transport sur le lac
Supérieur, 16441-16510.

FLEMING, S.

connait peu de chose à ce sujet, 19609.

MACKENZIE, l'hon. A.

ne se rappelle pas les faits, 23628.

CONTRAT No. 35.—Carvelles :

TRUDEAU, T.

Carvelles faites à Montréal, 13996.
les autres soumissions auraient été plus basses, sans les droits,
13998, 14007.
les droits sont toujours inclus dans les soumissions venant de
l'étranger, 14004.

CONTRAT No. 35.—Carvelles—*Suite.*

FAIRMAN, F.

cinq centins plus basse que la soumission suivante, 17702.
n'a pas obtenu de renseignements du département, 17708.

FLEMING, S.

n'a rien eu à y voir, 19610.

CONTRAT No. 36.—Traverses de chemin de fer :

TRUDEAU, T.

Soumissions ouvertes par Nixon, 926.

direction laissée à Marcus Smith, 933.

considère que Nixon a fait un bon choix, 935.

soumission de Robinson acceptée par ordre en conseil,
938.

délais dans l'accomplissement, 936.

entreprise enlevée à l'entrepreneur, 936.

ROWAN, J. II.

Robertson n'a pu remplir ses engagements, 11372.

CONTRAT No. 37.—Construction de chemin de fer :

SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 14467.

travaux autorisés par ordre en conseil du 2 septembre 1878,
14471.

entreprise concédée aux plus bas soumissionnaires, Heney et
McGreevy, 14473.

Pas de rapport de l'ingénieur, 14479.

TRAVAUX D'ART:—

SMITH, J. N.

est devenu associé, du consentement du gouvernement, 13893.

travaux arrêtés par le gouvernement, 13901.

nature de la réclamation contre le gouvernement, 13901.

dépenses réelles, \$100,000, 13909.

perte des profits presumés, 13913.

TRUDEAU, T.

travaux suspendus par ordre en conseil en date du 5 juillet
et du 14 août 1879, 14502.

réclamation des entrepreneurs prise en considération, 14503.

McGreevy s'est retiré, et Heney a pris d'autres associés,
14506.

TUPPER, Sir Charles.

raisons pour annuler le contrat, 18421.

CONTRAT No. 38.—Hotel Neebing :

TRUDEAU, T.

Soumissions demandées et acceptation de la plus basse ; capi-
taux engagés, \$3,400, 14009-14015.

FLEMING, S.

absent du Canada à l'époque, 19611.

CONTRAT No. 39.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées, 14016.
 Braun télégraphie à Robson, Victoria, de demander des soumissions, 12 juin, 1878, 14020.
 ordre en conseil passé le 13 juillet, 14210.
 lettre de Robson le 19 juin, suggérant de prolonger le délai pour obtenir des offres plus basses, 14213.
 pas de traces qu'elle ait été prise en considération, 14213.
 travaux suspendus le 31 octobre, 14216.
 rails pas requis alors à Yale, 14217.
 rien ne démontre que le poids de la tonne ait été pris en considération, ou non, 14231.

FLEMING, S.

absent du Canada à l'époque, 19613.

CONTRAT No. 40.—Remise à locomotives :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées, 14188.
 Gouin & Cie., plus bas soumissionnaires, 14192.
 autorisé par ordre en conseil, 14201.
 exécuté d'une manière satisfaisante, 14198.
 explique des dépenses supplémentaires de cette entreprise, 14439.

CONTRAT No. 41.—Construction de chemin de fer :

SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

annonces demandant des soumissions, 1212.
 délai pour recevoir des soumissions prorogé deux fois, 1217.
 Marks et Conmee, plus bas soumissionnaires, 1225.
 correspondance demandant que Purcell et autres soient admis comme associés, 1227.
 cette correspondance a été soumise à la chambre, 1231.
 condition quant à l'époque de l'achèvement, 1240.
 pas de difficulté avec les entrepreneurs, 1249.
 production du rapport de l'ingénieur en chef sur les soumissions 40 et 41, 1262,

BOWIE, A.

l'une des cautions de Charlebois et Cie., 16788.
 n'a pas pris part à l'établissement des prix, 16805-16815
 ne sait pas si les renseignements ont été obtenus des employés, 16821.

RYAN, H.

la soumission du témoin n'était pas la plus basse, 18087.
 entreprise concédée à Marks et Conmu, 18091.
 à qui le témoin s'est associé, 18096.
 pas d'influence administrative, 18104.
 prix de Marks très bas dans quelques cas, 18105

• TUPPER, Sir Charles.

Marks et Conmee, plus bas soumissionnaires pour le contrat A ; situation financière insuffisante, 18371.
 leur a demandé s'ils pouvaient améliorer leur situation, 18371.
 n'ont pas suggéré de noms acceptables, 18372.
 Marks et Conmee ont subi des pertes par suite d'erreurs dans leurs soumissions, 18410.

CONTRAT No. 41.—Construction du chemin de fer—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*

FLEMING, S.

délai prorogé pour obtenir des quantités plus certaines, 19617
 soumissions séparées plus basses que combinées, 19627.
 a recommandé que les soumissions pour de courtes périodes
 ne fussent pas prises en considération, 19633.
 aura t préféré concéder les travaux des sections réunies à des
 hommes de capacité reconnue, 19635.
 ne se rappelle pas de s'être objecté à la situation financière
 de Marks et Combe, 19673.
 ne se rappelle pas de conversations avec Purcell et Ryan,
 19678.
 a signalé au ministre une erreur dans la soumission, en con-
 seillant d'en informer les entrepreneurs, 19680.
 le ministre a insisté sur l'exécution des travaux conformément
 à la soumission, 19682.
 après l'expérience acquise au sujet du contrat No. 25, il n'a
 pas été pris de dispositions spéciales quant aux marais,
 19693.

TRAVAUX D'ART—

CADDY, J. S.

opinion du témoin quant aux prix des entrepreneurs, 10235.
 terre de marais, 10249.
 prix inconséquents, 10297.

RYAN, H.

changements considérables dans l'alignement, 18133.
 les changements vont économiser \$300,000, 18138.
 faits par Bell et Middleton, en 1879, 18140.

FLEMING, S.

instructions à Jennings et autres quant au mesurage de la
 terre de marais, 19706.
 a dénoncé au ministre la nécessité de hâter la construction,
 19736.

Voir Travaux d'Art.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer :

SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

demande ordinaire de soumissions, 1253.
 même annonce que pour le contrat No. 41, 1253.
 soumis à la chambre de la même manière, 1256.
 Morse, Nicholson & Marpole, plus bas soumissionnaires, 1257.
 ont retiré leur soumission, 1264.
 Andrews, Jones & Cie., plus bas soumissionnaires ensuite, 1267.
 n'ont pas déposé de cautionnement, 1270.
 Fraser, Grant & Pitblado, plus bas soumissionnaires ensuite ;
 ont obtenu l'entreprise, 1273.
 noms nouveaux soumis pour approbation, 1280.
 pas de conflits entre les entrepreneurs et le gouvernement,
 1286.
 production du rapport de l'ingénieur en chef sur les contrats
 Nos. 40 et 41, 1295.
 soumissions irrégulières, 1295.
 aucune d'elles plus basse que celle acceptée, 1318.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*

FRASER, J. H.

de l'association Fraser, Grant & Pitblado, 3751.
 a présenté des soumissions pour les sections A et B, et une
 pour le tout, 3764.
 entreprise concédée d'abord à Nicholson, Morse & Cie, 3770.
 étaient en négociations pour leur cautionnement quand le
 témoin a fait leur connaissance, 3779.
 a supposé qu'Andrews, Jones & Cie., ont obtenu huit jours
 pour déposer leur cautionnement, 3802.
 Manning désirait prendre part à l'entreprise, 3812.
 conditions acceptées, 3821.
 a appris d'un membre de l'association Manning, qu'Andrews
 Jones & Cie., ne pourraient déposer leur cautionnement,
 3832.
 pense qu'Andrews, Jones & Cie., avait un délai suffisant pour
 opérer leur dépôt, s'ils l'eussent voulu, 3865.
 Fraser, Grant & Cie., ont vendu leur entreprise à Manning,
 Shields & McDonald, 3882.
 a su pour la première fois que Close y était intéressé, 10124.
 le témoin n'était pas partie aux arrangements, 10125.
 l'impression générale était qu'Andrews, Jones & Cie., ne pour-
 raient faire leur dépôt, 10127.

McDONALD, J. J.

de l'association Manning, Shields & McDonald, 4519.
 s'est associé à Fraser, Grant & Cie., les entrepreneurs, 4522.
 arrangement provisoire avant la concession de l'entreprise,
 4523.
 a ultérieurement acheté les droits de Fraser, Grant & Cie.,
 4575.
 arrangements avec Close, l'une des cautions de Morse & Cie.,
 4589.
 renseignements obtenus au sujet des soumissions, 4604.
 montant promis à Chapleau, 4622.
 exposé de cette transaction, 4629-4643.

SHIELDS, J.

de l'association Manning & Cie., 4653.
 arrangements avec Fraser, Grant & Cie., ainsi qu'avec Close,
 4653-4754.
 le témoin cède à son père sa place dans l'association, 4756.

MANNING, A.

s'est associé à Fraser, Grant & Pitblado, 7959.
 ne s'est associé à eux qu'après la concession de l'entreprise,
 7953.
 n'est entré en société avec eux que pour assister d'autres
 personnes, 7963.
 n'a pris que peu de part aux négociations, 7968.
 indifférence du témoin à ce sujet, 7971.
 ne se rappelle pas de la lettre de Fraser & Cie., en date du 29
 février, adressée au ministre des travaux publics, suggérant
 une fusion, 7986.

CHAPLEAU, S. E. St. O.

pratique du département, 12730.
 transaction avec McDonald, 12742.
 avec Smith, 12745.
 emploi d'un brevet d'invention, 12769.

Voir Chapleau ; *Pression exercée sur les commis.*

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*

SMITH, J. N.

siège d'affaires à New-York, 13760.
 est venu à Ottawa à titre de caution, 13762.
 arrangements subséquents avec Andrews, Jones & Cie., comme associé, 13775.
 ont promis de déposer un cautionnement ; ne l'ont pas fait, 13797.
 ne se rappelle pas de convention avec Chapleau pour messages télégraphiques, 13805.
 des financiers en rapport avec le témoin, ont refusé d'adopter le projet, 13811.
 refus motivé par l'approche de l'hiver, 13821.
 rapports avec Chapleau, 13862.
 n'a jamais parlé d'association avec Chapleau, 13872.

GOODWIN, J.

« soumissionné sans succès les sections A et B, 14657.
 négociations avec Andrews, Jones et Cie., 14663.
 a finalement refusé de s'adjoindre à eux, 14692.

HAGGART, J., M. P.

a fait une investigation sur la précipitation présumée d'accepter la soumission d'Andrews, Jones & Cie., 14800.
 fait connaître les explications qu'on lui a données et qui lui ont paru satisfaisantes, 14801.

MORSE, G. D.

les membres de l'association ont soumissionné séparément pour les sections A et B, et collectivement pour la section C, 15360.
 ont obtenu la concession de la section B., 15372.
 ont retiré leur offre, 15385.
 négociations avec Close & Shields, 15413.
 leurs soumissions séparées les plus basses audessous de leur soumission collective, 15427.
 proposition de s'associer à la soumission la plus basse après la leur, 15438.
 convention avant de se retirer, 15462.
 déposition au sujet du cautionnement, 15483.
 pas tous déposés dans le délai voulu, 15490.
 négociations avec F. Shanly, 15517.
 a reçu avis, le 5 mars, que Fraser avait l'entreprise, 15521.
 négociations avec Close, 15565.

MARPOLE, R.

de la société Morse, Nicholson & Marpole, 15599.
 autres associés intéressés, 15603.
 négociations avec Close et Shields, 15620.
 a soumissionné les sections B et C, 15647.
 soumission pour B non conditionnelle, 15651.
 renseignements quant à la position relative des soumissions, 15658.
 renseignements obtenus immédiatement après l'envoi des soumissions, 15669.
 croit que Shields n'avait pas de meilleurs renseignements que d'autres, 15714.
 le témoin n'avait pas d'accord avec ses co-associés quant aux prix, 15727.
 Shields a donné des prix plus bas, 15730.
 Fleming et Smith ont dit que les prix étaient trop bas, 15743.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*MARPOLE, R.—*Suite.*

avant de résilier le contrat, a fait des arrangements avec le soumissionnaire venant après lui, 15752.
 lorsque Jones et Smith ont quitté Ottawa, s'attendait qu'ils déposeraient leur cautionnement, 15782.
 ne savait pas que la décision de Smith dépendait d'autres personnes de New-York, 15780.
 délais pour le dépôt des cautionnements, 15789.
 ne s'attendait pas à une prolongation de temps, 15797.
 a appris que Fraser était l'adjudicataire, avant que le dépôt entier eût été fait, 15804.
 arrangements conditionnels avec M. Shanly, 15811.
 ne croit pas qu'on soit en droit de se plaindre, 15824.
 arrangement avec Close modifié, 15908.
 Boulbee n'était pas intéressé personnellement, 15909.
 ne sache pas qu'aucun député ou fonctionnaire en ait retiré des bénéfices, 15913.

McCORMICK, A.

intérêt non défini dans la soumission de Morse & Cie, 15833.
 était présent pendant les négociations avec Shields & Close, 15845.
 part prise par Boulbee à ces négociations, 15846.
 a informé le ministre que les sections combinées seraient seules acceptées, 15878.
 motif pour lequel avis n'a pas été donné par écrit, 15893.

NICHOLSON, F.

de l'association Morse & Cie, 15924.
 n'a pas soumissionné séparément pour la section A, 15930.
 soumission pour B sans conditions aucunes, 15955.
 notifié le 20 février que la section B était donnée à l'association dont le témoin fait partie, 15968.
 a refusé la concession, 15972.
 production de la convention avec Andrews, Jones & Cie., 15993.
 a fait connaître au ministre une partie seulement des arrangements, 16014.
 écart entre la soumission du témoin et celle d'Andrews, Jones & Cie, \$448,436, 16030.
 ni Smith ni Jones ne se trouvaient à Ottawa entre le 26 février et le 5 mars, 16035.
 lettre du témoin en date du 5 mars, au sujet du cautionnement, inexacte, 16056.
 production de l'arrangement avec Close et Shields, 16064.
 a été porté à croire qu'ils pouvaient obtenir l'entreprise, bien que leur soumission ne fût pas la plus basse; la considération mentionnée dans l'arrangement n'est pas la vérifiable, 16085.
 Close a signé et agi pour lui même et pour Shields, 16091.
 négociations tendant à modifier l'arrangement avec Close, 16103.
 a entendu mentionner le nom de Chapeau comme associé possible, 16142.
 chiffres originaux de la soumission B changés sur la suggestion de Shields, 16150.
 le témoin a perdu toute foi dans l'influence et la véracité de Shields, 16156.
 manière d'agir de Macdougall, 16178.
 l'association dont le témoin fait partie n'a pas offert de vendre l'entreprise et n'a pas reçu d'argent, 16196.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*NICHOLSON, F.—*Suite.*

correspondance télégraphique touchant le refus d'Andrews, Jones & Cie de procéder, 18569.
dépêches télégraphiques quant au cautionnement, 18576.
les second \$100,000 n'étaient pas déposées quand l'entreprise a été concédée à Fraser, 18601.

CLOSE, P. G.

épiciier retiré, 17095.
en janvier 1879, Morse a demandé au témoin de se porter caution, 17099.
Morse désirait une caution connue du gouvernement, 17100.
comme compensation, une commission sur le chiffre de la soumission, 17105.
raisons pour lesquelles le nom du témoin donnait plus de force à la soumission, 17126.
le témoin n'a jamais cherché à assurer d'avantages illicites à Morse, 17130.
n'a pas tenté d'influencer le gouvernement, 17138.
ne sait rien au sujet de messages envoyés par McCormick, 17166.
Shields a fait tous les arrangements, 17169.
après le retrait de Morse & Cie, s'est entendu avec Manning pour la section B, 17174.
aucune convention n'a été faite avant le 6 mars, 17190.
a discuté l'affaire avec Shields avant de se retirer de la société Andrews, Jones & Cie, 17195.
entrevue finale avec Morse, 17211.
la convention avec Shields porte que le témoin ne se portera pas caution pour Morse, 17218.
motifs de ce proviso, 17218.
pas de pourparlers avec aucun ministre au sujet des sections A, B ou C, 17232.

TUPPER, SIR CHARLES,

délibérations quant à l'opportunité de demander des soumissions séparées ou collectives, 18363.
pas de démarches sans consulter ses collègues, 18364.
soumissions pour section C un peu plus élevées que pour A et B, 18365.
auraient néanmoins été prises en considération si elles eussent été présentées par une association plus solide, 18366.
l'ingénieur-en-chef n'a pas voulu recommander Morse & Cie pour la totalité des travaux, 18369.
soumissions pour sections séparées, adoptées, 18370.
n'a pas su que Morse & Cie se proposaient de se retirer, avant réception de leur lettre refusant l'entreprise, 18374, 18411.
l'hiver tirant à sa fin nécessitait une décision quant aux soumissions, 18377.
Fleming a fait rapport qu'un retard d'une semaine équivalait à la perte d'une année, 18377.
soumission suivante prise en considération, 18377.
délai pour le dépôt d'Andrews, Jones & Cie limité à trois jours, 18379.
breveté du délai justifiée pour leur lettre du 6 février, 18380.
ignorait les arrangements entre Morse & Cie et Shields & Close, 18386.
association probable de Manning et Fraser connue avant la concession de l'entreprise, 18388.
de fait, Andrews, Jones & Cie, avaient huit jours pour opérer leur dépôt, 18391.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*TUPPER, SIR CHARLES—*Suite.*

a approuvé la détermination d'Andrews, Jones & Cie, de consolider leur association en s'alliant à Goodwin, 18391.
 dépôt de Thompson non valable en face d'Andrews, Jones & Cie, 18395.
 pense que personne n'a retiré d'avantages illicites par la concession de l'entreprise à Fraser & Cie, 18400.
 lors des négociations au sujet du cautionnement, ne se doutait pas qu'Andrews, Jones & Cie, s'étaient retirés, 18409.
 pas de promesses à aucuns des soumissionnaires, 18413.
 soumissions à longue période adoptées après un examen attentif, 18413.
 dissertation quant à de nouveaux délais en faveur d'Andrews, Jones & Cie, 18414.

MACDONALD, Phon. J.

pas d'influence indue, 18517.

FOPE, l'hon. J. H.

transport de Fraser à Manning exécuté pendant l'administration temporaire par le témoin, 18618.
 n'a pas diminué la bonté des garanties, 18634.

FLEMING, S.

Morse, Nicholson & Marpole plus bas soumissionnaires pour les sections 41 et 42 réunis, 19623.
 plus bas soumissionnaires pour section 42, 19626.
 plus bas que la soumission suivante, de \$700,000, 19639.
 le témoin a recommandé l'acceptation de soumissions autres que les plus basses, 19633.
 sa recommandation n'a pas été suivie, 19633, 19652.
 s'est opposé à la concession de la totalité des travaux à Morse & Cie, 19643.
 convaincu qu'ils ne pourraient pas l'exécuter, 19653.
 ne croyait pas qu'ils pussent exécuter les travaux de la section 42 pour les prix mentionnés dans la soumission, 19662.
 a recommandé Fraser, Grant & Cie., 19663.
 la position des soumissionnaires était réglée suivant leurs droits, 19672.
 renseignements aux soumissionnaires au sujet des marais, 19701.
 question de savoir si la terre provenant de marécages servirait aux remblais, 19704.
 connaissait Fraser et Pitblado et avait une haute opinion d'eux comme entrepreneurs, 19717.
 ne se rappelle pas d'avoir exercé de pression au soutien de sa recommandation, 19722.
 le temps était d'une importance majeure, 19726.

TRAVAUX D'ART—

MANNING, A.

difficultés à surmonter; caractère de la région; transport des approvisionnements coûteux, 8028.
 1500 hommes employés, 8029.
 remblais considérables, 8035.
 les renseignements avaient été donnés par des particuliers au témoin qui n'avait jamais visité le pays, 8035.

JENNINGS, W. T.

économie faite sur la ligne dans cette section, 11942.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.*TRAVAUX D'ART—*Suite.*

TUPPER, SIR CHARLES.

évaluations plus exactes que par le passé, 18403.
réduction effectuée par un nouveau tracé, 18406.

SCHREIBER, C.

a inspecté cette section en décembre 1879, 23104.
tracé général régié, 23108.
a fait de légères déviations, 23109.
a économisé par ce fait \$600,000 ou \$700,000, 23116.
a trouvé que les travaux avançaient d'une manière satisfaisante, 23117.
croit qu'une économie de \$1,500,000 a été effectuée sur la section 42, 23121.
économie absolue, \$650,000; la modification des plans a causé une diminution de \$850,000 dans le coût, 23125.
Voir Travaux d'art; pression exercée sur les commis.

CONTRAT No. 43.—Exploitation de l'embranchement de Pembina :

TRUDEAU, T.

bail pour l'exploitation de l'embranchement de Pembina, annulé par ordre en conseil du 28 janvier 1880, 15345, 15345.

pas de demandes de soumissions, 15337.

premier document à ce sujet; offre de Upper, 15339.

rapport de Fleming sur cette offre, 3 mars, 1879, 15240.

autorisée par ordre en conseil, du 13 mars 1879, 15341.

réclamations des entrepreneurs prise en considération, 15354.

CONTRATS Nos. 44 à 47.—Rails d'acier, etc.

TRUDEAU, T.

soumissions demandées par lettre, 14026.

époque de la livraison, 15 août, 1879, 14035.

commandes par l'entremise de Reynolds faisant office d'agent, 14039.

manière de demander des soumissions débattue entre le ministre et l'ingénieur, 14047.

TUPPER, SIR CHARLES.

méthode adoptée pour l'achat des rails, 18422.

FLEMING S.

comment les traités Nos. 44 à 46 ont été faits; prix: £1-19, à £5, livraison à Montréal, 19743.

rapport du 17 juin 1879, montrant le besoin de rails, 19743.

arrangement de Reynolds satisfaisant, 19746.

CONTRAT No. 48.—Construction du chemin de fer :

SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

donné sur soumission, après annonces, 1342.

soumissions reçues jusqu'au 1er août, 1879, 1344.

Hall, plus bas soumissionnaire, 1350.

n'était pas prêt pour faire son dépôt; ne savait s'il pourrait se procurer des capitaux, 1360.

il s'est retiré; dépôt remis, 1384, 1392.

en vertu d'un ordre en conseil, 1400.

 CONTRAT No. 48.—Construction du chemin de fer—*Suite.*
SOUSSIONS—Suite.
TRUDEAU.—Suite.

soumissions de Ryan, de \$46,190 plus élevée que celle de Hall, 1393.

production des soumissions, 12948.

RYAN, J.

entrepreneur des premiers 100 milles à l'ouest de Winnipeg, 7614.

soumission de Hall plus basse que celle du témoin, 7621.
ne connaissait rien de la position relative des soumissions avant la concession de l'entreprise, 7625.

pas de négociations avec d'autres soumissionnaires, 7223.

HAGCART, J., M. P.

pas allié à Ryan, ni à aucun autre entrepreneur, 14812.

FOPE, l'Hon. J. H.

soumission acceptée sur la recommandation du témoin, 18618.
Hall a refusé l'entreprise ; prix trop bas, 18625.

FLEMING, S.

rapport de Smellie défavorable à Hall, 19752.

production de la lettre de Hall refusant l'entreprise, 19752.

SMILLIE, W. B.

motifs de son rapport contre Hall, 19754.

Hall n'a pas exprimé de mécontentement, 19776.

TRAVAUX D'ART—
TRUDEAU, T.

progress des travaux trop lent ; enquête sur les raisons de cette lenteur, 1414.

RYAN J.

entreprise concédée en août 1879, 7638.

moitié à finir dans huit mois ; le tout le 19 août 1880, 7638.

délai dans le tracé définitif, 7641.

prix fait, \$600,000, sans le clôturage et moitié du ballast, 7643.

changement dans le mode de construction, 7656.

voie tracée seulement sur un parcours de 20 à 40 milles en avant des ouvriers posant les rails, 7664.

traverses posées à plat sur le sol de la prairie ; avec du ballast, sans terre d'emprunt, 7658.

méthode api rouvée par Schreiber, 7667.

chaussée améliorée ; peu d'augmentation dans le coût, 7671.

correspondance avec le département au sujet de ce changement, 7681.

cinq milles de travaux faits par semaine, 7690.

sept stations sur la ligne, 7697.

ROWAN, J. H.

délais dans le tracé dus à la saison pluvieuse, 11384.

l'entrepreneur prétend que le ballastage est plus coûteux que le nivellement, 11389.

le témoin préfère ne donner aucune opinion à ce sujet, 11381.

congé de Drope autorisé par Schreiber, 12183.

relations du témoin avec Murdoch, 12309.

CONTRAT No. 48.—Construction du chemin de fer—*Suite.*

TRAVAUX D'ART—*Suite.*

MURDOCH, W.

a fait le tracé de la section 48 en juin 1879, 12118.
22 hommes composaient la brigade, 12122.
au complet le 1er septembre, 12127.
déplacement du témoin ; chargé de la section 66, 12132.
inspection des traverses par Drope, 12153.
certaines instructions de l'ingénieur en-chef désapprouvées
par le témoin, mais exécutées néanmoins, 12257.
censuré par l'ingénieur en-chef pour ce fait, 12269.
comment il a été traité par Rowau, 12270.

DROPE, T.

se plaint d'avoir été congédié, 12173.

FLEMING, S.

délais dans le tracé de la ligne, 19780.
Ryan pressait le commencement des travaux, 19780.
droit de passage temporaire accordé par la cité de Winnipeg,
19780.
pense que la ligne a été tracée plus vite que les travaux
exécutés par Ryan, 19784.
explorations inutiles dans cette section, le pays étant plat,
19787.
rails posés sur le sol ; affermis avec du ballast, 19787.

CONTRAT No. 49.—Batiments de stations :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions et entreprise concédée au plus bas
soumissionnaire, 951,960.
le contrat fixait le coût à une somme maxima, 966.
travaux complétés à la satisfaction du département, 968.

CONTRAT No. 50.—Carvelles :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions ; plus basse acceptée, 14233.
livraison satisfaisante, 14244.

CONTRAT No. 51.—Eclisses, boulons, etc.

TRUDEAU, T.

entreprise accordée à la plus basse soumission, 14247.
fourniture d'articles de fabrication canadienne, 14255.
livraison satisfaisante, 14253.

CONTRAT No. 52.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

circulaire demandant des soumissions, 14443.
soumission antérieure de Beatty, 14447.
transport concédé à l'offre la plus basse, 14456.

FLEMING, S.

a suggéré la demande de soumissions par circulaire, 19798.
acceptation de la plus basse soumission, 19799.

CONTRATS NOS. 53 A 55.—Rails d'acier :

TRUDEAU, T.

annonce demandant des soumissions, 14529.
 rails achetés des plus bas soumissionnaires, 14540.
 ordre en conseil du 13 juin 1879, autorisant l'achat, passé conjointement avec le rapport de l'ingénieur en chef, 14533.
 prix, de £4 15s. à £5 5s., 14542.
 exposé des négociations, 14555.

REYNOLDS, T.

Fleming a télégraphié en 1879, autorisant le témoin à recevoir des soumissions, 14629.
 méthode adoptée à ce sujet, 14639.
 acceptation de la plus basse, 14646.

TUPPER, Sir Charles,

mode adopté pour l'achat de rails, 18422.
 ses collègues d'accord avec l'ingénieur en chef, 18425.
 achats des plus bas soumissionnaires, 18435.
 nul député ou personne autre que des entrepreneurs n'en n'ont tiré de bénéfices, 18436.

FLEMING, S.

a représenté au ministre qu'il était nécessaire d'avoir des rails, 19801.
 annonces publiées dans des journaux anglais, 19802.
 soumissions ouvortes par le ministre des finances en présence de Sir J. Rose et du témoin, 19802.
 commande de 50,000 tonnes, dont 11,000 étaient pour l'Inter-colonial (Rivière du Loup), 19802.
 soumission de Wallace, 19811.
 acceptation invariable des soumissions les plus basses et pour les quantités que les soumissionnaires pouvaient fournir, 19817.

CONTRAT No. 56.—Pont en fer :

TRUDEAU, T.

montant de l'entreprise, \$1,400, 14510.
 concédé au plus bas soumissionnaire, 14514.
 recommandée par le rapport de Fleming en date du 24 de novembre, 1879, 14511.
 travaux pas encore achevés, 14516.

FLEMING, S.

acceptation de la plus basse soumission, 19826.
 construction satisfaisante, 19827.

CONTRAT No. 57.—Rails de croisements, etc. :

TRUDEAU, T.

pas de soumissions ; adoption d'un système breveté, 14518.
 recommandé le 11 novembre 1879, par l'ingénieur en chef, 14520.
 ordre en conseil le ratifiant, 14522.
 coût, \$12,000 ; entreprise exécutée, 14523.

FLEMING, S.

rails mobiles fournis antérieurement par le pénitencier de Kingston, 19831.
 offre plus basse de la compagnie de Truro, 19832.
 article meilleur et moins coûteux, 19834.
 pas d'influence exercée pour empêcher la concurrence, 19837.

CONTRAT No. 58.—Plaques tournantes en fer :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées par circulaire, 17004.
 entreprise concédée au plus bas soumissionnaire, 17007.

FLEMING, S.

soumissions demandées par circulaire, 19840.
 soumission la plus basse acceptée, 19842.
 les annonces auraient été trop coûteuses, 19847.

CONTRAT No. 59.—Traverses :

RUTTAN, H. N.

Whitehead, Ryan et le témoin ont entrepris de livrer 100,000
 traverses au printemps de 1880, 585.
 différend avec Rowan quant au choix des traverses, 596.

TRUDEAU, T.

engagements remplis, 1419.

RYAN, J.

le témoin fait partie de l'association qui a fait l'entreprise,
 7710.

FLEMING, S.

a donné ordre à Rowan de recevoir des soumissions ; accepta-
 tion de la plus basse, 19850, 19853.

CONTRAT No. 60.—Construction de chemin de fer :

SOUSSIONS—

MACDONALD, A. P.

plus bas soumissionnaire pour les sections A. et C., 14326.
 entreprise transférée à Onderdonk en payant une compensa-
 tion, 14335.
 un seul entrepreneur ayant les quatre sections aurait un avan-
 tage de 15 ou 20 pour cent, sur plusieurs, 14349.

McRAE, W.

allié à A. P. Macdonald et autres, 15680.
 soumissions dressées à l'hôtel Windsor, Montréal, 15682-
 cession à Onderdonk, 15687.
 opinion d'Onderdonk sur la transaction, 15690.
 la concentration des travaux avantageuse pour l'entrepre-
 neur, 15695.

TRUDEAU, T.

annonces demandant des soumissions, 17015.
 production du rapport de Fleming, du 22 novembre 1879,
 17022.
 le témoin fait connaître les circonstances qui ont accompagné
 l'ouverture des soumissions, 17025.
 certaines soumissions, irrégulières, 17027.
 production de l'ordre en conseil du 22 décembre 1879, auto-
 risant le transport à Onderdonk, 17069.
 le témoin pense qu'il est préférable de concéder autant que
 possible des travaux considérables à un seul entrepreneur
 17078.

TUPPER, Sir Charles.

motifs pour lesquels des soumissions séparées ont été
 demandées dans la Colombie Anglaise ; leur fusionne-
 ment par la suite, 18479.
 quant et comment Onderdonk a été présenté, 18489.
 nature du syndicat représenté par D. O. Mills, 18494.

CONTRAT No. 60.—Construction du chemin de fer—*Suite.*
SOUSSIONS—*Suite.***MILLS, D. O.**

soumissions d'Onderdonk autorisées par le syndicat, 18560.
 pas d'arrangements avec d'autres soumissionnaires, concertés
 d'avance, 18562.
 cautionnement fourni au gouvernement amélioré par le trans-
 fert, 18564.

FLEMING, S.

en recevant le rapport d'Edmonton au sujet de la route de la
 Rivière-à-la-Paix, un ordre en conseil a été passé adoptant
 Burrard Inlet, et des soumissions pour les sections 60 à
 63 ont été demandées, 19855.
 la soumission de D. McDonald & Cie, étant la plus basse, a été
 acceptée, 19863.

CONSTRUCTION.**MILLS, D. O.**

membre du syndicat, 18549.
 travaux exécutés tel qu'exigé par le contrat, 18552.
 comment le syndicat est devenu intéressé, 18559.
 la centralisation a eu l'économie pour résultat, 18559.
Voir Travaux d'art.

CONTRAT No. 61.—Construction.**SMITH, J. N.**

a soumissionné de concert avec d'autres, 13918.
 a vendu sa part d'intérêt à Onderdonk pour \$31,500, 13932.
 pas d'influences illicites, 13946.
 s'attendait à obtenir toutes les sections, 13950.
 il eut été préférable qu'elles eussent été données au même,
 13957.
 économie dans la main-d'œuvre, 13957.
 dans les machines, 13958.
 opinion basée sur une expérience de 80 ans, 13960.
 Macdougall intéressé professionnellement seulement, 13964.

GOOPWIN, J.

a soumissionné pour les sections A. B. C. et D., 14693.
 soumission la plus basse pour B, 14703.
 associé avec Purcell, Ryan et autres, 14706.
 entreprise concédée; vendue à Onderdonk, 14712.
 \$100,000 ont été payées aux associés, 14718.
 délai pour reconnaître Onderdonk, 14722.
 avantage de centraliser les travaux, 14738.
 n'avait pas l'intention de vendre quand il a soumissionné,
 17795.

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 17721.
 soumissions ouvertes le 20 novembre 1879, 17726.
 la plus basse acceptée, 17734.
 transfert à Onderdonk le 10 février 1880, 17737.

RYAN, H.

associé à Purcell et autres pour la section B, 18148.
 pas d'entente avec Onderdonk avant l'adjudication, 18155.
 le gouvernement a refusé de permettre le transport avant
 l'adjudication, 18165.

CONTRAT No. 61.—Construction—*Suite.*RYAN, H.—*Suite.*

transfert volontaire, 18169.

raisons pour lesquelles il a donné son consentement, 18170.

pas de renseignement ou d'avantage illicite, 18174.

un seul entrepreneur plus économe que plusieurs, 18178.

centralisation nécessaire, 18180.

FLEMING, S.

adjudication basée sur la plus basse soumission, 19872.

Voir *Travaux d'art.*

CONTRAT No. 62.—Construction :

TRUDEAU, T.

entreprise concédée au plus bas soumissionnaire, 17758.

sections 60 à 63, inclusivement, transférées à un syndicat, par ordre en conseil, 17766.

FLEMING, S.

adjudé au plus bas soumissionnaire, 19877.

n'a pas pris part au transfert à Onderdonk, 12878.

Voir *Travaux d'art.*

CONTRAT No. 63.—Construction :

KAVANAGH, T.

soumission pour section D, 12518.

transfert à Onderdonk, 12538.

ne s'en souvient pas, 12548.

déposition subséquente à ce sujet, 12572.

KAVANAGH, J.

soumission pour section D, 14820.

ne sait comment les prix ont été établis, 14828.

vente à Onderdonk, 14848.

le témoin seul négociateur avec Onderdonk, 14869.

pas d'expérience dans les travaux publics, 14875.

TRUDEAU, T.

entreprise concédée à Kavanagh, plus bas soumissionnaire, 17778.

prolongation du délai approuvée par ordre en conseil, 17784.

TUPPER, SIR CHARLES.

pourquoi un délai a été accordé à Kavanagh, 18501.

différence entre ce cas et celui d'Andrews, Jones & Cie., 18503.

département soutenu pour cette prolongation par un ordre en conseil, 18506.

FLEMING S.

entreprise concédée au plus bas soumissionnaire, 19877.

n'a pas pris part au transfert, 19878.

transfert dans l'intérêt du public, 19887.

plus d'avantages pour le public de donner la totalité des travaux à une association solide, 19896.

prix très bas, 19899.

Voir *Travaux d'art.*

CONTRAT No. 64.—Pont sur la Rivière Rouge :

RYAN, J.

montant impliqué, \$7,355, 7705.

complété et payé, 7707.

CONTRAT No. 64.—Pont sur la Rivière Rouge—*Suite.*

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 17799.
entreprise au plus bas soumissionnaire, 17805.
travaux complétés, 17807.

FLEMING, S.

comment l'entreprise a été faite ; donné à la soumission la plus basse, 19901.

CONTRAT No. 65.—Wagon de 1re classe :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 17814.
soumission la plus basse acceptée, 17819.

FLEMING, S.

entreprise au plus bas soumissionnaire, 19904.

CONTRAT No. 66.—Construction.

SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

production d'un rapport sur les soumissions, 1431.
entreprise au plus bas soumissionnaire, 1432.

McTAVISH, G. L.

contrat signé en l'absence du témoin, 7792.
devait être complété le 31 décembre 1881, 7795.
perte sérieuse due au non-parachèvement des premiers 100 milles, 7804.
pas de réclamation contre le gouvernement à ce sujet, 7808.

CHAPLEAU, S. E. St. O.

n'a jamais aidé Bowie, 12855.

BOWIE, A.

a soumissionné cette entreprise, avec d'autres personnes 16823.
opinions différentes quant aux prix, 16847.
conversations générales avec Chapleau, 16864.
prix de sa soumission diminués, de \$9000 ou \$10000, 16894.
soumission de Nicholson & Marpole de \$10,000 plus élevée que celle du témoin, 16897.
par suite des changements, soumission de \$289 plus basse que celle de Marpole, 16908.
information à Geo. McTavish, 16913.
vend ses intérêts à Bowie & McTavish, 16916.
n'a jamais dit avoir fait des déboursés pour obtenir des renseignements, 16924.
cautionnement, 16935.

TRUDEAU, S.

rapport de l'ingénieur sur les soumissions, 17846.
entreprise concédée à Bowie & Cie ; Geo. McTavish ajouté à la société par un ordre en conseil du 22 mai 1880, 17847.

FLEMING, S.

entreprise donnée à la soumission la plus basse, 18908.
tracé désapprouvé par le témoin, ses motifs, 19910—19917.

CONTRAT No. 66.—Construction—*Suite.*

TRAVAUX D'ART—

MURDOCH, W.

en charge du tracé, 12216.
force de la brigade, 21 hommes, 12216.
prêt pour les entrepreneurs, le 9 juillet, 12226.
a trouvé une ligne favorable, 12229.
Voir *Travaux d'art.*

CONTRAT No. 67.—Wagons fermés et wagons plateforme :

TRUDEAU, T.

entrepreneurs plus bas soumissionnaires pour w. plateformes,
17830.
Simon Peters, \$5 de moins pour les wagons fermés, mais n'a
pu fournir la quantité requise et s'est retiré, 17832.
demande de soumissions, 17836.

FLEMING, S.

corrobore la déposition de Trudeau, 19921.

CONTRAT No. 68.—Wagons-poste et à bagage :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 17836.

FLEMING, S.

donnés au plus bas soumissionnaire, 19924.

CONTRAT No. 69.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

non un contrat formel, 17872.
autorisé par ordre en conseil sur le rapport de l'ingénieur en
chef, 17873.

FLEMING, S.

explique pourquoi on n'a pas demandé de soumissions, 19926.
l'arrangement était bon, 19927.

CONTRAT No. 70.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 17852.
entreprise donnée à Henry Beatty, le plus bas soumission
naire, 17855.
comparaison avec les prix de la section No. 34, 17867.

FLEMING, S.

n'a rien eu à faire avec cette entreprise, 19930.

CONTRAT No. 71.—Pont en fer :

TRUDEAU, T.

donné au plus bas soumissionnaire, 17884.

FLEMING, S.

corrobore la déposition de Trudeau, 19931.

CONTRATS Nos. 72 à 76.—

TRUDEAU, T.

entreprise annoncée et concédée depuis la date de la commission, 17889.

CONTRAT No. 77.—Clôture en fil métallique :—

TRUDEAU, T.

production du rapport sur les soumissions, 17893.

COOPER, FAIRMAN & CIE :

Voir *Contrats Nos. 8, 11, 17, 20, 21, 29, 30, 32, 35 ; Rails d'Acier.*

COOPER, JAMES :

achat de rails, soumissions, 13455.

contrat No 8, 13455.

No 11, 13489.

No 15, association Fraser & Grant-Whitehead, 13576.

rapports de C. Mackenzie avec Cooper, Fairman & Cie, 13503.

prétendue influence illicite, 13591.

COX & GREEN :

Voir *Contrats Nos 8, 9 et 10.*

CROSSEN, JAMES :

Voir *Contrat No. 65.*

CURRIE, D. S. :

Nixon payeur et fournisseur, 9137, 9172.

DAVIDSON, JOSEPH :

Contrat No. 4, 16511.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

Voir *Chemins de fer, etc.*

DÉPARTEMENT DES INGÉNIEURS :

Voir *Département des Chemins de Fer et Canaux.*

DÉPOSITIONS :

Voir *Gamsby ; Moberly ; Nixon ; Schreiber.*

DICKON, RICHARD :

Voir *Contrat No. 49.*

DOMINION BOIT CO. :

Voir *Contrat No. 51.*

DROPE, THOMAS :

Contrat No. 48, 12160.

DRUMMOND HENRY M. :

Nixon, payeur et fournisseur, 7718.

- DWIGHT, H. P.
 Voir *Contrat No. 1.*
- EBBW VALE CIE :
 Voir *Contrats Nos. 7, 44-47 ; Rails d'Ar.*
- ECLISSES :
 Voir *Contrat No. 51.*
- ENTREPRENEURS,—réclamations des :
 Contrat No. 1 :
 Sifton, 4975.
 Contrat No. 2 :
 Fuller, 7374.
 Contrat No. 3 :
 Trudeau, 726.
 Contrat No. 12 :
 Fleming, 19259.
 Contrat No. 13 :
 Trudeau, 1032.
 Sifton, 1670.
 Fleming, 1899.
 Contrat No. 14 :
 Sifton, 1699, 1799, 4019.
 Clark, 3947.
 Molloy, 4783.
 Forrest, 5505.
 Molesworth, 9379.
 Rowan, 10869.
 Fleming, 18799.
 Smith, M., 21787.
 Contrat No. 37 :
 Smith, J. N., 13910.
 Trudeau, 14503.
 Contrat No. 43 :
 Trudeau, 15348.
 Contrat No. 48 :
 Rowan, 11389.
- ENTREPRISES, méthode pour concéder les :
 Voir méthode pour concéder les **entreprises.**
- EQUIPEMENT :
 Voir *Contrats Nos. 65, 67, 68.*
- EXPLORATIONS :
 Voir *Travaux d'Art.*
- EXPLORATIONS DE TRACÉS :
 Voir *Travaux d'Art.*
- EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES :
 Voir *Travaux d'Art.*
- EXTRAVAGANCE ET PERTES D'APPROVISIONNEMENTS :
 Fleming, 22304.
 Horetzky, 22352.

FAIRMAN, FREDERICK :

Contrat No. 8, 17246, 17351, 17448.
 No. 11, 17397, 17436.
 No. 17, 17412.
 No. 20, 17537.
 No. 22, 17603.
 No. 27, 17605.
 No. 29, 17608.
 No. 30, 17612.
 No. 31, 17649.
 No. 32, 17671.
 No. 35, 17701.
 achat de rails, 17246.
 et transport, 17324,
 C. Mackenzie et Cooper, Fairman et Cie, 17491.

FELLOWES, G. R. L. :

Contrats Nos. 14 et 15, 5620.
 No. 14, 5901.
 No. 15, 5719.

FLEMING, SANDFORD :

explorations, 22031, 22162.
 (1871), 18663, 22031.
 Colombie Anglaise, 22230.
 Carte de Smith, 21945, 22332.
 rapport sur le tracé, 21950.
 contrat No. 1, 18837, 18887.
 No. 1-4, 18879.
 No. 2, 18909.
 No. 3, 18963.
 No. 4, 19002.
 No. 5, 19042.
 No. 5A, 19049.
 Nos. 6-11, 19105, 21855, 21895, 21965, 22220.
 No. 12, 19212.
 No. 13, 19275.
 Nos. 13, 15 et 25, 19312.
 Nos. 14, 19319, 21841.
 Nos. 14 et 15, 21970.
 No. 15, 19377.
 Nos. 16-18, 19398-19402.
 Nos. 20-22, 19409-19413.
 Nos. 23 et 24, 19415-19417.
 No. 25, 19423, 21975, 22135.
 Nos. 26-28, 19571-19577.
 No. 29, 19580.
 No. 30, 19582.
 Nos. 31 et 32, 19596, 19599.
 Nos. 32A-40, 19606-19614.
 Nos. 41 et 42, 19620, 19632.
 No. 43, 19742.
 Nos. 42-46, 19743.
 Nos. 47 et 48, 19745, 19751.
 No. 48, 19780.
 Nos. 49-52, 19792-19797.
 Nos. 53-55, 19801.
 No. 56, 19826.
 No. 57, 19830.
 No. 58, 19839.

FLEMING, SANDFORD—*Suite.*

No. 59, 19850.
 No. 60, 19854.
 No. 61, 19869.
 Nos. 62 et 63, 19877, 19881.
 No. 64, 19901.
 No. 65, 19904.
 No. 66, 19907.
 Nos. 67 et 68, 19921, 19926.
 Nos. 69-71, 19926-19931.
 résultats du patronage, 18750.
 route et politique du gouvernement, 18774.
 prétendue influence illicite, 22339.
 administration, 22340.
 cessation de tout rapport avec le chemin de fer, 22342.
 Rectifications, 19419, 19623.
 Voir *Nominations.*

FORREST, F. H. :

exploration préliminaire, brigade R, 5262.
 brigade de Carre (1873), 5320.
 contrat No. 5 A. 5425.
 No. 14, 5374.
 No. 15, 5335.
 rectification, 5907.

FORT DE PIERRE :

Voir *Rivière Rouge, Traverse de la*

FORT FRANCES,—Ecluse de :

SUTHERLAND, H.

a pris le contrôle des travaux au printemps de 1875, 5035.
 se guidait sur les instructions écrites du secrétaire du département des Travaux Publics, 5042.
 les rapports lui étaient adressés et non à l'ingénieur-en-chef, 5015.
 Mortimer ingénieur des travaux, 5050.
 Hazlewood ensuite, 5051.
 ne résidait pas non plus à Fort Frances, 5052.
 genre de contrôle exercé, 5057.
 pas présent une fois par semaine, 5071.
 en l'absence de l'ingénieur, le contre-maître surveillait l'exécution des travaux d'art, 5073.
 le témoin a inspecté d'autres travaux publics dans le nord-ouest, 5076.
 n'avait pas d'expérience pratique des travaux d'écluses ou de canaux, 5082.
 payeur : John Logan, 5087.
 ses chèques étaient contresignés par le témoin, 5039.
 comptes d'approvisionnements adressés directement au département qui les soldait, 5090.
 mode adopté pour les réquisitions d'approvisionnements, 5096.
 le payeur agissait aussi comme garde-magasin, 5112.
 les gages formaient la plus forte dépense à Fort Frances, 5128.
 James Sutherland, teneur de livres principal, 5133.
 arrangements financiers, 5140.
 prétendue inconduite, 5149.
 spéculation de terrains, 5152.
 et d'approvisionnements, 5169.

FORT FRANCES.—Eclus: de—*Suite.*SUTHERLAND, H.—*Suite.*

- pas de deniers publics mis au crédit particulier du témoin, 5167.
- transaction avec Wilson, garde-magasin, 5188.
- allusion à l'enquête du Dr Bown, 5199.
- toutes les transactions paraissent dans les livres de James Sutherland, 5203.
- ces livres peuvent être examinés, 5222.
- autres détails au sujet d'inconduite prétendue, 5224.
- comparaison entre les montants payés pour approvisionnements et pour gages, 5231.
- approvisionnement achetés généralement sur demande de soumissions, 5236.
- transport des approvisionnements formaient un item considérable, 5237.
- rapports du témoin avec Nixon et Alloway, 5240-5247.
- nitro-glycerine vendue à Whitehead, 5253.
- production des livres, 5260.
- nie les assertions de Little, 12408.
- création d'un journal au moyen de deniers du gouvernement, 12409.
- emploi d'ouvriers pour trouver du bois de construction, 12412.
- certain comptes non soldés, 12421.

WILSON, G. M.

- employé dans le magasin du gouvernement en 1876, sous Logan, 6974.
- mode d'administration, 6986.
- comptes mensuels, 6993.
- au printemps de 1877, a acheté des articles d'après l'évaluation faite par Logan et Thompson, et en a fourni aux hommes à compte particulier, 6999.
- explique la mauvaise administration prétendue, 6999, 8539.
- offre d'exhiber ses livres particuliers, 7080.
- production de ses livres et explications sur diverses entrées, 8377-8538.

SUTHERLAND, J.

- employé comme teneur de livres depuis le printemps de 1875, jusqu'à la fin de 1878, 7165.
- compte séparé tenu pour le magasin du gouvernement et pour transport, 7173.
- transport des articles débités au compte du magasin, 7205.
- balance d'approvisionnement transférés à Fowler, 7245.
- approvisionnement transférés à Wilson, payés en marchandises, 7256.
- système de tirer des fonds vérifié subséquemment au moyen des pièces justificatives, 7279.
- deniers payés par Hugh Sutherland, vérifiés par Logan et *vice versa*, 7286.
- articles transférés à Thompson, 7302.
- chèques signés par Logan, contresignés par Hugh Sutherland, 7324.
- perdit le compte des articles transférés à son successeur, et la série complète des livres en partie double, 9166.
- marchandises transmises à son successeur: \$25,327.10; valeur réelle, \$20,261.76, crédité dans son compte de marchandises, 12138.
- perte sur le compte de marchandises, \$233.40, 12143.

FORT FRANCES.—Ecluse de—*Suite*.

BROWN, G.

gérant de la banque Ontario, 8112.

mode pour tenir le compte de banque de Nixon, 8120.

THOMPSON, M. M.

contre-maître des travaux, 9765.

responsable en l'absence de Sutherland, 9772.

marquait les gages et les heures de travail ; bordereaux de
paie examinés soigneusement et attestés, 9785.à certaines époques, la moitié des employés étaient des Sau-
vages, 9802.le montant des paiements en marchandises était porté sur le
bordereau de paie, 9809.explique les transactions qui ont donné cours à la rumeur
qu'il avait obtenu des avantages illicites, 9818.

décrit le mode adopté pour la tenue des livres, 9854.

légère réclamation pour laquelle il est devenu responsable
pour le compte du gouvernement, 9870.

LITTLE, W. B.

ses avancés quant à la mauvaise administration de Sutherland,
12330-12405.

MACKENZIE, Phou. A.

dépenses encourues pour Fort Frances, 23554.

FORT WILLIAM A SHEBANDOWAN :

Voir *Contrat No. 13*.

FOSTER, A. B. :

Voir *Contrats Nos. 12, 16*.

FRASER, GRANT & CIE :

Voir *Contrats Nos. 41, 42*.

FRASER, JAMES H. :

contrat No. 15, 3892, 10173.

No. 24, 10157.

No. 42, 3740, 3934, 10120.

FRASER, MANNING & CIE :

Voir *Contrat No. 42*.

FULLER & MILNE :

Voir *Contrat No. 18*.

FULLER, RICHARD :

contrat No. 2, 7327, 7577.

No. 18, 7545, 18526.

ligne à l'ouest de la Rivière Rouge, 7600.

GAMSBY, C. H.

lettre du secrétaire de la commission avec les questions ;

déposition en réponse, exploration, Colombie Anglaise ;

expédition à la vallée de Kitlope ;

Lac Tochquonyala ;

Voir après la question No. 23650.

GOODWIN, JAMES :

contrats No. 41 et 42, 14655.
Nos. 60-63, 14693.
No. 61, 14703.
système d'adjudication des entreprises, 14746.

GOUIN & CIE :

Voir *Contrat No. 40.*

GUEST & CIE :

Voir *Contrats Nos. 6, 53, 45 ; Rails d'acier.*

HAGGART, JOHN, M. P. :

contrat No. 15, influence illicite, 14751, 14814.
No. 42, 14798, 14814.
No. 48, 14812.

HAYES, DANIEL :

Voir *Contrat No. 15.*

HAZELHURST, W. :

Voir *Contrat No. 58.*

HENEY & MCGREEVY :

Voir *Contrat No. 37.*

HENEY, CHARLEBOIS & FLOOD :

Voir *Contrat No. 37.*

HESPELER, WILLIAM :

Nixon, payeur et fournisseur, 11118.

HOLCOMB & STEWART :

Voir *Contrat No. 22.*

HORETZKY, CHARLES :

explorations, 18192.
de Fort Garry aux Montagnes Rocheuses, 18195.
Colombie Anglaise, 18199.
expédition dans la vallée de Kitlope, 18243.
lac Tochquonyala, 18268.
route de la rivière des Pins, 18305, 22350.
passes des rivières de la Paix et des Pins, 18310, 22423.
tracé dans la Colombie Anglaise, 18339.
explorations, 22346.
Colombie Anglaise, 22350, 22433, 22846.
extravagance et gaspillage des approvisionnements, 22352.
système d'exploration du major Williamson, 22350.
photographie de l'Homatheo, 22520.

INFLUENCE EXERCÉE SUR LES COMMIS :

Voir *Pression.*

INFLUENCE ILICITE :

Voir Pression exercée sur les employés : Aide aux journaux ; Contrats et témoins.

INGALLS, EDMUND

Voir Contrat No. 38.

INGÉNIEUR,—Réclamation présentée par un :

Molloy, 4881.

Voir Contrat No. 14.

INONDATIONS DE LA RIVIÈRE ROUGE :

Voir Rivière Rouge.

IRVING, JOHN :

Voir Contrat No. 39.

ISBESTER, JAMES :

Voir Contrat No. 26.

JARVIS EDWARD, W.

explorations, brigade M., 4157.

du lac de l'Aigle au lac de l'Esturgeon, 4231, 4452.

au portage du Rat, 4290.

de la crique de Cache jusqu'au lac Siton et à la rivière
Thompson, 4320.

de la Cache de la Tête Jaune à la rivière Fraser, 4372.

de la rivière Fraser vers les lacs du Taon à Cheval, 4356.

de Fort George à Edmonton, 4393.

contrat Nos. 14 et 15, 4416, 11665.

de la Rivière Rouge à Edmonton, 4456.

inondations, 4466.

traverse, 4505.

ligne au nord du lac Manitoba, 5491.

JENNINGS, WILLIAM T. :

explorations, Colombie Anglaise, 11413.

contrat No. 4, 11630.

No. 42, 11501, 11593, 11649, 11942.

JOURNAUX,—Aide aux :

Voir : Aide aux journaux.

JULIUS,—Marais :

Voir : Contrat Nos. 14, 15 ; entrepreneurs,—réclamations des ; Travaux d'art.

KAVANAGH, MURPHY & UPPER :

Voir Contrat No. 33.

KAVANAGH, THIMOTHY :

Contrat No. 33, 12464.
No. 63, 12515.

KAVANAGH, JOSEPH :

Contrat No. 63, 14817.

KELLOGG, COMPAGNIE DE PONT DES :

Voir *Contrat No. 56.*

KELLY, PATRICK :

Contrat No. 15, 9672.

KENNY, PATRICK :

Voir *Contrat No. 21.*

KIRKPATRICK, WILLIAM W. :

exploration, brigade G, 8249.
brsade L, 8328.
lac des Mille Lacs, hauteur des terres, Fort Frances, 8557.
exploration préliminaire, du lac Hélène au lac Long, 8360.
à l'est et à l'ouest du Wabigoon, 8975.
tracé, de Wabigoon vers l'est, 8587.
contrat No. 15, 8607.

KITLOPE, EXPÉDITION A LA VALLÉE DE :

Voir *Horetzky, McNicol, Gamsby.*

LAC DECEPTION :

Voir *Contrat No. 15.*

LAC DU FAUCON :

Voir *Contrat No. 15.*

LAC MANITOBA, LIGNE AU NORD DU :

Jarvis, 5491.
Conners, 9479, 9546.
Rowan, 10613, 10700, 11182.

LAC SUPÉRIEUR, A L'OUEST DU :

Voir *Contrats Nos, 13, 14, 15, 21, 25, 41, 42.*

LAC NIPISSING, TERMINUS AU :

Murdock, 12103.

LAC TRAVERS :

Voir *Contrats Nos. 14, 15 ; Travaux d'art.*

- LITTLE, WILLIAM B. ;
 Ecluse du Fort Frances, 12323.
 Voir aide aux journaux.
- LUXTON, WILLIAM F. :
 Aide aux journaux, 10649, 12136.
- LYNSKEY, THOMAS J. :
 embranchement de Pembina et Contrat No. 14, 11762.
- MCCORD,—BRIGADE, C. A. :
 Moberly, 6602.
- MCCORMICK, ANDREW :
 contrat No. 42, 15828.
- MCDONALD, J. J.
 contrat No. 42, 4517, 12315.
 pression exercée sur les commis, 4631, 12316.
- MCILVAINE, SAMUEL :
 contrat No. 48, 2203.
- MCINTYRE & WORTHINGTON :
 Voir contrat No. 16.
- MCKENZIE, GRIER & CIE :
 Voir contrat No. 2.
- MCLENNAN, RODERICK :
 explorations, Colombie Anglaise, 20674, 20955, 21215.
 contrat No. 13,
 Nos. 13 et 25.
 No. 25.
- MCNICHOL, EDMUND :
 explorations, Colombie Anglaise, 22541.
 expédition à la vallée de Kitlope, 22555.
 lac Tochquonya'a, 22663.
- MCQUEEN, ALEXANDER :
 aide aux journaux, 11065.
- MCRAE, WILLIAM :
 contrats Nos. 60 et 62, 15673.
- MCTAVISH, GEORGE, L. :
 contrat No. 4, 7783.

MACDONALD, A. P. :

contrat No. 15, 14250.
 No. 33, 14311.
 Nos. 60-63, 14338.
 adjudication des entreprises, 14355.

MACDONALD, L'HON. JAMES :

influence illicite, 18513.
 contrat No. 42, 18520.

MACKENZIE, L'HON. ALEXANDER :

Ministre des Travaux Publics,
 tracé, 23310.
 tracé, 23320.
 contrat No. 1, 23329.

No. 2, 23363.

No. 3, 23374.

No. 4, 23376.

No. 5, 23395.

No. 5 A, 23615.

Nos. 6-11, 23397.

No. 12, 23514.

No. 13, 23523.

No. 14, 23537.

No. 15, 23554.

Nos. 16-17, 23573, 23575.

No. 18, 23577.

No. 20, 23602.

No. 25, 23623.

No. 28, 23605.

Nos. 30-31, 23608, 23613.

C. Mackenzie et Cooper, Fairman & Cie, 23507.
 écluse de Fort Frances, 23551.

MACKENZIE, CHARLES :

rails d'acier, 2859, 2990.
 fourniture d'approvisionnements, 2964.
 spéculation de terrain, 2985.

MACKINTOSH, CHARLES H. :

contrat No. 15, et soumissions en général ; influence illicite,
 12991.

Voir Aide aux journaux.

MAISONS D'HABITATION :

Voir Contrats Nos. 19, 24, 32 A.

MANNING, ALEXANDER :

contrat No. 42, 7956.
 pression exercée sur les employés, 7991, 8019.

MANNING, SHIELDS & McDONALD :

Voir Contrat No. 42.

MARKS & CONMEE :

Voir *Contrat No. 41*

MARPOLE, RICHARD :

Contrats Nos. 41 et 42, 15593, 15713, 15906.
No. 42, 15735.

MARTIN & CHARLTON :

Voir *Contrat No. 15.*

MÉTHODE POUR CONCÉDER LES ENTREPRISES :

MACDONALD, A. P.

absolument défectueux, 14355.
surtout en ce qui concerne les dépôts d'argent, 14356.
effets de ce système. 14357.
le système des adjudications au rabais enlève toute responsabilité au gouvernement, 14357.
tentations offertes aux employés pour donner des informations, 14358.
n'a jamais obtenu de renseignements avant de présenter une soumission, 14375.
ce système permet de présenter des soumissions en vue de faire de la spéculation, 14372.
colusion entre les entrepreneurs, 14372.
met les entreprises entre les mains de capitalistes ignorants, 14394.
des dépôts considérables appauvrissent l'entrepreneur, 14398.
le système des entreprises à prix fait ne devrait pas être adopté, 14405.
approuve la cédule des quantités, 14408.

TRUDEAU, T.

pas de tracé de l'époque à laquelle les soumissions ont été reçues, 14482.
les employés ont reçu ordre d'y annexer des enveloppes, 14484.
ces ordres ont été très peu suivis, 14486.

GOODWIN, J.

des entrepreneurs responsables sont préférables dans l'intérêt public, 14743.
une série de prix préférable à un prix fait, 14746.

RYAN, H.

le prix fait est avantageux pour l'entrepreneur, 18184.
une série de prix non préjudiciable au public, 18185.

FLEMING, S.

l'on doit autant que possible obtenir des quantités exactes, mais ce n'est pas essentiel, 19365.
les écarts dans les quantités dus à la connaissance imparfaite de la région marécageuse, 19367.
des quantités strictement exactes ne sont pas absolument essentielles, 19369.
détails généraux sur la manière de recevoir et ouvrir les soumissions, 19428.
il est usuel de calculer le coût avant de demander des soumissions, 19648.
avis verbal donné en général au ministre au sujet de l'acceptation des soumissions, ou non, 19655.
ne se rappelle pas d'avoir inclus dans un rapport aucune évaluation de travaux à concéder, 19656.

MERCHANTS' LAKE AND RIVER STEAMSHIP COY. :

Voir : *Contrats Nos. 20 et 27.*

MERSEY,—COMPAGNIE D'ACIER ET DE FER DE :

Voir : *Contrat Nos. 8 et 20 ; rails d'acier.*

MILLER, FRÈRES & MITCHELL :

Voir : *Contrat No. 50.*

MILLS, D. O. :

Contrats 60-63, 18547.

MOBERLY, WALTER :

explorations préliminaires, Colombie Anglaise, 6275.
explorations, Colombie Anglaise, déposition; *Voir après la question No. 23650.*

MOLESWORTH, ARTHUR N. :

contrat No. 5 A, 9339.
No. 14, 9284, 9369.
No. 48, 9400.

MOLLOY JOHN :

contrat No. 5, 4925.
No. 14, 4783.

Voir Ingénieur,—réclamation présentée par un.

MONCTON,—COMPAGNIE DE WAGONS DE :

Voir *Contrat No. 67.*

MONTAGNES ROCHEUSES,—PASSES DANS LES :

Moberly, 6343, 6724, (voir sous question 23650.)
Horetzky, 18199, 18306, 18310, 22423.
McLennan, 20679.
Smith, M., 21237, 21513, 21626.
Fleming, 22238.

MORSE & CIE. :

Voir *Contrats Nos. 41, 42.*

MORSE, G. D. :

contrat No. 41, 15396.
No. 42, 10357, 15436.

MULHOLLAND, JOHN H. :

contrat No. 1, 14885.

MURDOCH, WILLIAM :

explorations (1871), 11964.
do (1872), 11990.
exploration préliminaire (1873), 12025.

MURDOCH, WILLIAM—*Suite.*

étude préliminaire (1873), 12186.
 contrat No. 12, 12062.
 Nos. 14 et 16, 12232.
 No. 48, 12117, 12151, 12256.
 No. 66, 12135.
 mauvaise administration, 12048.
 terminus au lac Nipissing, 12108.
 rapports avec Rowan, 12251

NAYLOR, BENZON & CIE. :

Voir: *Contrat No. 11 ; rails d'acier.*

NEEBING HOTEL :

Voir: *Contrat No. 38.*

NEPIGON :

Voir: *Travaux d'art.*

NICHOLSON, FRANK :

Contrat No. 41, 16095.
 Nos. 41 et 42, 15917, 16136.
 No. 42, 15958, 16126, 16154, 18567.
 Nos. 48 et 66, 16171.

NIXON-FOURNITURES :

ALLOWAY, W. F.

employé par Nixon en recevant une commission de 2½ pour cent pour acheter des chevaux, 5917.
 Nixon toujours consulté, 5939.
 a obtenu la concession du transport des malles, 5940.
 Nixon pensionnait chez le témoin, 5971.
 arrangement pour le transport du fret, 5976.
 tarif de transport, 5983.
 chargements transportés, 5989.
 angle nord-ouest, 115 milles, 5998.
 8 à 10 jours pour faire le voyage aller et retour,
 taux \$2 par 100, 6024.
 attelage, 9 jours à \$6, 6038.
 réduction faites, 6048.
 transport des malles à la section 14 une fois par semaine, 6058.
 tarif, \$65 par mois, 6062.
 charettes pour les brigades d'exploration, 6068.
 pas de transactions particulières avec Nixon, excepté pour pension, 6132.
 certains achats de chevaux, 6154.
 ne tenait qu'un carnet de notes qui ne peut être retrouvé, 6199.
 certaines autres transactions pour des chevaux, 6221.
 n'a pu retrouver ses carnets de notes, 6798.
 manière de faire les entrées dans son journal, 6803.
 noms des vendeurs de chevaux pas mis en note, 6806.
 état général des chevaux, pas de détails, 6814.
 Nixon n'avait pas d'intérêts particuliers en traitant avec le témoin, 6835.
 manière de s'assurer du poids des articles à transporter, 6860.
 temps employé pour les transports, 6863.
 tarif pour une charrette et un cheval jusqu'à Enlerson : \$22.50, 6904.

NIXON-FOURNITURES—*Suite.*ALLOWAY, W. F.—*Suite.*

pratique quant aux pièces justificatives, 6912.
autres détails quant à l'achat de chevaux, 6921.
fut pour l'écluse de Fort Frances, 6929.
transport hebdomadaire de la malle à la section 15 : \$550 à
\$600 par mois, 6969.

SUTHERLAND, P.

fourniture de certains articles à Nixon, 7100.
Nixon demeurait dans la maison du témoin, 7095.
compte particulier de \$900, biffé, 7104,
autres détails sur les rapports de Sutherland avec Nixon, 7117.
Nixon ne payait pas de pension, 7118.
le témoin sentait la nécessité de ménager Nixon pour s'assurer
du patronage, 7145.
concernant le scrip des métis, 7152.
refus d'acheter du scrip, et compte du gouvernement retiré,
7159.
pas de transactions depuis, 7162.
demande de rectifier sa déposition antérieure ; décision du
président, 8749.
correction par le témoin, 8751.

DRUMMOND, H. M.

explique le système d'audition des comptes du Pacifique,
7722.
chèques de Nixon contresignés par le témoin, 7737.
pas de contrôle quant aux détails des comptes ou des prix,
7745.
pendant quelque temps, pièces justificatives expédiées men-
suellement à Nixon et, dernièrement à Ottawa, 7756.
reçu d'Alloway seul certificat pour l'achat du 6 mai 1875,
7765.
comptes attestés généralement pour Nixon, et non par les
ingénieurs, 7771.
certificat des ingénieurs nécessaire à présent, 7776.

RYAN, J.

le témoin a soumissionné le transport des mulles ; déposa sa
soumission au bureau de Nixon, 7836, 7838.
entreprise concédée à Alloway pour le double de son prix,
7844.
Nixon a nié avoir reçu la soumission, 7847.

STRANG, A.

teneur de livres de Bannatyne, 7878.
a fait affaires avec Nixon, 7899.
lui a alloué 10 p. cent d'escompte pour achats personnels,
7909.
à loué \$36 par mois un entrepôt à Nixon 7913.
en réalité l'immeuble appartenait à Nixon, 7930.
Nixon a loué au témoin, et le témoin au gouvernement, d'après
convention, 7937.
à coûté \$1500 à Nixon probablement \$400 dépensées en
améliorations, 7946.

NIXON, T.

employé depuis le printemps de 1875 jusqu'au commence-
ment de 1879, à titre de fournisseur et de payeur, 8040.
fonctions à remplir, 8045.
E. G. Conklin et D. S. Currie, ses teneurs de livres 8052.
connaît les principes de la tenue des livres, 8059.
pas de tenue de livres en partie double, 7061.

NIXON-FOURNITURES—*Suite.*NIXON, T.—*Suite.*

- mécontent de la méthode de Conklin, 806.2.
 le témoin décrit son administration, 8077
 direction du magasin du gouvernement, 7087.
 valeur des marchandises pas consignée dans le magasinier, 8103.
 balance des approvisionnements remise par les brigades d'exploration placée dans le livre de marchandises, 8146
 articles en magasin entrés dans le livre de marchandises, mais non dans les comptes généraux du Pacifique, 8170.
 explique le système des sous-agences, 8175.
 ne se rappelle pas quand il est devenu mécontent du système de Conklin, 8183.
 se rappelle de l'avoir recommandé pour une augmentation, 8189.
 autres détails quant à ses rapports avec les sous-agents, 8189.
 compte de John Brown, 8208.
 erreur de \$4000 dans les livres de Conklin, 8211.
 items entrés dans le compte de banque particulier du témoin, 8210.
 agents avancés aux sous-agents, 8240.
 deniers appartenant au Pacifique placés à son crédit particulier, 8758.
 refuse de donner des explications à ce sujet, 8766.
 renvoie à son teneur de livres, 8771.
 comptes avec les sous-agents, 8803.
 ne peut expliquer comment le compte de John Brown a été balancé, 8829.
 autres détails quant aux dépôts d'argent, 8972.
 manière de se procurer les approvisionnements, 8979.
 soumissions pour le transport des marchandises, 8988.
 achats de cevaux, 8999.
 avait un état détaillé de ces achats, 8909.
 les livres d'Alloway donnaient les détails, 9013.
 n'avait pas d'affaires particulières avec Alloway; n'a jamais endossé ses effets, 9000.
 nie avoir retiré, comme fournisseur, des avantages qu'il n'aurait pu obtenir comme particulier, 9101.
 articles remis par les brigades pas crédités, 9109.
 autres détails quant aux comptes des sous-agents, 9124
 après avoir entendu la déposition de Conklin, ne peut expliquer le mauvais état des livres et des transactions financières, 10029.
 ne peut suggérer le moyen de vérifier l'exactitude de ses affirmations, 10040.
 nie de nouveau avoir endossé des effets pour Alloway; pense qu'il doit y avoir un autre Thomas Nixon, 11394
 autres détails relatifs aux recettes placées à son crédit particulier, 11399.
 autres détails sur ses relations avec Alloway, 11654
 déposition faite devant le comité des comptes publics. Voir sous question 23650.
 transactions particulières avec Alloway. Voir sous question 28650.

BROWN, G.

- gérant de la Banque Ontario, 8112.
 manière de tenir le compte de banque de Nixon, 8120.
 produit un billet de \$1000 fait par W. F. Alloway, endossé par Thos. Nixon en novembre 1875, et escompté à Alloway, 11234.
 l'endosseur d'Alloway était Thos. Nixon, fournisseur, 11,573.

NIXON-FOURNITURES—*Suite.*

CONKLIN, E. G.

- teneur de livres pour Nixon de 1875 à 1877, 8844.
 l'objet du grand livre est de tenir les comptes des ouvriers, 8845, 8853.
 ses fonctions telles qu'expliquées par Nixon, 8864.
 système de tenue de livre ; pas de note des transactions tant que les paiements n'étaient pas faits, 8870.
 ignorait les achats faits par Nixon tant que les comptes n'étaient pas présentés, 8876.
 les entrées dans le grand livre n'indiquent pas d'où elles ont été tirées, 8885.
 les entrées dans le journal n'étaient pas annotées dans le grand livre, 8889.
 divers items ne paraissaient pas ailleurs que dans le journal 8907.
 les livres du témoin ne font pas mention des deniers crédités au compte particulier de Nixon, 8944.
 les livres n'étaient pas tenus régulièrement, 8953.
 ne peut expliquer comment le compte de John Brown a été balancé par l'item \$2,861.28, 8957.
 déposition au sujet du livre de marchandises, 8964.
 après avoir examiné les livres, a continué la méthode suivie, mais reconnaît qu'il ne les auraient pas tenus ainsi pour le négoce ordinaire, 9907.
 à part de feuilles volantes, les transactions relatives aux approvisionnements ne paraissent pas d'une manière correcte dans les livres, 9031.
 si des animaux achetés étaient remis par des brigades, telle remise n'était pas consignée dans les livres, 9936.
 n'a jamais examiné les livres de marchandises, 9942.
 les sous-agents n'étaient pas débités des marchandises expédiées, 9950.
 pas de compte général donnant l'historique des approvisionnements, 9952.
 les deniers payés au fournisseur étaient consignés dans le journal, mais nulle part ailleurs, 9973.
 n'avait connaissance de ces versements que par Nixon lui-même, 9979.
 les livres n'expliquent pas le règlement avec John Brown, 10017.
 admet que la tenue des livres l'assait à désirer, 10019.

CERRIÉ, D. S.

- commissaire des approvisionnements pour la brigade de Carre 9138.
 devoirs d'un sous-agent, 9142.
 et la manière de tenir les comptes, 9149.
 le sous-agent débité du montant de la consignation, 9177.
 avait du fournisseur une liste des prix auxquels les hommes devaient payer les articles achetés pour eux, 9178
 comme sous-agents, faisait des rapports mensuels, 9180.
 ne peut dire si les factures qui lui étaient données par le fournisseur portaient le prix d'achat ou celui de vente, 9186.
 a pris possession des livres de Conklin en mai, 1877, 9195.
 ils ne donnaient pas la situation des affaires, 9229.
 livres jamais balancés, 9223.
 impossible de retracer les transactions, 9229.
 ne comprend pas l'entrée au crédit de John Brown, 9233.
 les livres ne fournissent pas d'indication, 9234.
 Nixon achetait des marchandises, certifiait les comptes et les soldait, 9251.

NIXON-FOURNITURES—*Suite.*CURRIE, D. S.—*Suite.*

le témoin a adopté une nouvelle méthode, 9254.
 explications à ce sujet, 9260.
 lorsque le témoin est entré en fonctions, le compte de débit
 était de \$39,697.20, et celui du crédit de \$8,816.58, 9273.
 de fortes sommes ont été biffées d'après l'assertion du teneur
 de livre que les comptes étaient réglés, 9275.

PARR, J.

garde-magasin, du printemps de 1875 à l'été de 1880, 10362.
 ses fonctions, 10365.
 explication sur la méthode de garder des marchandises, 10385.
 la valeur des articles non mentionnée dans le livre de mar-
 chandises, 10397.
 les relevés indiquaient les marchandises actuellement en
 magasin, mais non celles qui auraient dû y être, 10402.
 vol commis dans le bureau, 10430.

ROWAN, J. H.

le témoin n'avait aucun contrôle sur l'administration de Nixon,
 10944.

BANNATYNE, A. G. B.

faisait des affaires considérables avec le gouvernement par
 l'entremise de Nixon, 11106.
 a fait des ventes particulières à Nixon, aussi une maison, 11112.
 affaires transigées par l'entremise du gérant du témoin, 11112.
 Nixon n'a pas retiré de bénéfices à cause de sa position
 officielle, 11112.

HESPELER, W.

propriétaire du bureau de Nixon, 11121.
 le bureau a été forcé entre minuit et demi et deux heures du
 matin, 11123.
 décrit l'effraction, 11130.

NOLIN, A.

sous-entrepreneur sous Alloway, pour le service de la malle à
 la section 15, 11879.
 Alloway payait \$225 par mois, 11892.
 service de la malle à l'angle nord-ouest, une fois la semaine,
 11897.
 soumission pour transport de la malle de Fort Frances, à \$150
 par mois, 11901.
 Alloway offrait \$120, 11906.
 mode de transport, temps employé, &c., 11907.
 a transporté les approvisionnements du gouvernement, pen-
 dant 7 ans, 11,911.
 pris des chevaux et de louage des attelages, 11915.
 \$50 pour un cheval ordinaire était un fort prix en 1877, 11922.
 achat d'articles du gouvernement de Alloway et Nixon, 11829.
 son fils a vendu des bœufs, charrettes et harnais à Alloway,
 11937.
 65 chacun constituait un prix élevé, 11937.

NIXON, THOMAS :

payeur et fournisseur, 8033, 8754, 10024, 11394, 11653.
 deposition devant le comité des comptes publics. Voir sous
 question 23650.

Voir *Nixon-Fournitures.*

NOLIN, AUGUSTIN :

Nixon, fournisseur, 11873.

NOMINATIONS :

FLEMING, S.

mode de nomination des officiers, 18744.

considérations de races, politiques et religieuses mises en jeu dans toutes les administrations, 18744.

manque d'hommes expérimentés dès le commencement, 18749.

difficulté de se défaire des officiers inexpérimentés nommés pour raisons politiques, 18751.

ne peut se rappeler s'il a fait des remontrances à ce sujet 18750.

officiers nommés contrairement aux recommandations du témoin, 18763.

les intérêts publics ont soufferts à raison du patronage politique, 18772.

pouvoir de démettre des officiers employé dans peu de cas, 18804.

pour motifs politiques, 22231.

NORD-OUEST, Cie de transport du :

Voir *Contrats Nos.* 34, 52, 69

O'LOUGHLIN, MACKROY :

rails d'acier, 11730.

aide aux journaux, 11736.

OLIVER, DAVISON & CIE :

Voir *Contrats Nos.* 4, 24.

ONDERDONK, ANDREW :

Voir *Contrats Nos.* 60, 63.

PASSES DANS LES MONTAGNES ROCHEUSES :

Voir *Montagnes Rocheuses.*

PEACH, C :

Voir *Contrat No.* 5.

PEMBINA,—Embranchement de :

Voir *Contrats Nos.* 55 A 33, 43, 49.

PERKINS & CIE :

Voir *Contrat No.* 20.

PILLOW, HERSEY & CIE :

Voir *Contrat No.* 32.

PLAQUES TOURNANTES :

Voir *Contrat No.* 58.

POLITIQUE DU GOUVERNEMENT :

TUPPER, SIR CHARLES.

achèvement prochain de la ligne entre la Baie du Tonnerre et la rivière Rouge, 18358.

des évaluations exactes sont d'une grande importance, 18360. prolongement, en conséquence, du délai pour présenter les soumissions, 18360.

en vue de donner l'assurance que le développement rapide du pays et la construction de la voie ferrée seraient obtenus aussi vite que le permettraient les ressources du pays, 18475.

le parlement a autorisé la construction de 125 milles de route ferrée dans la Colombie Anglaise, 18475.

FLEMING, S.

les intérêts publics ont souffert parce que le patronage était dans les mains d'une coterie politique, 18772.

l'on a toujours eu en vue d'obtenir une ligne meilleure et moins dispendieuse, 18775.

la route a été en général choisie au point de vue technique, 18783.

MACKENZIE, L'HON. A.

ses vues quant aux dépositions relatives à la politique du gouvernement, 23315.

Fleming dirigeait seul les explorations, bien que fréquemment consulté par le ministre, 23315.

l'on désirait obtenir la ligne la plus courte et la moins dispendieuse entre la Baie du Tonnerre et le Portage du Rat, 23523.

utilisation des cours d'eau, 23523.

PONT TEMPORAIRE A WINNIPEG :

Voir *Contrat No. 64.*

PONTS :

Voir *Contrats Nos. 56, 61, 71.*

PONTS EN FER DE TORONTO :—Compagnie de :

Voir *Contrat No. 71.*

POPE, L'HON. JOHN HENRY :

contrat No. 15, 18638.

No. 42, 18618, 18632.

No. 48, 18622.

influence illicite, 18611, 18655.

PRAIRIES, section des :

Voir *Contrats Nos. 43, 66.*

PREMIERS 100 MILLES A L'OUET DE WINNIPEG :

Voir *Contrat No. 66.*

PROCÉDÉS IRRÉGULIERS, prétendus :

Sutherland, 5224.

Wilson, 8589.

Murdoch, 12048.

PURCELL & RYAN :

Voir *Contrat No. 41.*

PURCELL, RYAN, GOODWIN & CIE :

Voir *Contrat No. 61.*

PARR, JOHN :

Nixon, fournisseur, 10359.

PRESSION EXERCÉE SUR LES EMPLOYÉS :

MANNING, A.

pas de négociations ou de pourparlers avec des membres du parlement ou des fonctionnaires de l'administration avant la concession des entreprises, 7991.

n'a su que plus tard les rapports de Close avec Morse & Cie., 7999.

version du témoin au sujet des arrangements avec Close, 8001. ignore les négociations avec Smith, de la raison sociale Andrews Jones & Cie., 8010.

P'a su par la suite, 8014.

n'a jamais demandé de renseignements ou de faveur à aucun fonctionnaire, 8019.

si le témoin eut obtenu par ce moyen des informations, il n'en aurait jamais parlé, 8020.

obligations du serment, 8022.

FRASER, J. H.

entrevue avec Chapleau et J. J. McDonald ; opinions du témoin et ses conclusions, 10130-10172.

autres détails à ce sujet, 10184.

MCDONALD, J. J.

autres détails quant à la transaction avec Chapleau, 12315-12322.

CHAPLEAU, S. E. St. O.

employé à la correspondance depuis 1873, 12717.

direction des archives, 12721.

pratique suivie quant à la réception et à la garde des soumissions, 12730.

lecture d'un mémoire relatif à la transaction avec J. J. McDonald, 12742.

prétendue entente entre Smith et le témoin, 12745.

échange de télégrammes, 12749.

reçoit un à-compte, 12765.

McDonald se servait d'une invention dont il avait le brevet, 12788.

arrangements particuliers avec Mowbray, 12838.

accepte une rétribution mensuelle pour certains renseignements privés, 12943.

offre l'affidavit de Smith, 12857.

autres détails sur les arrangements avec Mowbray, 12859.

raison pour réclamer \$3,900 de McDonald pour emploi de son invention, 12905.

amélioration de son invention pas alors brevetée, 12910.

pas d'arrangement avec McDonald pour usage de son invention, 12937.

COOPER, J.

rapports de Mackintosh avec Whitehead, 13601.

PRESSION EXERCÉE SUR LES EMPLOYÉS—*Suite.*

STEPHENSON, R., M. P.

aucuns rapports avec les affaires du Pacifique, 14161.
 pas de tentatives déloyales pour influencer le comité, 14166.
 pas de pourparlers avec Whitehead pendant que la question
 était discutée par le comité, 14171.
 n'a connaissance d'aucune convention de nature à donner des
 avantages à quelque fonctionnaire public, 14175.

MACDONALD, A. P.

pas d'argent reçu d'Onderdonk quand il ne faisait pas partie
 de l'association, 14400.
 ne sait rien d'influence d'illicite, 14402.

GOODWIN, J.

n'a jamais obtenu de renseignements d'employés publics,
 14731.
 ne sache pas que des renseignements aient été obtenus
 d'aucun député ou fonctionnaire, ni que des avantages
 leur aient été conférés, 14737.

HAGGART, J., M. P.

pas d'intérêt dans aucune entreprise, 14753.
 n'a jamais entendu répéter qu'un député ou fonctionnaire
 public ait réalisé un gain illicite, si ce n'est Chapleau,
 14792.
 transactions de Chapleau et de Mackintosh, 14814.

KAVANAGH, J.

pas de renseignements obtenus de fonctionnaires, 14872.

BOULTBEE, A., M. P.

a été employé par Shields comme son avocat, 16302.
 n'a jamais eu d'intérêts pécuniaires dans les affaires du
 Pacifique, 16303.
 n'a jamais entendu parler d'avantages obtenus par quelque
 député ou fonctionnaire, 16307.
 conversation avec Sir C. Tupper au sujet de soumissions,
 16315.

BOWIE, A.

ne sait rien au sujet d'influence illicite, 16978.

TUPPER, Sir Charles.

ne se doutait pas des relations de Chapleau avec des entre-
 preneurs avant qu'elles ne fussent révélées par la com-
 mission, 18401.
 ne sache pas que quelque député ou fonctionnaire ait bénéficié
 des entreprises de la Colombie Anglaise, 18509.
 le transfert a été fait à Onderdonk uniquement parce qu'on
 pensait que les travaux seraient faits plus économiqu-
 ment et mieux, 18510.

MACDONALD, L'HON. J.

ne sache pas que quelque député, fonctionnaire ou autre
 personne ait retiré illégalement des avantages des entre-
 prises du Pacifique, 18517.
 pas de pourparlers avec Shields, 18520.
 transactions non modifiées par l'entremise de Shields, 18521.
 ne connaît pas Close, 18522.

POPE, L'HON. J. H.

ne sache pas que quelque député ou fonctionnaire ait été inté-
 ressé dans les affaires du Pacifique, 18611.
 autre déposition à ce sujet, 18646.

RAILS, achat de :

Voir rails d'acier ; *Contrats Nos. 6, 7, 8, 9 et 10, 11, 44, 53, 55.*

RAILS, transport de :

Voir *Contrats Nos. 17, 18, 20, 21, 22, 27, 28, 34, 39, 52, 69, 70.*

RAILS D'ACIER, 1874-75 :

MACKENZIE, C.

associé commanditaire de Cooper, Fairman et Cie., depuis 1872 ; \$15,000 de mise fonds, 2857.
 pas de part dans l'administration ; ignorait la soumission jusqu'à ce que la chose lui ait été annoncée par les journaux, 2859.
 donne avis de son intention de se retirer, 2859
 n'a jamais vu le contrat, 2861.
 a accepté en paiement \$15,000 de billets, 2864.
 refus de partager les bénéfices provenant de contrats avec le gouvernement, 2864.
 entrevue avec le Premier, 2864.
 termes de l'association, 2874.
 pas de bilan, 2902.
 pense que le capital était à moitié perdu, 2902.
 aucuns paiements faits sur les billets, 2907.
 aurait préféré rester dans l'association, 2924.
 Cooper, Fairman et Cie., n'achetaient pas à commission, 2939.
 pas intéressé dans les entreprises du gouvernement, 2960.
 a fourni des approvisionnements à Sutherland et à quelques ingénieurs et entrepreneurs, 2965.
 son opinion quant à un associé principal, 3012.
 décidé de se retirer avant la polémique dans les journaux, 3073.

TRUDEAU, T.

production de soumissions, 12435.
 la Mersey Co. (Cooper, Fairman et Cie.) offre de 5000 à 10,000 tonnes ; contrat pour 20,000 tonnes, 12455.
 correspondance avec Cox et Green, 12461.
 quantité plus considérable commandée à Cooper, Fairman & Cie, 12585.
 le témoin ne peut expliquer la correspondance avec Buckingham, 12611.
 pas de trace de l'ordre en conseil concédant les entreprises 6-11, 12613.
 rien n'indique en vertu de quelle autorité le secrétaire a informé les soumissionnaires que leurs offres étaient acceptées, 12617.
 pas de trace de rapport indiquant la quantité de rails requis en 1874, 23635.
 pas de trace des réponses de Buckingham aux télégrammes de Cooper, 23637.
 le secrétaire particulier n'avait pas l'habitude de correspondre avec les soumissionnaires, 23644.
 le ministre donnait sa décision au sujet des contrats, sans consulter le témoin, 23648.

COOPER, J.

de l'association Cooper, Fairman & Cie., 13458.
 rapports avec C. Mackenzie 13476.
 notifie qu'il se retire, 13503.
 dissolution retardée jusqu'à l'arrivée de Fairman, 13515.
 conditions de l'association, 13522.

RAILS D'ACIER; 1874-75—*Suite.*COOPER, J.—*Suite.*

nie l'avancé de C. Mackenzie au sujet de la perte de capital, 13539.

Fairman est allé en Angleterre en décembre 1874; de retour en mars 1875, 13551.

correspondance avec Buckingham, 13555.

REYNOLDS, T.

Agent des compagnies Ebbw Vale et Aberdare, 14583.

tendance du marché à la baisse dans l'automne de 1874, 14597.

baisse continue jusqu'en 1879, 14603.

prix comparatifs en novembre 1874, mars 1875 et juillet 1879, 14611.

pensait en novembre 1874, que les rails avaient atteint leur plus grande baisse, 14613.

FAIRMAN, F.

temps trop court d'après l'annonce première, 17255.

l'Angleterre est la principale source d'approvisionnement, 17261.

n'a pas eu de commandes considérables antérieurement, 17268.

ne se rappelle aucune hypothèque sur des rails, 17277. ;

régime du négoce des rails, 17285.

une annonce peut faire hausser le marché, 17298.

pourcentage des courtiers: $\frac{1}{2}$ ou 1 p. cent, 17306.

se préparait depuis 12 mois à présenter une soumission pour rails, 17356.

l'association agissait à titre d'agents, 17436.

rapports de C. Mackenzie avec l'association, 17493.

le retrait d'un associé doit être enregistré, 17496.

dissolution en janvier 1875, virtuelle mais illégale, 17503.

document relatif au retrait, 17508.

dissolution de fait enregistrée lors du retour du témoin d'Angleterre, 17521.

FLEMING, S.

motifs pour acheter des rails en 1874-75, 19105.

recommandation du témoin, 19108.

avis reçus d'Angleterre quant aux prix, 19108.

la mémoire lui fait défaut en dehors de son memorandum de 1876, 19111.

lecture du memorandum; explications à ce sujet 19121.

notifié par le ministre de le préparer, 19126.

connaissance des prix obtenu de Sandberg, 19132.

Sandberg payé suivant la quantité de rails inspectés, 19137.

s'est dirigé d'après ses avis, 19155.

le témoin n'a rien suggéré quant à la quantité, 19158.

refuse de dire si l'achat a été précédé par autre chose qu'une conversation générale, 19164.

il était usuel de faire des rapports écrits au sujet de l'Intercolonial, 19171.

le bas prix a été le motif principal de l'achat, 19182.

ne peut dire à quelle époque il croyait qu'ils seraient requis, 19208.

décision quant à la quantité prise après réception des soumissions, 19190.

pensait que les rails avaient atteint leur plus bas prix, 19195.

ne peut dire pourquoi le délai pour les soumissions a été prolongé, 19208.

produit un diagramme de Sandberg expliquant la fluctuation, 19208.

RAILS D'ACIER 1874-75—*Suite.*FLEMING S.—*Suite.*

corrige une déposition antérieure relative au prix, 19419.
 ne peut mettre la main sur les lettres de Sandberg, 21856.
 ont dû être reçues dans l'été de 1874, 21861.
 son impression était que les rails se vendaient presque au prix
 courant, 21867.
 rails d'acier fabriqués pour la première fois en 1861 ou 1862,
 21873.
 amélioration dans la fabrication, 21875.
 ne peut se rappeler si Sandberg a donné les raisons pour
 lesquelles les rails ne baisseraient pas plus, 21883.
 opinion du témoin sur l'opportunité d'acheter à l'époque,
 21895.
 l'hésitation à commencer la construction dûe en partie à des
 causes politiques, 21902.
 quantité requise dans les circonstances, 21911.
 raisons pour recommander l'achat, 21914-21939.
 lettre de Sandberg en date du 17 décembre 1874, 21967.
 diverses lettres de Sandberg offrant des renseignements, 22224.

BURPE, T. R.

première lettre de Sandberg, datée de novembre 1874, 22221

BRAIN, F.

pense que la réponse à la lettre de Cooper du 29 décembre
 1874, a été donnée par le ministre par l'entremise de
 Buckingham, 23058.

MACKENZIE, l'Hon. A.

Fleming a recommandé l'achat d'un lot aussi considérable que
 possible à la date la plus rapprochée, 23398.
 probabilité d'avoir plusieurs cent milles à concéder sous
 un an, 23404.

au sujet des prix, a accepté les raisons de Fleming, 23441.
 a pensé que 8 jours d'avis étaient suffisants pour produire la
 concurrence en Angleterre, 23446.
 a suggéré ensuite de prolonger le temps, 23447.
 première quantité recommandée par Fleming, 40,000 tonnes,
 23448.

ne se rappelle pas que l'offre de la Cie Aberdare n'a pas été
 prise en considération, 23476.

correspondance avec la Cie Mersey faite par Trudeau, 23479.

pas de compétition au sujet du contrat No. 11, 23493.

ne se rappelle pas l'offre de Crawford, 23495.

correspondance avec Charles McKenzie, 23507.

Voir Contrats Nos. 6—11.

RAILS D'ACIER, 1879 :

TUPPER, Sir Charles.

5,000 tonnes requises dans l'été de 1879, 18422.

Reynolds a reçu l'ordre d'envoyer des circulaires aux fabri-
 cants pour demander des soumissions, 18423.

d'accepter la plus basse, 18423.

a agi d'après les ordres du département, 18423.

a fait rapport du résultat, 18423.

raison pour demander une petite quantité, 18425.

une forte commande aurait produit une hausse, 18425.

avant de partir pour l'Angleterre, le témoin a ordonné de
 faire publier des annonces, 18425.

s'est rendu en Angleterre avec Sir John A. Macdonald et Sir
 Leonard Tilley, 18425.

RAILS D'ACIER, 1879—*Suite.*TUPPER, Sir Charles—*Suite.*

était en Italie lorsque les soumissions ont été reçues, 18425.
 de retour à Londres, a communiqué avec les soumissionnaires
 par l'entremise de Fleming et de Reynolds, 18425.
 a accepté les plus basses soumissions et leur a demandé de
 doubler la quantité demandée, 18425.
 a ainsi obtenu 50,000 tonnes à bas prix, 18425.
 ordre en conseil pour 30,000, 18426.
 le bas prix a motivé la commande plus élevée, 18426.
 avait pour résultat d'épargner des sommes considérables,
 18426.
 Wallace & Cie ont décliné la fourniture, 18432.
 contrats avec les plus bas soumissionnaires dans tous les cas,
 18435.
 aucun député ou autre personne n'en a retiré de bénéfice,
 18436.

Voir *Contrats Nos.* 44-47, 53 55.

RAILS DE CROISSEMENT, ETC :

Voir *Contrat No.* 57.

RAPIDES DE ST-ANDRÉ :

Voir *Rivière Rouge.*

RAPPORT DE SMITH :

Voir *Smith, M. ; Fleming*

RÉCLAMATION PRÉSENTÉE PAR UN INGÉNIEUR :

Voir *Ingénieur*

RÉCLAMATIONS PRÉSENTÉES PAR DES ENTREPRENEURS :

Voir *Entrepreneurs.*

REMISES A LOCOMOTIVES :

Voir *Contrat Nos.* 26, 40.

REYNOLD'S THOMAS :

Achat de rails, 14581.

RIVIÈRE A L'AIGLE :

Voir *Contrat No.* 42.

RIVIÈRE AU RAT,—Pont en fer de la :

Voir *Contrat No.* 56.

RIVIÈRE AUX ANGLAIS À LA RIVIÈRE A L'AIGRE,—de la :

Voir *Contrat No.* 41.

RIVIÈRE ROUGE.—INONDATION DE LA :

JARVIS, E. W.

reçoit en 1872 l'ordre de faire rapport sur la traverse la plus favorable, 4466.

a pris des informations ; le chenal s'élargit ; décroissance dans la chute de la pluie, 4466.

vis-à-vis Winnipeg, la rivière s'est élargie de 50 pieds en 9 ans ; chenal aussi plus profond, 4483.

SMITH, W. O.

chenal des Rivière Rouge et Assiniboine élargi d'un tiers, 10469.

statistique quant à la vitesse du courant, 10477.

inondations peu probables, 10478.

embâcles pas à craindre, 10485.

glace friable, 10485.

pense que la culture des terres diminuera le volume des eaux, 10493.

crue du lac Manitoba, 10497.

ROWAN, J. H.

bien que la rivière se soit élargie, il y a des endroits où ce fait ne s'est pas produit ; les inondations sont à craindre comme par le passé, 11357.

RIVIÈRE ROUGE.—COMPAGNIE DE TRANSPORT DE LA :

Voir *contrat No. 18, 28.*

RIVIÈRE ROUGE.—TRAVERSE DE LA :

Carre, 2699.

Jarvis, 4496.

Bain, 9748.

Rowan, 10715, 11331, 12286.

Schultz, 11034.

Bannatyne, 11096.

ROBINSON, WILLIAM :

Voir *contrat No. 36.*

ROUTE :

CAMPBELL, H. M.

préfet du comté du Portage-la-Prairie, 2241.

avantages à retirer d'une déviation de la ligne au sud du Portage, 2257.

MOLVAINE, S.

réside à Portage-la-Prairie, 2289.

même déposition que le précédent, 2307-2321.

JARVIS, E. W.

ligne au sud du lac Manitoba, meilleure au point de vue du métier, 4501.

FULLER, R.

région au nord du lac Manitoba impropre à la colonisation, 7609.

voie ferrée à l'ouest de Winnipeg, telle que maintenant construite, bien plus avantageuse, 7611.

ROUTE—*Suite.*

CONNERS, J. L.

décrit la route par les détroits, 9479.
des détroits au Fort Pelly; splendide région de pâturages,
9496.
la vallée de la rivière du Cygne est la meilleure région agricole
qu'il ait vue, 9496.
autres détails sur la route à l'ouest de Winnipeg, 2556.

BAIN, J. F.

n'a pas connaissance qu'aucun ingénieur ou député possédât
des biens près de Selkirk, ou ait influencé la décision
favorable à la traverse en cette localité, 9752.

ROWAN, J. H.

a suggéré de se diriger directement sur l'embouchure de la
Nipigon, 10606.
croit que la décision pour la route par les détroits a été prise
en 1874 ou au printemps de 1875, 10613.
pas d'obstacles au nord du lac Manitoba, 10614.
traverse de Selkirk fixée en 1874, 10715.
ni ingénieur, ni député intéressé, 10716.
route plus directe cherchée, mettant à part la considération
du trafic local, 11201.
opinions du témoin à ce sujet, 11201.
compétition avec d'autres lignes transcontinentales, 11207.
coût des ponts à peu près le même à Selkirk et Winnipeg,
11332.
le gouvernement possédait des biens-fonds à Selkirk et non
ailleurs, 11338.
cette traverse choisie par le témoin, 12288.
chargé de choisir où le gouvernement avait des terrains
toutes choses égales d'ailleurs, 12289.
ferait encore le même choix, 12302.

SCHULTZ, JOHN, M. P.

ne connaît aucun député autre que lui et Bannatyne intéressé
à la traverse de Selkirk, 11035.
la plus grande partie de ses terrains acquis depuis le choix
qui a été fait de Selkirk, 11039.

BANNATYNE, A. G. B.

le choix de Selkirk n'est pas dû à des influences illicites,
11103.

TUPPER, Sir Charles.

les conditions climatiques ont milité en faveur de Burrard
Inlet à l'encontre de Fort Simpson, 18476.

FLEMING, S.

ne connaît aucun programme au gouvernement autre que
d'obtenir une ligne courte et peu dispendieuse, 18776.
route choisie pour raisons techniques, 18783.
le témoin a différé d'opinion avec le gouvernement quant au
tracé des second 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge,
18784.
cette route avait des pentes très fortes et une traverse dis-
pendieuse, 18789.
ne se rappelle pas d'avoir eu antérieurement à subir le con-
trôle du gouvernement, 18794.
la passe de la Tête Jaune adoptée de fait en 1872, 18805.
tracé de l'embranchement Pembina fait en 1874 pour se rac-
corder avec le système américain jusqu'à Pembina, 18808.
Winnipeg pas mis en cause lors du tracé de la ligne, 18813.

ROUTE.—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

tracé entre Selkirk et Livingstone, par les Détroits, fait en 1875, 18822.
 route par les Détroits décidée pour motifs techniques, 18827.
 Selkirk avait déjà été adoptée comme traverse, 18334.
 longueur de la présente voie ferrée vue par le témoin lors de son voyage transcontinental, 19561.
 opinion du témoin au sujet de la traverse de Selkirk, 22138.

ROWAN, JAMES H. :

explorations (1871), 10503.
 (1872), 10586.
 (1873), 10596.
 (1874), 10516, 10700.
 contrat No. 1, 10726, 11173.
 No. 4, 10750.
 No. 5, 10638, 10699, 12284.
 No. 5 A, 11174, 11361.
 No. 14, 10762, 11174, 11326, 12204.
 No. 14 et 15, 10731, 11175, 12304.
 No. 15, 10952, 11250, 11327, 12304.
 No. 18, 11358.
 No. 33, 11363.
 No. 34, 10937.
 No. 36, 11372.
 No. 48, 11383, 12284.
 ligne au nord du lac Manitoba, 10613, 10700, 11181.
 traverse de la Rivière Rouge, 10715, 11331, 12286, 12305.
 au Fort Pelly, 10717.
 construction (1875), 10724.
 Nixon, fournisseur, 10938.
 influence illicite, 10716.
 rapports avec Murdoch, 12309.

RUTTAN, HENRY N. :

explorations préliminaires, 351.
 exploration de tracé, 387.
 contrat No. 1, 579.
 Nos. 14 et 15, 545.
 No. 15, 415, 609.
 No. 59, 585.

RYAN, HUGH :

contrat No. 25, 17950, 18189, 18233.
 No. 41, 18085, 18190, 18233.
 No. 61, 18148.
 méthode pour concéder les entreprises, 18181.
 influence illicite, 18186.

RYAN, JAMES :

explorations préliminaires, brigade K, 7812.
 Nixon, fournisseur, 7835.

RYAN, JOHN :

contrat No. 48, 7612.
 No. 59, 7710.
 No. 64, 7699.

SAMUEL, E. :

Voir *Contrat No. 20.*

SCHREIBER, COLLINGWOOD :

tracé et construction, 23096.
 Colombie Anglaise 23298.
 Contrat No. 15, 23136, 23282.
 Nos. 25, 23213.
 Nos. 25 et 41, 23160.
 Nos. 25, 41 et 42, 23165.
 No. 42, 23112, 23239, (1834).
 No. 48, 23157.
 manière d'évaluer les travaux, 23251.
 lettre du secrétaire de la commission ; réponse, voir question
 No. 23650.

SHULTZ, JOHN, M. P. :

Aide aux journaux, 11013, 11032.
 Association Fraser et Grant-Whitehead, 11021.
 traverse de la Rivière Rouge ; influence illicite, 11034, 11035

SECTION DANS LA RÉGION BOISÉE :

Voir *Contrats Nos. 13, 14, 15, 25, 41, 42* ; *Travaux d'art.*

SECTION MONTAGNEUSE :

Voir *Contrats Nos. 60-63.*

SHIELDS, JOHN :

Contrat No. 42, 4650.

SIFTON, GLASS & CIE :

Voir *Contrats Nos. 1 et 2.*

SIFTON, JOHN :

Contrats No. 1, 1461, 1702, 4944.
 No. 13, 1637.
 No. 14, 1676, 4019.

SIFTON, WARD & CIE :

Voir *Contrats Nos. 13, 23.*

SMELLIE, W. B.

contrat No. 5A, 19086.
 Nos. 14 et 15, 20244, 20337.
 No. 15, 20519.
 No. 25, 21830.
 No. 48, 19754.

SMITH, carte de :

Voir *carte.*

SMITH JAMES N. :

Contrat No. 37, 13888.
 No. 42, 13760.
 No. 61, 13918.
 rapports avec Chapleau, 13862.

SMITH, MARCUS :

explorations, 20603, 21366, 21619, 21703.
 Colombie Anglaise, 20589, 20633, 21223, 21513, 21611, 21657.
 du lac Nipissing à la tête du lac Supérieur, 21550.
 à l'ouest de la Rivière Rouge, 21605, 21802.
 Contrat No. 13, 21514.
 Nos. 13 et 25, 21581, 21717.
 No. 14, 21434.
 Nos. 14 et 15, 21499, 21612, 21644, 21742.
 No. 15, 21405, 21634.
 Nos. 41 et 42, 21702.
 embranchement de la baie Georgienne, 21360.
 direction du département des ingénieurs, 21570, 21635.
 suppression de la carte, 21625.
 rapport sur le tracé, 21661.

SMITH, W. OSBORNE :

inondations de la Rivière Rouge, 10461.
 crue du lac Manitoba, 10494.

SOUMISSIONS :

Voir *Contrats. Système pour concéder les entreprises.*

SOUMISSIONS,—Réception des :

Voir *Méthode pour concéder les entreprises.*

SPÉCULATIONS SUR LES TERRES :

Mackenzie, C., 2985.
 Sutherland, 5151.
 Schultz, 11033.
 Bannatyne, 11099.
 Fleming, 22339.

STEPHENSON, RUFUS, M. P. :

Contrat No, 15 ; influence illicite, 14159.

ST-ANDRÉ, RAPIDES DE :

Voir *Rivière Rouge.*

ST. JEAN, DR :

Contrat No. 4, 18237.

STRANG, ANDREW :

Nixon, fournisseur, 7868.

STRONÁČH, JOHN :

contrat No. 1, 10066.
 No. 2, 10086.
 No. 4, 10090.
 télégraphe, embranchement sud de Pembina, 10098.

SUTHERLAND, HUGH :

Ecluse de Fort Frances, 5029, 12408.
 prétendue mauvaise administration, 5150, 5224.

SUTHERLAND, JAMES :

Eluse de Fort Frances, 7163, 9153, 12138.

SUTHERLAND, PETER :

Nixon, fournisseur, 7081.
rectification, 8749.

SUTTON & THIRTKELL :

Voir *contrat No. 4.*

SUTTON & THOMPSON :

Voir *contrat No. 4.*

SUTTON, R. T. :

contrat No. 4, 15069, 15698.
No. 15, 15215.

TAYLOR :

Voir *Contrat No. 13.*

TÉLÉGRAPHE,—Exploitation du :

Voir *Contrats 1-4.*

TÉLÉGRAPHES,—Construction et entretien de :

Voir *Contrats Nos. 1-4.*

THIRKELL, JOHN :

Contrat No. 4, 653.

THOMPSON, M. M. :

Ecluse de Fort Frances, 9760.

TOCHQUONYALA,—Lac :

Voir *Horetzky ; McNicol ; Gamsby.*

TRAVAUX D'ART :

EXPLORATIONS—

GÉNÉRALITÉS.

FLEMING, S.

nomination ; responsabilité et instruction, (1871), 18663.

J. H. Rowan, l'officier le plus ancien, 18673.

hésitation pour entreprendre les travaux, 18676.

mode pour contrôler les trava. x, 18677.

connaissance du pays nécessaire, 18680.

explorations instrumentales recommandables dans les circonstances, 18681.

opinion du capt. Falliser, 18681.

des explorations préliminaires auraient été faites au lieu d'études instrumentales n'eût été le défaut de temps, 18687.

on aurait économisé de fortes sommes, 18692.

discussion des deux systèmes, 18696.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

- explorations instrumentales indispensables parfois, 18711.
 ne se rappelle pas le rapport de Rowan de 1871, 18749.
 les études ont duré trois ans avant de signer le premier
 contrat, 18724.
 délai dû en partie au changement de gouvernement, 18726.
 le témoin responsable des dépenses, 18729.
 contrôle et administration financière, 18730.
 travaux auraient coûté moins par une compagnie privée, 18742.
 exposé des explorations, 22031.
 Difficultés provenant du caractère accidenté du pays, des
 forêts interminables, de la rigueur de l'hiver, et du peu
 de temps assigné pour l'achèvement des travaux, 22031.
 trois grandes divisions, orientale, centrale et occidentale, 22031.
 pas de confiance dans les explorations préliminaires, 22031.
 explorations instrumentales adoptées, 2 031.
 avantages d'une ligne coupée en tous sens par d'autres explo-
 rations 22031.
 instructions aux ingénieurs, 22031.
 11 sections entre Ottawa et la Rivière Rouge, 22031,
 lettre au ministre (1871) au sujet des explorations d'hiver
 22031,
 avancement des travaux décrit dans le rapport de 1872, 22034.
 point choisi pour commencer la section est, 22036.
 résultat des explorations dans les régions boisées, 22036.
 rapport de 1874, page 27, 22046.
 opérations dans les régions boisées décrites dans le rapport
 de 1877, page 46, 22038.
 système adopté parce que le témoin pensait que le chemin
 de fer commencerait dans un délai de deux ans, 22043.
 autrement, aurait fait faire les explorations tout d'abord,
 22049, 22076.
 obligation de donner une ligne praticable d'une extrémité à
 l'autre avant de commencer la construction, 22096.
 dépense probable des brigades d'exploration, 22108.
 2 ingénieurs, deux bûcheurs et portageurs étaient suffisants
 pour une exploration, 22121.
 mention des explorations préliminaires de Murdock, Arms-
 trong et Austri, dont les dépenses ont été obtenues du
 département, 22125.
 le coût des explorations instrumentales comparativement à
 celui des explorations préliminaires, n'a pas été pris en
 considération, 22162.
 ces dernières impraticables, 22162.
 impossibilité de trouver des hommes compétents pour ces
 dernières, 22162.
 explorations préliminaires insuffisantes dans tous les cas,
 22176.
 explorations instrumentales essentielles entre Ottawa et le lac
 Supérieur, et pour quels motifs, 22177.
 brigades d'exploration employées sur des lignes d'embran-
 chement partant d'un tracé, 22197.
 impossible pour une personne inexpérimentée de constater la
 possibilité d'une voie ferrée, 22201.
 pays étudié dans le sens de sa largeur, 22210.
 mode adopté pour les explorations instrumentales, 22211.
 coût des explorations n'est qu'une considération secondaire,
 22214.

TRAVAUX D'ART—*Suit*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

- jusqu'en 1877, 10,000 de tracé ont été explorés entre Ottawa et la Rivière Rouge, 22219.
 attention attirée d'abord sur les passes de Howse et de la Tête Jaune par des écrits du capt. Palliser et autres, 22230.
 nominations pour motifs politiques, 22231.
 ordres à l'ingénieur de district, 22234.
 discrétion laissée aux hommes, 22236.
 instructions à Moberly pour la passe de Howse, 22238.
 comparaison entre les passes de Howse et de la Tête Jaune, 22242.
 abandon de la passe de Howse, 22249.
 raisons en faveur de la Tête Jaune, 22251.
 atord de la passe de Howse, difficile, 22257.
 approvisionnements: instructions pour utiliser ceux de Moberly, 22276.
 achats exorbitants faits par Moberly, 22293.
 perte, 22304.
 achat d'articles inutiles, 22305.
 explications données par Moberly, 22327.
 télégrammes échangés avec Trutch au sujet du changement de base par Moberly, 22276.
 passe de la Tête Jaune adoptée sans exploration, 22281.
 sommes énormes dépensées pour explorations dans la Colombie Anglaise, 22291.
 voyage transcontinental en 1872, 22208.
 désaccord avec Moberly, 22310.
 instructions qui lui sont données pour l'étude de la vallée de Jasper, 22329.
 discontinuation de ses services, 22329.
 production de la correspondance entre Fleming et Smith, en 1872, 22332.
 en trois ans, dix-neuf mois en Angleterre, 22333.

SMITH, M.

- arrivée dans la Colombie Anglaise (1872), 20590.
 en charge jusqu'en 1876, 20598.
 Can. die, son premier aide, 20602.
 a fait des explorations à partir de Winnipeg vers l'Ouest, (1877), 20603.
 étude critique de la route à partir d'Edmonton, 20605.
 a visité les sections 13, 14, 15 et 25 en construction, (1878), 20617.
 les sections 41 et 42 en voie d'exploration (1878), 20619.
 désireux de reprendre ses travaux dans la Colombie Anglaise, (1879), 20623.
 a été informé qu'il y aurait peu à faire là, 20623.
 se rend au Manitoba, 20524.
 exploration de la ligne au sud du lac Manitoba, 20624.
 même occupation en 1880, 20629.
 travaux de chaque campagne dans la Colombie Anglaise réglés par l'ingénieur en chef, 20636.
 mode de faire des explorations. Fleming en était responsable, 20640.
 passe de Howse abandonnée avant qu'il fut employé, 20640.
 a examiné les comptes de Watts en 1872, 20653.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*SMITH, M.—*Suite.*

- deux brigades seulement employées dans la Colombie Anglaise en 1873, 20656.
- sous les ordres de Jarvis et Gamsby, 20662.
- leur but était de trouver une route à travers la chaîne de la cascade, 20672.
- instructions pour la campagne de 1872-73, 21227.
- impossibilité de réduire les dépenses par suite du système adopté, 21232.
- les brigades d'exploration auraient été suffisantes, 21232.
- s'est prononcé dans ce sens dans sa lettre du 14 juin 1872, 21232.
- cite l'expédition de Palliser, 21235.
- Palliser n'a pu trouver la passe de la Tête Jaune; ses opérations étant limitées par ses instructions, 21237.
- croit que Fleming avait été informé de la praticabilité de la passe de Howse, 21250.
- le peu de temps donné a justifié en partie l'exploration instrumentale, 21253.
- aurait débuté avec des brigades moins nombreuses, 21257.
- deux ingénieurs et des Indiens constituaient une brigade suffisante, 21281.
- le mérite respectif des passes auraient dû être constaté avant d'ordonner une exploration instrumentale, 21289.
- brigades de McLennan, 21293.
- perte de 19 animaux, 21297.
- brigade de Mahood mal conduite, 21297.
- l'incendie des bâtiments du Pacifique a détruit les travaux de 1872, 21305.
- a quitté Ottawa le 15 mai 1874, avec trois brigades, 21309.
- Bute Inlet, terminus probable à l'époque, 21314.
- Hcretzky a trouvé une passe facile par la vallée de la Kitimat jusqu'à la Skeena, 21320.
- rapport de Cooper, sans valeur, 21338.
- explorations de 1875, dans la direction de Bute Inlet, 21345.
- exploration de l'Homathco, 21348.
- nouvelle exploration depuis la Tête Jaune jusqu'au Fort George, 21348.
- pense que les explorations dans la Colombie Anglaise de 1873 à 1875, ont été faites judicieusement et économiquement, 21352.
- explorations terminées en 1874, 21357.
- au printemps de 1876, a été nommé temporairement ingénieur en chef, en l'absence de cet officier, 21369.
- Cambie envoyé dans la Colombie Anglaise à sa place, 21366.
- raisons pour lesquelles la passe de Howse a été abandonnée, 21513.
- pas de passe à travers la chaîne de Selkirk, 51515.
- instructions données directement par Fleming à Moberly de quitter la passe de Howse, 21529.
- instructions de l'ingénieur en chef au sujet de la passe d'Arthabaska, une erreur, 21530.
- les ingénieurs ne devraient pas être gênés dans leurs actions, par des instructions particulières, 21537.
- nouveaux détails sur l'exploration de la rivière des Français, en 1876, 21550.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*SMITH, M.—*Suite.*

- il n'aurait dû être fait d'abord que des explorations simples entre le Nipissing et le Nipigon, 21562.
 sa première lettre après sa nomination demandait des explorations préliminaires, 21568.
 examen de la région à l'ouest de Winnipeg, 21605.
 essai de tracé au sud du lac Manitoba, 21605.
 traverse facile sur la petite Saskatchewan, 21605.
 pas sur l'Assiniboine, 21605.
 examen de la région au sud de la Saskatchewan, 21605.
 de la à Carleton, 21605.
 les terres à blé se prolongent jusque dans la région boisée, 21605.
 s'est rendu à Kamloops par la voie d'Edmonton et de la Tête Jaune, de là à Westminster, 21609.
 s'est assuré du progrès des explorations dans la Colombie Anglaise, 21611.
 retour par San Francisco, 21611.
 visité la section 14, 21611.
 retour à Ottawa en novembre, 21611.
 attention pas attirée sur le lac Travers.
 a dressé l'annexe D au rapport de 1878, 21622.
 carte supprimée, 21625.
 a télégraphié à Fleming de dresser le rapport, 21626.
 a recommandée la passe de la Rivière-au-Pin jusqu'à Butte Inlet, 21626.
 le ministre a différé d'opinion. 21626.
 sans instructions à partir du printemps de 1878, 21629.
 n'a pas reçu d'instructions au printemps de 1878 quand Fleming s'est rendu en Angleterre, 21636.
 n'a pas été consulté, 21639.
 considérait la passe de la Tête Jaune impraticable, 21649.
 mention des explorations de la Rivière-au-Pin, 21657.
 rapport favorable par Hunter, 21658.
 rapport sur le caractère de la région, 21659.
 questions autres que des questions techniques considérées par lui en recommandant un changement de route, 21665.
 renseignements obtenus au moyen des explorations, 21701.
 dépense inutile de faire revenir les brigades à Ottawa, 21703.
 cause de perte de temps au printemps, 21706.
 une compagnie privée aurait procédé plus rapidement, 21714.
 en charge de deux brigades au printemps de 1879, 21802.
 200 milles de tracé à l'ouest de Winnipeg, 21806.
 description des lignes, 21806.
 en avant des entrepreneurs, 21803.
 tracé de premier ordre, 21816.
 rapport en faveur du Fort-de-Pierre comme traverse, 21817.
 adresse à l'ingénieur en chef, 21825.
 n'a pas été imprimé, 21828.

MACKENZIE, L'HON. A.

- est entré en fonctions en 1873. 23308.
 le gouvernement n'avait pas d'opinions des ingénieurs justifiant un commencement d'opérations, 23313.
 route à partir de Upper Thompson jusqu'à Big Bind reconnue en 1874 comme impraticable, 23314.
 Fleming seul directeur des explorations, 23315.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*

- vues relatives à la politique du gouvernement, 23316.
 Fleming n'a pas reçu ordre de changer le mode d'exploration, 23317.
 tracés faits jusqu'à la fin de 1874, 23320.
 direction générale assez bien décidée jusqu'à la passe de la Tête Jaune, lorsque des soumissions ont été demandées pour la ligne télégraphique, 23325.
 politique du gouvernement pour obtenir la ligne la plus courte entre la baie du Tonnerre et le Portage du Rat, 23523.
 décidé pour la construction immédiate, 23523.
 ligne primitive à partir du Nipigon *via* le lac à l'Esturgeon excessivement accidentée, 23524.
 pense que les quantités n'ont pas été constatées avant la concession de l'entreprise, 23525.
 a compris que les quantités étaient calculées d'après des données réelles, telles que mentionnées par les ingénieurs, 23529.
 choix de Selkirk laissé à l'ingénieur, 23537.

EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES.

RUTTAN, H. N.

- ingénieur civil et entrepreneur, 351.
 aide de T. J. Thompson à la rivière Pic, 355.
 brigade composée de 12 hommes, 359.
 de la Roche Rouge à la baie sud du Nipigon (instrumentale), 362.
 quatre mois en campagne, 364.
 approvisionnements: Thompson responsable, 365.
 retour à Ottawa après la campagne, 373.
 des lacs au Foin à la rivière Racine, (1875), 382.
 brigade: 25 à 35 hommes, 379

CARRE, H.

- de la hauteur des terres à la rivière des Anglais, (1871), 1934.
 brigade: 33 hommes, 1938.
 explorations sous la direction de Rowan, 1950.
 nature des travaux; région inconnue, 1955.
 latitude calculée sur les étoiles, 1958.
 approvisionnements: difficiles à se procurer, 1934.
 en a tiré de la baie du Tonnerre, 1940.
 parti avec provisions suffisantes pour un mois, 1943.
 épuisées une semaine après avoir atteint le point de départ, 1952.
 Rowan blâmable à ce sujet, 1953.
 interruption des travaux, en conséquence, 1988.
 revenu à la baie du Tonnerre, le 15 octobre, 1986.
 temps perdu depuis le milieu d'octobre jusqu'à la fin de décembre, 1996.
 personnel à gages, 1999.
 \$3,840 dépensées inutilement, à part les provisions, 2007.
 attaqué par le scorbut et forcé de revenir à la Baie du Tonnerre, 2013.
 de la Roche Rouge à l'extrémité nord du lac de l'Esturgeon noir, (1873), 2018.
 brigade: 33 hommes, 2020.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*CARRE, H.—*Suite.*

approvisionnement : reconnu suffisants avant que de partir, 2027.

opérations terminées en octobre 1873, 2033.

à Ottawa jusqu'au printemps, 2034.

de la Baie Nord Est aux chûtes de l'Esturgeon, (1875), 2967.
revenu à Ottawa en mars 1875, 2070.

estimation des quantités qui étaient énormes, 2071.

on lui demande de trouver une route meilleure, 2071.

est retourné dans ce but en juin 1875, 2072.

exploration combinée : préliminaire et de tracé, 2074.
ligne terminée en décembre 1875, 2076.

brigade : 50 hommes environ, 2078.

a exploré la ligne des Dalles en même temps, 2079.

revenu à Ottawa où il est resté jusqu'en mai ou juin 1876, 2088.

JARVIS, E. W.

employé de 1871 à 1875, 4159.

depuis la Baie du Poisson Blanc jusqu'à la rivière Rouge, 4160.

brigade : 32 hommes, 4167.

continuation des opérations pendant l'hiver, 4187.

approvisionnement tirés de Thunder Bay, 4164.

distances de 400 milles du commencement des travaux,
4164.

Gray envoyé à Winnipeg pour faire des achats, 4173.

provisions envoyés *via* la Baie du Tonnerre presque toutes
dépensées par le détachement envoyé pour les chercher, 4181.

est arrivé à la rivière Rouge 30 mars, 1872, 4200.

a frappé la rivière à environ 10 milles au nord de Winnipeg,
4202.

profils en travers de la ligne, 4210.

retourné à Ottawa pour dresser les plans, 4206.

plans et données brûlés lors de l'incendie des bureaux du
chemin de fer, 4215.

n'aurait pu servir pour constater les quantités,
4215.

la ligne aurait évité le marais Julius en contournant
sa partie sud 4226.

du lac à l'Aigle à celui de l'Esturgeon (1872), 4231.

duré des opérations : de juin à octobre, 4234.

manière d'obtenir des approvisionnements, 4235.

difficulté de transport, 4250.

approvisionnement de toutes sortes pour 6 mois :
\$10,000 à \$15,000, 4276.

à Ottawa pendant l'hiver, 4283.

du lac à l'Aigle au Portage du Rat (1873), 429^e.

brigade : 20 hommes, 4293.

coût moins considérable, 4304.

arrangements pour les provisions, 4301.

pémican et farine seulement, 4308.

tracé de la ligne centrale, et profils en travers à certains
points, 4314.

données expédiées à Ottawa, 4317.

en juin 1873, s'est rendu à la Colombie Anglaise, 4321.

du cricue à la Cache jusqu'à la chaîne de la Cascade, *via*
Lilloet, 4325.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*JARVIS, E. W.—*Suite.*

- au lac Siton à la Thompson, *viâ* la vallée Bonaparte, 4325.
- brigades : 24 hommes, mules, etc., 4327.
- animaux appartenant au gouvernement, 4331.
- du crique du Pont, rivière Fraser aux lacs du Taon à cheval, 4356.
- brigade : 3 hommes, 4358.
- pense que trois hommes sous la conduite d'un ingénieur, et une demi-douzaine d'animaux suffisaient à une exploration dans la Colombie Anglaise, 4365.
- revenu à Ottawa à l'hiver de 1873-74, 4370.
- retourné à la Colombie Anglaise avec trois aides, en 1874, 4372.
- de la Cache de la Tête Jaune à la rivière Fraser, 4375.
- brigade : 33 hommes et 120 animaux, 4376.
- ont emporté leurs provisions, 4379.
- opérations, de juin à octobre, 4385.
- aucune des explorations par le témoin dans la Colombie Anglaise sur la ligne du tracé, 4391.
- au nord de la cache de la Tête Jaune et de la passe de la rivière à la Boucane, 4393.
- organise la brigade, 4394.
- épuisé par la disette, 4398.
- atteint Edmonton à la fin de mars, 4412.
- et Winnipeg le 23 mai, 4414.
- a refusé tout emploi subséquent, 4415.
- coût des explorations dans la Colombie Anglaise et au lac Supérieur, à peu près le même par mille, moins coûteuses dans la région des prairies, 4448.

FORREST, H. F.

- aide-niveleur dans la brigade R de Mahood, 5267.
- de la branche supérieure de la Thompson vers Chilcotin, 5268.
- description, 5270.
- opérations commencées en mai 1872, 5272.
- brigade : 30 hommes, 16 mules et 18 chevaux de charge, 5274.
- R. McLellan responsable des approvisionnements, 5288.
- en opération jusqu'en novembre, 5296.
- a dressé des plans à Ottawa pendant l'hiver, 5314.
- 40 milles explorés, 5297.
- ligne praticable mais pas favorable, 5309.
- joint la brigade de Carre, 5320.
- de la rivière Nipigon au lac de l'Esturgeon, 5320.
- mode d'approvisionnements, 5326.
- a dressé des plans à Ottawa pendant l'hiver, 5332.
- de Winnipeg à Selkirk, 5425.
- brigade : environ 15 hommes, 5427.
- terminé en septembre 1875, 5429.
- tracé actuel en dehors de ces explorations, 5432.

MOBERLY, W.

- en charge des brigades S et T, Colombie Anglaise, 6282.
- personnel : 22 à 24 hommes à part les portageurs, 6290.
- brigade S : 80 ou 90 bêtes de charge ; en a acheté plus ensuite, 6297.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*MOBERLY, W.—*Suite.*

- a atteint le crique du Cheval Sauvage en septembre 1871, 6332.
- pour atteindre la passe Howse, 6343.
- coût de l'hivernement : \$57,000, 6394.
- reçoit l'ordre, en 1872, de quitter la passe de Howse et de se rendre à la passe de la Tête Jaune, 6454.
- congédié en octobre ou novembre, 6326.
- employé en 1872, à faire une trouée à travers la passe d'Arthabaska jusqu'à celle de la Tête Jaune, 6331.
- d'après message télégraphique de l'ingénieur en chef, 6541.
- s'y est opposé et a recommandé un système différent, 6562.
- appuyé par le lieutenant-gouvernement Trutch, 6572.
- habile comme ingénieur, 6579.
- perte en conséquence : \$60,000, 6583.
- brigade de McCord, 6604.
- comprenait ainsi que la brigade S de 40 ou 45 hommes et 250 animaux, 6607.
- pourquoi tant d'animaux, 6612.
- de la rivière Chaudière à Edmonton, 6626.
- a trouvé les pentes de la passe de Howse, plus fortes qu'il ne croyait, 6655.
- ordres contradictoires, 6670.
- a conclu que la Passe de la Tête Jaune était préférable à celle de Howse, en 1873, 6671.
- hiverné en 1872 près du comptoir de Jasper, 6674.
- Cache de la Tête Jaune explorée en 1873, 6677.
- à l'est de la rivière aux Racines, 6678.
- terminé vers août, 6681.
- alors, à l'ouest du lac de l'Original, 6682.
- ensuite, a tracé la ligne avec soin jusqu'à la Cache de la Tête Jaune, 6685.
- retourné à Victoria, 6688.
- brigade T : à la passe de l'Aigle, 6408.
- 22 hommes, 6417.
- pas d'animaux ni de portageurs, 6418.
- tracé d'essai de la passe de l'Aigle au Gros Remou, 6422.
- 4 mois en campagne, 6427.
- délai de la brigade employée sur la branche supérieure de la Thompson, 6494.
- six semaines perdues à la recherche de cette brigade, 6502.
- perte : \$80 par jour, 6506.
- une année perdue en conséquence, 6513.
- atteint le lac de l'Original le 18 septembre, 6517.
- mauvaise conduite de la brigade a causé une perte de \$50,000 ou \$60,000, 6530.
- arrangements pour les approvisionnements, 6305.
- achetés par le témoin, 6413.
- dépôt « la passe de l'Aigle, 6419.
- difficulté pour le transport, 6430.
- coût : 80 centins par livre, 6435.
- aissés à mi-chemin sous la garde d'un Indien, 6438.
- ne les a jamais retrouvés, 6442.
- tentatives pour leur recouvrement, 6446.
- n'en connaît pas le résultat, 6447.
- perte d'environ \$7,000, 6450.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*MOBERLY, W.—*Suite.*

- transférés à la Cie de la Baie d'Hudson au lac Ste-Anne, 6690.
- animaux transférés à l'agent du gouvernement à Kamloops, 6693.
- retour à Ottawa, 6700.
- y est resté un an et demi, 6701.
- comptes examinés, 6702.
- quitte le service du gouvernement, 6715.
- a déclaré la passe d'Athabaska impraticable, 6730.
- par la suite, McLeod n'a pu trouver une passe, 6731.
- praticabilité de la passe de Howse découverte par un ingénieur qui l'a franchie, 6752.
- instructions de Fleming, 6758.
- tirées au net et imprimées, 6760.
- une brigade moins forte aurait été suffisante, 6754.
- brigades d'exploration dans la Colombie Anglaise trop considérables, 6779.

RYAN, J.

- porte-chaine dans la brigade K ; déposition sans importance, 7814-7867.

KIRKPATRICK, W. W.

- employé pour le chemin du Pacifique depuis 1871, 8251.
- premier aide d'Armstrong, 8255.
- de la rivière Noire au lac Long, 8257.
- brigade : 45 hommes, 8262.
- difficultés pour les approvisionnements, 8273.
- retard en conséquence, 8294.
- mauvaise organisation des vivres, 8300.
- exploration contournant l'extrémité du lac Long, 8318.
- brigade : 10 hommes, 8323.
- complétée à bonne heure en mars, 8322.
- retour à Ottawa, 8328.
- part pour le Nipigon le 1er juillet 1872, 8328.
- de la partie nord-ouest du lac Nipigon jusqu'au lac de l'Esturgeon, 8333.
- brigade : 35 hommes (1), 8332.
- difficultés pour les approvisionnements, 8346.
- travaux moins effectifs pour cette raison, 8354.
- exploration préliminaire avec le théodolite et le niveau, 8356.
- travaux terminés le jour de Noël au matin, 8355.
- retour à Ottawa, 8360.
- du lac Hélène au lac Long (printemps de 1873), 8360.
- expl. préliminaire, 8363.
- brigade : 35 hommes, 8368.
- arrangements satisfaisants quant aux provisions, 8373.
- retour à Ottawa à l'hiver, 8376, 8572.
- se rend à la rivière de l'Acier (printemps 1874), 8556.
- campagne de six semaines, 8560.
- du Fort Frances à la rivière de l'Île de Sable ; de là au lac Orang-Outang ; de la rivière Wabigon au lac de ce nom, par la voie du Manitou et retour au Fort Frances (1874), 8557.
- brigade ; 14 hommes, 853,

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*KIRKPATRICK, W. W.—*Suite.*

distance : 300 ou 400 milles, 8570.
à l'est et à l'ouest du Wabigon (1875), 8571.
brigade : 30 ou 40, 8576.
terminé en octobre, 8581.

ROWAN, J. H.

nommé dans le personnel du pacifique en mai 1871, 10508.
a réuni des informations jusqu'en juin, 10510.
a esquissé le programme des explorations, 10510.
a quitté Ottawa en juin avec 13 brigades, 10510.
exploration à faire par chaque brigade : 75 milles, 10514
programme des travaux, 10514.
raisons qui ont fait adopter l'exploration instrumentale,
10521.
besoin de brigades nombreuses, 19527.
difficulté de faire une expl. simple, 10563.
description des travaux de la campagne, 10565.
n'a pas trouvé de route au nord du lac supérieur, 10584.
opérations de la seconde campagne (1872), 10586.
de Mattawa, *via* Nipissing à la vallée de la rivière de
l'Esturgeon, 10586.
ligne nouvelle tentée, 10586.
autour du Nipigon, delà jusqu'à la Rivière Rouge,
10586.
exploration complétées, 10587.
instrumentale, 10587.
opérations de la troisième campagne (1873), 10596.
entre la rivière Rouge et le Nipissing, 10596.
nombre de brigades : huit, 10597.
quatrième campagne (1874), 10616
du Portage du Rit à la Rivière Rouge, 10616.
nouvelle exploration, 10616.
au nord du lac Manitoba, 10619.
au nord des présentes sections 14 et 15, impraticables
10628.
seconde exploration de la section 15 par Carre, 10630.

JENNINGS, W. T.

en charge d'une brigade dans la Colombie Anglaise (1875)
11414.
de la rivière Chilanco à la rivière de l'Eau Noire,
11426.
tracé d'essai, 11427.
17 brigades, 11420.
chiffre porté à 25 dans Victoria, 11425.
opérations de juin à octobre, 11434.
100 milles, 11435.
approvisionnements, 11436.
tracé praticable pour une région montagneuse,
11440.
à Victoria de novembre à janvier, 11444.
retour à Ottawa, 11446.
opérations de la campagne suivante (1876), 11451.
depuis Dean Inlet à travers la vallée de la rivière au
Saumon, 11451.
double brigade ; 60 hommes, 11453,

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*JENNINGS, W. T.—*Suite.*

- tracé et ligne d'essai simultanément, 11455.
cinquante-deux milles, 11457.
travaux terminés en septembre, 11459.
retour à Ottawa, 11474.
en 1877, exploration d'une partie de la route par la rivière
Fraser, 11476.
de Boston Bar à l'embouchure de la Harrison, 11479.
distance: 70 milles, 11479.
personnel recruté à Ottawa, 11478.
bûcheurs venant de Victoria, 11478.
brigade; 35 hommes, 11481.
congrédiés en septembre 1877, 11485.
ligne favorable, 11482.
examen du pert de Puget's Sound, 11487.
retour à Ottawa, 11489.
d'Emory Bar à Boston Bar (1878), 11491.
exploration révisée, 11492.
ligne d'essai au sud du lac Kamloops, 11492.
brigade 22 hommes, 11494.

MURDOCH, W.

- en charge de l'exploration instrumentale (1871), 11970.
100 milles à l'est du Sault Ste Marie, 11970.
traverse de la rivière des Français, 11970.
brigade: 30 hommes, 11972.
achat et distribution des approvisionnements, 11975.
après l'exploration des premiers 100 milles, tous les
hommes de la brigade congédiés à l'exception de
neuf, 11980.
retour à Ottawa en février 1872, 11985.
de la rivière Winnipeg, *via* la rivière aux Anglais, jusqu'à
Nipigon, 11990.
détaché pour trouver une ligne praticable, 11990.
a trouvé la route impossible, 11990.
brigade: 9 hommes, 11999.
jusqu'au lac à l'Aigle, 12006.
a été adoptée en partie depuis, 12005.
rapports et plans détruits par le feu à Ottawa, 12003.
a remplacé Rowan à partir de mai, 12011.
ce dernier se rendant à Ottawa, 12011.
contrôle des opérations dans la partie ouest, à partir du
Nipigon, 12020.
de Prince Arthur's Landing au lac du Poisson Blanc (1873),
12025.
brigade: 3 hommes, 12027.
instrumentale et en hiver, 12028.
plans détruits par le feu, 12030.
de Kaministiquia au lac Shebandowan, 12035.
deux brigades, 12037.
pas terminé pendant cette campagne, 12045.
remplacé par Hazlewood, 12045.
congrédié par Mackenzie, 12046.
a demandé une enquête qui a été refusée, 12049.
examiné subséquemment par un comité du parlement,
12055.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*MURDOCH, W.—*Suite.*

causes du coût excessif des explorations à partir du lac du Poisson Blanc jusqu'au lac de l'Esturgeon Noir, en 1873, 12186.

coût que \$146 par mille pour étude préliminaire n'est pas un prix excessif dans les régions marécageuses, 12211.

HORETZKY, C.

de Fort Garry aux Montagnes Rocheuses, 18195.

des lacs du Foin à Edmonton, 18199.

a quitté Winnipeg le 4 août 1871, 18199.

au sud de la passe de Howse, 18199.

d'Edmonton au comptoir de Ja per, 18199.

avec la brigade de l'ingénieur en chef en 1872, 18199.

à suivi la route charretière jusqu'à Edmonton, 18199.

pas une ligne de chemin de fer, 18199.

40 milles par jour c/o Fort Garry à Edmonton, 18199.

reconnaissance *viâ* la rivière de la Paix, 18199.

impraticable, 18199.

a suggéré la passe de la rivière aux Pins, 18199.

allusion à la passe de la rivière de la Paix surprimée par Fleming, 18199.

passe de la rivière aux Pins dénoncée, 18213.

altitudes des passes dans la chaîne des Cascades, 18213.

expédition à la vallée de la Kitlope, par Gamsby (1876) 18213.

concernant la vallée de la Kitimat, 18230, 18243.

lac Tochquonyala, 18268.

exploration près du lac François (1875), 18288.

rivière Skeena et de la Paix (1879), 18292.

opinion au sujet de l'exploration de Cambie, 18293.

désappointement quant au salaire, 18305.

opinion appuyée par Hunter, Cambie et MacLeod quant à la rivière aux Pins, 18305.

recommandée par M. Smith, 18313.

à certaine époque, terminus possible à Bute Inlet, *viâ* la passe de la rivière aux Pins, 18316.

description de cette passe jusqu'à la mer, 18326.

région accidentée entre le Fort Assiniboine et le petit lac des Esclaves, 18338.

raison pour la préférence en faveur de la ligne nord, 18335.

climat probablement plus mauvais qu'à Kamloops, 18349.

approchés de la passe de la rivière de la Paix difficile, 22350.

praticabilité probable de la Rivière aux Pins, 22350.

a photographié les points saillants de Bute Inlet (1875), 22350.

de la rivière Vermillon au lac Wenebagon (1876), 22350.

de la rivière Pic à la rivière des Français (1877), 22350.

étude du pays entre la Skeena et la rivière de la Paix, sous Cambie (1879), 22350.

réclamation non-soldée, 22350.

coût de l'exploration de la rivière de la Paix, 22350.

mode d'exploration, 22350.

route *viâ* la rivière aux Pins, 22350.

extravagance et gaspillage des approvisionnements, 22351.

explorations instrumentales, 22387.

procédé du major Williamson pour prendre les niveaux, 22395.

instruments maniés par le témoin, 22395.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*HORETZKY, C.—*Suite.*

- avec Moberly entre Winnipeg et les Montagnes Rocheuses (1871), 22411.
 pas de connaissances techniques avant cette époque, 22415.
 autres données quant aux passes des rivières de la Paix et aux Pins, 22423.
 expédition par Gamsby à la vallée de la Kitlope, 22433.
 n'a pu trouver la région visitée pas le témoin, 22437-22458.
 autres détails sur cette expédition, 22458-22510.
 coût de l'expédition, 22539.
 n'a pas parcouru la distance explorée par le témoin, 22848.
 vues photographiques de la Homathco, 22510.

MCLENNAN, R.

- ingénieur de district dans la région de la passe de la Tête Jaune (1871), 20673.
 a débuté par Kamloops, 20690.
 brigade: 35 hommes, 20687.
 tous journaliers à l'exception de cinq, 20688.
 renvoi de la plupart au lac des Atocas, 20735.
 s'est dirigé sur la passe de la Tête Jaune avec le reste, 20735.
 environ 6 en nombre, 20762.
 14 ont quitté au lac des Atocas pour étudier le pays, 20764.
 pense qu'une brigade nombreuse était nécessaire, 20768.
 a examiné la passe en 8 jours, 20779.
 retourné au lac des Atocas, le 1er novembre, 20795.
 à Kamloops vers le 20 novembre, 20799.
 s'est rendu à Ottawa pour faire son rapport, 20802.
 au printemps (1872), dans les plaines de Chicotin, 20810.
 brigade: 30 hommes et 25 animaux, 20817.
 étude instrumentale, 20858.
 pense que des explorations auraient dû être faites d'abord, 20868.
 motifs de cette opinion, 20872.
 autres détails au sujet du lac Albreda et de la rivière du Carot 20955.
 ni Green ni Mahood n'ont trouvé un terrain favorable, 20967.
 pendant la première campagne (1871) dans la Colombie Anglaise, le versant oriental de la Passe de la Tête Jaune n'a pas été examiné, 20963.

McNICOL, E.

- a fait partie de l'exploration de Bute Inlet, sous Cambie (1875), 22541.
 expédition de la vallée du lac Kitlope sous Gamsby (1876), 22555.
 n'a pas pris la latitude au lac Tochquonyala, 22662.
 avait le dessin d'Horetzky, mais ne l'a pas emporté du campement, 22681.
 un lac pris par erreur pour un autre, 22750.
 pensait que le lac rencontré à une hauteur de quinze pieds était le même que celui découvert par Horetzky à une altitude de 1100 pieds, 22823.
 désaccord complet entre les deux dessins, 22832,

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*

TRACÉ :

TUTTON, H. N.

- ordre de faire le tracé à Edmonton (1876), 387.
- brigade salariée et oisive pendant plusieurs semaines, 392
- Nixon responsable des approvisionnements, 397.
- prix hors du contrôle de l'ingénieur, 402.
- brigade engagée depuis mai 1875 jusqu'en décembre 1876; a dressé des plans à Ottawa jusqu'en mai 1877, 409,

CARRE, H.

- chargé du tracé sur les sections 14 et 15, en juin 1874, 2039.
- brigade : plus de 40 hommes, 2041.
- en campagne jusqu'en janvier 1875, 2043.
- a fait des sondages sur la Rivière Rouge pendant que la brigade explorait la ligne depuis le lac Plat jusqu'à Selkirk, 2046.
- plan et profil de la section 15 demandés par Rowan en décembre 1874, 2050.
- esquisse sur du papier de tenture, 2021.
- a servi à l'évaluation des quantités à Ottawa par Frank Moberly, 2051.
- pense que le profil fait d'après cette esquisse est exact, 2059.
- pas de profil en travers, 2062.
- section 14 tracé par Brunel jusqu'à la Tête Cassée, ensuite par Forrest, 2087.
- exploration faite par le témoin simplement préliminaire, 2092.
- Brunel a fait le travail en quinze jours environ, 2696.
- traverse de Selkirk; le témoin a demandé de la placer un demi-mille au sud de la Pointe au Sucre, 2699.
- traverse recommandée par Brunel, un mille et demi plus haut, 2705.
- assiette solide en roc à la Pointe au Sucre; terre glaise et sable mouvant au point exploré par Brunel, 2710.
- du Portage du Rat à la Rivière Rouge, 19963.
- en charge de la brigade, au printemps de 1874, 1959.
- comment on fait un tracé d'essai, 19968.
- différence avec un tracé final, 19974.
- la ligne représente exactement le centre de la chaussée, 19979.
- ligne étudiée par le témoin, la seule praticable sur cette route, 20003.
- rampes faciles, 20014.

JARVIS, E. W.

- route du sud, du Portage du Rat à Winnipeg, discutée avec Carre, 4432.
- pense qu'on aurait économisé \$500,000 par cette route, 4433.
- route depuis le lac de l'Aigle jusqu'à celui de l'Esturgeon favorable pour une voie ferrée, 4452.
- de la rivière Rouge à Edmonton, 4456.
- croit qu'on aurait pu obtenir une ligne meilleure au nord de la branche nord de la Saskatchewan, *via* les collines de l'Oriental, 4457.
- traverse de Selkirk: coût du pont près des rapides aurait été de moitié moindre à Selkirk, 4497.
- a recommandé la traverse aux rapides de St. André, 4510.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*TRACÉ—*Suite.*

FORREST, H. F.

- du Portage du Rat à la rivière de la Tête Cassée, 5335.
 employé au tracé d'essai, sous Carre, en juin 1874, 5336.
 a pris part à plusieurs autres tracés d'essai pendant l'hiver,
 sous les ordres de Carre, 5340
 a commencé l'étude du lac Plat, en janvier 1875, 5341.
 l'a complétée le mois suivant, 5342.
 peu de terre arable le long de la ligne, 5349.
 pense que la moitié était marécageuse, 5352.
 bois très petit sur le reste, 5357.
 a fait ensuite une percée de la baie du Poisson Blanc aux
 chutes de l'Esturgeon, 5362.
 brigade: 36 hommes, 5364.
 en opération depuis le milieu de février jusqu'au 23 mars,
 et retour à Winnipeg le 26 avril, 5368.
 a exploré environ 70 milles, 5374.
 a fait des plans jusqu'en juin, 5374.
 tracé de la section 14, 5374.
 sous les ordres de Thompson, 5374.
 ligne tracée par le témoin adoptée comme tracé final,
 5380.
 en campagne jusqu'au milieu de juin 1875, 5387.
 n'a pas évalué les quantités, 5405.
 croit que les quantités données aux soumissionnaires
 ont été faites l'année précédente sur une autre
 ligne projetée, 5507.
 depuis la station 1660 jusqu'à la station 2075, sur la ligne sud
 de Carre, section 15, 5451.
 a exploré une ligne d'essai, 5455.
 région très marécageuse, 5456.
 moitié est à peu près la même que le tracé final de la
 section 14, 5461.
 a évité le marais Julius, 5466.
 a terminé les travaux en mars 1876, 5478.
 depuis la station 2616 sur la section 14 jusqu'au lac Travers,
 5479.
 ordre de faire le tracé final, 5479.
 terminé vers le mois d'août, 5481.
 pas de profil en travers ni d'évaluation de quantités, 5483.
 tracé fait par le témoin, adopté, 5489.
 vers l'ouest à partir du point de raccordement des sections
 14 et 15, 5601.
 exploré une ligne sur 3½ milles environ, 5601.
 tracé final actuel pas meilleur, 5616.

FELLOWES, G. R. L.

- employé depuis le printemps de 1874, 5620.
 du Portage du Rat à la rivière de la Tête Cassée, 5621.
 du lac Plat à la rivière Rouge (1875), 5627.
 en charge de la lunette méridienne dans l'exploration de la
 ligne sud de Carre, 5650.
 n'a formé aucune opinion à ce sujet, 5669.
 sinon que la ligne sud, si elle eût été adoptée au lieu de
 la section 15, aurait causé moins de frais, 5672.
 l'ingénieur en charge vérifie quelquefois les calculs de ses
 subordonnés, 5683.
 responsable de leur exactitude, 5683.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*TRACÉ—*Suite.*FELLOWES, G. R. L.—*Suite.*

Carre était d'avis que la ligne sud était moins dispendieuse, 5698.

court embranchement au lac Travers jusqu'à la Baie de l'Eau claire, 5707.

à partir de zéro, sur la section 15, jusqu'à la station 29 (juin 1876), 5719.

ordre d'améliorer la ligne, 5719.

courbes maxima : quatre degrés, 5731.

pas de données pour calculer les quantités, jusqu'en novembre 1876, 5750.

procédé pour prendre et tenir note des niveaux, 5781.

KIRKPATRICK, W. W.

du Wabigoon vers l'est jusqu'à la rivière de ce nom. (1875), 8587.

instructions reçues pendant qu'il préparait l'exploration du Fort Frances en octobre, 8587.

occupé jusqu'en mars, 1876, 8589.

brigade : 30 à 40 hommes, 8591.

manque de provisions, 8596.

raquettes et trains sauvages confectionnées par les hommes de la brigade, 8599.

sous-section 2 de la section 15, 9 milles (mai 1876), 8607.

aide ingénieur de service, 9607.

coupes transversales depuis la station 480 jusqu'à la station 950, 8625.

soumissions demandées avant de pouvoir fournir des données, 8641.

profil demandé seulement après février, 1877, 8651.

ROWAN, J. H.

a suggéré de se diriger droit vers l'embouchure du Nipigon, 10606.

croit que la route par les détroits a été décidée en 1874 ou au printemps de 1875, 10615.

du Portage du Rat à la Rivière Rouge, 10616.

a commencé le tracé actuel à l'extrémité du Portage du Rat, 10626.

tracé de la section 5 commencé pendant l'année 1874, 10639.

rapport du témoin sur la route au nord du lac Manitoba, 10704.

comment on en est venu à faire l'exploration, 10705.

section 15, 10952.

explique les trois séries de soumissions demandées, 10958.

troisième série acceptée d'après le plan de la ligne de route, 10964.

quantités approximatives impossibles sans coupes transversales, 10971.

motifs pour concéder l'entreprise peut-être autres que des motifs techniques, 10978.

a peut-être visité la section 15 vingt cinq ou trente fois, 11327.

visites plus fréquentes auraient été utiles, 11328.

CONSTRUCTION :

CARRE, H.

nommé ingénieur de la section No. 15, en mai, 1876, 2091.

tracé de 1874 adopté, 2094.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*CARRE, H.—*Suite.*

- fait un nouveau tracé de toute la section entre le mois de juin et la fin de l'année, 2093.
- avait quatre aides pour faire des profils en travers, 2099.
- ils étaient responsables de leur exactitude, 2105.
- croit que les derniers rapports étaient exacts, 2105.
- profils en travers complétés en mars 1877, 2121.
- demande de soumissions à l'époque où les profils en travers ont été commencés, 2128.
- les quantités n'ont pas été calculées d'après les profils en travers, avant 1878, 2129.
- les modifications dans les pentes et l'alignement ont augmenté les tranchées dans le roc et les excavations dans le sol, 2132.
- sans données spécifiques, les soumissions étaient nécessairement spéculatives, 2170.
- des quantités exactes produisent l'économie, 2178.
- une route plus au sud aurait épargné \$275,000, 2199.
- s'est prononcé fortement devant Rowan en faveur d'une ligne sud, 2236.
- avait appris que \$65,000 valant de travaux devraient être abandonnés, 2327.
- économie nette, \$200,000, 2329.
- ne pense pas que l'abandon des travaux soit nécessaire, 2336.
- on aurait pu avoir une ligne moins dispendieuse entre le lac du Faucon et la Rivière Rouge, 2359.
- profils en travers nécessaires pour arriver à des calculs exacts, 2382.
- quantités calculées d'après les profils en travers, en janvier 1878, 2385.
- après avoir abaissé les rampes de deux pieds, 2386.
- tranchées dans le roc augmentées de 113,200 verges par l'abaissement des pentes, 2395.
- excavations dans le sol augmentées de 224,000 verges, 2402.
- amélioration de la ligne par ce moyen, 2410.
- augmentation dans le coût dû au remplacement des travaux sur chevalets par des remblais en terre, 2430.
- remplissages considérables dans les cours d'eau, 2480.
- le lac Travers requiert probablement 222,000 verges ; coût : \$82,000, 2493.
- travaux sur chevalets, coût probable : \$17,500, 2498.
- les travaux exécutés suivant les devis originaires, assiette en roc et chevalets, coûteraient \$345,832, 2504.
- tels qu'exécutés actuellement, \$142,500, 2506.
- travaux sur chevalets moins dispendieux dans les tranchées considérables, 2524.
- instructions données par l'officier supérieur, 2531.
- a refusé aux entrepreneurs certaines informations, et pourquoi, 2536.
- profils en travers pas renvoyés d'Ottawa avant septembre 1877, 2545.
- pentcs changées dans l'intervalle, 2548.
- décision prise à Ottawa quatre mois après le commencement des travaux, 2571.
- impraticabilité des bases en roc solide, 2577.
- murs de revêtement proposés par le terrain, 2578.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*CARRE, H.—*Suite.*

- approuvé par Rowan en octobre 1877, 2578.
- approuvé temporairement en août, 2591.
- ordre pendant l'été de 1877 de substituer autant que possible des travaux en terre aux chevalets, 2606.
- ordre de Rowan de ne pas toucher un piquet, 2624.
- inspection de la ligne par Rowan, 2628.
- suggestions du témoin ignorés à Ottawa quoi qu'appuyées par Rowan, 2638.
- exécutées depuis par Schrieber, 2638.
- employé à la construction de la section 15 depuis 4 ans, 2641.
- en juin 1880, Haney nommé surintendant, 2643.
- production de la lettre de Rowan permettant des emprunts de terre, 2653.
- incertitude du témoin quant aux rampes, 2654.
- état comparatif des quantités requises pour travaux à base de roc et pour les murs de revêtement, respectivement, 2684.
- quant aux bases dans les tranchées, 2741.
- roc détaché, 2745.
- délai pour terminer les travaux, 2745.
- roc en dehors du prisme, 2754.
- interprétation des clauses concernant le roc détaché, par Fleming et Smith, 2763.
- le témoin a recommandé un pont permanent au lac Déception, 2847.

FORREST, H. F.

- quatrième sous-section de la section No. 14, 5436.
- travaux subdivisés en six sections, 5437.
- section du témoin près de la rivière de la Bouche Blanche, 5439.
- employé depuis novembre 1875 jusqu'à janvier ou février 1876, date de son retour à Winnipeg, 5442.
- retourné sur la section 14, en août, 5490.
- a surveillé les travaux jusqu'en octobre 1877, 5492.
- transféré à la sous-section 6, 5492.
- pour réviser le dernier mille et demi à l'extrémité de la section No. 14, 5493.
- jusqu'alors, les rampes de la section 15 n'étaient pas fixées, 5495.
- évaluation de la quantité requise pour faire le dernier remblai: 29,000 verges, 5506.
- mise en place de 51,000 verges, 5508.
- écart causé par l'éboulement des matériaux, 5509.
- élévation du fonds marécageux, du côté du lac, sur un espace de 400 pieds, 5509.
- l'excédant des quantités évaluées disparu au-dessous de la surface, 5510.
- remplissage à la station 4010, 5526.
- traversée d'une baie dans le lac Travers, 5528.
- quantité évaluée: 114,400 verges, 5537.
- telle qu'exécutée: 175,800 verges, 5537.
- écart dû aux mêmes causes, 5539.
- instruments de forage pas employés, 5550.
- n'a pas demandé d'instruments de plus fort calibre, 5560.
- élévation de la levée: 50 pieds environ, 5562.
- remplissage au lac Travers, section 15, 5564.
- quantité évaluée: 180,000 verges, 5563.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*FORREST, H. F.—*Suite.*

215,000 verges employées jusqu'à présent, d'après l'évaluation du témoin, 5571.
même résultat quant aux éboulements, 5575.
malgré les murs de revêtement en roc, 5577.

FELLOWES, G. R. L.

employé à partir de zéro jusqu'à la station 290 sur la section 15, 5802.
a commencé en juin 1877, à jalonner le terrain et à marquer les travaux à faire par l'entrepreneur, 5801.
n'a pas été employé d'une manière continue, 5813.
surveillance continuelle nécessaire, 5826.
caractère des renseignements désirés par les entrepreneurs, 5839.
fournis généralement à l'ingénieur des entrepreneurs, 5864
changement dans les raijpes après la concession de la section 15, 5871.
diminution dans le remblai, 5874.
augmentation du déblai dans le roc, 5888.
le changement du tracé a eu l'effet contraire, 5889.
moins de dépenses tel qui fait pour Schreiber, 5895.

KIRKPATRICK, W. W.

remblai considérable à la traversée du lac Déception, sur la section 15, 8659.
la déviation de la ligne a diminué les quantités, 8661.
pas de sondages appropriés, 8668.
le remblai s'est affaissé; revêtement en pierre inutile, 8675.
travaux terminés par le gouvernement, 8698.
opinion quant aux prix des entrepreneurs, 8710.
conduite de l'ingénieur du district envers l'entrepreneur, 8725.

MOLESWORTH, A. N.

aide-ingénieur sous les ordres de Thompson sur la section 14, à partir de juin 1875, 9289.
état des travaux à l'arrivée du témoin, 9294.
contrôle de 13 milles à l'est de la Rivière-Rouge, 9201.
pas de délais après l'arrivée du témoin, 9312.
à l'est de la Bouche Blanche, nécessité de profils en travers à des intervalles moindres que 500 pieds, 9335.
réclamations des entrepreneurs, 9379.
fossé du marais Julius, 9373.
batardeau, 9389.
ballastage, 9393.
sur l'embranchement Pembina, sous les ordres de Rowan, en mai 1877, 9339.
fossés d'égouttement exécutés sous la direction du témoin, 9347.
les quantités n'ont pas été constatées avant que les travaux aient été tracés, 9358.
mais seulement après que les entrepreneurs eurent commencé les travaux, 9359.

CADDY, J. S.

ingénieur en charge des sections Nos. 25 et 41, depuis mai, 1879, 10105.
personnel: 3 ingénieurs de division et 14 aides, 10112.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*CADDY, J. S.—*Suite.*

- voyage mensuel sur le parcours de la ligne, 10115.
 les trains parcourent maintenant 150 milles, 10116.
 sur la section 25, la chaussée n'était pas complétée quand
 il en a pris la direction, 10192.
 de nombreux marécages, 10193.
 la chaussée et le nivellement ne sont pas encore complétés, 10211.
 la section 14, lorsqu'il en a pris la direction, les jalons
 étaient posés, la ligne centrale tirée, les profils en
 travers étaient faits, etc., 10217.
 les entrepreneurs n'ont pas éprouvés de retards, 10222.
 caractère de la région varie, 10227.
 les quantités ont été réduites considérablement et la ligne
 a été raccourcie depuis la concession de l'entreprise, 10229.
 \$400,000 ou \$500,000 économisées, 10232.
 observations sur le tracé antérieur, 10255.
 environ un tiers de marais et de roc, 10251.
 1400 hommes employés, 10236.
 caractère des travaux satisfaisant, 10261.
 différends avec les entrepreneurs, 10263.

HOWAN, J. H.

- du Portage du Rat au Fort Pelly, 10725.
 nommé ingénieur ordinaire en juin 1875, 10725.
 contrôle partiel de la construction du télégraphe, 10726.
 tracé final du télégraphe fait après une étude préliminaire, 10732.
 plans et essais de tracé de la section No. 14, envoyés à Ottawa
 en 1874-75, 10762.
 profil approximatif et quantités obtenues, 10763.
 la section exigeait des profils en travers sur environ les
 deux quinzièmes de son étendue, 10774.
 marais ; profondeur inconnue, 10779.
 les déviations sont cause que les travaux ont excédé
 les estimés, 10782.
 marais Julius, 10808.
 19 pieds de profondeur au lieu de 3 ou 4, tel qu'évalué,
 10841.
 pas de forages pratiqués, 10843.
 les déblais provenant du marais forment de bons matériaux
 pour la chaussée, 10846.
 l'entrepreneur de la section 15 n'a pas raison de se plaindre
 que les renseignements lui ont fait défaut, 10984.
 le témoin a reçu d'Ottawa des ordres précis quant aux
 informations à fournir, 10989.
 terre de déblai en quantité, 10993.
 Whitehead a eu quelque raison de dire que les chevalets
 étaient impraticables, 10994.
 changement dans le remblai avantageux, 10996.
 motifs de cet énoncé, 11001.

JENNINGS, W. T.

- chargé de la section 42 en mai, 1879, 11501.
 avait des données dit ailliées quant aux quantités. 11502.
 les entrepreneurs n'ont pas été retardés, 11512.
 changements : amélioration des pentes, 11523.
 diminution des tranchées dans le roc, 11524.
 et dans les déblais dans le sol, 11529.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*JENNINGS, W. T.—*Suite.*

approuvés par Schreiber à l'exception d'un seul, 11537.
 siphons en fer, pas nécessaires, 11540.
 maçonnerie des pcnts réduite de moitié, 11549.
 évaluation de Manning exagérée, 11556.
 augmentation dans les pilotis, mais le bois employé pour
 les chevalets n'a pas excédé de beaucoup les évaluations
 11564.
 la section coûtera \$1,500,000 de moins que l'évaluation,
 11594.
 un tiers de cette diminution dû aux travaux sur che-
 valets, 11593.
 forages profonds effectués, 11600.
 Manning a eu tort de faire certains forages à une profon-
 deur de 200 pieds, 11611.
 généralités quant aux améliorations dans le tracé, 11614.

JARVIS, E. W.

présente le rapport d'inspection des sections 14 et 15, dressé
 sur la demande des commissaires, 11666.

SMITH, M.

a fait l'examen de la section 18 et de partie de la section 25,
 en 1877, 21579.
 section 13 presque complétée, 21582.
 changements sur la section 25, 21582.
 coût mentionné par Hazlewood bien moindre que le coût
 réel, 21582.
 a recommandé des remblais avec des matériaux plus com-
 pacts, 21595.
 quantités excédant les évaluations, 21603.

TRAVERSE DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Voir *Rivière Rouge.*

TRAVERSES POUR CHEMINS DE FER :

Voir *Contrats Nos. 23, 36, 59.*

TRUDEAU, TOUSSAINT :

pratique suivie dans le département, 12, 624, 683, 23632.
 contrat No. 1, télégraphe, 61, 621, 636, 655, 702, 820, 981.
 No. 2, do 299, 638, 697.
 No. 3, do 636, 724, 12423.
 No. 4, do 728, 23634.
 No. 5, construction de l'embranchement Pembina, 781,
 824, 859.
 No. 5A, prolongement du No. 5, 835.
 Nos. 6-11, achat de rails, 12431, 12583, 26635.
 No. 12, embranchement de la Baie Georgienne, 12624.
 No. 13, construction, 976, 1328.
 No. 14, do 1036, 1197.
 No. 15, do 1002, 1075, 1199.
 No. 16, prolongement du Canada Central, 12654, 17900.
 No. 17, transport de rails, 12654.
 No. 18, do 12683, 14097, 16983.

TRUDEAU, TOUSSAINT—*Suite.*

- contrat No. 19, maison pour ingénieurs, 12951.
 No. 20, transport de rails, 13609.
 No. 21, do 12959.
 No. 22, do 13666.
 No. 23, traverses, 12977.
 No. 24, maison d'habitation, 12987.
 No. 25, construction de Sunshine Creek à la rivière des Anglais, 1137.
 No. 26, remise à locomotives, 12990, 13678, 14158.
 No. 27, transport de rails, 13689.
 No. 28, do 13699, 15320, 16982.
 No. 29, carvelles, 13702.
 No. 30, boulons et écrous, 13709.
 No. 31, do 13732.
 No. 32, carvelles, 13742.
 No. 32 A, maisons pour ingénieurs, 14048, 14420.
 No. 33, pose de la voie et ballastage, de St. Boniface à Emerson, 830, 883, 1033, 1203.
 No. 34, transport de rails, 14076.
 No. 35, carvelles, 13987.
 No. 36, traverses, 918, 974.
 No. 37, embranchement de la baie Georgienne, 14466.
 No. 38, hotel Neebing, 14009.
 No. 39, transport de rails, 14016, 14204.
 No. 40, remise à locomotives, 14185, 14439.
 No. 41, construction, de la rivière des Anglais à la rivière à l'aigle, 1205.
 No. 42, do 1251, 14157.
 No. 43, exploitation du chemin de fer, 15336.
 No. 44-47, achat de rails, 14036.
 No. 48, construction, 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, 1338, 12948.
 No. 49, bâtiments de stations, 947, 1031.
 No. 50, carvelles, 14233, 17000.
 No. 51, boulons et écrous, 14247, 16999.
 No. 52, transport de rails, 14442.
 Nos. 53-55, achat de rails, 14527, 17001.
 No. 56, pont en fer, 14509.
 No. 57, rails de croisement, 14518.
 No. 58, plaques tournantes en fer, 17003.
 No. 59, traverses, 1416.
 No. 60, construction, Colombie Anglaise, 17014.
 No. 61, do do 17720.
 No. 62, do do 17748.
 No. 63, do do 17768.
 No. 64, pont sur la Rivière Rouge, 17798.
 No. 65, voitures à voyageurs, 17813.
 No. 66, second 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge, 1424, 17845.
 No. 67, wagons fermés et découverts, 17823.
 No. 68, wagons-poste et fourgons à bagages, 17828.
 No. 69, transport de rails, 17872.
 No. 70, do 17838.
 No. 71, superstructure en fer, 17878-9.
 Nos. 72-76, conclus après la nomination de la commission, 17839, 17892.
 No. 77, clôture en fil métallique, 17892.
 cautionnements et paiements à compte, 1333.
 embranchement Pembina, 1455.
 système pour enregistrer la réception des soumissions, 14482.

TRURO PATENT FROG COY. :

Voir *Contrat No. 57.*

TRUTCH—LIEUTENANT-GOUVERNEUR :

Contrôle général dans la Colombie Anglaise.

TUPPER, SIR CHARLES :

politique du gouvernement, 18356.
contrat No. 15, 18437.

No. 37, 18421.

Nos. 41 et 42, 18362, 18401.

Nos. 53 et 55, 18422.

Nos. 60 et 63, 18474.

influence illicite, 18400, 18450 18509.
pression sur les employés, 18401.

TUTTLE, CHARLES R.

aide aux journaux, 11073.

influence illicite, 11583.

UPPER & CIE

Voir *Contrat No. 43.*

VANCOUVERT,— Ile de

transport de rails, 14016, 14204.

Voir *Contrat No. 39.*

WADDLE & SMITH :

Voir *Contrat Nos. 1, 3, 4.*

WADDLE, JOHN

contrat No. 3, 16392.

No. 4. 16202, 16321.

WAGONS D'ONTARIO,—CIE DE :

Voir *Contrats No. 68.*

WEST CUMBERLAND IRON AND STEEL COY. :

Voir *contrats Nos. 9 et 10, 44-47, 53-55 ; rails d'acier.*

WILLIAMSON, MAJOR :

Voir *Horetzky.*

WILSON, G. M. :

écluse de Fort Frances, 6972, 8377.
mauvaise administration, 8539.

WINNIPEG,—PREMIERS 100 MILLES A L'OUEST DE :

Voir Contrat No. 66.

WINNIPEG—PONT TEMPORAIRE A :

Voir Contrat No. 64.

WHITEHEAD, CHARLES :

contrat No. 14, 4983.

No. 15, 3075.

traverses de chemin de fer, 3176.

aide aux journaux, 5005.

WHITEHEAD, JOSEPH :

contrat No. 5, 3189.

No. 5 A, 3680.

No. 14, 3617.

No. 15, 3245, 3645, 9571, 9876.

aide aux journaux, 3673, 9580.

pression sur les employés, 3677.

WHITEHEAD, RUTTAN & RYAN :

Voir Contrats Nos. 59, 64.

YALE :

transports de rails à, 14016, 14204.

Voir Contrat No. 39.
