COMMISSION ROYALE

SUR LE

Prétendu emploi d'étrangers pour les explorations du chemin de fer Grand Trunk Pacific projeté

RAPPORT DU COMMISSAIRE

ET

AUTRES DOCUMENTS

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1908

[No 36a-1905]

TABLE DES MATIERES

	PAGE.
Décrêt du conseil concernant la nomination du commissaire	· v
Commission	. vii
Lettre transmettant le rapport du commissaire	ix
Rapport du commissaire	xi
ANNEXE.	
Procès-verbaux des témoignages	1
Liste des témoins	589
Diagramme—Partie du C.C.P., passant à travers les Montagnes-Rocheuses.	

DECRET CONCERNANT LA NOMINATION DU COMMISSAIRE.

Conseil privé, Canada.

EXTRAIT D'UN RAPPORT DU COMITE DE L'HONORABLE CONSEIL PRIVE APPROUVE PAR LE GOUVERNEUR GENERAL LE 23 MAI 1904.

Vu le rapport en date du 19 mai 1904, du ministre du Travail représentant, que de nombreuses plaintes ont été faites à l'effet que des étrangers, n'étant pas régulièrement domiciliés en Canada, ont été et sont encore employés pour faire des études et explorations et d'autres travaux relativement au chemin de fer Transcontinental-National projeté, à l'exclusion des citoyens canadiens et des sujets britanniques et qu'il est à propos de s'enquérir si ces plaintes sont bien fondées et jusqu'à quel point elles le sont et de tenir une enquête pour connaître le nom, la nationalité, la nature et la durée de l'emploi, le salaire et le domicile réel, au temps de leurs services, de toutes et chacune des personnes ci-devant ou actuellement employées à ces études et explorations et autres travaux; et qu'il est également opportun qu'une enquête soit tenue quant au nom de tous les Canadiens ou étrangers régulièrement domiciliés en Canada qui auraient fait des demandes d'emploi pour les travaux ci-dessus, à la nature de l'emploi demandé et au résultat de ces demandes.

Le ministre recommande donc que ce rapport soit renvoyé à son honneur le juge Winchester, le doyen des juges de la cour de comté, pour le comté d'York, dans la province d'Ontario, comme Commissaire, en vertu des dispositions du chapitre 114 des statuts revisés du Canada intitulé: acte relatif aux enquêtes concernant les affaires publiques, pour tenir et conduire une enquête avec tous les pouvoirs conférés aux commissaires par cet acte; que dix piastres par jour soient allouées à ce commissaire et en sus les déboursés réels et nécessaires, et que le dit commissaire fasse rapport de ses informations au ministre du Travail avec toute la diligence possible.

Le comité soumet le tout à l'approbation de votre Excellence.

JOHN J. McGEE, Greffier du conseil privé.

A l'honorable ministre du Travail.

COMMISSION.

CANADA.

EDOUARD SEPT par la Grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, Roi, Défenseur de la foi, Empereur des Indes.

A tous ceux qui les présentes verront ou qu'icelles pourront concerner....Salut:

ATTENDU que, conformément au rapport du comité de notre conseil privé du Canada, approuvé par notre Gouverneur général, le vingt-trois mai mil neuf cent quatre, dont un extrait est annexé aux présentes, il a été décidé, ainsi qu'il appert au dit extrait, de tenir une enquête, par l'entremise de notre commissaire ci-après nommé afin de constater les noms, la nationalité, la nature du travail, la durée de l'emploi, le salaire, le domicile réel, au temps de leurs services de toutes les personnes ci-devant ou actuellement employées au service des études et explorations du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique projeté, et pour constater également les noms de tous les Canadiens ou étrangers domiciliés au Canada qui ont demandé à être employés à ces travaux, la nature de l'emploi qu'ils ont demandé et le résultat de leurs demandes.

Sachez donc par les présentes que, sur l'avis de notre conseil privé du Canada, nous nommons, constituons et désignons Son Honneur le juge John Winchester, juge de la cour de comté, pour le comté d'York, dans la province d'Ontario, notre commissaire-enquêteur pour tenir cette enquête.

Et, en vertu des pouvoirs qui nous sont conférés par le chapitre 114 des "Statuts Revisés du Canada" intitulé "Acte relatif aux enquêtes concernant les affaires publiques". Nous conférons à vous notre dit commissaire le pouvoir d'assigner tous les témoins et de les obliger à rendre témoignage sous serment devant vous, verbalement ou par écrit, ou sous une affirmation solennelle, si ces personnes ont droit d'affirmer solennellement dans les affaires civiles, et de produire tels documents et toutes choses que vous, notre commissaire, vous jugerez nécessaire aux fins d'une enquête complète sur les affaires que vous êtes chargé par les présentes, dont vous devez vous informer et vous enquérir.

Pour avoir, tenir, exercer cette charge et position de confiance et en jouir, vous le dit John Winchester avec les droits, pouvoirs, privilèges et émoluments appartenant de droit et par la loi, à cette charge, place et position de confiance durant bon plaisir. Et nous vous requérons et ordonnons de faire rapport à notre ministre du Travail pour le Canada du résultat de votre enquête avec la preuve recueillie devant vous et toute opinion que vous jugerez à propos d'exprimer à ce sujet.

En foi de quoi nous avons fait émettre nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada.

Témoin, notre très fidèle et bien aimé consin le Très honorable sir Gilbert John Elliott, comte de Minto et vicomte Melgund, comte de Forfar, dans la pairie du Royaume-Uni, baron Minto de Minto, comte de Roxburgh, dans la pairie de la Grande-Bretagne, baronnet de la Nouvelle-Ecosse, chevalier Grand-Croix de notre ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

A notre hôtel du gouvernement en notre ville d'Ottawa, ce vingt-troisième jour de mai en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent quatre, et de notre règne la quatrième.

Par ordre,

JOSEPH POPE, Sous-secrétaire d'Etat.

LETTRE TRANSMETTANT LE RAPPORT DU COMMISSAIRE

Toronto, 26 janvier 1905.

A l'honorable

sir William Mulock, C.C.M.G., M.P. Ministre du Travail, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le résultat de mon enquête en qualité de commissaire spécial nommé dans l'affaire du prétendu emploi d'étrangers sur le chemin de fer projeté du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que les témoignages pris devant moi et les documents déposés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JNO. WINCHESTER,

Commissaire.

RAPPORT DU COMMISSAIRE

A l'honorable

sir William Mulock, C.C.M.G., M.P., Ministre du Travail, Ottawa.

Toronto, 26 janvier 1905.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que le 26 mai 1904, j'ai reçu la commission royale émise en ma faveur, et portant la date du 23 mai 1904, m'autorisant à m'assurer du nom, de la nationalité, de la nature et du temps d'emploi de chaque personne employée ci-devant ou présentement aux explorations du chemin de fer projeté du Grand-Tronc-Pacifique, et aussi des noms de tous les Canadiens et des résidents de bonne foi au Canada qui ont fait une demande de pareil emploi, et la nature de l'emploi demandé. La commission était accompagnée de la lettre suivante:

OTTAWA, 26 mai 1904.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous inclure une Commission royale vous enjoignant en qualité de commissaire de faire une enquête sur le prétendu emploi d'étrangers par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ou en son nom et plus particulièrement énoncé dans la Commission.

Le gouvernement désire que l'enquête soit complète et expéditive. Il n'y a pas de doute que vous voudrez non seulement faciliter l'ouvrage, mais aussi accommoder les témoins, et pour cela vous voudrez bien siéger à différents endroits dans le Canada, mais comme Montréal est, je crois, le siège de la compagnie, il serait bon que vous commenciez votre enquête dans cette ville, et ensuite, selon le cas, de la continuer à d'autres endroits au Canada.

En tant que l'enquête est d'une nature générale, et applicable à des cas spéciaux et, à d'autres cas de prétendues infractions de la loi, je vous demanderais de faire un rapport de temps à autre à la fin de l'enquête, dans chaque cas.

Fidèlement à vous,

WM. MULOCK,

Ministre du Travail.

A Son Honneur le juge WINCHESTER, Toronto.

PORTÉE DE L'ENQUÊTE.

Conformément au désir du gouvernement exprimé dans la lettre ci-dessus je me mis immédiatement en mesure de pousser l'enquête avec célérité, et fixai au lundi, le 30e jour de mai 1904, à midi, au palais de justice dans la cité de Montréal, siége du chemin de fer projeté du Grand-Tronc-Pacifique, le commencement de cette enquête, et publiai l'annonce suivante, savoir:

"En qualité de commissaire nommé par le gouvernement du Canada pour faire une enquête au sujet des noms, de la nationalité, de la nature et du temps d'emploi, de la rémunération, de la résidence de bonne foi à l'époque de l'emploi de chaque personne employée jusqu'ici ou actuellement employée aux explorations du chemin de fer projeté du Grand-Tronc-Pacifique, et aussi quant aux noms de tous les Canadiens ou habitants de bonne foi du Canada qui ont demandé pareil emploi et la nature de l'emploi

4-5 EDOUARD VII, A. 1905

qu'ils ont sollicité et les résultats de ces démarches, je donne avis que lundi, le 30e jour de mai 1904, à 12 heures, midi, au palais de justice de la cité de Montréal, je commencerai à faire la dite enquête et la continuerai dans la dite cité et dans la cité de Winnipeg et autres endroits qui pourront être annoncés de temps à autre.

Toute personne en état de donner des renseignements touchant l'objet de l'enquête est respectueusemnt prié de donner son témoignage. Toutes communications devraient

m'être adressées aux soins du département du Travail, à Ottawa.

JOHN WINCHESTER.

Commissaire.

Ottawa, 26 mai 1904.

Cette annonce a été immédiatement envoyée aux journaux suivants et publié dans leur premier numéro après sa réception, savoir: à Montréal, The Montreal Herald, Le Canada et La Presse; à Toronto, The Globe, The Mail and Empire, The World, The Star, The Telegram et The News; à Winnipeg, The Manitoba Free Press, et The Telegram; à Vancouver, The Vancouver Daily Province, et The World. J'ai aussi préparé des assignations spéciales aux témoins, et j'en ai expédié à Montréal et à Winnipeg.

A l'heure fixée, j'ai ouvert l'enquête à Montréal, et l'ai continuée en interrogeant les témoins et en examinant la correspondance ayant rapport à la demande et à l'emploi d'ingénieurs à l'occasion des explorations mentionnées dans la Commission, jusqu'au soir du premier juin. Les témoins suivants ont été examinés, savoir: John R. Stephens, le sous-ingénieur en chef du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, H. M. Goodman, dessinateur dans le bureau du sous-ingénieur en chef; William E. Mellen, premier commis dans le même bureau; Charles M. Hays, second vice-président et gérant général de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer; Henry W. Walker, vérificateur de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer; William H. Biggar, avocat du Grand-Tronc de chemin de fer et Eugène P. Quirk et Albert L. Ghysens, deux ingénieurs résidant réellement en Canada, qui avaient demandé des places d'ingénieurs mais à qui on avait refusé de l'emploi, ces deux messieurs étant les seuls candidats qui aient comparu devant moi à cette séance.

Après l'interrogatoire de M. Stephens, j'ai considéré qu'il était nécessaire pour le bien de l'enquête de me rendre de suite à Winnipeg, et j'ai quitté Montréal dans la matinée du 2 juin. A mon arrivée à Winnipeg, je me mis immédiatement en mesure de continuer l'enquête le lundi, 6 juin à 2 heures de l'après-midi. A cet endroit, je rencontrai M. H. M. Mowat, C. R., que le gouvernement avait dans l'intervalle retenu comme Conseil pour m'aider dans l'enquête. L'enquête s'est ouverte le 6 juin et s'est continuée les 7, 8 et 9 juin et durant ce temps j'ai interrogé vingt et un témoins, dont neuf étaient réellement des résidents du Canada, savoir : W. G. Kerle, H. Harding, F. T. Bagshaw, Wm. Mann, Wm. E. Mann, G. W. Winckler, Frank Girdlestone, Cecil Godard, Geo. L. Giffith. Ces neuf messieurs avaient demandé des places d'ingénieurs, etc., et sur ce nombre W. G. Kerle, Wm. Mann, Wm. E. Mann, C. Goddard et G. L. Griffith avaient été, à un certain moment, employés, mais ils n'étaient alors au service du Grand-Tronc-Pacifique, parce que la compagnie avait refusé de continuer à les employer. A part ces messieurs le nom de M. J. Woodman avait été soumis mais il avait été rejeté. Six des témoins étaient des employés du Grand-Tronc-Pacifique, savoir: A. Kyle, S. H. Mason, B. H. Johnston, Alex. Eggo, James H. Bacon, B. B. Kelliher, les autres témoins étant John G. Sullivan, F. F. Busteed, et J. A. Hesketh, ingénieurs au service du chemin de fer Canadien du Pacifiaue.

Trouvant qu'il m'était impossible d'obtenir, en moins de dix jours la présence du personnel des diverses équipes qui travaillaient à une certaine distance de Winnipeg, je me rendis de suite à Edmonton, pour y continuer l'enquête au bureau de la division à cet endroit. J'arrivai à Edmonton dans la soirée du 11 juin, et je pris immédiatement des mesures pour y ouvrir l'enquête le lundi 13 juin.

En conséquence l'enquête s'est ouverte le 13 juin et s'est continuée jusque dans la soirée du 15 juin, et durant ce temps, j'ai interrogé seize témoins, dont quinze étaient au service de la compagnie, savoir: C. C. Van Arsdol, E. R. McNeill, E. McD. Mellen, A. S. Going, J. Armstrong, F. S. Rossiter, Gilbert Murray, E H. Dodd, J. D. McVicar, C. H. Hall, Jas. Hislop, R. E. Henderson, L. E. Silcox, W. J. Glanville, et C. E. Matthews. En outre de ces témoins, M. Alex. J. McLean, l'ingénieur, d'Edmonton, a été interrogé. Son nom paraît sur la liste des candidats subséquemment obtenue à Winnipeg. Il n'a cependant pas été nommé.

D'Edmonton, je me rendis à Régina pour y rencontrer un certain nombre d'équipes que je devais interroger à cet endroit, et le 17 juin j'interrogeai dix témoins, qui tous étaient à l'emploi de la compagnie, savoir : C. W. Stuart, L. C. Gunn, P. J. Barnett, B. H. Savage, P. Talbot, W. E. Colladay, J. C. Baxter, A. S. Street, W. M. Anderson et E. G. Smith.

De Régina, je revins à Winnipeg, et y continuai l'enquête les 20, 21 et 22 juin, interrogeant vingt-quatre nouveaux témoins, et interrogeant de nouveau six des témoins interrogés dans une occasion précédente. Sur ces nouveaux témoins douze étaient au service de la compagnie, savoir : Alex. G. Allan, F. W. Fink, J. A. Green, P. T. Gill, C. M. Bull, A. A. Meador, F. O. Parsons, H. J. Perrin, J. A. Heaman, C. D. Fairchild, S. J. Mayo et L. A. Darey; et cinq étaient réellement des résidents du Canada et avaient demandé des places d'ingénieurs, mais n'avaient pas été employés, savoir : Z. Malhiot, S. Adkins, A. M. Morgan, John Irvine, et Denston Gibson; et le reste des nouveaux témoins étaient T. Turnbull, R. Fowler, R. C. McPhillips, ingénieurs et Chas. Southern.

De Winnipeg, je me rendis à North-Bay, y arrivant dans la soirée du 25 juin, et je pris immédiatement des mesures pour continuer l'enquête le lundi 27 juin. Ce jour j'interrogeai quatorze témoins, dont onze étaient au service de la compagnie, savoir : Geo. A. Knowlton, C. F. Hannington, T. C. Taylor, W. F. Graham, G. Marryatt, A. N. O'Kelly, D. S. McLeod, L. Jandrow, J. M. Fotheringham, E. R. Brobeck et G. W. Stadly; et un qui avait été à son emploi mais qui avait été renvoyé, savoir : J. P. Pim; les deux autres témoins étant R. A. Russell et R. Laird, ingénieurs.

De North-Bay, je me rendis à Montréal ayant fixé au 30 juin l'interrogatoire d'un certain nombre de témoins que j'avais assignés pour ce jour-là, mais comme l'avocat du Grand-Tronc de chemin de fer ne pouvait pas assister à l'enquête, je l'ajournai au 4 juillet et me rendis à Ottawa pour y interroger des témoins selon une entente préalable. Le 2 juillet j'interrogeai dans la cité d'Ottawa, cinq témoins, savoir: Collingwood Schreiber, H. A. F. McLeod, T. C Keefer, H. Holgate et Ambrose Duffy, mais bien que ce dernier fut réellement un résident du Canada, et eut demandé une place, on lui refusa de l'emploi.

Le 4 juillet je continuai l'enquête dans la cité de Montréal et j'interrogeai huit nouveaux témoins, savoir: J. M. Stanley, le professeur C. H. McLeod, P. W. St. George, E. Marceau, J. A. U. Beaudry, E. Berryman et Brian D. McConnell, et interrogeai de nouveau deux des témoins déjà interrogés, savoir: Charles M. Hays et J. R. Stephens. Parmi les nouveaux témoins les trois derniers nommés étaient réellement des résidents du Canada, avaient demandé des places d'ingénieurs mais leur demande n'avait pas été acceptée.

Le 13 juillet je continuai l'enquête à Toronto, et interrogeai dix-neuf témoins, dont onze, R. W. Leonard, J. H. Armstrong, Thos. E. Hillman, Cecil B. Smith, A. H. N. Bruce, A. F. McCallam, J. A. Paterson, John McCunn, J. L. Boyd, H. G. Dimsdale et A. L. McLennan étaient réellement des résidents du Canada et avaient demandé des places d'ingénieurs sur les explorations—M. J. A. Paterson, de la part de son frère—mais leur demande avait été rejetée; les huit autres témoins étant W. T. Jennings, Wm. Mackenzie, E. H. Keating, professeur J. Galbraith, Joseph Hobson, James McDougall, Harry Crewe et A. W. Campbell.

Le 16 juillet l'enquête se continua à Kingston, où j'interrogeai quatorze témoins, dont huit étaient des résidents du Canada et avaient demandé des places d'ingénieurs

4-5 EDOUARD VII, A. 1905

mais leurs demandes n'avaient pas été acceptées, savoir: John L. H. Bogart, A. D. McRae, M. Ferguson, U. Fairlie, Harry Belcourt, H. Osborne, John Seers, Alex. McLennan, les autres témoins interrogés étant: T. W. Nash, l'hon. W. Harty, A. K. Kirkpatrick, le major Panet, J. W. Cochrane et le professeur Carr-Harris.

Le 20 juillet, j'interrogeai de nouveau M. Hays, M. Stephens et M. Walker à Montréal, et le 3 août, j'interrogeai M. Hugh D. Lumsden, dans la cité de Toronto, parce que je n'avais pu l'interroger avant cette date à cause de son absence de la province. J'ai essayé d'interroger sir Sandford Fleming, mais je n'ai pu le faire parce qu'il était absent de chez lui et en route pour l'Angleterre. N'ayant pu l'interroger je lui écrivis la lettre datée du 11 juillet 1904, publiée dans le procès-verbal des témoignages ci-joint, et j'ai reçu de lui une réponse datée du 15 juillet, également publiée dans le procès-verbal des témoignages. Dans la lettre que je lui écrivais, je lui disais que les questions que je lui posais et ses réponses seraient publiées dans mon rapport au gouvernement. Sur réception de la lettre de sir Sandford Fleming, apprenant qu'il avait retardé son voyage en Angleterre, j'expédiai une copie de ma lettre et de sa réponse à cette lettre à M. W. H. Biggard, C.R., accompagnée de la lettre suivante: Toronto, 27 juillet 1904.

"Mon cher monsieur,—J'ai fixé à 11 heures du matin, le 3 août 1904, dans mes chambres à l'hôtel de ville, Toronto, l'examen de M. Hugh D. Lumsden, dans l'enquête du Grand-Tronc-Pacifique.

"Je vous inclus la copie d'une lettre que j'ai adressée à sir Sandford Fleming et de sa réponse à cette lettre et dont j'ai intention de me servir pour mon rapport au ministre du Travail et si vous désirez interroger contradictoirement sir Sandford au sujet de cette lettre je le ferai assigner pour cette date également.

"Veuillez me laisser savoir le plus tôt possible votre désir à ce sujet, et m'adresser votre réponse à Toronto".

"Fidèlement à vous,

"JOHN WINCHESTER, "Commissaire.

"M. W. H. BIGGAR, C.R.,
"Chemin de fer du Grand-Tronc,
"Montréal, Qué.".

Je n'ai recu aucune réponse à cette lettre.

Durant l'interrogatoire de tous les témoins, à l'exception de M. Lumsden, l'avocat a comparu de la part du Grand-Tronc de chemin de fer, et a pris part à l'interrogatoire des témoins, à l'exception de ceux d'Ottawa, où l'avocat du chemin de fer, bien que présent, n'a pas pris part à l'interrogatoire.

RAPPORTS INTÉRIMAIRES.

Dans le cours de l'enquête j'ai fait de temps à autre des rapports ainsi que le demandait votre lettre du 26 mai 1904, demandant la déportation de certains citoyens américains parce qu'ils étaient sujets d'un pays étranger, et qu'on leur avait permis de venir au Canada, contrairement à la loi à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, laquelle loi, 60-61 Vict., ch. II, art. 6, telle que modifiée par la loi I Edouard VII, chap. 13, art. 3, se lit comme suit:

"Le procureur général du Canada, s'il est convaincu qu'un immigrant est débarqué en Canada contrairement aux dispositions du présent acte, pourra faire arrêter cet immigrant, dans le cours d'un an après son débarquement ou son entrée, et le faire renvoyer dans le pays d'où il est venu, aux frais et dépens du propriétaire du navire qui l'aura amené, ou, s'il est venu d'un pays limitrophe, aux frais et dépens de la personne qui aura engagé ses services avant son arrivée".

Les noms, occupations, adresses des dites personnes et les dates des rapports sont comme suit:

Goodman, Herman Mark, dessinateur, Montréal, Qué., 1er juin 1904. Mason, Sherman Hurd, dessinateur, Winnipeg, Man., 7 juin 1904. Van Arsdol, Cassius C., ingénieur de division, Edmonton, Alta, 13 juin 1904. McNeill, Edward R., ingénieur de district, Edmonton, Alta, 13 juin 1904. Mellen, Edward McD., premier commis, Edmonton, Alta, 13 juin 1904. Colladay, Walter Earl, sous-ingénieur, Régina, Assa, 20 juin 1904. Baxter, John C., préposé au théodolite, Régina, Assa, 20 juin 1904. Anderson, Walter M., topographe, Régina, Assa, 20 juin 1904. Gunn, Luther Collins, préposé au théodolite, Régina, Assa, 20 juin 1904. Talbot, Peter, topographe, Régina, Assa, 20 juin 1904. Fink, Frederick W., préposé au théodolite, Winnipeg, Man., 21 juin 1904. Green, John A., porte-mire, Winnipeg, Man., 21 juin 1904. Mayo, Stanley J., porte-perche, Winnipeg, Man., 21 juin 1904. Meador, Amos A., dessinateur, Winnipeg, Man., 21 juin 1904. Parsons, Frederick O., porte-mire, Winnipeg, Man., 21 juin 1904. Bacon, James H., ingénieur de port, Port-Arthur, Ont, 5 juillet 1904. Taylor, Thomas C., sous-ingénieur, North-Bay, Ont., 5 juillet 1904. Gailor, Charles F., sous-ingénieur, North-Bay, Ont., 5 juillet 1904. Sprague, D. D., sous-ingénieur, équipe 18, Edmonton, Alta, 18 juillet 1904. Douglas, Kyle, préposé au théodolite, équipe 18, Edmonton, Alta, 18 juillet 1904. Callaghan, John, sous-ingénieur, équipe 17, Edmonton, Alta, 18 juillet 1904. Hare, H. T., préposé au théodolite, équipe 17, Edmonton, Alta, 18 juillet 1904. Nicholson, R. H., dessinateur, équipe 18, Edmonton, Alta, 18 juillet 1904. Benjamin, W. W., bûcheron, équipe 14, Edmonton, Alta, 18 juillet 1904.

DEMANDES DE PERSONNES RESIDANT REELLEMENT AU CANADA,

Dans le cours de mon enquête sur les demandes faites de bonne foi par des personnes résidant au Canada et adressées au siège social à Montréal, j'ai découvert au moins 100 demandes faites par des Canadiens, ou par des personnes résidant réellement au Canada, pour obtenir des places d'ingénieurs pour les explorations, et un grand nombre de demandes de places subordonnées comme celles de préposé au théodolite, de dessinateur, de topographe, et de porte-mire. A Winnipeg j'ai découvert dix-huit demandes de la part de Canadiens résidant réellement au Canada pour obtenir des places d'ingénieurs à la tête d'équipes, cinq de ces personnes avaient été nommées et soixante et dix-huit demandes de places subordonnées comme celles de préposé au théodolite, de dessinateur, de topographe et de niveleur, et 250 comme porte-mire, chaîneur, etc., etc., tous des Canadiens.

A Edmonton, le nombre de demandes reçues de la part des personnes résidant réellement au Canada a été comme ingénieurs, 16, comme préposé au théodolite, dessinateurs, topographes et niveleurs 34, et un grand nombre comme porte-mire, chaîneurs, bûcherons, etc., etc.

A North-Bay, le nombre de demandes comme ingénieurs de la part de personnes résidant réellement au Canada a été de 12, comme préposés au théodolite, dessinateurs, niveleurs et topographes 48, et comme porte-mire, chaîneurs, bûcherons, etc., 31.

A la fin de l'interrogatoire de M. Stephens et de M. Hays à Montréal, le premierjuin, j'ai écrit le 2 juin, aux ingénieurs à qui ils avaient dit avoir offert des places mais qui les avaient refusées, les priant de me donner des renseignements quant aux faits concernant ces offres et pourquoi ils n'avaient pas accepté ces dernières. A mes demandes de renseignements j'ai reçu des réponses de M. Hugh D. Lumsden, Cecil B. Smith, John A. Paterson, James M. Kennedy, J. A. U. Beaudry, Thomas E. Hillman,

4-5 EDOUARD VII. A. 1905

R. W. Leonard, J. J. Collins et d'un nombre d'autres, et en conséquence du contenu de leurs lettres j'ai jugé nécessaire d'interroger ces messieurs au sujet des déclarations faites par M Hays et M. Stephens dans leurs témoignages rendus devant moi.

NOMINATION DU SOUS-INGENIEUR EN CHEF.

Relativement à l'emploi d'ingénieurs pour le tracé du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, M. Hays, dans le témoignage rendu devant moi a déclaré que cette entreprise étant une entreprise canadienne et toutes choses égales d'ailleurs, il désirait que les ingénieurs canadiens eussent la préférence et afin de mettre cette politique à effet il envoya chercher M. Hugh D. Lumsden par M. Hobson, l'ingénieur en chef du Grand-Tronc de chemin de fer, dans l'intention de confier à M. Lumsden la direction des travaux projetés. Une entrevue a été arrangée à laquelle étaient présents M. Lumsden, M. Hobson et lui-même; à cette réunion il offrit la place d'ingénieur des explorations à M. Lumsden, qui refusa d'accepter cette place en donnant pour raison qu'il ne voulait pas renoncer à la place qu'il occupait sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Relativement à cette offre faite à M. Lumsden j'ai trouvé parmi la correspondence déposée par les avocats du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, une lettre de M. Collingwood Schreiber, sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et des Canaux, Ottawa, à M. Hobson l'ingénieur en chef du Grand-Tronc de chemin de fer, en date du 26 décembre 1902, dans laquelle il disait:

Les ingénieurs suivants dont je donne les noms seraient, à mon avis, aptes à exercer les fonctions indiquées en regard de leurs noms:—

- "Hugh Lumsden, Toronto, ingénieur, directeur d'explorations.
- "Henry A. F. McLeod, Ottawa, ingénieur, directeur d'explorations.
- "Peter S. Archibald, Moncton, ingénieur, directeur d'explorations.
- "J. S. O'Dwyer, Moncton, chef d'équipe.
- "J. S. V. Caddy, Ottawa, chef d'équipe.
- "Ambrose Duffy, Ottawa, chef d'équipe.
- "C. E. McNaughton, Coteau-du-Lac, Qué., préposé au théodolite.
- "John Brophy, Ottawa, préposé au théodolite.
- "James A. Dickey, Amherst, N.-E., préposé au théodolite.
- "William McCarthy, St. Peters, C.-B., préposé au théodolite.
- "T. Ruel, Chalottetown, I.P.-E., préposé au théodolite.
- "A. Wise. Côteau-Landing, niveleur.
- "T. R. Wilford, Cardinal, Qué., niveleur".

Cette lettre ayant été montrée à M. Hays, il déclara se rappeler l'avoir vue, et ayant été interrogé à ce sujet il répondit ce qui suit :

Vous rappelez-vous si on a offert quelque emploi à l'un de ces hommes?—R. Oui; parmi les hommes que M. Schreiber recommande on en a fait venir un et on lui a offert l'emploi que M. Stephens occupe actuellement.

- Q. Quel était ce monsieur qu'on a fait venir?—R. Un monsieur Lumsden.
- Q. Il avait été choisi par vous pour cet emploi?—R. Oui.
- Q. Avec quel résultat?—R. Il a refusé.
- Q. Pourquoi?—R. Il était au service d'une autre compagnie.
- Q. La question des appointements n'a-t-elle pas été discutée?—R. Oui.
- Q. Ce M. McLeod, d'Ottawa?—R. Je ne suis pas bien sûr à propos de lui. Cette lettre de M. Schreiber était à l'adresse de M. Jos. Hobson, notre ingénieur en chef, et l'affaire a été réglée par lui.
- Q. De sorte que ce que vous dites de M. Lumsden serait....?—R. R. M. Lumsden avait une forte recommandation de M. Hobson et comme c'était un homme très compétent il était prêt à s'arranger avec lui.

Q. Maintenant, y en a-t-il d'autres au Canada que vous n'ayez consultés d'aucune façon?—R. Non, je ne sache pas avoir discuté aucune de ces demandes.

Le deuxième jour de juin, immédiatement après l'ajournement, j'écrivis à M. H. D. Lumsden ainsi que je l'ai dit afin de m'informer de la nature de la place qui lui avait été offerte, et des appointements y attachés, et en réponse j'ai reçu une lettre plaçant l'offre sous un jour différent de celui énoncé dans le témoignage de M. Hayet j'ai jugé nécessaire d'interroger M. Hobson, ce que j'ai fait à Toronto le 13 juillet, comme suit :

Q. Vous êtes l'ingénieur en chef du réseau du Grand-Tronc ?

R. Je le suis.

- Q. Depuis combien d'années êtes-vous l'ingénieur en chef?
- R. Je l'ai été pour tout le Grand-Tronc depuis huit ans, huit ans à compter du premier février.
- Q. Quant on a mis à l'étude le système du Grand-Tronc-Pacifique, avez-vous été consulté par M. Hays ou par quelque autre personne de la part de cette compagnie ou organisation, comme vous voudrez l'appeler, relativement à l'emploi des ingénieurs?—R. Oui.
- Q. Quand cela a-t-il eu lieu?—R. Bien je ne me rappelle pas la date exacte, ça dû être au commencement des travaux.

Q. Ca dû être en 1902?—R. Je crois que ça dû être dans ce temps-là.

- Q. A propos de quels emplois avez-vous été consulté?—R. A propos de celui d'ingénieur des études et explorations, et, comme je l'ai compris, celui d'ingénieur des nouveaux travaux.
 - Q. Avez-vous recommandé quelqu'un pour cet emploi?—R. Oui.

Q. Qui?—R. M. Lumsden.

- Q. Comme conséquence de votre recommandation, qu'est-ce qui a été fait. ou qu'est-ce qui a eu lieu?—R. M. Hays m'a dit de m'arranger avec M. Lumsden pour le rencontrer à l'hôtel Windsor.
 - Q. Vous avez fait cela?—R. Oui.

Q. Se sont-ils rencontrés ?—R. Oui.

Q. Etiez-vous présent quand ils se sont rencontrés?—R. Oui.

- Q. Qu'est-ce qui a eu lieu lors de leur rencontre?—R. Eh bien, la conversation a eu lieu entre M. Hays et M. Lumsden. M. Hays a expliqué ce qu'on avait l'intention de faire, c'est-à-dire le prolongement du Grand-Tronc jusqu'à la côte du Pacifique, et il lui demanda, au moins lui proposa—je ne sais pas exactement comment c'était; dans tous les cas il lui fit comprendre qu'il avait besoin d'un ingénieur pour diriger les travaux, et lui demanda s'il voulait accepter cet emploi.
- Q. Quels travaux a-t-on spécifié?—R. Les études et explorations spécialement, je crois.

Q. Vous rappelez-vous quels appointements on a offert?—R. Oui.

Q. Combien a-t-on offert?—R. \$4,000.

- Q. Est-ce que M. Lumsden a accepté ou décliné cette offre?—R. Eh bien, M. Lumsden, je crois que c'est plutôt avant que les appointements fussent spécifiés, que M. Lumsden a dit qu'il ne serait pas capable de les accepter—qu'il avait d'autres arrangements, et je pense que c'est après cela que les appointements furent offerts, c'est peut-être avant.
- Q. Dans tous les cas, les appointements furent offerts et l'emploi était celui de sous-ingénieur en chef?—R. Oui.
- Q. Sous vous?—R. Oui, je ne pense pas qu'on ait mentionné un titre, il devait être ingénieur sous moi, c'est ce que j'ai compris, et c'est ce qu'il a compris, je crois.

Q. Et les appointements étaient de \$4,000?—R. \$4,000.

- Q. Il n'y a pas de doute que cela a été mentionné?—R. Il n'y a pas de doute que les \$4,000 ont été mentionnés.
- Q. Après que M. Lumsden eut décliné cette offre avez-vous été consulté relativement à la nomination d'un autre homme?—R. Non.

En contre-interrogatoire par M. Mowat, il a dit:

Je comprends que vous dites que d'après la conversation à l'hôtel Windsor entre M. Lumsden, M. Hays et vous-même, vous n'êtes pas prêt à dire que M. Lumsden a refusé l'emploi ou a simplement montré qu'il avait obtenu un autre emploi. Mais vous n'irez pas jusqu'à dire que la question des appointements ne lui a pas été mentionnée par M. Hays?—R. La question des appointements a été soulevée, \$4,000.

Q. Je puis vous dire ceci, je crois que M. Lumsden va dire, bien que je ne l'aie pas vu, qu'on lui a dit que l'emploi ne valait que \$4,000 qu'il ne l'a pas accepté; êtesvous en mesure de le contredire?—R. Non, je ne veux pas dire cela, je ne suis pas en

mesure de dire ce qui se passait dans l'esprit de M. Lumsden.

Q. Ce que vous dites c'est que la conversation était toute enchevêtrée?—R. Oui, ca été une très courte conversation. Ce que je m'en rappelle, c'est que M. Lumsden disait qu'il ne pouvait l'accepter parce qu'il en avait déjà accepté une autre, et j'ai pensé que cette raison seule suffisait pour déterminer M. Lumsden à ne pas l'accepter.

Q. On serait porté à croire que si M. Hays faisait des propositions avec un désir sincère de les voir accepter par M. Lumsden, il aurait discuté les appointements?—

R. M. Hays a fait des propositions avec le désir sincère d'avoir M. Lumsden.

- Q. Alors pouvez-vous vous rappeler pourquoi, d'après vous, la question des appointements a été mise de côté jusqu'à la fin?—R. Je pense qu'elle l'a été, c'est une de ces conversations durant laquelle je ne croyais pas qu'il y aurait autant de discussion, mais ce que je me rappelle, c'est que M. Lumsden a dit d'abord qu'il ne pouvait pas l'accepter parce qu'il avait un autre emploi.
- Q. Alors, si le souvenir qu'en a M. Lumsden est fidèle, comme il dit qu'il l'est, vous n'aimeriez pas à mettre votre souvenir en opposition au sien?—R. Certainement non".'

L'interrogatoire de M. Lumsden, le 3 août relativement à cette entrevue et à cette offre a été comme suit:

- Q. M. Hobson, l'ingénieur en chef du Grand-Tronc, nous a dit au cours de cette enquête, que M. Hays, de ce chemin de fer, l'avait consulté pour lui donner un aide, et qu'il vous avait demandé de rencontrer M. Hays dans une certaine occasion. Vous le rappelez-vous?—R. Oui.
 - Q. Il y a combien de temps de cela?—R. Le 23 mai 1902.
- Q. Quel moyen avez-vous de vous en rappeler d'une manière aussi formelle?—R. Mon agenda.

Q. Vous avez cet agenda ici?—R. Oui.

Q. Voulez-vous regarder l'inscription du 23 mai?—R. Oui, je l'ai ici.

- Q. Lisez-la?—R. Voulez-vous que lise tout ou simplement ce qui se rapporte à ceci? R. (Lisant) "Vendredi, 23, à Montréal, allé au bureau principal du Grand-Tronc et vu M. Hobson; de plus, le rencontrai et Hays au Windsor à six heures. Il m'offrit \$4,000 par année comme aide de Hobson. Je refusai. Parti à dix heures pour Toronto".
- Q. Qu'avez-vous compris au sujet de cet emploi de \$4,000 par année, ou de la nature de ces fonctions?—R. J'ai compris que c'était pour l'entretien, sous les ordres de M. Hobson.
 - Q. Aide de M. Hobson pour l'entretien du Grand-Tronc?—R. Oui.
- Q. Cela n'avait rien à faire avec le tracé du Grand-Tronc-Pacifique?—R. Le Grand-Tronc-Pacifique à cette époque-là, autant que je sache, n'avait jamais été mentionné. Je n'avais jamais entendu dire qu'il fut à l'état de projet.
- Q. Vous n'étiez pas disposé à cette époque à changer d'emploi sur le chemin de fer Pacifique-Canadien pour celui sur le Grand-Tronc pour l'entretien \(\)—R. Non.

Q. Et par conséquent vous l'avez refusé?—R. Oui.

Q. L'emploi d'aide de M. Hobson, qui eût plutôt exigé un ingénieur en chef du nouveau Grand-Tronc-Pacifique, a été ensuite accepté par M. J. R. Stephens à \$7,500; si cette offre vous eût été faite, auriez-vous considéré qu'elle valait la peine d'être

étudiée, ou qu'elle était tentante?—R. Si elle m'eût été offerte avec l'entente que c'était pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique, j'ose dire que je l'aurais acceptée ".

Et ayant été de nouveau interrogé, il a dit:

- "Q. Qui vous a invité à le rencontrer le 23 mai 1902 à l'hôtel Windsor?—R. M. Hobson.
 - Q. Vous y avez rencontré M. Hays avec M. Hobson?—R. Oui.
- Q. Quelle conversation avez-vous eu entre vous à cette époque—R. Bien, je ne me rappelle pas toute la conversation, mais je me rapplle qu'en parlant à M. Hobson avant d'avoir vu M. Hays, je lui ai dit que je ne croyais pas qu'il fût nécessaire pour moi de voir M. Hays, parce que je n'étais pas disposé à passer au service du Grand-Tronc.
 - Q. Que faisiez-vous à cette époque?—R. J'étais à l'emploi du Pacifique-Canadien.
- Q. M. Hobson a dit que M. Hays expliqua quel était le projet, savoir, le prolongement du Grand-Tronc jusqu'à la côte du Pacifique, et vous a laissé entendre qu'il désirait avoir un ingénieur pour prendre la direction de l'ouvrage, et vous a demandé si vous l'accepteriez; vous rappelez-vous cela?—R. Aucune mention n'a été faite du Grand-Tronc-Pacifique ou de toute autre ligne jusqu'à la côte, autant que je me rappelle.
- Q. Votre souvenir ne vous rappelle aucune pareille proposition?—Aucune chose semblable n'a été mentionné; effectivement, je n'en ai entendu parler que quelques semaines après que cette offre m'eût été faite, savoir, que le Grand-Tronc avait intention de construire une ligne transcontinentale.
- Q. Savez-vous comment on est arrivé à mentionner les appointements?—R. Je me rappelle que M. Hays m'a demandé ce que je recevais, et je crois le lui avoir dit. C'était moins de \$4,000, et il m'offrit \$4000, mais je lui ai dit que c'était l'ouvrage en plus qui ne me souriait pas plutôt que les appointements. Je ne sais pas si je lui ai dit cela, mais je le lui ai sans doute laissé croire, que je ne tenais pas à m'occuper d'entretien. De fait, je l'avais dit à M. Hobson avant d'avoir vu M. Hays.
- Q. Etiez-vous à cette époque en état d'entreprendre ce grand travail de tracer la ligne du Grand-Tronc-Pacifique si des appointements convenables vous eussent été offerts?—R. Oh, oui, le Pacifique-Canadien m'eût relevé de la charge que j'occupais chez lui. J'ai toujours eu une entente avec lui à ce sujet, et elle dure encore.
 - Q. Que vous pourriez être relevé de votre charge?—R. Oui.
- Q. Et cet ouvrage aurait eu pour vous, je suppose, beaucoup plus d'attraits que l'ouvrage que vous faisiez à cette époque?—R. Oui.
- Q. Vous auriez sans doute considéré une aussi vaste entreprise comme très favorable pour vous?—R. Oui.
- Q. Pourquoi vous a-t-on offert \$4,000, si vous leur avez dit à cette époque, ainsi que M. Hobson pense que vous le lui avez dit, que vous ne voudriez pas changer du tout?—R. Ils m'ont offert des appointements. M. Hays a dit qu'il me donnerait \$4,000, que je devais réfléchir, et que si je changeais d'idée de là à deux ou trois semaines de le lui laisser savoir.
- Q. Mais vous êtes bien certain que l'emploi qu'occupe maintenant M. Stephens ne vous a jamais été offerte?—R. Je ne sais pas quel emploi occupe M. Stephens.
- Q. Il est ingénieur en chef de ce Grand-Tronc-Pacifique?—R. On ne m'a jamais rien offert relativement à la construction du chemin de fer Transcontinental.
 - Q. Ou de son tracé?—R. Ou de son tracé.
 - Q. Vous êtes certain de cela?—R. Oui.
- M. Hays, plus loin dans son interrogatoire, le 20 juillet, parlant de cette offre de \$4,000 à M. Lumsden a dit:
- "Il a été dit bien des choses, M. Mowat, au sujet de M. Lumsden et de cette offre de \$4,000; si plus que ce montant avait convenu à M. Lumsden, il n'en a pas parlé; il n'est pas entré dans ce détail de la question. Il avait un meilleur emploi. S'il désirait plus que \$4,000, il n'en a pas fait mention".

4-5 EDOUARD VJI, A. 1905

M. Hays, sans faire de nouveaux efforts pour obtenir les services d'un ingénieur canadien pour prendre la charge des travaux, écrivit le 2 décembre 1902 à J. W. Kendrick, le troisième vice-président du chemin de fer Atchison, Topeka & Santa Fe, à Chicago, Illinois, ce qui suit:

2 décembre 1902.

"CHER M. KENDRICK,-

"Vous avez sans doute lu les journaux des plans du prolongement jusqu'à la côte du Pacifique. Connaissez-vous quelqu'un que vous pouvez recommander comme compétent pour l'emploi probable de sous-ingénieur sur ces travaux. Je voudrais avoir une personne honnête et digne de confiance, qui ait de l'expérience comme ingénieur du tracé et connaisse bien la nature de la région à traverser; j'ai pensé à m'adresser à vous à ce snjet à cause de votre longue expérience sur le Northern-Pacific, croyant que vous connaîtriez peut-être des ingénieurs ayant les aptitudes requises. Auriez-vous objection à me dire confidentiellement ce que vous connaissez de M. Graham, autrefois employé sur le Northern-Pacific et maintenant au service du B. & O. Je ne le connais pas personnellement, mais il m'a été recommandé comme étant la personne qu'il nous faut. J'espère que je n'abuse pas de votre bienveillance en cette matière, et je serai heureux de vous rendre le réciproque lorsque l'occasion se présentera.

Sincèrement à vous, CHAS. M. HAYS.

En réponse M. Hays reçut la lettre suivante.

THE ATCHISON, TOPEKA & SANTA FE RAILWAY SYSTEM.

Bureau du troisième vice-président, Los-Angelos, 9 déc. 1902.

Personnelle et confidentielle.

CHER M. HAYS,-

En réponse à votre lettre personnelle du 2 décembre, je crois que M. Graham est un très bon homme et qu'il remplirait l'emploi d'une façon satisfaisante.

Nous avons à notre emploi un nommé J. R. Stephens; M. McHenry, ingénieur en chef du Pacifique-Canadien, pourra vous renseigner sur son compte, vu qu'il a travaillé sous M. McHenry pendant quelques années. Mais je le connais moi-même parfaitement. Il est âgé d'environ trente ans, est gradué de l'Institut Stephens, d'Hoboken, et je le considère très compétent. Il a acquis beaucoup d'expérience dans l'ouest et a fait du service pendant un certain temps sur le Northern-Pacific, ayant la direction de quelques-uns des ouvrages difficiles de montagne.

Stephens peut probablement rester avec nous aussi longtemps qu'il le désirera; M. Dun, notre ingénieur en chef, m'a dit qu'il songeait à l'amener à Chicago (il est actuellement dans l'Oklohama) et de lui confier l'emploi de sous-ingénieur; mais comme je suis très bien disposé à son égard, je serais heureux de l'aider à améliorer sa position. Au cas où vous jugeriez à propos de lui écrire sur ce sujet, vous pourrez adresser votre lettre aux soins de James Dun, ingénieur en chef, Atchison System, 77 Jackson Street, Chicago, Ill.

Je vous donne le nom de M. Stephens parce qu'il est très possible que vous ne puissiez vous procurer les services de M. Graham, qui est lié avec le Baltimore et Ohio. Aucun autre nom ne se présente à mon esprit au moment où je vous écris.

Bien sincèrement à vous

(Signé) J. W. KENDRICK, Troisième vice-président.

N'ayant pu engager M. Graham, qui est un Américain, M. Hays télégraphia à M. Stephens de venir à Montréal, et lui offrit la place de sous-ingénieur en chef du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, avec appointements de \$6,000, qui furent portés à \$7,500, et furent acceptés. M. Stephens entra en conséquence au service de la compagnie le ou vers le 20 février 1903. M. Stephens est un citoyen américain et ne connaissait pas personnellement le pays ni les ingénieurs canadiens résidant au Canada ayant passé presque toute sa vie aux Etats-Unis à l'exception de deux ou trois ans qu'il passa dans l'Afrique du Sud. Il admet, ainsi que M. Hays, que lorsque ce dernier l'engagea, il lui dit que vu que cette entreprise étant une entreprise canadienne et toutes choses égales d'ailleurs, les ingénieurs canadiens devaient avoir la préférence, que la compagnie désirait en premier lieu que la question de la capacité, du mérite et de l'expérience gouverne le choix des hommes, mais que dans des conditions égales les Canadiens devaient avoir la préférence. M. Hays ajouta au cours de son interrogatoire:

Ceci je puis le dire, est notre ligne de conduite et elle a été la même relativement à l'ouvrage qui s'est fait sur le chemin depuis que je suis ici.

Le Canada a été quelque peu malheureux d'avoir un champ si restreint pour en tirer les éléments d'un ouvrage aussi important, alors que nous avons besoin des idées les plus nouvelles, et je crois qu'il est de l'intérêt des Canadiens et du travail canadien, de se renseigner sur ce qu'il y a de plus récent en fait de construction et d'en profiter pour l'exécuter. Lorsque vous construisez une maison, un hôtel, une manufacture ou un chemin de fer, il est de l'intérêt général que les dernières découvertes des expériences soient mises à profit pour la construction. C'est là notre position et c'est ce qui nous a induit à chercher en dehors du pays les renseignements que nous ne pouvions trouver ici.

En réponse à la question:

Mais n'avons-nous pas au Canada des hommes tout aussi compétents sous ce rapport?

M. Hays dit:

Il y a, certainement, des hommes ayant cette compétence, mais ils sont tous très occupés et ne se soucient pas de renoncer à leurs travaux actuels.

Il dit ensuite:

- Q. J'ai parcouru une liste de 100 demandes provenant de Canadiens, dans votre bureau?—R. Oui.
- Q. Naturellement vous vous enquerriez des aptitudes de chacun de ceux qui vous demandaient de l'ouvrage?—R. Le chef de la division, M. Stephens, faisait cela.
- Q. Maintenant si votre programme n'a pas été suivi, c'est que l'on n'a pas obéi à vos instructions?—R. C'est la conclusion naturelle.
- Q. Et l'exécution de ce programme a été laissée entre les mains de M. Stephens?—R. Absolument.
- Q. Je suppose que le fait qu'il était citoyen américain devait avoir une certaine influence sur le choix des hommes?—R. C'est une question que vous pouvez juger par vous-même.
- M. Stephens s'explique quant à son emploi en disant que M. Hays lui télégraphia et qu'il avait été à l'emploi du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique depuis le 18 février 1903. Son interrogatoire quant à ses appointements se lit comme suit:
- "Quels appointement vous a offert M. Hays lorsqu'il vous a employé?—R. Il m'offrit \$6,000 par année".
 - Q. Et ce sont les appointements que vous recevez maintenant?-R. Oui.

Subséquemment j'ai interrogé M. Walker, le vérificateur du Grand-Tronc de chemin de fer, relativement aux appointements payés aux différents officiers, et j'ai trouvé que M. Stephens au lieu de recevoir \$6,000 comme il l'a juré, recevait \$7,500.

4-5 ECCUARD VII, A. 1905

Subséquemment j'ai interrogé M. Stephens relativement au témoignage de M. Walker, comme suit:

- Q. Vous m'avez dit l'autre jour que vos appointements étaient de \$6,000 par année, M. Walker les porte à \$7,500, ceci est-il vrai?—R. La remarque que j'ai faite était que l'on m'avait offert \$6,000 par année.
- Q. Vous vouliez me faire comprendre que vos appointements étaient de \$6,000?—R. Non, seulement je vous avais mal compris.
 - Q. Maintenant, quels sont actuellement vos appointements?—R. \$7,500.

NOMINATION D'UN INGÉNIEUR DE PORT.

Le 20 mai j'ai interrogé M. Stephens à propos de la nomination des ingénieurs employés aux travaux, et il me dit que jusqu'à cette époque il avait nommé trois ingénieurs de division, savoir, G. A. Kyle, G. A. Knowlton et C. C. Van Arsdol; Kyle et Knowlton ayant été employés en mars 1903, et Van Arsdol en août 1903, que ces trois hommes venaient des Etats-Unis, bien qu'il prétendit que Knowlton fut un Canadien, qu'il avait aussi nommé un certain M. Colladay ingénieur à la tête d'une équipe, venant des Etats-Unis, et M. Goodman, dessinateur, dans son propre bureau, qui avait été nommé par M. Kyle pendant qu'il était aux Etats-Unis, et subséquemment promu avec augmentation d'appointements de Winnipeg au bureau principal à Montréal, qu'il avait aussi nommé un M. Bacon, ingénieur de port. La preuve relativement à M. Bacon est comme suit:

- Q. Où est-il?—R. Il voit aux affaires de ports, il n'est pas employé aux travaux d'études et d'explorations du Grand-Tronc-Pacifique.
 - Q. D'où vient-il?—R. Je ne saurais le dire, je crois qu'il vient de la Floride.
 - Q. Depuis combien de temps est-il ici?—R. Depuis le mois d'août dernier.
 - Q. Combien le payez-vous?—R. Nous le payons \$300 par mois.
 - Q. Est-il ingénieur-R. Oui, c'est un spécialiste.
 - Q. Quel est son nom?—R. James H. Bacon.
- Q. Quelle est la nature de son travail spécial?—R. Il s'occupe des projets concernant au port. Il n'est pas du tout ingénieur de chemin de fer.
 - Q. Où a-t-il pris ses degrés?—R. Je ne pourrais le dire.
- Q. Est-il avancé en âge?—R. Je ne sais pas si c'est un gradué, je ne connais pas sa nationalité. Il pourrait être Anglais. Il est à Port-Arthur.
- Q. Est-ce que sont travail est d'une nature telle qu'il serait impossible de trouver quelqu'un au Canada qui puisse le faire?—R. Voici, je crois que ce serait difficile à trouver pour cette raison. Quand j'ai commencé ici j'ai demandé à plusieurs ingénieurs distingués d'accepter un emploi comme celui-là et ils m'ont invariablement répondu qu'ils avaient tout le travail qu'ils pouvaient faire moyennant une rémunération supérieure à celle que nous pouvions leur offrir.
- Q. Connaissez-vous suffisamment les ingénieurs du Canada pour dire s'ils seraient capables de remplir ces charges?—R. Personnellement?
- Q. Personnellement?—R. Je ne suis peut-être pas très renseigné sur ce point. J'ai consulté M. Tye et d'autres et j'ai accepté leur opinion. M. Tye m'a dit qu'il serait toujours prêt à rendre témoignage, par écrit ou verbalement, à l'effet que j'ai engagé tous les ingénieurs qu'il avait recommandés.
- Q. Tout de même vous ne vous êtes pas astreint à n'employer que ceux qu'il avait recommandés !—R. Non, je n'aurais pas fait cela.
- Q. Maintenant, est-ce que trois cents piastres par mois n'est pas un assez bon salaire pour un ingénieur?—R. Oui, mais c'est un travail temporaire.
- Q. En supposant que Bacon soit un citoyen américain, n'auriez-vous pas pu obtenir les services d'un Canadien également propre à faire le travail qu'il fait?—R. J'ai fait un effort dans ce sens.
- Q. Maintenant, pouvez-vous me dire de qui vous êtes renseigné pour avoir un homme qui ferait l'ouvrage de M. Bacon?—R. Non, il s'agit de renseignement général.

- Q. Avez-vous consulté M. Tye?—R. Non, je n'ai jamais parlé à M. Tye de cet ingénieur du port.
 - Q. Vous ne vous en rappelez aucun?—R. Non.
- Q. Avez-vous reçu d'ingénieurs canadiens des demandes qui ont été refusées?— R. Oui, nous en avons eu quelques-uns que nous avons refusés.

En contre-interrogatoire le 4 juillet sur ces déclarations, M. Stephens a dit que la seule personne qu'il se rappelait avoir nommé sur la recommandation de M. Tye était M. Alexander McLennan en qualité de sous-ingénieur à la tête d'une équipe au nord de North-Bay. Il fut ensuite interrogé relativement à M. Bacon:

- Q. Voulez-vous m'énumérer les noms des nombreux ingénieurs auxquels vous avez offert l'emploi de M. Bacon. Laissez-moi auparavant vous lire ce que vous avez déjà dit à ce sujet. "Lorsque j'entrai en fonction ici, je me suis adressé à plusieurs ingénieurs de renom pour leur offrir cet emploi, et tous m'ont répondu qu'ils recevaient des salaires supérieurs à ceux que nous leur promettions".
- Q. Cela se rapporte-t-il à M. Bacon?—R. Je désire modifier ce témoignage. Nous avions dans l'ouest un ingénieur qui occupait la place de M. Bacon avant que celui-ci arrivât, mais il a démissionné.
- Q. Vous déclarez alors que votre réponse n'était pas exacte—R. Je désirerais la modifier.
- Q. En quelle manière?—R. En disant que nous avions un ingénieur dans l'ouest du nom de J. H. Gray, qui était chargé de la surveillance des ports, mais qu'il est venu nous remettre sa démission.
- Q. La question qui vous fut posée, M. Stephens, était cependant très claire; "Son travail était-il tellement difficile que nul autre ingénieur au Canada ne pouvait le remplir?" et vous avez répondu: "Bien, l'emploi était difficile à accorder pour ceci. Lorsque j'entrai en fonction, ici, je me suis adressé à plusieurs ingénieurs d'expérience pour leur offrir un emploi semblable—". Maintenant, dites quels sont ceux auxquels vous vous êtes adressé, ou avouez que votre réponse n'était pas exacte.—R. Elle n'était pas exacte. Ce n'est pas ce que j'avais l'intention d'exprimer.
- Q. Quelle était votre intention?—R. Je désirerais simplement faire observer que la fonction était difficile à remplir, attendu que celui qui l'occupait l'avait abandonnée et que nous nous étions alors entendu avec M. Bacon.
- Q. Vous avez cependant dit: "Lorsque j'entrai en fonction, ici, je me suis adressé à plusieurs ingénieurs d'expérience et tous m'ont répondu qu'ils avaient de l'emploi". Il n'est fait mention d'aucun individu en particulier dans tout cela ?—R. Je ne songeais alors qu'aux ingénieurs de division, et non à ceux des ports.
- Q: C'est très bien. Puisque vous modifiez ainsi votre témoignage sur ce pointlà, veuillez nous dire maintenant quels sont les ingénieurs d'expérience, disons de North-Bay, de Winnipeg ou d'Edmonton, auxquels vous avez offert la situation d'ingénieur de division avec salaire de \$4,000?—R. Il y en a trois: M. Kyle, M. Knowlton et M. Van Arsdol. J'ai aussi demandé à M. Leonard, M. Smith et M. Alexander Stuart.
- Q. M. R. W. Leonard, M. Cecil B. Smith et M. Alexander Stuart ? Qu'ont-ils répondu?—M. Leonard a-t-il accepté?—R. Non.
 - Q. A-t-il refusé?—R. Oui.
 - Q. M. Cecil B. Smith a-t-il refusé?—R. Oui.
- M. Alexander Stuart a-t-il refusé?—R. Il a d'abord accepté, mais comme la compagnie qui l'employait lui offrit un salaire plus élevé, il resta à son emploi. Il reconnut qu'il était engagé envers moi, mais je le laissai libre, pour la raison qu'il était en mesure de gagner plus que je ne pouvais lui offrir.
- Q. Où est-il présentement employé?—R. Je crois qu'il est au service de M. Hill, en qualité de sous-ingénieur du Great-Northern.

J'ai interrogé M. Bacon à Winnipeg le 8 juin 1904, quant à sa nomination, et voici ce qu'il a dit:

4-5 EDOUARD VII. A. 1905

- Q. Vous êtes maintenant à l'emploi du Grand-Tronc-Pacifique !-- R. Oui.
- Q. En quelle qualité?—R. Dans les ports et aux têtes de ligne.
- Q. C'est là en quoi conistent exclusivement vos fonctions?—R. Oui.
- Q. Quand avez-vous été nommé ?—R. J'ai été nommé au mois d'août dernier 1903.
- Q. Vous rappelez-vous comment il se fait que vous avez été nommé?—R. Je reçus un télégramme de M. Stephens me demandant si j'acceptais un emploi.
- Q. Où étiez-vous employé dans le temps?—R. Aux Etats-Unis, comme membre des explorations du gouvernement américain sur les rivières et dans les ports de la Georgie et de la Floride.
- Q. Vous plairait-il de nous dire si vous avez amélioré votre position en venant ici?—R. Je l'ai légèrement améliorée, oui.
- Q. Savez-vous comment il se fait que M. Stephens vous ait télégraphié?—R. Le télégramme dit que Lederle l'en a averti.
- Q. Et finalement quelles conditions furent arrêtées quant au traitement et à la durée de l'emploi?—R. Il n'y a pas eu d'arrangement quant à la durée; il fut dit que mon emploi durerait trois ou quatre mois, et que le traitement serait de \$300 par mois et les dépenses.
 - Q. Et vous touchez aujourd'hui \$300 par mois?—R. Oui.
- Q. Pendant combien de temps avez-vous été employé aux explorations hydrographiques des Etats-Unis?—R. Pendant une quinzaine d'années, environ.
 - Q. Ceci a été le travail dont vous vous êtes spécialement occupé?—R. Oui.
- Q. Vous êtes-vous occupé de tracé ou de construction de chemins de fer?—R. Non, pas durant cet intervalle.
- Q. Vos travaux embrassaient-ils les eaux de marée comme les eaux des lacs?—R. Les eaux de marée seules.
- Q. Quelles étaient les conditions de votre engagement aux Etats-Unis?—R. C'était pratiquement un emploi permanent tant que j'aurais voulu le garder.
- Q. Et vous ne l'avez pas sacrifié en venant ici?—R. Oh non, j'ai obtenu un congé; mon emploi ici ne devait durer que trois ou quatre mois, et c'est ce qui était compris dans le temps.
 - Q. Et ce congé a été prolongé?—R. Non, il est expiré.
 - Q. Etes-vous citoyen des Etats-Unis?—R. Oui, je le suis.
 - Q. Vous avez toujours habité les Etats-Unis avant de venir au Canada-R. Oui.

En conséquence le 5 juillet 1904, j'ai fait rapport que M. Bacon tombait, à mon avis, sous le coup de la loi du Travail des Aubains.

NOMINATION D'INGÉNIEURS DE DIVISION ET DE COMMIS.

- M. Stephens, dans son interrogatoire antérieur quant à l'emploi d'ingénieurs avait dit ce qui suit:
- Q. Avez-vous visité les Etats-Unis dans le but de vous y procurer des hommes?—R. Non, monsieur, je ne l'ai jamais tenté, je n'y ai jamais pensé. C'est la dernière pensée qui serait entrée dans mon cerveau. C'est une chose dont je suis certain.
- Q. Avez-vous personnellement invité quelqu'un à venir ici des Etats-Unis ?—R. Oui, après avoir épuisé tous mes efforts pour en avoir d'autres ici.
- Q. Parce que vous ne pouviez pas avoir de Canadiens pour faire cet ouvrage?—R. Oui.
- Q. Savez-vous qui?—R. J'ai invité Kyle et Van Arsdoll; je n'ai pas invité Knowlton...
 - Q. Avez-vous invité M. Nutting?—R. Je ne sais pas, comme je l'ai déjà dit.
 - Q. Vous n'avez pas invité M. Colladay et M. Bacon?—R. Non.
 - Q. M. Goodman?—R. Non.
 - Q. D'autres ingénieurs?—R. Non, pas à ma connaissance.
- Q. En connaissez-vous d'autres, à part vous-même, naturellement, qui ont été invités? Je crois que M. Hays vous a invité?—R. Personnellement?—Laissez-moi

répondre à la première question. Je ne connais personne autres que ceux que j'ai mentionnés.

- Q. Ne connaissez-vous personne que vous aviez un intérêt à amener ici?—R. Personne.
 - Q. Et M. Hays vous a invité à prendre votre emploi actuel ?-R. Oui.

Le second jour de son interrogatoire, M. Stephens a dit:

- Q. Maintenant, j'allais vous demander quelque chose à propos de la correspondance, mais je ne l'ai pas lue en entier et il n'est pas nécessaire de prendre votre temps jusqu'à ce que j'aie reçu tous les papiers. Alors, je continuerai avec vous. Je crois que nous aurons le tout aujourd'hui. Une chose sur laquelle vous appuyez beaucoup c'est que vous n'avez jamais invité d'ingénieurs des Etats-Unis?—R. Au contraire, je désire appuyer sur ce point. J'ai absolument repoussé, autant que possible, toutes les suggestions et les offres qui nous ont été faites et lorsque vous verrez la correspondance vous verrez ce qui a été fait et vous constaterez que je n'ai jamais eu ni l'idée ni la pensée qu'on me prête.
- Q. N'avez-vous jamais fait un voyage aux Etats-Unis dans le but d'engager des ingénieurs?—R. Pas le moins du monde.
- Q. Lorsque vous êtes allé à Chicago n'avez-vous pas demandé à être mis en communication avec des ingénieurs?—R. Non, cela est arrivé fortuitement. J'étais tout simplement de passage à Chicago et j'ai causé avec les ingénieurs tout comme j'aurais conversé avec les ingénieurs canadiens si j'en avais eu l'occasion.
- Q. Mais, vous ne leur avez jamais suggéré de demander du travail?—R. Je ne leur ai jamais demandé cela.
- Q. Votre réponse à ce sujet est très catégorique.—R. J'ai parlé de l'ouvrage en conversation ordinaire mais je ne suis jamais allé là dans le but d'employer des ingénieurs américains.

Mon interrogatoire de M. Stephens quant à l'emploi de son premier commis se lit comme suit:

- Q. M. Mellen est votre premier commis?-R. Oui.
- Q. Où était-il avant que vous le prissiez à votre service?—R. Il était avec moi sur le chemin de fer Santa-Fé.
- Q. Et vous l'avez pris à votre service lorsque vous êtes arrivé ici?—R. Il est arrivé en même temps que moi ou quelques jours plus tard.
- Q. Qu'est-il arrivé?—R. Je lui ai dit de se mettre à l'ouvrage et que je le mettrais sur le bordereau de paie, c'est tout ce qui s'est passé.
 - Q. Ceci s'est fait après que vous eussiez été engagé vous-même?—R. Oui.
 - Q. Et c'était après votre arrivée ?-R. Oui; il est venu après.
 - Q. Quel salaire a-t-il?—R. \$125.
- Q. Avez-vous dans vos équipes d'exploration, d'autres employés qui viennent du chemin de fer de Santa-Fé?—R. Pas d'autres que ceux que j'ai mentionnés. Il y a moi, M. A. G. Allan, M. Hancock (qui est parti), M. Mellen.
 - Q. Et c'est tout?—R. Oui.
- Q. Ces hommes-là venaient du chemin de fer de Santa-Fé?—R. Oui, ils travail-laient sur ce chemin de fer.

Subséquemment j'ai découvert que les appointements de M. Mellen avaient été augmenté de \$25 par mois, ce qui les portait à \$150 par mois (bien que M. Stephens ait déclaré qu'ils n'étaient que de \$125 par mois. Lorsque son attention fut attirée sur ce fait il admit qu'ils avaient été augmentés, et que M. Mellen recevait maintenant \$150 par mois.

Après avoir examiné la correspondance relativement à l'emploi des ingénieurs je continuai l'interrogatoire de M. Stephens, le premier juin, comme suit:

Q. Maintenant, au sujet de l'emploi des divers ingénieurs. Vous avez dit que M. Kyle était Américain. Que vous l'aviez employé aux Etats-Unis?—R. Oui.

- Q. Vous avez insisté pour le faire nommer?—R. Oui, j'ai demandé sa nomination après mon entrevue avec M. Smith.
- Q. Qui est M. Smith?—R. Ingénieur en chef de générateurs hydrauliques aux Chutes Niagara, Ontario.
- Q. Qu'avait-il à faire avec la nomination d'ingénieurs sur le Grand-Tronc-Paci-fique?—R. Rien du tout, excepté que l'emploi lui avait été offert avant l'arrivée de M. Kyle, et qu'il l'avait refusé.
 - Q. Qui lui avait offert cet emploi?—R. C'est moi.
- Q. Avez-vous des lettres quelconques démontrant que vous lui avez offert l'emploi?—R. Non, j'ai fait l'offre verbalement dans le bureau de M. McGuigan. M. McGuigan me le présnta, nous eûmes une conversation et il refusa l'offre.
- Q. A quelle date ceci se passait-il?—En avez-vous souvenance?—R. Ce devait être dans le mois de mars 1903.
- Q. Je trouve dans la correspondance un télégramme envoyé par vous à M. Kyle, en date du 11 mars 1903 (il était alors dans le bureau du Northern-Pacific, à Tacoma, Washington), lui offrant quatre mille piastres par année pour deux années de travail. Vous rappelez-vous avoir envoyé ce télégramme?—R. Oui.
 - Q. Ceci était après que vous eûtes offert l'emploi à M. Smith?—R. Oui.
 - Q. M. Kyle envoie le télégramme suivant: "Accepterai emploi offert si puis avoir division de l'ouest et si salaire est proportionné à l'emploi.
 - Q. Vous y avez répondu en lui offrant \$4,000, et lui avez demandé quand il pourrait être ici?—R. Oui.
 - Q. Puis, le 11 mars 1903, il répondit par dépêche comme suit: "Me présenterai chez vous aussitôt que je me serai trouvé un remplaçant. Vous le ferai savoir aussitôt que possible?"—R. Oui.
 - Q. Le lendemain, 12 mai, vous répondiez: "Très bien, pouvez-vous avoir Van Arsdoll comme aide à cent soixante-quinze et les dépenses?"—R. Oui. Van Arsdoll refusa cette offre.
 - Q. Vous vouliez aussi avoir Van Arsdoll?-R. Oui.
 - Q. Comme aide à M. Kyle?—R. Oui.
 - Q. Le même Van Arsdoll est présentement ingénieur de division à Edmonton?—R. Le même homme.
 - Q. Alors M. Kyle vous télégraphia le 13 mars: "Darling dit qu'il ne peut me remplacer avant le 25 courant, cela vous convient-il? Sinon vais précipiter les choses?"—R. Oui, je me rappelle avoir reçu cette dépêche.
 - Q. Le 14 mars vous avez répondu: "Très bien, le 25 est satisfaisant. Quels sont les frais de transport et où vous les ferais-je parvenir?" C'est là votre réponse à M. Kyle?—R. Oui.
 - Q. Alors vous avez écrit et conclu les arrangements nécessaires pour le transporter avec sa famille?—R. Oui.
 - Q. Et M. Kyle est depuis ingénieur de division avec bureau à Winnipeg, depuis son arrivée vers le 2 avril 1903?—R. Oui.

J'ai interrogé M. Kyle à Winnipeg le 6 juin et à des dates subséquentes. Il a déclaré qu'il connaissait M. Stephens depuis 1890 ou 1891, qu'ils avaient été tous deux employés sur le même chemin à cette époque, savoir le Northern-Pacific; qu'il était l'ingénieur du tracé et que M. Stephens était l'ingénieur de la construction et que leur connaissance s'était continuée jusqu'à présent; qu'en 1895 il était allé dans l'Afrique du Sud sur réception d'une dépêche télégraphique de M. Stephens qui était parti environ un an auparavant; qu'il y resta trois ans, M. Stephens étant revenu un peu avant lui. Il a dit dans son témoignage que la politique de la compagnie et la sienne était d'employer des Canadiens de préférence aux autres, et qu'il a toujours suivi cette politique. La preuve, cependant, démontre d'une manière indubitable, qu'il n'a pas mis cette politique à effet ausi complètement qu'il aurait dû et qu'il aurait pu s'il eût voulu le faire. Une ou deux lettres qu'il a écrites à des amis des

Etats-Unis indiquent clairement son idée relativement aux ingénieurs canadiens. Le 15 mai 1903, il écrivait à M. Hugh Allen, Pocatello, Idaho, ce qui suit:

"Cher Monsieur,—Je viens de recevoir votre lettre du 26 avril, dans laquelle vous me demandez un emploi sur le chemin de fer Grand-Tronc. Je regrette de vous dire que pour le moment je n'ai rien que je pourrais vous offrir, vu que toutes nos équipes sont au complet. La règle de la compagnie est d'employer des Canadiens et des Anglais partout où on peut le faire sans embarras, mais je pense que plus tard il nous faudra importer du génie américain dans le but de mener l'entreprise à bonne fin.

"Dès que quelque chose s'offrira, je serai heureux de vous le faire savoir. Je crois bien qu'il s'écoulera trois mois avant que nous ayons besoin d'autres hommes.

Le 8 octobre 1903, il écrivait à M. Frank L. Davis, 1818 North-Hight Street, Tacoma, Washington, ce qui suit:

"CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er courant. Je suis peiné de vous dire que je n'ai rien que je puisse vous offrir en ce moment, mais plus tard il pourrait se présenter une vacance où je pourrais vous placer, et je serai heureux de vous laisser savoir si quelque chose se présente. Nous sommes dans la position désagréable qui fait qu'il est opportun de remplacer les emplois inférieurs par des gens du pays, et nous sommes par conséquent plutôt entravés.

Ces sentiments à l'égard des Américains et des Canadiens semblent avoir gagné ceux du bureau de Winnipeg vers la même époque, car nous voyons que M. H. M. Goodman, un citoyen américain qui avait été amené des Etats-Unis à Winnipeg par M. Kyle en qualité de dessinateur en chef, et subséquemment transféré de ce bureau au bureau principal à Montréal par M. Stephens, et dans une lettre datée du 5 décembre 1903, et adressée à M. W. H. Hayden, Tacoma, Washington, il dit ce qui suit:—

"Au sujet de la possibilité pour votre frère Charles d'obtenir un emploi sur le Grand-Tronc-Pacifique, je ne puis faire mieux que de vous conseiller de lui faire adresser une demande à M. G. A. Kyle, ingénieur de division du Grand-Tronc-Pacifique, à Winnipeg, Manitoba, boîte postale 68; de lui faire mentionner l'expérience qu'il a acquise dans l'Alaska, et spécifier quel emploi il aimerait à essayer. Ceci est sa meilleure chance; mais je dirai d'avance que les Canadiens crient bien fort contre les Américains, qui leur enlèvent leurs entreprises, si bien que les officiers des chemins de fer remplissent tous les emplois qu'ils peuvent avec des Canadiens; mais ils ferment parfois les oreilles et emploient un Américain.

En conséquence des déclarations faites par M. Stephens relativement aux offres faites par lui à M. Smith et en réponse j'ai reçu de lui la lettre déposée dans les pièces ci-jointes, et M. Stephens fut interrogé à ce sujet le 4 juillet comme suit:

- Q. M. Smith a-t-il refusé l'emploi de sous-ingénieur?—R. Oui, c'est ce que j'ai compris.
- Q. Vous avez eu une entrevue avec lui à ce sujet?—R. Oui, dans le bureau de M. McGuigan.
 - Q. M. McGuigan était-il présent?-R. Je le crois.
 - Q. Y avait-il quelque autre personne?—R. Je ne le crois pas.
- Q. M. Smith n'est cependant pas de votre avis à ce sujet et j'ai une lettre écrite le 4 juin 1904; vous direz ce que vous voudrez à ce sujet (lisant la lettre telle qu'elle se trouve dans les procès-verbaux); maintenant en présence de la déclaration si formelle de M. Smith qu'avez-vous à dire quant à cette entrevue—vous n'en contestez pas la vérité?—R. Cette lettre ne fait pas partie du témoignage.
- Q. Mais elle comporte une déclaration?—R. Cela n'entre point toutefois dans le témoignage.
- Q. N'avez-vous pas dit cela?—R. Non. Je prétends que M. Smith ne m'a point compris ou que je ne l'ai point compris. Tout ce que j'ai retenu de notre entrevue c'est que je désirais avoir M. Smith à notre service, mais que l'emploi qu'il occupait

- à Niagara lui rapportait autant, sinon plus, que celui que je pouvais lui offrir. Il m'apprit qu'il gagnait alors \$3,600, qu'il était tenté toutefois de prendre du service pour le compte des chemins de fer, et qu'il aurait fort aimé entrer dans notre compagnie, mais que se trouvant fixé avec toute sa famille à Niagara, il prenait le parti d'y demeurer.
 - Q. C'est tout ce dont vous vous souvenez !-- R. Oui.
- Q. Vous ne vous souvenez pas de ceci: "Plus tard, dans le cours de la journée, j'eus occasion de le rencontrer de nouveau avec M. McGuigan, mais je ne pus l'amener à me faire aucune proposition formelle"!—R. Non, je ne me souviens de rien de cela.

Q. Est-ce qu'il n'était pas alors convenu que le traitement des sous-ingénieurs

serait de \$4,000?—R. Oui.

Q. L'avez-vous dit à M. Smith—R. Je puis dire que j'aurais été heureux que nous nous fussions entendus, car j'aurais aimé à l'avoir au service du Grand-Tronc-Pacifique.

Q. A cause de ses capacités ?-R. Oui.

Q. Vous ne désirez pas affirmer que M. Smith dit des faussetés; vous déclarez simplement que vous ne vous en souvenez plus?—R. Ce fut un simple malentendu entre nous.

M. Smith a été interrogé le 13 juillet et a dit:-

- Q. Il y a eu quelque chose de dit par M. Stephens à propos de son désir de vous donner un emploi, il a parlé avec éloge de ce qu'il avait entendu dire de votre travail, et a dit qu'il désirait vous donner un emploi sur le Grand-Tronc-Pacifique. Vous rappelez-vous avoir causé avec lui à ce sujet? Comment a-t-il connu cela, quand et comment?—R. M. McGuigan a arrangé une entrevue entre M. Stephens et moi, je crois que c'est en février 1903.
 - Q. Et vous êtes allé à Montréal?-R. Oui.

Q. Vous avez vu M. Stephens?—R. Oui.

Q. Lui avez-vous fait comprendre que vous désiriez un emploi dans le corps des ingénieurs?—R. C'était entendu que c'était le but de mon voyage.

Q. J'ai compris que vous aviez demandé un emploi en novembre 1902?—R. Oui, j'ai demandé d'être nommé ingénieur en chef en novembre 102, M. Hays en a accusé réception.

Q. Est-ce que c'est le seul emploi que vous auriez accepté?—R. Non, pas dans ce temps-là.

Q. Vous auriez été content d'avoir une division?—R. Oui

Q. Est-ce qu'on vous a fait une offre dans cette conversation, en février?—R. Non, pas d'offre.

Q. Veuillez me dire ce qui a eu lieu et quel en a été le résultat?—R. Eh bien, nous avons eu une conversation assez courte sur le travail des ingénieurs de chemin de fer en général, il a appris quels étaient mes appointements dans ce temps-là, et en somme, il m'a renvoyé en me disant, comme je le savais, que les appointements des ingénieurs de chemins de fer étaient très bas, qu'il n'avait rien à m'offrir qui pouvait m'induire à accepter.

Q. Et alors c'était inutile?—R. De faire une offre; quelques instants après, je l'ai vu dans le bureau de M. McGuigan, et j'ai cherché à lui faire faire une offre, seulement pour en avoir une, mais il m'a dit que c'était inutile de faire une offre et qu'il

ne se souciait pas d'en faire.

Q. Je crois que vous allez être obligé de nous dire quelle somme vous avez mentionnée comme étant celle de vos appointements?—R. Mes appointements alors, c'està-dire mes appointements à proprement parler, étaient de \$3,600 mais je faisais d'autres ouvrages d'ingénieur en même temps.

Q. Du moment qu'il a su cela, il a dit qu'il était inutile de s'en préoccuper davan-

tage?—R.:Oui.

Q. Et vous êtes retourné dans le but d'avoir un arrangement définitif?-R. C'est

venu incidemment, j'attendais dans le bureau de M. McGuigan pour lui parler avant de quitter Montréal, et M. Stephens est entré.

Q. Vous avez cru que vous alliez conclure, si c'était possible de le faire?—R. C'est ce que i'ai cherché à faire, c'était mon idée

Q. Vous dites que vous avez causé avec M. Stephens des ingénieurs et des problèmes que les ingénieurs avaient à résoudre au Canada?—R. Oui.

- Q. Est-ce que M. Stephens vous a semblé connaître les ingénieurs du Canada et leurs œuvres?—R. Je ne le pense pas, de la manière qu'il a parlé je pense qu'il ne connaît rien des ingénieurs canadiens. Il m'a dit qu'il avait en mains un grand nombre de demandes d'emploi; je lui ai dit que, comme de raison, il n'aurait pas de difficulté à avoir quantité d'hommes.
 - Q. Vous avez amélioré votre position?—R. Oui.

Q. \$4,000 ne vous tenteraient pas?—R. Non.

Q. Est-ce qu'il en était ainsi lors de votre conversation avec M. Stephens?—R. Alors j'aurais accepté cela.

J'ai également écrit à M. R. W. Léonard relativement à l'offre qui lui avait été faite, et en conséquence de sa réponse je l'ai interrogé le 4 juillet à ce sujet, et voici ce qu'il a dit:—

Q. Avez-vous entendu dire que M. Stephens avait déclaré n'avoir pas employé des ingénieurs américains sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qu'après avoir épuisé tous les efforts possibles pour se procurer des ingénieurs canadiens?—R. Oui.

Q. Vous avez entendu cette déclaration?—R. Oui.

- Q. Quelle est votre expérience à ce sujet; ou bien lui avez-vous fait connaître que vous étiez disposé à prendre de l'emploi sur ce chemin de fer?—R. Dans la dernière partie de mars 1903, j'allai voir M. Hays, qui me pria d'aller voir M. Stephens, parce qu'il croyait que M. Stephens désirait me voir. Il envoya un des jeunes gens de son bureau pour me présenter à M. Stephens, et ce dernier discuta avec moi son projet d'organisation d'un personnel d'ingénieurs.
- Q. Vous n'aviez jamais rencontré M. Stephens avant cela?—R. Non. Il déclara qu'il pensait nommer cinq ingénieurs de district pour couvrir tout le territoire, et m'a demandé si je serais libre pour accepter un de ces emplois. Je lui ai dit que j'étais libre, et il m'a dit qu'il n'était pas à ce moment en état de faire les nominations, mais que le cas échéant il se mettrait en rapport avec moi.

Q. Puis l'avez-vous quitté?—R. Je le quittai, et lui laissai mon adresse.

Q. L'avez-vous vu depuis, et avez-vous eu de ses nouvelles?—R. Je n'ai pas eu de nouvelle de lui, et quelques semaines plus tard, étant à Montréal j'allai le voir. Il me dit qu'il avait nommé son personnel tout entier, et tous ses ingénieurs de district. Je lui demandai si mon nom était parmi ces derniers, et il me répondit négativement.

Q. Alors vous avez accepté votresprésent emploi?—R. J'acceptai l'emploi que j'occupe présentement.

- Q. On me dit, affirme M. Stephens, je crois, qu'il vous avait offert un emploi plus tard?—R. En juillet 1893, je reçus de lui un télégramme, que j'ai: "Montréal, 16 juillet 1903, Si vous n'êtes pas engagé d'une manière permanente, j'aimerais me mettre en communication avec vous". Réponse de Ste-Catherine. "Suis profitablement engagé ici, mais non obligé de rejeter quelque chose de mieux". Réponse, 24 juillet: "Pense pouvoir vous offrir une division à \$4,000. Pouvez-vous me rencontrer ici, au St. Lawrence Hall, dimanche, pour en causer, et retourner dimanche soir? Si oui, payez billet et prenez un récépissé. J. R. Stephens".
- Q. Etiez-vous en état d'accepter cette offre?—R. Je rencontrai M. Stephens à Montréal et discutai l'affaire avec lui. Je lui dis que je ne pouvais accepter l'offre.
 - Q. Auriez-vous pu accepter, à ce chiffre, en avril ou juin?—R. Oui.

Q. Vous auriez consenti?—R. Lors de ma première demande.

- M. Stephens au cours de son interrogatoire le 1er juin répondit ce qui suit quant à la nomination de M. Knowlton en qualité d'ingénieur de division:—
- Q. Alors M. Knowlton était à votre service comme ingénieur de division le 23 avril 1903?—R. Je le crois, c'était vers ce temps-là.
- Q. Où était-il employé quand vous l'avez engagé?—R. Au service de la compagnie du New-York Central.
- Q. Lui avez-vous demandé d'entrer au service du Grand-Tronc-Pacifique?—R. Je ne me rappelle pas de cela, Votre Honneur, j'ai demandé son frère. Son frère a décidé d'accepter un emploi comme sous-ingénieur en chef pour la compagnie du New-York Central. Alors l'autre frère est venu et j'ai eu avec lui, un entretien à la suite duquel je l'ai engagé.
- Q. Il était, cependant, au service du New-York Central quand vous l'avez engagé ici?—R. Oui.
 - Q. Savez-vous qu'il est citoyen américain?—R. Je ne le sais pas.
- Q. L'avez-vous entendu dire?—R. Je ne sais pas s'il est citoyen américain, j'ai compris qu'il était Canadien et s'il est Américain, je ne sais pas, il vous faudra le lui demander.
- M. Knowlton ayant été interrogé à North-Bay le 27 juin, répondit ce qui suit relativement à sa nomination:—
- Q. Comment êtes-vous venu à Montréal, M. Knowlton?—R. L'ingénieur en chef du New-York Centralim'a télégraphié de me présenter à M. Stephens à Montréal.
 - Q. Qui est l'ingénieur en chef du New-York Central?—R. R. H. Fernstrum.
 - Q. Votre frère est-il employé sur cette ligne?—R. Il l'est, maintenant.
- Q. Parce que M. Stephens, au cours de la déposition qu'il a faite devant moi à Montréal, a déclaré qu'il avait demandé à votre frère de prendre du service sur le Grand-Tronc-Pacifique et que vous aviez été envoyé à sa place; cela est-il exact?—R. Je ne sais rien de cela. La première nouvelle que j'ai eue, c'est une dépêche de M. Fernstrum.
 - Q. Vous étiez alors à l'emploi du New-York Central?--R. Oui, monsieur.
- Q. En qualité d'ingénieur de division?—R. En qualité de sous-ingénieur, pour l'entretien et la construction.
 - Q. A quel salaire?—R. \$200 par mois et dépenses.
- Q. Quand était-ce?—R. Je crois que j'ai commencé à travailler pour eux en janvier, vers le 16 ou le 17 janvier 1903.
- Q. Et vous êtes resté jusqu'à quelle époque?—R. Jusqu'en avril. J'ai quitté Kerwinville le 19 avril.
 - Q. Et vous vous êtes présenté immédiatement à M. Stephens?—R. Oui, monsieur.
- Q. Lui avez-vous dit pourquoi vous vous présentiez à lui?—R. Je lui ai dit que j'avais une dépêche de M. Fernstrum.
 - Q. Vous lui avez dit qui était Fernstrum \(\mathbb{R} \). Il le savait, naturellement.
 - Q. Le nom de votre frère a été mentionné?—R. Je crois que oui.
- Q. Où était employé M. Stephens lorsque vous l'avez connu d'abord aux Etats-Unis, sur quelle ligne?—R. Lorsque je l'ai connu personnellement, il était employé sur le Santa-Fé. Je le connaissais de nom depuis un bon nombre d'années.
- Q. Vous étiez employé sur le Missouri, Kansas et Oklahoma à cette époque?—R. Oui.
 - Q. Et de là vous êtes allé au New-York Central?—R. Oui.
 - Q. Votre famille était en Californie?—R. Oui, monsieur.
 - Q. Depuis que vous êtes ici vous avez fait venir votre famille?—R. Oui.
- Q. Le Grand-Tronc-Pacifique vous a-t-il donné un laissez-passer pour votre famille?—R. Oui.

Relativement à sa nationalité il a dit:-

Q. Vous avez résidé aux Etats-Unis pendant combien de temps?—R. 28 ans.

- Q. Avant cela, vous aviez résidé au Canada?—R. Oui, monsieur.
- Q. Où êtes-vous né?—R. Près de la ville de Knowlton, dans la province de Québec.
- Q. Vos parents étaient-ils citoyens des Etats-Unis?—R. Non, monsieur, Canadiens.
 - Q. Vous aviez donc dix ans quand vous êtes allé avec vos parents aux Etats-Unis—quel Etat?—R. Ohio.
 - Q. Votre père vit-il?—R. Oui.
 - Q. Est-il citoyen des Etats-Unis?—R. Oui.
- Q. Savez-vous quand il s'est fait naturaliser?—R. Je comprends qu'il n'a pas été obligé de se faire naturaliser parce que son père était un citoyen américain venu s'établir à Knowlton, Qué., lorsque mon père avait six ans.
- Q. Et vous avez compris qu'il ne lui avait pas été nécessaire de se faire naturaliser?—R. Oui.
- Q. Et je suppose que pendant votre résidence aux Etats-Unis, vous aviez tous les privilèges et droits de ce pays?—R. Oui.
 - Q. Vous avez voté à différentes époques?—R. Oui.
 - Q. Pour le président?—R. Oui, monsieur.
 - Q. Plusieurs fois?—R. Deux fois, je crois.
- Q. Et dans les élections de l'Etat?—R. Chaque fois que j'ai demeuré assez longtemps dans un Etat pour obtenir mon droit de résidence, j'ai donné mon vote.

L'interrogatoire de M. Stephens le 1er juin s'est continué relativement aux nominations d'ingénieurs faites par lui. Quant à l'ingénieur de division à Edmonton, M. Van Arsdoll, il a dit:—

- Q. Et au sujet de M. Van Arsdoll?—R. Vous avez le dossier de M. Van Arsdoll, je crois qu'il est Américain, je le sais.
- Q. Je constate que la première correspondance que vous avez eu avec M. Van Arsdoll, est la dépêche suivante en date du 30 juin 1903. Il était alors à Hoquiam, Washington. Cette dépêche se lit comme suit: "Il se peut que je puisse vous offrir un emploi semblable à celui de Kyle. Si vous êtes en mesure de l'accepter, quand pouvez-vous venir"? Vous vous rappelez avoir envoyé cette dépêche?—R. Oui.
- Q. Maintenant, le 3 juillet il répondit de Leviston, Idaho, par dépêche et comme suit: "Accepterai offre si désirée, puis partirai après dix ou quinze jours d'avis". Le 14 juillet vous lui télégraphiez à Tacoma, comme suit: "Très bien, offrirai les mêmes conditions qu'à Kyle, pourvu que vous puissiez vous entendre amicalement avec Darling. Veuillez me télégraphier quand vous pourrez partir". Vous avez envoyé cette dépêche?—R. Oui.
- Q. Le 13 juillet il vous envoya de Hoquiam, la dépêche suivante: "Jai télégraphié à Darling et je vous ferai savoir sous peu quand je pourrai partir". Quel est ce M. Darling dont il est parlé dans les dépêches?—R. Il est ingénieur en chef sur le réseau Rock Island. Il était à cette époque ingénieur en chef sur le Northern-Pacific.
- Q. Le 20 juillet M. Van Arsdoll vous télégraphia: "Ai pris arrangement satisfaisants pour partir vers le 1er août. Veuillez me donner vos instructions"?—R. Oui.
- Q. En réponse à cette dépêche, le 22 juillet vous lui télégraphiez ce qui suit "Très bien, vous télégraphierai plus tard pour vous dire où vous rendre". Le 25 juillet vous envoyiez la dépêche suivante à Van Arsdoll "S'il vous plaît, rendez-vous le plus tôt possible à Winnipeg et avertissez-en ce bureau". C'est là toute la correspondance?—R. Oui.

Il paraît d'après les témoignages pris devant moi subséquemment que le premier commis engagé par M. Stephens ainsi qu'il l'avait télégraphié à M. Van Arsdoll était un M. Mellen, le premier frère de son premier commis, qu'il avait fait venir de l'Arizona, qui était un citoyen américain, et qui était arrivé à Montréal, le ou vers le 15 juillet, dix jours avant l'envoi de cette dépêche à Van Arsdoll.

4-5 EDOUARD VII, A. 1905

Il paraît aussi d'après les témoignages, qu'avant la nomination de M. Van Arsdoll en qualité d'ingénieur de division à Edmonton, M. Stephens avait prié M. Kyle de se renseigner sur les capacités de M. John Woodman, ingénieur, de Winnipeg, dans le but de le nommer ingénieur de division. M. Kyle a rendu le témoignage suivant à ce sujet:—

- Q. Qui est M. Tye?—R. M. Tye est l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique-Canadien.
- Q. Et qui est M. Sullivan?—R. L'ingénieur de division à Winnipeg, à l'emploi du Pacifique.

Q. Sont-ce des Américains?—R. Je ne pense pas que M. Tye le soit.

- Q. Il n'y a pas de doute que M. Tye et M. Sullivan sont Américains?—R. Je ne le sais pas.
- Q. Or, M. Stephens vous a prié de vous enquérir de M. Woodman, de son habileté et de sa compétence comme ingénieur, en juillet 1903?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel a été le résultat de vos recherches?—R. Je crois qu'il existe une lettre

qui donne ces renseignements.

Q. La lettre est datée de Winnipeg, le 31 juillet 1903, à l'adresse de M. J. R. Stephens, sous-ingénieur en chef, Montréal. Elle se lit comme suit:

"CHER MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 27 courant, me priant d'aller aux renseignements au sujet de John Woodman, ingénieur civil, de Winnipeg, quant à son habileté et sa compétence pour remplir l'emploi d'ingénieur de division, je vous dis ce qui suit:

"J'ai eu une conversation avec M. Woodman, et je constate qu'il a maintenant un bureau à Winnipeg, et qu'il fait une spécialité du génie en architecture. M. Woodman était autrefois ingénieur de division au service du chemin de fer du Pacifique-Canadien, ayant la direction de l'entretien de la voie, avec bureau à Winnipeg. Je me suis enquis auprès de MM. Tye et Sullivan de son habileté, et tous deux ont paru s'entendre pour dire que Woodman n'était pas un homme très désirable. L'impression qu'il m'a faite c'est qu'il ne serait pas un employé satisfaisant comme ingénieur de division.

"Bien à vous,

"G. A. KYLE,
"Ingénieur de division."

- Q. Quand êtes-vous allé aux renseignements auprès de M. Tye et de M. Sullivan relativement à M. Woodman?—R. Vers la date que j'ai reçu la lettre.
 - Q. Où les avez-vous vus, M. Tye était-il ici à ce moment-là?—R. Oui, monsieur.

O. Et ce sont les renseignements que vous en avez?—R. Indirectement.

- Q. Qu'entendez-vous par indirectement, qu'ont-ils dit?—R. Je m'enquérais de son habileté comme ingénieur de division.
- Q. Vous vous enquériez de son habileté comme ingénieur de division, à savoir, s'il serait compétent comme ingénieur de division?—R. Oui.

Q. C'était avant la nomination de Van Arsdoll?—R. Oui, monsieur.

Q. Aviez-vous nommé un ingénieur de division dans le temps?—R. Oui, monsieur.

Q. M. Knowlton?—R. Oui.

- Q. Mais une autre division a été créée subséquemment à celle-ci, depuis lors, et c'est celle d'Edmonton?—R. Oui.
- Q. C'est donc au sujet de l'habileté et de la compétence de Woodman comme ingénieur de division que vous vous êtes enquis auprès de MM. Kye et Sullivan —R. Oui, et j'ai compris de leur part que ce n'était pas un homme désirable.
- Q. Pouvez-vous me répéter ce qu'ils ont dit?—R. La lettre en contient la substance, je ne puis me rappeler les mots exacts.

Q. Et votre impression est le résultat de ce qu'ils vous ont dit?—R. La conversation que j'ai eue avec M. Tye et M. Sullivan m'a donné cette impression, et c'était aussi en partie mon idée. J'en ai parlé avec d'autres, je ne sais avec qui, avec M. Griffith, je pense.

Q. Griffith vous a-t-il donné le motif de son appréciation de la compétence et

de l'habileté de M. Woodman?-R. Il a travaillé à certains travaux sous lui.

Q. Oùæ-R. Sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

- Q. Vous rappelez-vous de quelques autres, M. Kye?—R. Je ne me rappelle pas d'autres.
- Q. Et c'est le rapport que vous avez envoyé à M. Stephens relativement à M. Woodman?—R. Oui, monsieur.

Q. D'après cela pourriez-vous dire si c'est l'emploi relativement auquel M. Woodman était mentionné?—R. Je ne saurais le dire en vérité.

Q. Combien de temps après Van Arsdoll a-t-il été ingénieur de division?—R. Je ne sais pas exactement quand Van Arsdoll est arrivé; je crois que c'est au mois d'août.

Q. Le 10 août 1903?—R. Oui, monsieur.

Q. C'est la seule division qui a été établie depuis !- R. Oui

Q. Votre lettre à M. Stephens était en date du 31 juillet 1903, et Van Arsdoll a été nommé vers le 10 août?—R. Vers cette date.

John G. Sullivan fut interrogé relativement à sa déclaration à M. Kyle, et voici ce qu'il a dit:—

- Q. Quel emploi M. Woodman avait-il au chemin de fer du Pacifique-Canadien lorsque vous l'avez connu?—R. Je ne connais pas son titre, j'ai compris qu'il était ingénieur dirigeant l'entretien de la voie.
- Q. De Port-Arthur à l'Ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses?—R. Je ne le pense pas. Oui, je pense qu'il était préposé à la division de l'Ouest.

Q. Connaissez-vous quelque chose de sa compétence comme ingénieur de division?—R. Non, je ne saurais dire.

Q. Diriez-vous qu'il n'était pas un sujet très désirable pour cet emploi?—R. Il serait plutôt présomptueux de ma part de dire cela. Je n'en connais pas assez à son sujet; le seul moyen de pouvoir juger de la compétence d'un homme comme ingénieur c'est de l'avoir à travailler avec nous. M. Woodman est un de mes amis, et je ne tiens pas à jurer qu'il est compétent ou qu'il ne l'est pas.

Q. Vous n'avez jamais eu avec lui, en qualité d'ingénieur, de relations qui vous

permettent de parler de sa compétence?—R. Non, monsieur.

Q. N'avez-vous jamais dit qu'il n'était pas un sujet très désirable comme ingénieur de division?—R. Je ne le pense pas. Pas aussi expressément. J'entends que notre compagnie n'a pas essayé de le retenir lorsqu'il est parti; il n'a pas été retenu par notre compagnie.

Q. Vous n'avez pas employé l'expression qu'il n'était pas un sujet désirable comme

ingénieur de division?—R. Je ne le pense pas.

Q. Vous ne l'avez pas dit à M. Kyle?—R. J'ai pu parler des circonstances à

M. Kyle. Je ne pense pas avoir employé ces mots.

Q. M. Kyle a dit dans la lettre: "Je me suis enquis auprès de MM. Tye et Sullivan de sa compétence, et tous deux ont paru s'accorder à dire que ce n'était pas un sujet très désirable"?—R. Peut-être; nous avons paru tomber d'accord.

Q. Avez-vous partagé l'opinion qu'il n'était pas un sujet très désirable?—R. Nous avons pu donner cette impression.

- Q. Qu'avez-vous dit qui ait pu donner cette impression?—R. Je ne le sais pas; la seule chose que je puisse dire c'est qu'évidemment il n'a pas donné satisfaction à cette compagnie.
 - Q. Savez-vous qu'il n'a pas donné satisfaction à la compagnie?—R. J'ai été porté le supposer.
 - Q. Par qui?-R. Par certaines remarques.

4-5 ELOUARD VII, A. 1905

Je crois avoir entendu murmurer à Montréal qu'il était l'ingénieur de division le plus faible que la compagnie eut jamais eu.

- Q. Par qui avez-vous entendu dire cela à Montréal?—R. Je l'ai entendu dire par plusieurs personnes.
 - Q. Qui étaient ces personnes?—R. M. Tye, M. McHenry.
- Q. De sorte que votre opinion de son savoir-faire c'est qu'il n'était pas compétent et qu'il n'avait pas assez d'habileté pour un ingénieur de division sur le Grand-Tronc-Pacifique?—R. Je ne pense pas que M. Woodman a cette compétence, parce qu'un ingénieur de division sur le Grand-Tronc-Pacifique devrait être parfaitement capable d'établir le tracé.
- Q. Et cependant vous ne connaissez absolument rien de ce qu'il est capable de faire?—R. Je ne suis pas arrêté à cela.
- Q. Voilà donc la position: vous ne connaissez absolument rien de sa compétence comme ingénieur, et cependant vous entreprenez de dire qu'il n'est pas un sujet désirable?—R. Vous m'avez demandé mon opinion.
- Q. Arrivons au fait?—R. Je savais en réalité que M. Woodman a fait peu de travaux en fait de tracés, et l'on ne peut établir un tracé sans expérience.
- Q. Quels travaux en fait de tracés a-t-il exécutés à votre connaissance?—R. Je ne le sais pas.
- Q. Par conséquent vous ne pouvez le dire; il a pu faire beaucoup hors votre connaissance. N'est-ce pas là la réalité; il nous faut arriver aux frais?—R. Vous m'avez demandé mon opinion.
- Q. Je vous ai demandé votre opinion appuyée sur des faits et non pas sur de simples rumeurs. Ceci n'est pas une preuve. Je veux une preuve?—R. Pourquoi m'avez-vous demandé mon opinion?
- Q. Parce que vous avez donné votre opinion à M. Kyle, et j'ai droit de savoir sur quoi vous avez basé votre opinion. Vous dites que vous ne connaissez rien de ses travaux comme ingénieur préposé au tracé, et cependant, dans votre opinion, il n'est pas un sujet désirable comme ingénieur préposé au tracé?—R. Les ingénieurs sont comme les autres, et nous connaissons ceux qui ont fait leur marque dans leur spécialité.
- M. Woodman a dit dans son interrogatoire que sa première expérience remontait à 1884 dans la construction du C.C.P., sur la rive nord du lac Supérieur, jusqu'en 1895, lors qu'il revint au Manitoba pour s'occuper des explorations des lignes du Manitoba et du sud-ouest, qu'il avait ensuite travaillé à l'exploration et à la construction de ces lignes, et ensuite à l'entretien de la voie, ou plutôt dans la division des ponts et de la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien, puis à l'entretien de la voie de la ligne North-Bay et Manitoba, et qu'il a finalement été nommé ingénieur de division du réseau du chemin de fer C.C.P., en 1897 pour la division ouest depuis le lac Supérieur jusqu'aux montagnes Rocheuses, près de 4,000 milles. Il resta ingénieur de division jusqu'à ce que la division eût été divisée en deux en 1893. Depuis ce temps il a exercé pour son propre compte.
- Q. Avez-vous demandé un emploi sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique?— R. Non, monsieur, je n'ai jamais demandé d'emploi sur le Grand-Tronc-Pacifique.
- Q. Comment se fait-il qu'il a été question de votre nom —R. Je ne sais comment il se fait que mon nom a été mentionné à M. Stephens. Je n'ai au aucune correspondance avec le Grand-Tronc-Pacifique ou quelqu'un de ses ingénieurs.
- Q. Cherchiez-vous un emploi?—R. Je commençais dans le temps à exercer à mon propre compte, let j'étais prêt à faire des arrangements si une offre satisfaisante m'avait été faite.
- Q. Est-ce que \$4,000 auraient été une offre satisfaisante?—R. Je pense que, dans le temps, je l'aurais considérée ainsi.
 - Q. Et vous l'auriez acceptée ?—R. Oui, bien que depuis je ne le regrette pas.
- Q. Saviez-vous que votre nom avait été mis sur le tapis?—R. Je n'ai jamais compris qu'il l'avait ou ne l'avait pas été. Quand M. Kyle vint à mon bureau l'été der-

nier, sa visite éveilla mes soupçons quant à ses sentiments à cet égard, mais il ne me laissa jamais entendre directement que mon nom était sur le tapis ou qu'il y avait un emploi d'ingénieur de division vacante.

- M. Woodman, qui a été rappelé après l'audition du témoignage de M. Sullivan, a été interrogé à ce sujet et voici ce qu'il a dit:—
- Q. M. Woodman, nous avons entendu hier M. J. G. Sullivan, et celui-ci, interrogé sur ce qu'il pensait de votre compétence comme ingénieur, n'a pas été absolument flatteur; il n'a fait que quelques remarques désobligeantes à votre sujet; mais d'après ce que j'ai recueilli du témoignage, son opinion était davantage basée sur ce qu'il avait entendu que sur des preuves; voulez-vous me communiquer ce que vous avez à dire de votre emploi au service du Pacifique-Canadien, car il a cité M. McHenry comme autorité à l'appui de ses observations à votre sujet?—R. M. Sullivan m'a appelé hier soir et désirait apparemment me faire des excuses pour les remarques qu'il avait faites, et remettre les choses à point avec moi. Je lui demandai ce qu'il avait dit, et il m'exprima le regret d'avoir fait ces remarques. Je connaissais tout simplement M. Sullivan comme confrère sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, nos fonctions ne nous mettaient pas en contact; il était dans la division de la construction et j'étais préposé à l'entretien de la voie, de sorte que c'était baeucoup de présomption de la part de M. Sullivan d'exprimer son opinion.

Q. Il désirait plutôt attirer l'attention sur votre manque de connaissance en matière de tracé?—R. Dans cela il exprimait une opinion sur une chose dont il connaissait absolument rien. J'ai travaillé pour le compte de deux de nos meilleurs hommes, George Winston, sur la rive nord du lac Supérieur, et E. H. Stuart. Je suis venu dans ce pays avec M. E. H. McHenry, du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Q. Dans ce pays de l'ouest?—R. Oui, et j'ai travaillé au tracé de l'embranchement occidental de la ligne. Nous avons passé l'année entière sous la tente. Nous avons commencé au mois de novembre et nous avons terminé nos travaux au mois de novembre suivant dans cette occasion particulière. Nous avons fait le tracé et la construction des prolongements à par d'Elm-Creek, et je crois que c'est une des meilleures lignes que le Pacifique a dans ce pays aujourd'hui, et nous avons construit une ligne à partir de Manitou vers l'ouest. Le passage de Manitou est une des plus fortes rampes que nous ayons dans le pays. Si M. Sullivan eut connu cela il ne se serait pas exprimé comme il l'a fait. Je pourrais dire que j'ai travaillé aux explorations préliminaires entre Régina et Saskatoon, sur le chemin de Prince-Albert, et de là sur un certain nombre d'embranchements de moindre importance. Je succédai à M. Stuart après sa mort, et bien que la compagnie me traçait un grand nombre de lignes dans cette région, j'avais l'entière direction du tracé et de la construction des embranchements de moindre importance.

La lettre suivante de M. McHenry à M. Woodman, en date du 17 mars 1903, se lit comme suit:—

"Je suis peiné de voir que vos sentiments personnels dans cette affaire vous ont amené à offrir votre démision, et j'espère que vous obtiendrez un emploi ailleurs qui sera plus à votre goût. De la part de la compagnie et de ma part, je désire vous exprimer mon appréciation de vos connaissances et de l'habileté dont vous avez fait preuve dans l'exécution des grands et importants travaux confiés à vos soins sur une proportion aussi considérable du parcours du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et j'espère que vous ne vous gênerez pas de me demander n'importe quelle faveur en fait de référence, de témoignages ou en fait d'autres choses. Bien à vous, E. H. Mc-Henry, ingénieur en chef."

R. Je n'ai pas demandé cette lettre à M. McHenry. J'ai une lettre écrite dans le

même sens de sir Thomas Shaughnessy.

Q. De quoi parlait-il quand il faisait allusion aux "sentiments personnels"?—
R. De ma résolution, je suppose, de ne pas rester avec la compagnie après le partage

36a—01

4-5 EDOUARD VII, A. 1905

de la division. J'avais à mon sens la meilleure division de la ligne, ce qui embrassait, comme je l'ai dit hier, près de 4,000 milles, et je pense que le fait d'avoir occupé l'emploi que j'avais aurait dû amplement suffire à M. Stephens et à M. Kyle, et les empêcher de discuter l'affaire avec les amis américains qui étaient ici, au lieu d'en parler avec moi. Lorsque M. Kyle est venu à mon bureau l'année dernière, alors qu'il était en quête de renseignements sur le pays, s'il y avait eu un emploi ouvert il aurait pu en parler, mais il peut avoir ses raisons de ne pas me l'avoir offert.

M. Woodman dépose la lettre suivante, une lettre subséquente de M. McHenry,

adressée à M. Kendrick, et datée:-

" Montréal, 2 avril 1903.

"M. J. W. KENDRICK,

"Troisième Vice-Président du chemin de fer A.T et S.-Fé, Chicago, Ill.

"Mon cher monsieur Kendrick,—Cette lettre vous présente, M. J. Woodman, qui a été pendant plusieurs années au service de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, remplissant les fonctions d'ingénieur de division. Il s'est volontairement démis de son emploi au Pacifique pour les raisons personnelles, et il désire entrer au service de votre compagnie, si possible. Durant son service avec cette compagnie il a eu la direction de travaux très variés et importants dans la division de l'ouest, laquelle embrassait près de la moitié de tout le réseau, soit environ 4,000 milles. Je puis consciencieusement le recommander à votre attention favorable.

"Bien à vous,

"E. H. McHENRY,
"Ingénieur en chef."

Q. Cette lettre a été donnée par M. McHenry à la date en question?-R. Oui.

NOMINATION D'UN INGENIEUR DE BUREAU.

L'interrogatoire de M. Stephens s'est continué comme suit:

- Q. Maintenant M. Allan, ingénieur de bureau à Winnipeg, vous dites qu'il est Anglais?—R. Il est Anglais.
 - Q. Où était-il quand vous l'avez engagé?—R. Il était au service du Santa-Fé.
- Q. C'est là que vous l'avez connu. Vous étiez au service de ce chemin de fer vers ce temps-sà?—R. Oui.
 - Q. Vous lui avez aussi écrit, lui demandant de venir?-R. Oui.
- Q. De fait vous vous êtes relaché de votre coutume et avez écrit à ses supérieurs leur demandant de le relever de ses fonctions afin qu'il pût venir?—R. Je le crois.
- Q. Le 11 avril 1903, vous avez envoyé une dépêche, ainsi conque, à A. J. Hemstreet, Eastern Oklahoma Office, Guthrie, U.S.A.: "M. Dun me télégraphie qu'il va prendre en considération ma demande relative à A. G. Allan. Veuillez arranger la chose si c'est possible". Qui est M. Hemstreet?—R. Il est ingénieur en chef de la construction sur le chemin de fer Eastern Oklahoma, qui fait la partie du réseau Santa-Fé.
- Q. Et le 22 avril M. Hemstreet répondait à votre message "Laisserai partir Allan le 15 mai"?—R. Oui.
- Q. Le 17 avril vous avez reçu d'Allan la dépêche suivante: "Ai envoyé ma démission à Hemstreet hier, vous ai écrit"?—R. Oui.
- Q. Vous avez ensuite reçu une lettre de M. Allan, en date du 16 avril, dans laquelle il explique qu'il avait eu un entretien avec M. Hemstreet et que celui-ci refusait de le libérer. M. Allan dit: "J'ai consenti à rester jusqu'au 15 mai; vous pouvez compter

sur moi après cette date". Cette lettre contenait copie d'une lettre de M. Allan à M. Hemstreet et datée du 17 avril 1903, à Newkirk, O.T., et qui se lisait comme suit:—

"Cher monsieur,—J'ai été continuellement au travail sous la direction de M. Dun depuis six ans, j'ai été chargé de la surveillance d'importantes entreprises, j'ai obtenu de nombreuses promotions; naturellement je ne tiens pas beaucoup à le quitter.

"Cependant, M. Stephens est sur le point de commencer la construction d'un chemin de fer transcontinental sur le tracé duquel il y aura beaucoup de travaux à faire dans les montagnes, dans une colonie anglaise et je crois qu'il me sera facile

d'obtenir un emploi important.

- "Si cela ne vous cause aucun embarras, je voudrais partir vers le 15 mai, attendu que d'ici cette date je puis tout mettre en parfaite condition." M. Allan avait occupé cet emploi durant plusieurs années?—R. Il est resté très longtemps aux Etats-Unis. Je ne sais combien de temps.
- Q. Savez-vous s'il est devenu citoyen américain?—R. Je ne sais pas. Je ne crois pas qu'il soit devenu citoyen américain.

Q. Maintenant M. Dun, ingénieur en chef, écrit à M.: Hemstreet:-

CHER MONSIEUB,—M. J. R. Stephens télégraphie, demandant si nous pouvons nous dispenser des services de M. A. G. Allan après qu'il aura terminé les travaux d'Osage-Nation."

- "Voulez-vous avoir la bonté de vous informer si M. Allan désire partir. Je crois que quand les travaux d'Osage seront terminés nous pourrons lui donner un eemploi tout aussi bon que celui qu'il occupe présentement."
 - R. Oui.
- Q. Vous lui avez alors envoyé ses frais de transport de Chicago à Montréal et pouvez-vous dire quel jour il est arrivé?—R. Je ne le puis, mais je puis consulter les dossiers.
- M. Alexander George Allan ayant été interrogé à Winnipeg le 21 juin 1904, a dit: qu'il était né à Madras, dans les Indes, en 1865, et que de là il était allé en Angleterre, et y avait vécu jusqu'à l'âge de 19 ans, alors qu'il avait passé en Amérique allant en premier lieu au Dakota. Sa première expérience en génie civil remontait en 1885 ou 1886, ayant fait des fossés dans le nord du Colorado. Il avait suivi un cours de génie civil.
- Q. Quel est le dernier ouvrage que vous avez fait aux Etats-Unis?—R. J'ai travaillé pour le chemin de fer Atcheson, Topeka et Santa-Fé.
 - Q. Quand vous êtes-vous fait naturaliser citoyen américain?—R. En 1898.
- Q. A quel endroit?—R. A Coleraine, Colorado, j'étais ingénieur en chef de la National Land Irrigation Company.
 - Q. Vous êtes encore citoyen américain?—R. Oui, monsieur.
- Q. Depuis combien de temps connaissez-vous M. J. R. Stephens —R. M. Stephens a été nommé à l'emploi du Santa-Fé vers le 1er octobre 1901.
- Q. Et vous serviez sous ses ordres à cette époque?—R. J'ai été transféré de l'entretien de voie à la construction.
 - Q. Il était chargé de la construction?—R. Oui, pour le territoire d'Oklahoma.
- Q. Combien de temps avez-vous servi sous ses ordres?—R. Jusqu'à ce qu'il ait quitté le Santa-Fé, en février 1903.
 - Q. Et il était ingénieur dirigeant?—R. Oui.
- Ce M. Allan est celui dont un témoin, Cecil Goddard, un ingénieur de Winnipeg, et qui avait été employé dans le bureau du Grand-Tronc-Pacifique à Winnipeg, en qualité de dessinateur, a dit:—
- Q. Maintenant que je vous ai fait cette question, voulez-vous nous dire si d'après vous, le bureau de division, ici, a eu l'intention bien arrêtée de favoriser des étrangers au détriment de sujets britanniques? Pensez-vous qu'il ait eu cette intention?—R. H. Stephens est venu ici et m'a dit d'attendre, mais quand j'ai vu tous ces étran-

4-5 EDOUARD VII, A. 1905

gers qui arrivaient des Etats-Unis et qu'on plaçait avant moi, je me suis découragé, quoiqu'on m'eût dit de tenir bon. Je considérais M. Allan comme un ami, mais après avoir entendu ce que m'a dit M. Kyle en dernier lieu, je suis parti.

- Q. Est-ce là tout sur quoi vous basez votre opinion?—R. Eh bien, au cours des différenes discussions que nous avons eues ici, on a fort odieusement critiqué la fidélité des Canadiens.
 - Q. Qui faisait ces critiques?—R. Elles étaient faites en général.
 - Q. Entre quelles personnes?—R. Entre M. Allan et moi.
 - Q. Alors c'était M. Allan qui les faisait?—R. Oui.
- Q. Au sujet de la fidélité des Canadiens?—R. Oui. Un jour que je lui avait demandé congé pour le 24 mai, il voulut savoir pourquoi nous fêtions ce jourl-là et je lui répondis que c'était l'anniversaire de la naissance du Roi. A quoi il repliqua; Pourquoi fêtez-vous l'anniversaire de la naissance de ce drôle?
 - Q. Vous vous êtes fâché?—R. Oui.

Bien que M.: Allan fut dans la salle quant ce témoignage a été rendu et l'ait entendu, et qu'il ait été subséquemment rappelé comme témoin, il ne l'a pas nié.

M. Hays ayant été interrogé au sujet de cette conduite a dit: "Je n'aurais certainement que faire d'un homme qui se servirait d'un pareil langage".

NOMINATION D'UN INGENIEUR DE DISTRICT,

- M. Stephens a été plus loin interrogé comme suit:-
- Q. Au sujet de M. McNeil, ingénieur de district, vous lui avez écrit de venir, n'est-ce pas?—R. Je crois qu'il a été engagé par M. Kyle, si je me rappelle bien le fait.
- Q. Savez-vous où et quand il a été engagé?—R. Il était à l'emploi du Great-Northern.
 - Q. A quel endroit?—R. Quelque part dans le Montana.
 - Q. Havre, est le nom, je crois?—R. Oui.
- Q. Voici une lettre de M. McNeill portant la date 8-9, 1903. Est-ce le 8 septembre ou le 9 août?—R. Je ne sais pas ce que c'est. La seule chose que je puis assurer c'est que M. McNeill a été engagé le 4 septembre. Je suis presque certain qu'elle a été écrite au mois d'août, parce que je me rappelle avoir parlé de lui à Kyle.

La lettre que voici est datée de Havre, Montana, 8-9, 1903, et en voici la teneur:— "M. John R. Stephens, sous-ingénieur en chef,

- "Chemins de fer du Grand-Tronc, Montréal.
- "Cher Monsieur,—M. Alex. Stewart, ingénieur, résidant à Spokane, Angl., m'informe qu'il vous a parlé de moi relativement aux emplois d'ingénieurs de divion que vous avez à offrir, dans la division qui s'étend depuis Winnipeg jusqu'au littoral. Si je comprends bien, vous désirez trouver des hommes qui prendraient charge de divisions de 500 milles, et dont les fonctions comprendraient l'étude des lignes, l'établissement des tracés et la construction de la voie ferrée. Je désire vous annoncer que je suis sur le point de quitter mon présent remploi, devant prendre congé aussitôt qu'on m'aura trouvé un remplaçant, et que je suis disposé à recevoir des propositions d'autres compagnies de chemins de fer.....
- Q. Et quel est ce M. Alexander Stewart?—R. A M. Alexander Stewart nous avons offert ici un emploi avec des appointements de \$4,000 par année, mais lorsque nous lui avons fait cette offre, ses appointements là-bas ont été immédiatement portés à \$5,000, ce qui l'a engagé à refuser notre offre.
- Q. Il est encore à Spokane?—R. Il occupe encore l'emploi de sous-ingénieur pour le Great Northern.

Q. Sur réception de cette lettre qu'avez-vouş fait?—R. Je crois que M. Kyle l'a engagé. J'étais alors sur la côte occidentale, la lettre est venue à ce bureau et M. Kyle a agi en conséquence.

Q. Vous avez déjà dit qu'il est citoyen américain?—R. Oui.

NOMINATION DE SOUS-INGENIEURS.

Q. Dans une lettre que M. Collady vous écrivait de Decatur, Ill., le 13 mars 1904, il disait: "Il m'a fait peine de ne pouvoir vous faire plus d'une visite lorsque vous étiez à Chicago, mais les circonstances étaient telles que je ne l'ai pu" \(-R. Oui. \)

Q. Maintenant, le 15 mars, vous lui avez écrit: "Il m'est impossible pour le moment de vous dire exactement quand je pourrai vous offrir un emploi", et le 2 avril, vous lui écriviez—dans l'intervalle vous l'aviez apparemment engagé car vous dites—"J'ai demandé que vos frais de transport de Chicago à Winnipeg vous soient envoyés directement"?—R. Oui, je l'ai vu lors de mon passage à Chicago l'autre jour. J'ai eu un entretien avec lui et je lui ai offert un emploi. Il remplace le parent de M. Kyle, M. Heaman.

M. Stephens a subséquemment corrigé ce qu'il avait dit en déclarant qu'il avait

intention de parler de M. Raymond Heckman au lieu de M. Heaman.

Q. Plus loin, dans votre lettre, vous dites: "Je puis vous donner un emploi d'ingénieur du tracé à un salaire de \$175 par mois et les dépenses sur les travaux, votre salaire devant commencer le jour où vous vous présenterez pour commencer le travail. Si cette offre vous convient, présentez-vous au bureau à M. Geo. A. Kyle, Fort Carry Court, Winnipeg, Man., quand vous le désirerez "?—R. Oui.

Q. Et le 6 avril, il répondit comme suit:-

DECATUR, ILL., 6 avril 1904.

"CHER MONSIEUR,—J'ai pris connaissance de votre lettre en date du 2 courant. J'accepte l'emploi d'ingénieur, préposé au tracé, moyennant le salaire mentionné. Partirai de Decatur, Ill., le 11 courant pour me rendre à Winnipeg, Manitoba, via Chicago.

"En vous offrant mes sincères remerciements pour votre offre.

"Je demeure votre tout dévoué,

"W. E. COLLADY".

Comme il paraissait d'après la correspondance que M. Pim, qui avait été rapporté comme étant sujet britannique, avait été renvoyé du service et que M. C. F. Gailor avait été nommé à sa place par M. Knowlton, l'ingénieur de division à North-Bay, l'interrogatoire suivant eut lieu:—

Q. Savez-vous dans quelles circonstances M. Gailor avait été nommé?—R. Je ne le sais pas.

Q. Vous ne saviez pas qu'il était Américain?—R. Non.

Q. Savez-vous si c'est à vous qu'il a fait sa demande?—R. Il a pu la faire par l'entremise du bureau, mais je n'en ai aucune souvenance personnelle. M. Knowlton a fait la nomination.

L'interrogatoire de M. Knowlton, à North-Bay, relativement à M. Gailor, se lit comme suit:

- "Q. M. Gailor a charge de l'équipe n° 7; quand a-t-il été nommé?—R. Je ne me rappelle pas la date exacte, mais c'est en mai ou avril, dans la dernière partie d'avril (1904).
 - Q. M. C. F. Gailor?—R. Voyez le bordereau de paie et vous trouverez son nom.
- Q' Vous avez dans votre bureau M. G. W. Stadley, dessinateur en chef?—R. Oui, monsieur.

4-5 EDOUARD VII, A. 1905

Q. Si je comprends bien il est sujet américain?—R. Oui; il a été employé au Sault pendant un certain temps".

"Maintenant, quant à M. Gailor; vous ne le connaissiez pas auparavant?—R.

Non, monsieur.

Q. Je trouve ici une lettre adressée par lui à M. George W. Stadly, datée de Schuylersville, N.-Y., le 18 mars 1904, probablement par la même entremise, l'agence de Syracuse:

"Je suis informé que vous avez besoin d'un ingénieur pour le tracé. Je prends la liberté de vous donner quelques renseignements concernant mes capacités et mon

expérience dans ce genre de travail, et vous offrir mes services.

"J'ai sept ans d'expérience dans cette ligne, et je connais parfaitement tous les détails du tracé, de la construction, etc. Je viens justement de terminer le tracé d'une voie ferrée à travers les montagnes de la Virginie occidentale pour le système Wabash. J'ai mes propres instruments et je puis vous fournir les meilleurs certificats. Je suis strictement sobre, honnête sous tous les rapports, et je ne crains pas le travail, si rude qu'il soit.

J'ai été sous-ingénieur sur vingt milles de travaux pour la Rutland Street Railway Co...Je peux vous fournir des certificats, ou vous pourriez vous informer auprès de mes anciens patrons, qui vous feront de suite, à votre demande, je crois, un rapport satisfaisant sur mon compte.

"Si vous n'êtes pas satisfait de moi après une juste épreuve, mes services ne vous coûteront rien".

Vous lui avez écrit le 5 avril 1904:

"Cher Monsieur,—Votre lettre du 18 du mois dernier, adressée à M. G. W. Stadly, m'a été envoyée, et en réponse je dois vous dire que je n'ai rien à vous offrir. On s'oppose ici très fortement à l'emploi d'hommes venant des Etats-Unis, et vu que la majeure partie de mes travaux se fait sur la section du gouvernement, je suis forcé d'agir en conséquence".

R. Oui.

Q. Puis, M. Gailor vous écrit de Mechanicville, N.-Y., le 12 avril 1904, en réponse à votre lettre du 5:

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 5 courant et j'ai pris note de son contenu. En réponse, je dois dire que, bien que j'habite cette partie du pays depuis quelques temps, ma résidence est à Sainte-Catherine, Ont., de sorte que je ne me considère pas citoyen américain. Si ce renseignement peut vous être de quelque utilité, je serai heureux de vous lire de nouveau".

R. Oui.

Q. Et vous lui avez répondu le 21 avril, lui disant que vous attendiez à avoir besoin d'un ingénieur pour le tracé entre le 1er et le 15 mai, et que vous désiriez avoir ses réponses aux questions suivantes:

"Etes-vous ce que nous appelons un bon bûcheron, et avez-vous jamais fait partie d'équipes obligées de transporter leurs provisions et le matériel de campement à dos et par canots? Vous savez sans doute que la région à travers laquelle nous construisons la ligne est un pays sauvage, et quiconque s'engage pour nos travaux doit s'attendre à endurer les plus grandes fatigues. Je ne dis pas cela pour encourager ceux qui désirent prendre de l'emploi, mais je veux leur exposer clairement ce à quoi ils doivent s'attendre."

Alors M. Gailor écrit le 23 avril pour répondre à ces questions et le 26 avril vous accusiez réception de sa lettre du 23 et disiez:—

"J'accuse réception de votre lettre du 23 courant et prends note de ce que vous me dites au sujet de votre expérience dans la direction d'équipes en pays difficile. Je puis vous offrir l'emploi de sous-ingénieur en charge des travaux préliminaires et de tracé,

aux appointements de \$175 par mois et dépenses après votre départ pour North-Bay, et transport à North-Bay de tout endroit sur le système du Grand-Tronc que vous désignerez."

Il écrivit le 28 avril 1904:-

"J'accepte votre offre et viendrai aussitôt que vous me donnerez avis. Il ne me

faudra pas plus de trois jours pour arriver....."

Vous lui écriviez en réponse: "Je vous inclus un billet de transport des Chutes Niagara à North-Bay. Niagara est le point de notre route le plus rapproché de Buffalo, vu que nous n'avons des droits de circulation que dans cette cité. Je vous télégraphierai quand partir....."

Q. Le 10 mai, vous lui adressez la dépêche suivante: "Faites les arrangements nécessaires pour être à North-Bay le plus tôt possible". Et cela constitue le contrat

conclu avec M. Gailor?—R. Qui.

Q. En employant M. Gailor, vous avez accepté sa parole quant à son expérience et ses capacités ?—R. Oui.

Q. Vous n'avez rien fait de plus?—R. Rien, si ce n'est que je connaissais le pays qu'il avait traversé, vu que je l'avais parcouru moi-même, et j'étais convaincu qu'il avait l'expérience voulue pour conduire une équipe ici".

Q. Où était M. Gailor lorsque vous l'avez engagé?—R. Je crois qu'il était à New-

York ou en Pensylvanie.

- Q. C'est lui qui a fait sa demande par l'entremise de l'agence de placement des ingénieurs, en réponse à l'annonce que M. Stadly avait insérée dans ce journal-là?-R. Je pense que cette agence n'avait pas de journal et ne faisait pas d'annonces.
- Q. Quelle était cette agence-là?—R. Il y a plusieurs de ces agences dans le pays; un homme y présente sa demande et elles correspondent avec lui s'il survient une circonstance favorable.
- Q. Comment M. Stadly est-il arrivé à s'adresser à l'agence !—R. Je l'ignore, mais je crois qu'il y a présenté lui-même une demande.
- Q. Les démarches de M. Stadly ont été cause que vous avez reçu nombre de lettres ?—R. Il a recu des lettres ?

Q. Et vous les a passées?—R. Oui.

- Q. Quelles démarches avez-vous faites?—R. Je n'ai fait aucune démarche.
- Q. Parce que les demandants étaient des citoyens américains?—R. Oui.

Q. Et M. Gailor?—R. Il m'a écrit qu'il demeurait à Ste-Catherine.

- Q. Quant vous a-t-il écrit cela? Prenez sa première lettre et voyez, il ne dit pas qu'il n'est pas citoyen américain?—R. Je n'en suis pas certain, mais je crois qu'il le
- Q. Lisez cette lettre et voyez exactement ce qu'il dit: "Bien que je sois dans cette partie du pays depuis quelques temps, je dis que je demeure à Ste-Catherine. Ainsi ne vous arrêtez pas au fait que je suis né aux Etats-Unis."—R. Il ne dit pas qu'il est citoyen américain.

Q. Il ne dit pas qu'il est sujet britannique ou Canadien?—R. Il n'a pas été franc.

Q. C'est-à-dire que vous avez dit ne pouvoir vous mettre en communication avec quiconque était citoyen américain?—R. Quelque chose comme cela.

Q. De fait, il était alors et est encore citoyen américain?—R. Je l'ignore. Tout ce que je puis dire, c'est que si je l'avais su je ne lui aurais pas donné d'emploi ici.

- Q. Combien faudrait-il de temps pour le faire venir ici?—R. A peu près trois semaines.
 - M. C. F. Hannington, ingénieur de district à North-Bay, a dit :
- Q. Connaissez-vous M. Gailor?—R. Oui, Je l'ai conduit, l'autre jour, sur le lieu
- Q. Est-il Américain?—R. Il m'a dit, l'autre jour, qu'il était né dans les Etats de l'est.

- Q. Vous a-t-il dit s'être jamais fait naturaliser au Canada?—R. Je ne le lui ai pas demandé.
- M. John Armstrong, ingénieur de Ste-Catherine, a rendu témoignage devant moi à Toronto, comme suit :—
- "Q. M. Gailor a été nommé à la tête de l'équipe n° 7, sous-ingénieurs près de Port-Arthur, à \$175 par mois; lorsqu'il a fait sa demande, M. Knowlton lui a dit que vu que sa division se trouvait dans la section que construisait le gouvernement, il devait faire attention quant à la nomination d'américains, car cela lui nuirait; M. Gailor écrivit en retour disant: "Je me dis de Ste-Catherine, si cela peut me faire du bien", et quelques jours après M. Gailor était nommé à la tête de cette équipe; connaissez-vous M. Gailor?—R. Je le connais.
- Q. Où l'avez-vous rencontré et que savez-vous de lui, et est-il de Ste-Catherine, ou est-il citoyen américain, ou sujet britannique, ou bien que savez-vous de lui?—R. Il a été mon aide-ingénieur sur le chemin de fer Hudson-Valley.
- Q. Dans l'Etat de New-York?—R. Oui, il était chargé de la construction de six milles de chemin de fer.
- Q. Quelles étaient ses connaissances antérieurement?—R. Avant que je l'eusse mis à la construction de ces six milles, il était préposé au théodolite.
- Q. Quelque part ailleurs aux Etats-Unis?—R. Non, sur cette ligne, préposé au théodolite pour moi.
 - Q. D'où venait-il?—R. Il venait de Machanicville, New-York.
 - Q. Etait-il citoyen américain?-R. Oui.
 - Q. Et non pas de Ste-Catherine?—R. Non, il n'y est jamais allé.
- Q. Est-ce un homme ayant des connaissances comme ingénieur de tracé à la tête d'une équipe?—R. Je ne pourrais pas dire qu'il pourrait remplir cet emploi.
 - Q. Quand l'avez-vous employé?—R. En 1902.
 - Q. Et quand son emploi auprès de vous s'est-il terminé?—R. En 1902.
- Q. Puis, avez-vous jamais entendu parler de lui après cela?—R. Oui. Il est allé à Rutland et a été engagé sur un chemin de fer électrique là-bas, à Rutland, et j'imagine que c'est comme cela qu'il a rencontré M. Knowlton, et je crois qu'environ un mois ou six semaines avant d'être allé au nord sur le chemin de fer GrandTronc-Pacifique, il m'a écrit une lettre demandant une place.
- Q. Une place sous vous?—R. Eh bien, il n'a pas spécifié où, mais il s'était adressé à moi pour avoir une place, et je lui a écrit dans le temps pour lui dire que je n'avais pas de place libre pour lui.
- Q. Et c'était combien de temps avant son emploi par M. Knowlton?—R. Je crois que c'était environ un mois ou six semaines avant l'époque de son entrée au service du Grand-Tronc-Pacifique.
 - Q. Sous M. Knowlton?—R. Oui.
- Q. Il reçoit maintenant \$175 par mois et ses dépenses; que recevait-il de vous?—R. Comme préposé au théodolite, il recevait \$90 par mois, et lorsque je l'ai chargé des ouvrages de construction je lui payais \$100.

Le Témoin.—Je voudrais faire une observation, s'il n'y a pas d'objection. Je ne vois pas très bien comment M. Gailor a pu tromper M. Knowlton. Ils viennent tous deux du même endroit. Il n'y a aucun doute pour moi que M. Knowlton a employé M. Gaylor parce qu'il étaient tous deux à Rutland.

- Q. Etaient-ils employés à la même place à Rutland?—R. Pas sur le même chemin de fer.
 - Q. Il n'y a pas de doute qu'ils se connaissaient?—R. Il n'y a pas de doute.
- Q. Vous ne savez pas s'ils connaissaient mutuellement leur nationalité?—R. Non, mais je le suppose.
- Q. Je désire savoir si M. Knowlton a connu M. Gaylor à Rutland?—R. Je ne peux pas répondre à cette question.
 - Q. Vous ne savez pas s'il a connu M. Gaylor à Rutland ou non?-R. Non.

Q. Etaient-ils sur des lignes différentes?—R. Ils l'étaient.

Q. Sur quelle ligne était M. Knowlton?—R. Il était sur le chemin contrôlé par M. Webb, le chemin de Rutland, mais M. Gaylor était sur le chemin de fer urbain de Rutland, une ligne électrique.

Q. En même temps?—R. En même temps.

EFFORTS POUR AVOIR DES INGENIEURS AMERICAINS.

Dans un nouvel interrogatoire à Montréal le 1er juin, M. Stephens a dit relativement à son action en employant des citoyens américains:—

Q. J'ai compris l'autre jour que vous aviez dit qu'en visitant les Etats-Unis vous n'aviez rien fait dans le but d'obtenir les services d'ingénieurs américains ?—R. Non, tout ce que j'en sais c'est ce qui est indiqué dans la correspondance.

Q. Ce qui est indiqué dans la correspondance que je viens de lire?—R. Oui, avec cette exception qu'en traversant Chicago en une ou deux occasions j'ai rencontré des

ingénieurs et j'ai parlé à M. Pim.

Q. Voici une lettre de M. H. W. Parkhurst, datée de Chicago, le 5 août 1903—connaissez-vous M. Parkhurst?—R. Oui, je lui ai été présenté la première fois que je l'ai rencontré à Chicago.

Q. Le 5 août alors que vous étiez à Chicago il vous a écrit:-

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre visite de ce matin, et à votre recherche d'un ingénieur compétent pour l'établissement des tracés j'ai le plaisir de vous présenter M. J. P. Coleman, qui a été au service de cette compagnie, durant plusieurs années, qui est parfaitement au courant des travaux relatifs à l'établissement des tracés et qui pourrait peut-être faire votre affaire.

"Votre tout dévoué,

"H. W. PARKHURST, "Ingénieur de ponts et édifices."

- Q. Ceci est-il exact?—R. Oui, je suis allé chez lui et j'ai été introduit par un vieil ami auquel j'avais dit vouloir voir M. Parkhurst personnellement. Ce dernier a entamé la conversation sur les ingénieurs préposés aux tracés, ceci incidemment.
- Q. Vous n'étiez pas allé chez lui dans ce but?—R. Je n'y suis pas allé dans ce dessein.

Q. C'est pendant que vous étiez là que vous vous êtes enquis sur ce sujet ?— R. Oui, dans la même occasion j'ai vu M. Alexander Stewart et deux ou trois autres.

- Q. Vous leur avez demand de vous présenter à un ingénieur compétent?—R. Oui, je leur ai demandé de me donner les noms d'ingénieurs compétents, tout comme j'ai demandé à M. Kyle de donner des recommandations.
 - Q. Et M. Parkhurst a écrit cette lettre?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous M. Rice?—R. Non.

- Q. Maintenant, M. C. E. Carpenter, de Topeka, Kansas, vous écrivit en septembre 1903: "M. E. S. Rice, ingénieur civil, m'informe que vous avez besoin d'un certain nombre d'ingénieurs préposés au tracé et me demande de vous écrire." A présent connaissez-vous ce Rice?—R. Oui, je l'ai vu. Il est aide au bureau de Chicago de la compagnie Santa-Fé. Quand j'y suis allé, je lui ai parlé de même qu'à Parkhurst et aux autres.
- Q. Vous vous êtes promené avec Parkhurst, Rice et les autres, vous rappelez-vous Lederle ou M. Warder?—R. Non.
- Q. Le dernier est secrétaire de l'une des sociétés?—R. Je ne me le rappelle pas je puis l'avoir rencontré.

Q. Connaissez-vous M. Bainbridge?—R. Oui, je l'ai rencontré.

Q. Vous avez interrogé ces messieurs au sujet d'ingénieurs préposés au tracé?—R. Oui.

Q. Et comme conséquence, ces demandes vous ont été envoyées?—R. Oui, quelques-unes d'entre elles.

Q. Il y avait aussi un M. Sesser, vous souvenez-vous de lui?—R. Non, je ne me

rappelle pas M. Sesser.

- Q. Il dit aussi que M. Rice désirait engager des ingénieurs pour vous. Le 6 août il écrivait :—
- "On m'a dit que vous aviez besoin d'ingénieurs pour prendre charge de 200 milles de vos lignes et je désire vous soumettre ma demande. Je désire vous rappeler la conversation que vous avez eue à mon sujet avec M. Rice, à Chicago."

De sorte que vous étiez réellement désireux de vous procurer des ingénieurs?—R. J'ai pris des renseignements.

- Q. Ceci faisait-il partie du but de votre voyage à Chicago?—R. Non, aucunement.
- Q. Jusqu'à ce moment-là vous n'aviez engagé aucun ingénieur pour le chemin?—R. J'en avait au mois d'août. Je suis allé là au mois de juillet.
- Q. Ils ont écrit en août et septembre, mais Parkhurst a écrit le 5 août, ce qui fait que ce devrait être au mois d'août que vous êtes allé à Chicago?—R. C'était vers juillet et août.
- Q. Qui est M. Lederle?—R. M. Lederle est un ingénieur civil que j'ai rencontré fortuitement à Chicago; il venait d'arriver des îles Philippines et m'a présenté à quelques-uns de ses amis.
- Q. M. O. E. Strelhow, le 4 août 1903, vous écrivait ce qui suit, de Demopolis, Alabama: "M. Geo. A. Lederle m'informe que vous avez besoin d'ingénieurs préposés aux tracés pour votre prolongement vers la côte du Pacifique. Je serais heureux d'accepter un emploi de ce genre pourvu que le salaire justifiât un changement". Aviez-vous demandé à M. Lederle de vous trouver quelques ingénieurs préposés au tracé?—R. Non, je lui avais tout simplement suggéré la chose.
- Q. Alors pourquoi tous ces hommes écrivent-ils sur le même ton?—R. Ils doivent avoir découvert d'une manière ou d'une autre, que nous avions besoin d'ingénieurs.
- Q. Comment pouvez-vous expliquer leur emploi des noms de MM. Rice, Parkhurst et Lederle —R. Je n'en avais pas eu l'intention.
- Q. Puis, M. Parkhurst disant: "Relativement à votre visite de ce matin". Vous ne connaissiez pas M. Parkhurst auparavant?—R. Je ne connaissais pas M. Parkhurst auparavant.
- Q. Alors comment expliquez-vous cela?—R. Il doit avoir mal interprété mes paroles.
- Q. Et M. Strelhow disant: "M. Geo. A. Lederle m'informe que vous avez besoin d'ingénieurs pour l'établissement des tracés". Lui en aviez-vous demandés ?—R. Lederle est allé avec moi chez Parkhurst.
 - Q. Aviez-vous vu Lederle auparavant?—R. Non.
- (M. Stephens a subséquemment déclaré qu'il s'était trompé lorsqu'il avait dit qu'il n'avait pas vu M. Lederle auparavant; il a dit que M. Bacon avait été amené au Canada par l'entremise de M. Lederle.)
- Q. Il y a aussi M. F. H. Bainbridge, qui écrit de Gilbertsville, Ky.; il omet la date, mais la lettre est de l'année 1903, il dit :—

GILBERTVILLE, KY., 1903.

M. J. R. STEPHENS,

Sous-ingénieur prin., chemin de fer du Grand-Tronc, Montréal.

CHER MONSIEUR,—Mon ami M. Geo. A. Lederle, que j'ai rencontré sur le convoi hier soir m'a demandé de vous recommander un ingénieur pour l'établissement des tracés. J'ai recommandé Donald Rounsville, chemin de fer C. et N. W., Kankauna, Wisconsin, et ai promis à Lederle de vous écrire ceci, etc.

Q. A présent, nous avons Rice, Lederle, Parkhurst et Warder, qui tous cherchent à vous trouver des hommes?—R. Oui.

Q. Et vous dites que vous ne leur avez donné aucune instruction, que vous ne leur avez pas exprimé le désir de les voir agir ainsi qu'ils l'ont fait?—R. Je ne nie pas avoir eu une conversation avec Lederle ni lui avoir demandé s'il pouvait me procurer des ingénieurs aptes à établir les tracés, mais je ne l'avais pas mis dans l'obligation de le faire.

Maintenant, voici une lettre de M. J. L. Lancaster, de Caino, Ill.,—le connaissez-

vous?—R. Oui.

- Q. Il dit: "Mon ami, M. Bainbridge, du chemin de fer Illinois Central, me dit que vous êtes à la recherche d'un bon ingénieur, pour l'étude des lignes et la construction"?—R. Oui. Lederle est celui qui s'est occupé de cela pour moi, mais il n'était pas autorisé.
- Q. A présent, vous avez offert un emploi à M. Meredith Jones, de Willets, Cal., connaissez-vous M. Jones?—R. Oui, je le connais personnellement.

Q. C'est un Américain?-R. Qui.

Q. Il lui a été impossible à cette époque d'accepter l'emploi offert-R. Oui.

Q. L'a-t-il pu depuis?—R. Non.

Q. Quel emploi lui avez-vous offert?—R. Je ne me rappelle pas. J'avais l'intention de lui offrir un emploi d'ingénieur de district.

Q. Il était avec vous sur le Santa-Fé?-R. Oui.

Q. Le 10 septembre 1903, il écrit: "Je viens d'apprendre par M. Dun que vous m'offrez un emploi. Je vous écrit pour vous remercier et vous dire que peut-être plus tard j'accepterai, mais pas maintenant."

Et M. E. F. Watkins de Saint-Paul? Il vous a aussi demandé un emploi le 6 avril, et pour vous renseigner sur ses aptitudes vous avez écrit à M. John F. Stephens, de Chicago, et aussi à M. Alexander Stewart, de Seattle?—R. Oui.

Q. C'était dans le but de l'employer s'il était compétent?—R. Qui, je désirais

avoir des recommandations.

Les témoignages pris à Montréal les 30 et 31 mai et le 1er juin 1904, ont démontré qu'il y avait trois Américains employés dans le bureau à Montréal, savoir: John R. Stephens, sous-ingénieur en chef, W. E. Mellen, premier commis, et H. M. Goodman, dessinateur en chef. Messieurs Stephens et Mellen ayant résidé au Canada depuis plus d'un an ne tombaient pas sous le coup de la loi concernant l'emploi des aubains, mais M. Goodman tombant sous le coup de cette loi, j'ai fait un rapport le premier juin 1904, disant qu'à mon avis il était passible de déportation. Il a depuis quitté le pays.

PRETENDUS EFFORTS POUR SE PROCURER DES INGENIEURS CANADIENS.

M. Stephens ayant été de nouveau interrogé le 4 juillet quant à ses efforts pour obtenir des ingénieurs canadiens a dit qu'il s'était informé auprès de M. McNab (dessinateur en chef du Grand-Tronc de chemin de fer), de M. Tye, et autres, qu'il savait devoir connaître la situation des chemins de fer au Canada.

Q. Quels sont ces autres personnes que vous avez consultées?—R. Je ne m'en souviens pas particulièrement. J'ai eu occasion de consulter M. Tye plusieurs fois par semaine. Je sais aussi que j'ai demandé à M. McNab de téléphoner à la Société des Ingénieurs civils du Canada au sujet de références et de demandes d'emploi. Si je me souviens bien, je me suis adressé à une couple d'autres personnes.

Q. Vous rappelez-vous de quoi vous avez parlé?—R. Oui.

Q. Je suppose que ce sont les deux seules personnes que vous avez vraiment consultées?—R. Je ne me souviens pas exactement.

Q. Vous nous avez dit que M. Tye vous avait recommandé M. McLennan; est-ce que M. McNab l'avait également recommandé?—R. Je pense que oui; je ne me souviens plus.

Q. Vous ne pouvez retracer personne, par vos listes de paye, qui vous ait été recommandée par M. McNab?—R. Non.

Lui ayant demandé pourquoi il n'avait pas écrit à la Société Canadienne, il a dit que ses communications avec la Société avaient eu lieu par téléphone par l'entremise de M. McNab.

- "Q. Alors quand vous dites que vous avez épuisé tous les moyens pour trouver des ingénieurs ou des sous-ingénieurs en Canada, vous voulez dire que vous avez eu une ou plusieurs conversations avec M. Tye et avec M. McNab?—R. Oui.
- Q. Vous rappelez-vous d'autres personnes?—R. Non, rien de spécial. J'ai eu de nombreuses conversations avec différentes personnes. J'ai causé en termes généraux avec un bon nombre de gens.
- Q. Je constate que sur les 100 demandes d'emploi faites par les ingénieurs canadiens et anglais, il s'en trouve 28 de la part de membres réguliers de l'Association Canadienne des Ingénieurs civils, et 12 de la part de simples associés, soit 40 membres en tout. Savez-vous cela?—R. Non, je ne le savais pas.
- Q. Vous êtes-vous enquis de leur degré de capacité de quelque manière?—R. Non, si ce n'est par l'entremise de McNab, lequel a consulté le secrétaire ou la jeune fille chargée des livres de l'association.
 - Q. Avez-vous vu ces livres?—R. Non.
 - Q. Vous pouviez les consulter?—R. Oui.
- Q. En avez-vous parlé au secrétaire de M. McLeod?—R. Pas directement, nous avons téléphoné au bureau.
- Q. Saviez-vous que tous ces messieurs faisaient partie de l'association?—R. Quels messieurs?
- Q. Tous ceux dont j'ai lu les noms à M. HcLeod?—R. Je suppose qu'ils le mentionnaient dans leur demande.
 - Q. Pourquoi n'en avez-vous employé aucun?-R. Je ne le sais pas.
 - Q. N'avez-vous point une meilleure raison à donner?—R. Non.
 - Q. Etait-ce parce que vous employiez plutôt des Américains?—R. Pas du tout.
 - Q. Vous employiez des Américains?—R. Quelques-uns.
 - Q. Au moment de ces demandes et postérieurement?—R. Oui.
 - Q. A votre connaissance?—R. Oui.
 - Q. Et avec votre approbation?—R. Oui.
- Q. De sorte que présentement il y a un ingénieur en chef, vous-même, trois ingénieurs de division, deux ingénieurs de district, un ingénieur de port, un ingénieur attaché au bureau, et ce sont tous des Américains?—R. Je crois que oui.
 - Q. N'en êtes-vous pas certain?—R. Oui.
- Q. Soit un seul Canadien parmi les hauts fonctionnaires?—R. J'ignore si Knowlton est un Canadien ou un Américain.
 - Q. Pourquoi l'ignorez-vous ?-R. Parce que je ne m'en suis pas enquis.
- Q. Dès le mois d'avril vous receviez instruction de vous enquérir de la nationalité de ces diverses personnes?—R. Oui, par l'entremise du bureau.

DEMANDES SANS SUCCES DE LA PART DE CANADIENS.

A part les demandes de M. C. B. Smith et de R. W. Léonard, un grand nombre d'autres ingénieurs canadiens capables ont demandé sans succès des places à M. Stephens, tandis qu'il faisait tout en son pouvoir pour trouver des ingénieurs américains, comme il a déjà été dit. Parmi ceux qui ont présenté des demandes se trouvent: Thos E. Hillman, James A. Paterson, James H. Kennedy, J. H. Armstrong, et M. McCarthy, dont apparemment les capacités n'ont pas été contestées. Il y avait aussi au moins 40 membres affiliés de la Canadian Society of Civil Engineers dont le prof. C. H. McLeod, le secrétaire de la société, bien qu'apparemment un témoin récalcitrant, a dit qu'ils devaient tous être et qu'un grand nombre de ceux qu'il con-

naissait étaient capables de prendre la direction d'équipes pour l'exploration. Parmi les noms qu'il a mentionnés comme capables se trouvent:—

Noms et date de la demande.

Armstrong, H. W. D., 17 janvier 1903. Armstron, J. H., février 1903. Armour, John F., janvier 1904. Beaudry, J. A. U., novembre 1903. Bruce, Arthur M., avril 1903. Berryman, E., novembre 1902. Caddy, J. St. V., juillet 1903. Cartwright, C. .E, janvier 1903. Crawford, Wm, avril 1903. Carry, H., mai 1903. Duffy, Ambrose, décembre 1903. Drury, E., H., mai 1903. Hillman, T. E., mars 1903. Hibbard, F. A., mars 1904. Hill, A. E., juillet 1903. Kennedy, J. H., septembre 1903. Miles, C. LeBee, mai 1903. Mitchell, C. A., février 1903. McConnell, B. D., juillet 1903. Moberly, Frank, décembre 1902. McCarthy, Wm, mars 1904. Murdoch, Wm, juin 1903. Perry, J. R., août 1903. Smith, Cecil, B., décembre 1903. Stephens, Arthur, mai 1904. Szlapka, Henry, mai 1903. True, Abbott, juillet 1904.

Quant à quelques-uns de ces noms il a dit qu'ils étaient très capables de remplir la charge d'ingénieur de division. Quant aux membres affiliés il ne pouvait pas par-ler avec autant d'exactitude de leurs capacités. Voici leurs noms:—

Noms et date des demandes.

Abbott, Chas. A., janvier 1903.
Bogart, J. L. H., février 1904.
Bowden, W. A., février 1904.
Black, J. D., février 1903.
Chalmers, J., avril 1903.
Campbell, W. F., mars 1903.
Evans, R. R., janvier 1903.
Greene, N. Hanson, février 1903.
Jorgenson, J. E., mai 1903.
Lewis, D. O., octobre 1903.
McDougall, A. C., juillet 1903.
Norman, Wm., avril 1904.
Ross, D. A., mars 1903.

Walsh, E. J., avril, 1903.

Le reste des Canadiens demandant des places d'ingénieurs et dont les noms paraissent dans le bureau de Montréal, sont :

Noms et date des demandes.

Bamford, C. F., juillet 1903.
Beatty, Jas. E., mars 1903.
Bowen, C. H., janvier 1904.
Brady, James, juin 1903.
Bagshaw, F. T., novembre 1902.
Bardsley, F., juin 1903.
Barrow, A. R., décembre 1902.
Blencove, Sydney, avril 1903.
Brebner, Allan, septembre 1903.
Brokovski, E. F., décembre 1903.
Boyd, E. J. L., mai, 1903

Campbell, W. G., septembre 1903. Crossman, D. M., novembre 1903. Cotton, Col. A. F., août 1902. Collins, J. J., mai 1904.

Dinmsdale, H. G., mai 1904. Dibblee, C. F., juin 1903.

Gough, Richard T., mai 1904. Graham, W. J., janvier 1903. Gray, J. H., février 1903.

Hamel, F. H., février 1903. Hamilton, James M., novembre 1903. Haycock, E. B., novembre 1903. Husenott, C., juillet 1903. Harris, Ralph Carr, mai 1904. Hickman, Deverell, novembre 1903.

Jodoin, Edward, novembre 1903.

Lane, W. F., mars 1903. Leclerc, Paul, janvier 1904.

Mackenzie, H. J., décembre 1902. McDonald, Wm., décembre 1903. Maclennan, A. L., avril 1904.

Paterson, J. A., juillet 1903.

Pilsworth, J. A., mars 1903.

Ponton, A. W., avril 1904.

Pickering, F. A., octobre 1903.

Proctor, A. F. S., novembre 1902.

Roberts, J. Morris, septembre 1903.

Secretan, J. H. E., mars 1903.

Simard, O., décembre 1903. Simpson, John, mars 1903.

Stanton, H. G., janvier 1903.

Stewart, C. E., janvier 1903.

Valois, Gustave, janvier 1904.

Wilgar, W. P., septembre 1903.

Winser, F. Scott, janvier 1903.

Wright, W. H., mars 1903.

- M. McCarthy avait été nomme ingénieur en charge, mais ayant démissionné, il demanda subséquemment d'être nommé ingénieur de division, M. Stephens dans son interrogatoire le premier juin au sujet de ce monsieur a dit :—
- Q. Maintenant, M. McCarthy d'Ottawa, a demandé un emploi d'ingénieur de division? Qu'avez-vous fait au sujet de cette demande?—R. M. McCarthy a été avec nous durant quelques mois et lorsqu'il est venu il a eu quelque différend avec M. Knowlton et il a quitté le service. Je n'ai pas la moindre objection à dire qu'il peut obtenir de l'ouvrage s'il revient. C'est un homme capable et qui était recommandé par d'éminents ingénieurs, tels que M. Lumsden et M. Holson.

Q. C'est la raison pour laquelle il a été employé. M. Schreiber en fait un grand éloge et le recommande. Il n'était pas employé comme ingénieur de division?—R.

Il n'a pas été employé comme ingénieur de division.

Q. Depuis lors il a demandé un emploi d'ingénieur de division?—R. Oui.

Q. Peut-il remplir cette charge?—R. Je le crois capable de prendre charge d'un district, non d'une division.

Q. Vous ne consentiriez pas à lui confier une division?—R. Pas sans essai.

- Q. Pouvez-vous obtenir de meilleures recommandations que celles qu'il possède?—R. Non.
- Q. Et c'est un sujet britannique?—R. Je ne crois pas qu'il ait demandé un tel emploi.

Quant à M. Paterson, M. Stephens a dit:

- Q.Maintenant il y a un M. James A. Paterson, qui est Canadien, quoique habitant présentement la Virginie occidentale. Il est désireux de revenir au Canada pour cause de santé. Il possède plusieurs références de premier ordre?—R. Permettez, s'il vous plaît, je ne le connais pas. Je ne connais pas ce M. Paterson. J'ai rencontré son frère. Il n'a pas voulu accepter.
 - Q. Quel emploi?—R. Ingénieur préposé au tracé.

Q. A combien de salaire?—R. A \$175 par mois.

Q. Quel emploi avait-il demandé?—R. Je ne sais pas.

Q. Quand lui avez-vous offert cet emploi?—R. Vers le 1er mars 1903. Il était ici personnellement. Je veux parler de son frère, pas de lui-même, il est dans la Virginie occidentale.

Q. Etait-ce le 1er mars 1903?—R. Oui, quand j'ai vu son frère.

Q. C'était avant la réception de ces lettres?—R. Je ne sais ce que l'on a fait relativement à la correspondance.

- Q. On n'a rien fait. Vous avez scumis la correspondance à Knowlton et celui-ci a répondu: "J'accuse réception de la vôtre en date du 21 courant au sujet de J. A. Paterson. Tel que demandé j'ai vu M. Russell". Qui est M. Russell?—R. Un ingénieur en chef pour le gouvernement d'Ontario sur le chemin de fer du Témicamingue et Northern.
- Q. "Et il m'informe qu'il ne connaît pas personnellement M. Paterson, mais qu'il a entendu parler de lui et ce qu'il en connaît est satisfaisant. Il a été employé pour les explorations il y a quelques années et a écrit sur le pays et sur les explorations un article que M. Russell me dit être écrit d'un manière très intelligente, et il croit que vous pourriez sans crainte l'employer en qualité d'ingénieur du tracé—c'était le 22 juillet 1903?—R. Oui.

Q. Et depuis il n'a été rien fait au sujet de la demande de M. Paterson?—R. Non".

J'ai écrit à M. John A. Paterson, C.R., relativement aux déclarations de M. Stephens et en conséquence de sa réponse et d'une lettre de son frère, James A. Paterson, j'interrogeai le premier le 13 juillet et voici ce qu'il a dit:

Q. Je crois que votre frère est parti pour la Virginie?—R. Oui.

Q Et il est là maintenant?—R. Il y est maintenant.

- Q. Savez-vous s'il a fait une demande d'emploi sur le Grand-Tronc-Pacifique?—R. Oui.
 - Q. Avez-vous des lettres ou de la correspondance pour démontrer cela?—R. Oui.
- Q. Que sont-elles?—R. Je produit une lettre que m'a écrite l'honorable M. Cox. J'ai écrit à M. Cox pour lui demander s'il pouvait avoir un emploi.

(La lettre de M. Cox se trouve dans les procès-verbaux des témoignages.)

- Q. Je vois que votre frère a commencé sa carrière comme ingénieur civil avec M. Inglis, du canal de Suez?—R. Oui, et je puis ajouter qu'il s'est expatrié parce qu'il n'a pas pu avoir d'ouvrage dans Ontario. Il désirait vivre dans l'Ontario, c'est un sujet britannique.
- Q. Il s'est réellement expatrié parce qu'il ne pouvait se procurer d'ouvrage?—R. Oui. Il désire revenir, il désire vivement revenir et l'a toujours désiré.

Q. Avez-vous vu M. Stephens vous-même?—R. Non, je ne l'ai pas vu.

Q. Il a dit dans son témoignages au commencement de l'enquête, qu'il vous avait offert un emploi pour votre frère?—R. Oh! c'est une erreur, c'est évidemment une erreur, parce que cette lettre est tout ce que j'ai eu de M. Stephens.

Q. Vous n'avez jamais vu ce monsieur du tout?—R. Non.

- Q. Vous ne le connaisez pas?—R. Je ne le connais pas du tout; M. Stephens se trompe quant à cela.
 - M. Stephens ayant été de nouveau interrogé sur ce sujet le 4 juillet, a dit:-
- Q. Lors du dernier interrogatoire que vous avez subi, M. Stephens, vous nous avez dit que M. Paterson avait refusé l'emploi que vous lui avez offert. J'ai reçu depuis une lettre du frère de M. Paterson qui m'informe que vous ne lui avez offert aucun emploi?—R. Il me semble que je lui ai écrit pour lui offrir un emploi et qu'il l'a refusé.
- Q. Ce n'est pas ce que vous avez dit en premier lieu, M. Stephens, M. Paterson n'est-il pas à Montréal?—R. Je me trompe peut-être au sujet de l'identité de ce monsieur.
- Q. C'est l'explication que vous avez à donner?—R. C'est tout ce que j'ai à dire. Ce n'est peut-être pas l'individu que je désire désigner.
- Q. Vous avez déclaré que vous lui aviez fait une offre verbale. Mais vous n'avez fait d'offre ni à l'un ni à l'autre des Paterson?—R. Je ne m'en souviens pas.
- Q. Possédez-vous quelque lettre ou télégramme de nature à établir que vous leur avez offert quelque emploi par écrit?—R. Je crois que oui. Cela doit être inscrit dans les documents de mon bureau.
- Q. Il y a deux Paterson, John A. et James A., quel est celui auquel vous vous êtes adressé?—R. Je ne m'en souviens pas.
- Q. Tous deux déclarent que vous ne leur avez offert aucun emploi?—R. Je crois le contraire, cependant.
- Q. Ils soutiennent énergiquement que non?—R. Je crois que je l'ai fait par télégramme. J'ai toutes les pièces, en tous cas.
- Q. Vous nous avez dit que c'était une offre verbale?—R. Je pense que j'ai télégrafié.
 - Q. Tous deux prétendent que non?—R. Où sont-ils actuellement?
- Q. L'un est à Toronto et l'autre en Europe?—R. Avant de répondre d'avantage. Je désirerais me renseigner au sujet de ce télégramme.
- Q. M. Jas A. Paterson vous avait été recommandé par le sénateur Cox et M. Hobson?—R. Je ne me souviens pas de ces messieurs.

Relativement à la demande de M. Hillman, M. Stephens dans son interrogatoire a dit:—

- Q. Vous rappelez-vous que M. Hobson vous a recommandé M. Hillman?—R. Oui.
- Q. Est ce alors qu'un télégramme vous a été envoyé?—R. Oui.

- Q. Vous ne l'avez pas refusé?—R. Non.
- Q. L'avez-vous nommé?—R. Non.
- Q. Il se trouvait sans emploi?—R. Je ne l'ai pas compris. Il demeurait à Kingston?
- Q. Non, à Hamilton. M. Hobson vous l'avait recommandé?—R. M. Hillman est venu'me voir, mais je n'ai pas compris qu'il désirait alors un tel emploi.
- Q. M. Hillman vous a demandé un emploi et vous avez refusé de le lui accorder?

 —R. C'est ce qu'il dit?
 - Q. Oui.-R. Alors je l'ai mal compris.
 - Q. De même que vous n'avez pas compris M. Smith?—R. Oui,
- Q. M. Hobson vous avait dit que M. Hillman était un homme de réputation?— R. Je n'ai pas compris qu'il désirait un emploi, d'après ce qu'il m'a dit.
- Q. M. Hobson m'a affirmé absolument le contraire, M. Stephens. Lequel de vous deux a raison?—R. Oh! je crois que j'ai raison.
- Q. Et M. Hobson ne l'a point?—R. Probablement que nous ne nous sommes pas entendus.
- M. Hillman dans son interrogatoire a dit ce qui suit au sujet de sa demande :— En 1902, quand on parlait du tracé et de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, étiez-vous disponible pour un emploi d'ingénieur?—R. Oui.
 - Q. L'avez-vous fait savoir?—R. J'ai fait une demande d'emploi en décembre 1902.
- Q. A qui avez-vous fait cette demande?—R. A M. Hays, par le ministère de M. Hobson, l'ingénieur en chef.
- Q. Quel a été le résultat?—R. La réponse à cette lettre venait de M. Hobson. J'ai la réponse dont vous parlez.

(Lettre datée du 1er décembre 1902, et réponse à cette lettre, publiées dans les procès-verbaux des témoignages.)

- Q. Avez-vous eu d'autres communications de lui ou de qui que ce soit?—R. Non, monsieur, pas jusqu'au mois de mars suivant.
 - Q. Est-ce alors qu'un télégramme vous a été envoyé?—R. Oui.
 - Q. C'est ce télégramme-ci-12 mars-de Montréal :
- "M. Stephens aimerait à vous voir à Montréal samedi matin, au sujet des études et explorations du Grand-Tronc-Pacifique; j'envoie un permis de circulation ce soir Joseph Hobson"?—R. Oui.
- Q. Et une lettre de la même date confirmant le télégramme de M. Hobson, et alors vous êtes allé à Montréal?—R. Oui.
- Q. Qui avez-vous vu et qu'est-ce qui a eu lieu?—R. J'ai vu M. Stephens; je me suis présenté à lui.
- Q. Vous a-t-il demandé quelle était votre connaissance du pays, vos capacités ou quelque chose de la sorte?—R. Oui, il m'a demandé si je connaissais le pays à l'est de Winnipeg.
- Q. Vous a-t-il demandé ce que vous faisiez, quelle était votre occupation présente, ou autre chose?—R. Oui, il m'a demandé ce que je faisais alors, et je lui ai dit que je tenais un bureau privé à Hamilton.
- Q. Et qu'a-t-il dit quant à cela?—R. Eh bien, il trouvait que c'était bien étrange d'abandonner ma pratique privée pour prendre un emploi sur le Grand-Tronc-Pacifique.
- Q. Quel a été le résultat définitif de ce télégramme de M. Hobson?—R. Eh bien, on ne m'a fait aucune offre.
 - Q. Aucune offre par M. Stephens?—R. Non.
- Q. J'ai compris que M. Stephens avait dit—quand on l'a questionné à ce sujet à Montréal, qu'il avait compris par votre conversation que vous ne désiriez pas avoir d'emploi, qu'est-ce que vous avez à dire à cela?—R. Je ne comprends pas comment il soit possible qu'il ait été sous cette impression. Je n'ai rien dit qui ait pu le laisser sous cette impression.

- M. Hobson, dans son témoignage au sujet de la même affaire, a dit :-
- "Q. (Parlant de M. Stephens):
- Q. Après qu'il fût arrivé, s'est-il consulté avec vous, quant à nommer des ingénieurs le long de la ligne?—R. Non, je pense que la seule personne dont il m'a parlé, en autant que ma mémoire me le rappelle, est M. Hillman.
- Q. Vous avez recommandé la nomination de M. Hilman?—R. J'ai recommandé la nomination de M. Hillman, oui.
 - Q. Connaissez-vous l'habileté de M. Hillman?-R. Qui.
- Q. Qu'en dites-vous?—R. Il est bien entendu que c'est un ingénieur très capable comme ingénieur de construction.
- Q. Quelles sont ses capacités comme ingénieur du tracé?—R. Je pense qu'il est aussi très bon ingénieur du tracé, mais je puis parler de lui en termes les plus flatteurs quant à ses capacités comme ingénieur de construction.

Quant à la demande de M. Armstrong, ce dernier dans son interrogation dit ce qui suit :—

- Q. Avez-vous présenté une demande ou avez-vous fait savoir que vous étiez disponible —R. J'ai demandé à M. Hays, en décembre 1902, la place d'ingénieur pour diriger les travaux.
- Q. Est-ce que cette place seule eût été acceptable?—R. C'était une place semblable à celle que j'avais autrefois sur le Pacifique-Canadien.
- Q. Aviez-vous des certificats lui montrant quelles étaient vos capacités?—R. Ma demande était appuyée par l'honorable George A. Cox.
- Q. Quel a été le résultat de la demande?—R. J'ai reçu une réponse de M. Hays disant qu'il avait reçu ma lettre à M. Cox, et qu'aussitôt que l'ouvrage commencerait il m'en avertirait.
 - Q. Vous a-t-il averti?-R. Non.
- Q. Avez-vous attendu ou bien avez-vous laissé savoir que vous étiez libre?—R. En mars 1903, j'ai écrit ma demande à M. Hobson, et je crois qu'entre le temps où j'ai écrit à M. Hobson et le temps où il l'a reçue, M. Stephens a été nommé. Le sénateur Gibson m'avait conseillé d'écrire à M. Hobson.
 - Q. Et vous avez agi ainsi sur sa recommandation?—R. J'ai agi ainsi.
- Q. Bien qu'appuyé par M. Cox et M. Gibson, vous n'avez pas eu la place que vous désiriez?—R. Cela termina la correspondance entre M. Stephens et moi. J'ai correspondu avec M. Hobson depuis ce temps.
- Q. A tout événement, cette lettre du 3 avril de M. Stephens disant qu'il l'avait placée sur la liasse est la dernière chose que vous ayez reçue?—R. Oui.

Relativement à cette demande, M. Stephens, dans son témoignage, a dit:-

- Q. J'ai examiné une centaine de demandes faites pas des Canadiens. L'une est d'un M. Armstrong, de Sainte-Catherine, J. H. Armstrong, boîte 7, vous souvenezvous de lui?—R. Je ne me souviens pas de lui.
- Q. Maintenant, vous rappelez-vous ce que vous avez fait en recevant des demandes des aspirants canadiens?—R. Je les ai classifiées et mises en liasse avec les autres, suivant leurs aptitudes et leur expérience.
- Q. Vous êtes-vous enquis des aptitudes et de la compétence de chacun de ces hommes, et avez-vous su s'ils étaient capables de faire le travail pour lequel ils ont offert leurs services?—R. En tant que les nominations ont dépendu de moi personnel-lement je me suis renseigné. Quand il s'agissait de nommer des subalternes je laissais ce travail aux ingénieurs de divisions.
- Q. Envoyez-vous ces demandes aux ingénieurs de division?—R. Oui. S'ils recevaient des demandes ils me les soumettaient lorsqu'il s'agissait d'un emploi.

Relativement à la demande de M. Kennedy, M. Stephens a dit:

Q. Il y a aussi un M. James H. Kennedy, de Saint-Thomas. Vous souvenezvous de lui?—R. Non.

- Q. Il nous a été recommandé par M. Logan. (Il a écrit à M. Hays et vous l'avez renvoyé à M. Van Arsdoll?—R. Oui, si les dossiers en font mention.
- . Le dossier démontre que vous avez renvoyé sa demande. Le 29 octobre 1903. M. Arsdoll écrit:—
- "Relativement à ma lettre du 8 octobre, au sujet de la demande de M. Jas H. Kennedy, je dois vous dire que je n'ai pas encore commencé la nomination des ingénieurs chargés de diriger les partis d'études de ligne. Quand le travail des explorations commencera, si M. Kennedy est un homme compétent je serai heureux de le nommer."
- Quand le travail a-t-il commencé?—R. Peu de temps après cela et M. Kennedy n'a pas été nommé.
- Q. Si M. Kennedy n'a pas été nommé, qui l'a été?—R. Le dernier nom sur votre liste.
- Q. Alors Callaghan a été nommé en février 1903? C'est un Américain?—R. Je crois qu'il est Américain, je n'en suis pas certain.
- Q. Vous êtes-vous enquis des aptitudes de M. Keennedy?—R. Je ne sais pas, la chose avait été laissée à M. Van Arsdoll.

J'ai écrit à M. Kennedy relativement à sa demande et j'ai reçu de lui une lettre dans laquelle il m'informait qu'il avait été subséquemment nommé ingénieur en chef du chemin de fer Vancouver, Victoria and Eastern. Le prof. Galbraith dans son témoignage fit les plus grands éloges de M. Kennedy qui était un gradué de la School of Practical Science, de Toronto.

NATIONALITE DES EQUIPES COMPOSANT LES DIFFERENTES DIVISIONS.

La preuve démontre que tandis que M. Stephens nmomaient les ingénieurs de division, ces derniers nommaient leurs aides ingénieurs, bien que M. Stephens en ait aussi nommé quelques-uns dans certaines occasions. ¿Les ingénieurs de divisions nommaient fréquemment les autres membres du personnel sous les sousingénieurs. Le personnel d'une équipe se compose d'un sous-ingénieur en charge qui reçoit de \$1.50 à \$175 par mois et ses dépenses, d'un préposé au théodolithe \$100 par mois, d'un dessinateur, d'un niveleur, d'un topographe, chacun à \$75 par mois et les frais. Le reste des membres de l'équipe se compose du contremaître, du porte-mire, d'un chaîneur, d'un bûcheron, d'un cuisinier, etc., recevant de \$45 à \$60 par mois et les frais, mais ne sont pas considérés comme membres du personnel. A l'époque de l'enquête il y avait vingt équipes savoir de 1 à 7 inclusivement sous Geo. A. Knowlton, ingénieur de division à North-Bay, et C. F. Hannington, ingénieur de district; les équipes numéros 1 et 2, district de la Baie-du-Tonnerre, et 8 à 12 inclusivement sous G. A. Kyle, ingénieur de division, Winnipeg; et de 13 à 18 inclusivement sous C. C. Van Arsdoll, ingénieur de division, Edmonton, et R. W. Jones et E. R. McNeill, ingénieurs de district.

DIVISION DE NORTH-BAY-(Composée des sept premières équipes).

La preuve démontre que M. Knowlton est un citoyen américain, et qu'il l'était à l'époque de sa nomination; étant au Canada un an avant l'enquête je n'ai fait aucun rapport à son sujet. Il reçoit des appointements de quatre mille dollars par nnée. Lorsqu'il a été nommé il recevait \$200 par mois et ses frais aux Etats-Unis. Le dessinaneur en chef G. W. Stadly est un citoyen américain, mais demeurant au Canada depuis quelques années, il n'y a pas de rapport à son sujet. Le sous-ingénieur en chef de l'équipe numéro un est M. T. C. Taylor, qui a été employé le ou vers le 14 août 1903. C'est un citoyen américain, et il a été rapporté comme tombant sous le coup de la loi de

la déportation. Il avait été nommé par M. Knowlton à la place de M. Dixon qui avait été antérieurement en charge et était aussi un citoyen américain, mais il est tombé malade et est retourné aux Etats-Unis. M. Knowlton avait personnellement connu M. Taylor sur le chemin de fer Great-Northern dans l'Idaho, et il lui demanda d'accepter la place de sous-ingénieur aux appointements de \$175 par mois et les frais, il ne recevait à cette époque que \$125 par mois et payait ses propres dépenses, aux Etats-Unis en qualité de préposé aux instruments pour le tunnel de Seattle.

M. Stephens approuva sa nomination le 31 juillet 1903, et M. Knowlton fournit les frais de transport à M. Dixon qui retournait aux Etats-Unis et à M. Taylor qui en venait. Le reste du personnel de l'équipe numéro 1 se compose de Canadiens ou de sujets britanniques.

L'équipe numéro 3 était originairement sous la direction d'un canadien, M. Hannington, qui a été nommé le ou vers le 10 mars 1903, et qui en mai suivant a été promu à la charge d'ingénieur de district qu'il occupe encore. M. Joseph E. Tempest, un canadien, qui est encore à la tête de cette équipe lui succéda le 2 mai 1903. Il ne reçoit que \$150 par mois et ses frais, tandis que les américains, savoir T. C. Taylor et C. F. Gaylor reçoivent \$175 et leurs frais. Son équipe se compose entièrement de Canadiens ou de sujets britanniques.

L'équipe numéro 3 était originairement sous la direction de M. Alexander Mc-Lennan, qui a été nommé le ou vers le 13 mars 1903, et relevé de sa charge le ou vers le 29 mars 1904. Il a été remplacé par M. W. Usborne, un Canadien, qui a été nommé en avril 1904. Tout son personnel est canadien.

L'équipe numéro 4, était originairement sous la direction d'un américain, C. E. Hill, sous-ingénieur, nommé dans le cours du mois de mai 1903, mais il a été remercié de ses services et M. Boucher, un Canadien a été nommé à sa place. Subséquemment il a été relevé de sa charge à cause de ses habitudes d'intempérance. Il a été remplacé par M. J. D. Nelson, un citoyen américain qui avait été nommé préposé au théodolite en octobre 1903, et a été promu. Il a été subséquemment relevé de sa charge à cause de ses habitudes d'intempérance et W. R. Coldwell a été nommé pendant l'enquête et il a maintenant la direction de l'équipe. Lui et le reste de son personnel sont des Canadiens ou des sujets britanniques.

L'équipe numéro 5, était originairement sous la direction de M. McCarthy qui avait été nommé en mai 1903. Il démissionna en novembre 1903, et M. Balloch, un Canadien, fut nommé à sa place. Il a été subséquemment relevé de sa charge et M. C. S. Gzowski et son personnel sont des Canadiens et des sujets britanniques.

Equipe numéro 6, M. Nutting était originairement à la tête de cette équipe. C'était un citoyen Américain. Il avait été nommé en mai 1903, mais il se fatigua de l'ouvrage et partit en avril 1904, alors que M. John S. Tempest fut nommé à sa place le 1er avril 1904, à \$150 par mois. M. Tempest a été nommé pendant qu'il était aux Etats-Unis, mais il est, ainsi que tout son personnel, Canadien ou sujets britanniques.

L'équipe numéro 7, était originairement sous la direction de M. Wm Mayer, un Américain. Il avait été nommé en mai 1903, mais avait été transféré à l'équipe numéro 12. Subséquemment il renonça à cet ouvrage à cause de la rigueur de la température. M. J. P. Pim, fut nommé à sa place le 6 octobre 1903. M. Pim est un Irlandais, bien qu'il ait demeuré un certain nombre d'années aux Etats-Unis. M. Knowlton le releva de sa charge et le remplaça en mai 1904 par M. C. F. Gaylor qui est un citoyen américain et qui à l'époque de l'enquête avait la direction de l'équipe avec appointements de \$175 par mois et ses frais. Les autres membres du personnel sont soit des Canadiens soit des sujets britanniques.

M. Knowlton dans son témoignagee a dit que la raison pour laquelle il avait employé M. Taylor sachant qu'il était un Américain et qu'il l'avait invité à venir au Canada, était qu'il ne pouvait avoir un Canadien pour remplir cet emploi. Il admit avoir eu à cette époque dans son bureau un bon nombre de demandes de Canadiens, parmi

lesquelles étaient les demandes de M. J. Kennedy, de M. J. A. Patterson, de D. O. Lewis, de Baza, de M. Pierce, de M. Clifford (qui refusa un emploi), de J. L. H. Bogart et d'autres, à part une liste de 5 ou 6 qui lui avait été envoyée de Montréal. Il a dit qu'un emploi avait été offert à un M. McDonald du Portage-du-Rat, mais qu'il n'était pas venu; mais lors de son contre-interrogatoire il paraît qu'il avait compris que c'était M. Stephens qui lui avait offert l'emploi, mais il n'a été produit aucune preuve démontrant qu'une offre réelle avait été faite à M. McDonald. Il ne pouvait pas expliquer pourquoi l'emploi n'avait pas été offert à d'autres ingénieurs canadiens. Dans son interrogatoire. Il a dit à l'avocat du Grand-Tronc-Pacifique qu'en aucun temps durant son emploi par la compagnie en Canada, un citoyen des Etats-Unis n'avait été engagé de préférence aux Canadiens, mais le fait n'en reste pas moins qu'il a laissé de côté les demandes des Canadiens et nommé non seulement M. Taylor mais aussi M. Gailor. Il est vrai que le 17 mars 1904 il écrivit au prof. C. H. McLeod, de Montréal, le secrétaire de la Canadian Association of Civil Engineers, et au prof. J. L. H. Bogart, du Queen's College, Kingston, leur demandant s'ils connaissaient quelques bons ingénieurs pour le tracé, qu'ils pussent recommander. En conséquence de pareille lettre au prof. McLeod, M. Henry Carry fit une demande. Il était hautement recommandé par M. J. S. Darling, ingénieur de division chemin de fer du Pacifique-Canadien qui a déclaré que M. Carry avait travaillé pour lui pendant environ deux mois en qualité d'ingénieur du tracé pour des changements de lignes afin de reviser les niveaux; que pendant qu'il était avec lui il avait de bon ouvrage, qu'il en avait été très satisfait, qu'il était tempérant, très travaillant et strict avec les hommes. La seule chose qu'il pouvait reprocher à M. Carry, c'était qu'il était un grand parleur, et qu'il voulait que tout fût exactement ainsi, mais qu'il ne croyait pas que cela put lui nuire beaucoup comme ingénieur de tracé, et qu'il le recommanderait comme un bon homme. Le prof. McLeod n'a pas envoyé de liste, bien qu'il eût au moins quatre Canadiens inscrits sur la liste dès le commencement de 1904, deux desquels étaient candidats à des emplois sur le Grand-Tronc-Pacifique, savoir John McCunn et B. J. Forrest. Il parut subséquemment par l'interrogatoire du prof. McLeod qu'il ne fit aucun effort pour chercher des ingénieurs pour M. Knowlton et qu'il était aussi à l'emploi du Grand-Tronc de chemin de fer. La correspondance de M. Knowlton avec un autre Américain en mars 1904, savoir, M. W. J. Herbage, de Hoboken, N.-J., semble indiquer qu'il désirait employer des Américains de préférence à des Canadiens. Dans cette lettre il dit:-

"CHER MONSIEUR,—Votre lettre du 15 mars à M. Geo. W. Stadly, m'a été remise. Je m'attendais à avoir bientôt besoin d'un ingénieur de tracé. Je paie à des ingénieurs de tracé expérimentés \$175 par mois et les frais, le temps et les dépenses commençant lors du départ de North-Bay. Je peux vous fournir le billet de transport de tout endroit sur le Grand-Tronc, soit de Buffalo, soit de Niagara-Falls."

Le même jour il écrivait à M. Stephens au sujet de M. Herbage et M. Stephens l'informant qu'il ne connaissait pas M. Herbage. En conséquence il écrivit à ce dernier le 19 avril regrettant de ne pouvoir rien faire pour lui à présent, et disant qu'à raison des critiques adverses dans la presse. et dans la présente session du parlement au sujet de l'emploi d'hommes venant de l'autre côté de la frontière il comprenait facilement la position dans laquelle se trouvait M. Knowlton.

A part les demandes canadiennes d'emplois d'ingénieurs à la tête d'équipes, M. Knowlton avait un nombre de demandes de la part d'environ 50 Canadiens comme préposés au théodolite, de dessinateurs, niveleurs, topographes, et environ 80 pour des emplois secondaires.

DIVISION DE WINNIPEG—(Composée des équipes Nos 8 à 12, et Nos 1 et 2, District de la Baie-du-Tonnerre.)

Les témoignages recueillis démontrent que dans le bureau principal à Winnipeg, les messieurs suivants étaient des Américains, savoir : Geo. A. Kyle, ingé-

nieur de division; Alexander G. Allan, ingénieur dans le bureau; S. H. Mason, dessinateur; les deux premiers ayant résidé au Canada depuis plus d'un an avant mon enquête, je n'ai pas fait de rapport à leur sujet, mais S. H. Mason, ayant été interrogé et admettant lui-même être un Américain, engagé le 17 octobre 1903, par M. Kyle pour remplacer M. H. M. Goodman, qui avait été transféré au bureau de Montréal, a fait le sujet d'un rapport le 7 juin comme tombant sous le coup de la loi concernant le Travail des Aubains, et a depuis quitté le pays. Il y avait eu un autre dessinateur, un Canadien du nom de Cecil Goddard. C'était un ingénieur à qui M. Kyle avait de temps à autre promis une promotion, mais comme M. Kyle nommait des Américains à des places que M. Godard aurait pu convenablement remplir et à des appointements plus élevés que ceux qu'il recevait il donna sa démission, et depuis cela il fut nommé ingénieur de la ville de Saint-Boniface à des appointements de \$150 par mois alors qu'il n'en avait recu que \$85 au chemin de fer. Il avait été engagé par M. Kyle en septembre 1903, comme dessinateur à \$85 par mois avec l'entente que si ses services étaient satisfaisants il recevrait une augmentation. Ses appointements, cependant, n'ont pas été augmenté, bien que ses services eussent été considérés satisfaisants. Dans son témoignage il a dit:-

Q. L'augmentation vous fut-elle promise?—R. Oui, par M. Kyle et par M. Allan,

qui me dirent qu'à l'arrivée de [M. Stephens j'aurais mon augmentation.

Q. Quand était-ce?—R. Au mois de décembre 1903.

Q. M. Kyle promit d'augmenter votre traitement?—R. Plutôt june promotion; de passer de l'emploi de dessinateur à une autre besogne. Quand je vis d'autres hommes entrer à l'emploi du Grand-Tronc-Pacifique, je crois en avoir parlé à M. Kyle le 3 mai, et lui demandai quelle chance j'avais, et il me dit "Je vous dirai la vérité, il y a très peu de chance ici, et si vous pouvez faire mieux ailleurs, vous faites mieux de le prendre".

Q. Quels sont ceux qui, dites-vous, ont été employés et jont obtenu des emplois pendant que vous étiez là et que vous demandiez de l'avancement?—R. M. Fairchild

est venu et y est resté quelque temps.

Q. D'où venait-il?—R. De Washington. M. Kyle et M. Mason le connaissaient très bien, je crois qu'il logeait avec M. Kyle.

Q. A quoi a-t-il été employé au début?—R. Il a été employé comme topographe.

Q. A quel traitement?—R. Je crois qu'il touchait \$75 par mois.

Q. Que fait-il maintenant?—R. Il devint préposé au théodolite peu de temps après.

Q. Quel âge a M. Fairchild?—R. Environ 22 ou 23 ans, je pense.

Q. Est-il venu d'autres messieurs, outre M. Fairchild, pendant que vous occupiez votre emploi?—R. M. Heckman.

Q. M. Raymond Heckman ?—R. M. Heckman est ici présent.

Q. A quel emploi a-t-il été nommé?—R. Je pense qu'il a été mis à la tête d'une équipe sous M. Mayer.

Q. Quand cela?—R. Vers le mois de février.

Q. Ce monsieur est le neveu de M. Kyle, si je comprends?—R. Oui.

Q. D'autres que M. Heckman ?—R. Il y eut Colladay, qui vint des Etats-Unis ici.

Q. Quel âge a M. Colladay?—R. Environ 30 ans, je pense; on le mit à la tête d'une équipe.

En conséquence de la production des lettres adressées à Hugh Allan et à Frank L. Davis publiées dans ce rapport, M. Kyle donna sa démission d'ingénieur de division le 8 juin, et cette démission fut acceptée vers cette même date, mais le 20 juillet, je découvris qu'il était encore dans le bureau à Winnipeg à préparer un rapport de l'ouvrage qu'il avait fait pendant qu'il était ingénieur de division, M. Stephens déclarant que cet ouvrage aurait dû être terminé vers ce temps-là mais il était incapable de dire quand il serait terminé ni quand M. Kyle quitterait Winnipeg.

L'équipe n° 8 est sous la direction de L. R. Orde, qui a été nommé le 1er juillet

1903. C'est un Canadien et tout son personnel se compose de Canadiens ou de sujets

britanniques.

L'équipe n° 9 avait été originairement formée par M. A. G. Allan qui est maintenant ingénieur de bureau à Winnipeg, et un Américain. Il a été nommé vers le 6 juin 1903, et engagea immédiatement son propre personnel en télégraphiant à son ancien préposé au théodolite sur le chemin de fer Santa-Fé dans les Etats-Unis, M. H. S. Hancock. Ce monsieur amena avec lui deux Américains, A. A. Meador et F. O. Parsons. M. Hancock, bien que vivant aux Etats-Unis, est un Anglais, et on lui a accordé un congé d'absence pour aller en Angleterre où il se trouve présentement. Il recevait dans les Etats des appointements de \$90 par mois, Meador \$60, et Parsons, \$45. Meador étant porte-mire et Parsons encore un aide. M. Meador a été promu à la charge de préposé au théodolite, et M. Parsons à celle de niveleur, le premier à \$100 par mois et le second à \$75. Tous deux sont des Américains, et ont été nommés vers le 25 juin 1903. J'ai fait à leur sujet un rapport qu'ils tombaient sous le coup de la loi concernant le travail des aubains, le 21 juin 1904. M. Allan donna sa démission de sous-ingénieur ayant été nommé ingénieur de bureau à des appointements de \$200 par mois, et M. J. A. Heaman a été nommé le 24 novembre 1903, et est encore à la tête de cette équipe. C'est un Canadien. Les membres de son personnel, à part Meador et Parsons, sont des Canadiens ou des sujets britanniques.

Branche de la Baie-du-Tonnerre, l'équipe n° 1 est sous la direction de C. E. Perry, sous-ingénieur nommé le 1er juillet 1903. Tous les membres de son personnel sont

de Canadiens ou des sujets britanniques.

Branche de la Baie-du-Tonnerre, l'équipe n° 2 est sous la direction de W. H. Mitchell, sous-ingénieur et un Canadien, qui a été nommé en janvier 1904. M. Kylo nomma C. D. Fairchild, le 20 janvier 1904, préposé au théodolite pour M. Mitchell. C'est un citoyen américain. Il avait antérieurement demandé une place à M. Kyle sur le chemin de fer, mais la preuve n'a pu rattacher sa demande à sa nomination subséquente, et pour cette raison je n'ai pu considérer qu'il tombât sous le coup de la loi des Aubains. En citant son expérience comme ingénieur civil il a déclaré qu'il était un gradué du cours de génie civil de la Y. M. C. A. de Tacoma, et qu'il avait deux ans d'expérience dans le creusement de fossés dans le Klondike. Dans cette équipe il y avait un jeune garçon nommé S. J. Mayo, un Américain, de Saint-Paul, que M. Kyle avait nommé porte-mire à \$45 par mois, le 30 avril 1904 à la place d'un Canadien du nom de Frank Girdlestone qui avait été nommé deux ou trois jours auparavant par M. Goddard dans le bureau de Winnipeg, mais dont la nomination avait été mise de côté en faveur de Mayo, qui n'avait que vingt ans. M. Kyle l'avait nommé à la demande d'un des ses amis de Tacoma, Washington. Le reste des membres du personnel de M. Mitchell se compose de Canadiens ou de sujets britanniques.

L'équipe n° 10 a été organisée par B. B. Kelliher, qui avait été nommé par M. Stephens comme sous-ingénieur à la tête de cette équipe le ou vers le 15 janvier 1904. M. Kelliher dans son témoignage a dit qu'il était Irlandais, mais qu'il avait vécu aux Etats-Unis pendant environ 17 ans. Il a déclaré qu'il ne s'y était pas fait naturaliser et qu'il était encore sujet britannique. Ses manières étaient clairement américaines. Avant sa nomination il avait été employé sur le Northern-Pacific, où il avait connu M. Stephens. Immédiatement après sa nomination il écrivit aux Etats-Unis pour en faire venir trois hommes de son personnel, MM. J. A. Green, 3 mai 1904, F. W. Fink, le 13 mai 1904, et P. T. Gill, les deux premiers sont des Américains et le dernier un Irlandais, qui avait travaillé pour M. Kelliher pendant trois ans dans l'Idaho, E.-U. Les autres membres de son personnel sont des Canadiens. J'ai fait rapport que Fink et Green tombaient sous le coup de la loi des Aubains, le 21 juin

1904.

L'équipe n° 11 était originairement sous la direction de M. B. P. Tilden, un Américain du Texas ou de la Floride. Il a été nommé en septembre 1903. Il est parti pour le sud et a été remplacé par Douglas Kyle, un frère de G. A. Kyle, ingénieur

de division, alors préposé au théodolite pour l'équipe. Il remplit cette charge pendant environ trois mois et demi, alors que, à la demande de son frère, G. A. Kyle, il fut transféré à l'équipe n° 12, en mars 1904, où il se trouve maintenant. M. L. A. Darey, le présent sous-ingénieur en charge a été nommé le 1er février 1904, et se trouve encore à la tête de cette équipe. Lui et son personnel sont des Canadiens ou des sujets britanniques.

L'équipe n° 12 était originairement sous la direction de M. William Mann, un Canadien, qui avait été nommé en septembre 1903. Il fut cependant mis de côté, et M. William Mayer, un Américain, fut transféré de l'équipe n° 7 à cette équipe. M. Mayer démissionna en janvier 1904 à cause du froid.

Dans son interrogatoire M. Kyle a dit ce qui suit à propos de M. Mayer:-

- Q. Vous avez dit, ce matin, que M. McVicar a été transféré de l'équipe de M. Mayer à l'équipe n° 16 parce que l'équipe de M. Mayer avait terminé son travail?—R. Ils ont terminé leur travail.
- Q. J'ai sous les yeux une lettre de vous à M. McVicar, en date du 8 septembre 1903. Elle se lit comme suit:
- "J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 6 courant, et je suis peiné d'apprendre qu'il y a eu froissement entre M. Mayer et vous, mais je crois que je puis arranger les choses de façon à vous envoyer à l'ouest comme préposé au théodolite dans une équipe. Vous pouvez vous présenter à M. W. E. Mann, à Edmonton, le 14 de ce mois. Il vous faudra payer votre passage jusqu'à Edmonton, après quoi toutes les dépenses seront payées".
- Q. Il a quitté M. Mayer à cause d'un froissement?—R. Il ne tenait pas à retourner travailler avec M. Mayer et désirait être transféré.
- Q. Par qui l'avez-vous remplacé auprès de M. Mayer?—R. Je ne me rappelle pas au juste en ce moment.
- Q. Je vois une lettre de vous à M. Mayer, datée de Winnipeg le 4 novembre 1903. Elle se lit comme suit:
- "Au sujet de votre préposé au théodolite. Comme je vous l'ai dit lors de votre passage à Winnipeg, s'il ne vous donne pas satisfaction veuillez me le laisser savoir, et je vous enverrai un bon homme qui est à Tacoma en ce moment. J'aimerais être renseigné sur ce point aussitôt que possible".
- Q. Qui était ce monsieur, à Tacoma, que vous alliez envoyer?—R. C'était M. Heckmann.
 - Q. Votre neveu?—R. Oui.
 - Q. Le 12 novembre vous écriviez à M. Mayer:
- "En réponse à la vôtre du 3 courant, j'ai l'espoir que lorsque vous recevrez cette lettre M. Raymon Heckman sera arrivé à votre camp. Je crois qu'il vous fera un bon préposé au théodolite, vu qu'il a acquis beaucoup d'expérience. Son traitement doit être de \$100 par mois, son service et ses dépenses dateront de son arrivée à Qu'Appelle, sur le C. C. P. Naturellement, ses dépenses après son arrivée à cet endroit seront payées".
 - Q. Quel âge avait-il dans le temps?—R. 22 ou 23 ans.
- Q. Où a-t-il été gradué?—R. Il n'était diplômé d'aucune école de génie civil, il avait suivi un cours à l'école de correspondance et il avait travaillé sur le Northern-Pacific.
- Q. Maintenant, j'ai été heureux de voir une lettre de vous à M. Mayer, le 1er février, dans laquelle vous dites:
- "Les hommes qui reviennent de votre équipe se plaignent de la manière dont ils ont été traités à l'ouvrage. Un ingénieur, pour être compétent, devrait s'efforcer de s'arranger aussi bien avec les hommes sous ses ordres qu'avec ceux dont il dépend, et je vous suggérerais de vous placer à ce point de vue afin d'éviter des difficultés ".

Quels sont les hommes qui se sont plaints de la manière dont ils ont été traités?

—R. Plusieurs d'entre eux, il y a deux ou trois hommes dans l'équipe qui m'ont écrit des lettres au sujet de Mayer. J'en ai d'ailleurs été informé indirectement.

Q. Qu'est devenu M. Mayer?—R. Il a démissionné parce que l'ouvrage dans la

prairie était trop dûr pour lui.

M. Raymond Heckman, ci-dessus nommé et neveu de M. A. Kyle, a été promu à la place de sous-ingénieur en charge après que William Mayer eût quitté en janvier 1904. Il était aussi un Américain et commença immédiatement à nommer des Américains dans son personnel. A la demande de son oncle, M. Heckman donna sa démission et fut remplacé par un citoyen américain, W. E. Colladay, nommé par M. Stephens en avril 1904, et qui est encore en charge. Le préposé au théodolite, N. W. Hicks, était un Américain. Il donna sa démission et J. C. Baxter, un autre Américain fut nommé à sa place par M. Heckman, le 12 mai 1904. Le topographe, W. M. Anderson, est aussi un Américain et fut nommé par M. Heckman, le 20 février 1904. E. G. Smith, dessinateur, fut nommé à Saint-Paul, mais il a déclaré dans son témoignage qu'il était un Canadien, étant né à Ottawa.

J'ai fait rapport le 20 juin 1904, que W. E. Colladay, J. C. Baxter et W. M.

Anderson, tombaient sous le coup de la loi des Aubains.

DIVISION D'EDMONTON—(Composée des équipes Nos 13 à 18.)

La preuve démontre, ainsi que je l'ai déjà dit, que M. Van Arsdol, l'ingénieur de division, nommé le 10 août 1903, M. E. R. McNeill, ingénieur de district, nommé le 4 septembre 1903, M. Edward McD. Mellen, nommé le 15 juillet 1903, le premier commis, étaient tous des Américains qui avaient été employés aux Etats-Unis et tombaien sous le coup des dispositions de la loi des Aubains, et que j'avais fait un prapport à leur sujet le 13 juin 1904, et qu'ils avaient depuis quitté le pays. M. R. W. Jones, l'ingénieur de district pour cette division était absent durant l'enquête, et ne devait pas revenir avant quelques semaines. Le témoignage de M. W. E. Mann, pris à Winnipeg le 7 juin était à l'effet que M, Jones était un Américain. M. Going au cours de son interrogatoire le 15 juin a Edmonton a dit que M. Jones lui avait dit qu'il était né dans l'Etat de l'Iowa. Il était au Canada depuis un an et en conséquence il n'a pas été rapporté comme tombant sous le coup de la loi des Aubains.

L'équipe n° 13 est sous la direction du sous-ingénieur C. W. Stuart, qui, bien qu'ayant reçu son éducation aux Etats-Unis et y ayant exercé sa profession pendant un nombre d'années considérable, était un sujet britannique et a été nommé au Canada par G. A.Kyle le 6 septembre 1903. Dans son personnel se trouvent L. C. Gunn, préposé au théodolite, un Américain employé par M. McNeill'le 1er février 1904, et M. Talbot, niveleur, un Américain, nommé par M. Van Arsdoll le 11 mai 1904. Les autres membres du personnel sont des Canadiens ou des sujets britanniques. J'ai fait rapport le 20 juin 1904, que L. C. Gunn et Peter Talbot tombaient sous le coup de la

loi des Aubains.

L'équipe n° 14 est sous la direction du sous-ingénieur James Hislop. C'est un Canadien qui a été engagé le 7 septembre 1903, et a été le premier à la tête de cette équipe. Bien que Canadien, il est un gradué de l'université Cornell, New-York, en 1886, et depuis cela il a passé la plus grande partie de son temps aux Etats-Unis. Il était dans la Colombie-Britannique lors de sa nomination. Son préposé au théodolite, R. A. Henderson, est un Américain, et est né à Baldwin, Etat du Kansas. Il était au Canada à l'époque de sa nomination, ayant été nommé par M. McNeill, l'ingénieur de district, le 11 décembre 1903, et par conséquent ne tombait pas sous le coup des dispositions de la loi des Aubains. M. Glanville, son dessinateur, bien que sujet britannique, demande une place de San-Francisco, et étant venu ici il fut nommé par M. McNeill, l'ingénieur de district. M. McNeill nomma aussi un nommé W. W. Benjamin, comme bûcheron, pour cette équipe, le 19 mai 1904. Il avait connu M. McNeill dans les Etats, et avait demandé une place là, et il a poussé sa demande

en venant au Canada. A mon avis la preuve était suffisante pour démontrer que M. McNeill l'avait invité à venir au Canada. C'est un citoyen Américain et le 18 juillet il a fait le sujet d'un rapport sous le régime de la loi des Aubains. Un autre Américain est M. William Green, un porte-drapeau, qui est venu ici avec M. McNeill en avril 1904. Son père étant un propriétaire de ranche dans les environs, et comme il vivait chez son père à l'époque de sa nomination, je n'ai pas considéré qu'il tombait sous le coup de la loi. Il paraît d'après les témoignages pris le 2 juin 1904, que M. Van Arsdoll, l'ingénieur de division, avait fait rapport à M. Stephens que M. Hislop, l'ingénieur en charge de l'équipe n° 14 avait prouvé son incompétence, et a dit aussi qu'il avait une demande récente de H. C. Brice, employé par la Alberta Coal and Railway Company, et que M. McNeill connaissait M. Brice et qu'il était parfaitement convaincu qu'il était tout à fait compétent pour faire cet ouvrage. M McNeill dans son témoignage a dit que M. Brice était un Américain, et un de ses vieux amis et qu'il avait recommandé à M. Van Arsdoll de le nommer. Cette enquête a empêché la réussite de ce; projet.

L'équipe n° 15 a été formée par la nomination de M. John Armstrong, ingénieur en charge, le 1er septembre 1903. Antérieurement à cela il avait été ingénieur d'Edminton. C'est un Canadien, mais tandis que son niveleur et son dessinateur sont des sujets britanniques, M. F. S. Rossiter, préposé au théodolite, et Gilbert Murray, topogrape, sont des Américains, mais ayant été au Canada depuis plus d'un an, ne sont pas passibles de la loi des Aubains et je n'ai fait aucun rapport sur eux. M. Murray a été nommé par M. Van Arsdoll, et M. Rossiter par M. Armstrong, le sous-ingénieur en charge de l'équipe.

L'équipe n° 16 était originairement sous la direction de William E. Mann, un Canadien, nommé le 5 septembre 1903. Le 19 mai 1904, il fut remplacé par M. Going, qui était originairement un Américain, mais qui était devenu sujet britannique par naturalisation. Il avait été au service du chemin de fer dans la Colombie-Britannique depuis le 10 septembre 1903. M. Mann a été renvoyé par M. Van Arsdoll pour incompétence. Il rendit témoignage devant moi à Winnipeg le 7 juin 1903, et lorsque je revins à Winnipeg d'Edmonton, j'ai appris que M. Stephens l'avait nommé de nouveau à la place de M. Kelliher avec augmentation d'appointements de \$150 à \$175 par mois, M. Kelliher ayant été nommé ingénieur de district. Les autres membres du personnel de l'équipe n° 16 sont des Canadiens ou des sujets britanniques.

L'équipe n° 17 se compose d'un ingénieur, d'un préposé au théodolite et d'un dessinateur, tous des Américains, savoir: M. John Callaghan, le sous-ingénieur engagé le 13 février 1904; M. H. T. Hare, préposé au théodolite, engagé le 3 février 1904, et M. Nicholson, engagé vers le même temps. M. Gallaghan, M. Hare et M. Nicholson ont été nommés par M. Van Arsdoll, le premier sur la recommandatoin de M. Stephens, le second sur la recommandation de M. McNeill, et le troisième du propre chef de M. Van Arsdoll. La preuve démontre que M. Callaghan lorsqu'il a été envoyé la première fois a dû revenir parce que les provisions ne lui avaient pas été envoyées à la bonne place, ou comme il est dit dans les témoignages "Les provisions étaient bien rendues mais je pense qu'il ne savait où mettre la main dessus", et en conséquence il a perdu environ trois mois de service. Ces hommes étant absents d'Edmonton n'ont pas été interrogés, la preuve ayant démontré qu'il faudrait plusieurs semaines pour les atteindre. Je n'ai pas jugé à propos de faire cette dépense, et le 18 juillet 1904, j'ai fait rapport qu'ils étaient susceptibles de déportations sous le régime de la loi du travail des Aubains.

L'équipe n° 18 est sous la direction de M. D. D. Sprague, un citoyen américain, nommé par M. Van Arsdoll sur la recommandation de M. McNeill, le 1er janvier 1904. Le préposé au théodolite est M. Douglas Kyle, frère de G. A. Kyle, de Winnipeg, et un citoyen américain, qui avait été originairement engagé en octobre 1903. Antérieurement il avait fait partie d'une autre équipe. En conséquence de leur absence en exploration et de l'impossibilité de les atteindre en moins de plusieurs semaines, ils n'ont pas été personnellement interrogés. La preuve de leur nationalité étant con-

cluante je les ai rapportés le 18 juin 1904 comme étant susceptibles de déportation sous le régime de la loi. Le dessinateur, D. W. Robinson, engagé le 13 février 1904, était dit-on, un sujet britannique, et avait été employé sur le chemin de fer Canadian-Northern avant d'être employé sur le Grand-Tronc-Pacifique.

A l'époque de la nomination de ces ingénieurs américains par M. Van Arsdoll et M. McNeill, ces derniers avaient des demandes de la part d'ingénieurs canadiens bien capables de remplir ces places, entre autres D. O. Lewis, Arthur E. Hill, John Irvine, C. H. Ellacott, F. A. Devereaux, C. S. Moss, tous membres associés de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils, aussi Alfred O'Meara, R. C. Damon, A. O. Osborne, F. D. Smith, E. H. Pearce, Cecil Ewart, A. D. McRae, Jas. H. Kennedy et John MacCunn, ces deux derniers membres de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.

A part ces demandes d'ingénieurs ils avaient des demandes d'un grand nombre de personnes comme préposés au théodolite, niveleurs et topographes, tous des résidents de bonne foi en Canada.

HABITUDES DU SOUS-INGÉNIEUR EN CHEF.

M. Kyle ayant juré qu'il avait refusé d'employer de nouveau un ingénieur, W. G. Kerle, à cause de ses habitudes d'intempérence et M. Knowlton ayant fait rapport du renvoi de deux ingénieurs et de deux subordonnés pour le même motif et ayant été informé que M. Stephens, le sous-ingénieur avait été coupable de pareille conduite pendant qu'il était à Winnipeg et ailleurs, j'ai interrogé plusieurs témoins au sujet de ses prétendues habitudes d'intempérence, savoir: Charles Southern, le constable qui avait assisté aux séances de la Commission à Winnipeg, qui a déclaré sous serment que vers neuf heures dans la soirée du 7 ou du 8 juin alors qu'il faisait encore clair, il avait ramassé M. Stephens en face d'un hôtel où il était tombé en état d'ivresse, et un constable de la ville le veillait. Le lendemain il l'avait vu de nouveau caracoler sur la rue et encore sous l'influence de la boisson. Il n'était pas certain si c'était dans la matinée ou dans l'après-midi. Le témoignage de M. Cecil Goddard qui avait été dessinateur dans le bureau de Winnipeg pendant quelque temps prouve qu'en plusieurs occasions durant les heures de bureau, il avait vu M. Stephens sous l'influence de la boisson et incapable de voir aux affaires. Il a cité deux ou trois occasions où la chose était arrivée. M. G. L. Griffith dans son témoignage a aussi déclaré qu'il l'avait vu dans trois occasions différentes être incapable de s'occuper des affaires à cause d'un usage excessif de boisson. Il est vrai que M. G. A. Kyle et M. A. G. Allan à qui on avait demandé s'ils l'avaient jamais vu sous l'influence de la boisson ont nié qu'il ait tendre et les nier, s'il le désirait, mais bien que M. Stephens sût que ces témoignages A mon avis la raison pour laquelle M. Stephens a engagé des ingénieurs Américains qui lui étaient personnellement connus était pour s'abriter contre toute mauvaise conduite dont il pourrait se rendre coupable, et M. Kyle et M. Allan le cachaient trop

J'avais ajourné la prise d'une partie de ces témoignages à la demande de l'avocat du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'à ce que M. Stephens put être présent pour les entendre et les nier, s'il le désirait, mais bien que M. Stephens sut que ces témoignages se prenaient il refusa de comparaître devant moi pendant qu'ils se donnaient. Subséquemment j'ai interrogé M. Stephens à Montréal comme suit—

- Q. M. Kyle et M. Cameron ne vous ont-ils pas dit que vous étiez requis pour l'enquête?—R. Non, monsieur.
 - Q. Ne vous ont-ils pas mis au courant de la nature des témoignages?—R. Non.
- Q. Ne vous ont-ils pas mis au courant de ce qui s'était dit au sujet de votre manière d'agir?—R. Oui, monsieur.
- Q. Ne vous ont-ils pas dit que la séance de la commission avait été ajournée au mardi suivant, à la demande de M. Cameron?—R. Je n'avais eu aucune entente avec M. Cameron.

- Q. Pourquoi refusiez-vous d'être présent à ces séances?—R. Je n'avais aucune raison.
 - Q. Vous étiez au courant de la nature des témoignages qu'ils donnaient?—R. Oui.
 - Q. Vous ne désiriez pas y assister?e—R. Pas personnellement.

Relativement à cette affaire, M. Hays a été interrogé comme suit:-

- Q. Plusieurs de vos ingénieurs—j'ai compté trois sous-ingénieurs, des préposés au théodolite et d'autres ont été renvoyés à cause de leur habitude de prendre des boissons enivrantes. Approuvez-vous cela?—R. J'approuve leur renvoi.
- Q. Plusieurs témoins ont dit que M. Stephens était dans cet état à Winnipeg. Vous ne saviez pas cela?—R. Notre avocat a attiré mon attention sur cette déclaration, et a dit qu'elle n'était pas vraie.
- Q. L'avocat n'est pas sous serment. Ces hommes l'ont juré, et je n'ai aucun doute sur la véracité de leur déclaration?—R. Je ne connais pas les témoins et ne suis pas en mesure de juger de leur crédibilité.
- Q. Je les ai vus, et les ai interrogés contradictoirement avec beaucoup de soin, parce que c'était une très grave affaire. Ne croyez-vous pas que ce soit une grave accusation à porter, M. Hays, contre un homme, surtout contre un chef de chemin \(\)—R. Si c'est vrai, c'est très grave

M. Jennings à qui on avait demandé son opinion sur le fait d'avoir à la tête d'un ouvrage comme celui du Grand-Tronc-Pacifique un ingénieur que des témoins avaient juré avoir vu sous l'influence de la boisson en différents temps, a répondu:—

Je crois qu'il est très mal d'avoir un tel homme à la tête d'un important ouvrage quelconque. Le simple fait qu'un homme prend un verre de whiskey et d'eau lorsqu'il juge (après les heures de travail) qu'il en a besoin, ne me fait pas grand'chose; mais comme vous dites qu'il a été sous l'influence de la boisson à des moments où il aurait dû s'occuper de ses fonctions officielles, je crois qu'une pareille conduite ne saurait être tolérée.

Q. En qualité d'ingénieur à la tête de grands travaux, voilà ce que je veux dire?—R. Oui. 'Si vous entrepreniez de garder un homme ayant de pareilles dispositions, ce serait un grand sujet d'embarras et d'ennuis personnels. J'ai dû subir la chose et j'en parle avec connaissance de cause.

La preuve faite relativement aux habitudes de M. Stephens n'a fait que corroborer l'opinion que je m'étais formée pendant que je l'interrogeais. Le 31 mai à Montréal au cours de l'enquête, je fus forcé d'ajourner l'assemblée à la demande de l'avocat du Grand-Tronc-Pacifique afin de lui permettre de faire comparaître M. Stephens. Il ne pût le faire et j'ajournai de nouveau l'assemblée jusqu'à 8 heures du soir alors qu'on m'informa que M. Stephens n'était pas en état de subir un interrogatoire ce soir-là. Son état était indubitablement la cause de ses réponses contradictoires aux questions.

REPRÉJENTATIONS QUAND À L'EMPLOI DES AUBAINS.

La preuve démontre que le 16 juin 1903, des plaintes ayant été faites que l'on engageait des ingénieurs américains et qu'on refusait de l'emploi à des ingénieurs canadiens, l'affaire a été portée à l'attention de M. Hays. M. Hays écrivit ce qui suit à sir Wilfrid Laurier:—

"J'ai appris que certains de vos adversaires avaient dernièrement, en deux ou trois 'circonstances, affirmé que tous les ingénieurs et autres employés du Grand-Tronc-Pacifique étaient des Américains. Sans attacher trop d'importance à cette assertion, j'ai cru qu'il vous serait agréable d'être exactement renseigné à ce sujet.

"Nous avons présentement en campagne neuf équipes d'arpenteurs. Elles comprennent neuf préposés au théodolite, tous des Canadiens. Sur les neuf ingénieurs du tracé, quatre sont Canadiens, un est Anglais, un est Allemand, et trois sont des Américains. Le personnel complet comprend 94 employés, et sur ce nombre, il y a 89 Ca-

nadiens, soit environ 95 pour 100. En tout ce que nous avons à faire exécuter, c'est notre habitude de recourir à des Canadiens, dès qu'ils nous offrent les mêmes avantages, etc."

M. Hays ayant été interrogé relativement aux déclarations contenues dans cette l'ettre déclare qu'il avait reçu tous les renseignements de M. Stephens. Voici quels étaient les faits à l'époque mentionnée—16 juin 1903—il y avait au service du Grand-Tronc-Pacifique les Américains suivants: J. R. Stephens, sous-ingénieur; G. A. Kyle, ingénieur de division, Winnipeg; George A. Knowlton, ingénieur de division, North-Bay; W. E. Mellen, premier commis à Montréal. M. Dixon, un Américain, à la tête de l'équipe numéro un; M. Rutting, un Américain, à la tête de l'équipe numéro 6; M. C. E. Hill, un Américain, à la tête de l'équipe numéro 4; M. Mayer, un Américain, à la tête de l'équipe numéro 9. Les équipes numéros 2, 3, 5, étaient sous la direction de Canadiens; le numéro 8 n'était pas rempli à cette époque; les officiers subordonnés étaient des Canadiens, de sorte qu'en réalité il n'y avait que trois ingénieurs de tracé Canadiens à la tête d'équipes, tandis qu'il y avait cinq ingénieurs Américains à la tête d'équipes.

Puis le 12 novembre 1903, écrivant à l'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer, M. Hays disait:—

"Quant à la nationalité des ingénieurs vous voudrez bien remarquer que sur les 13 ingénieurs employés pour les travaux il n'y a que trois Américains, les autres étant tous des sujets britanniques". A cette époque en outre du sous-ingénieur en chef, son premier commis, trois ingénieurs de division, deux ingénieurs de district, savoir: MM. McNeill et Jones, M. A. G. Allan, ingénieur de bureau, M. H. M. Goodman, dessinateur dans le bureau de Montréal, M. S. H. Mason, dessinateur dans le bureau de Winnipeg, et . E. McD. Mellen dans le bureau d'Edmonton, il y avait M. T. C. Taylor, ingénieur à la tête de l'équipe numéro un, M. J. D. Nelson, préposé au théodolite dans l'équipe numéro 4, M. Nutting, à la tête de l'équipe numéro 6, M. A. A. Meador, préposé au théodolite, équipe numéro 9, F. O. Parsons, niveleur, équipe numéro 9, F. S. Rossiter, préposé au théodolite, équipe numéro 15, B. P. Tisden, à la tête de l'équipe numéro 11, Douglas Kyle, préposé au théodolite, équipe numéro 11; M. Mayer, ingénieur à la tête de l'équipe numéro 12, et Raymond Heckman, préposé au théodolite dans la même équipe. Les autres équipes étaient sous la direction de Canadiens, de sorte que sur 13 ingénieurs à la tête d'équipes pour les travaux il y avait quatre ingénieurs Américains outre six subordonnés, préposés au théodolite, dessinateurs et niveleurs.

De plus le 21 août 1904, M. Hays envoie une liste de noms à lui fournie par M. Stephens et à laquelle est attachée le mémoire suivant:—

"Nombre d'hommes employés pour les explorations du Grand-Tronc-Pacifique, y compris les ingénieurs de division et le personnel des bureaux entre North-Bay et la traverse de la rivière Saskatchewan:—

Canadiens employés					٠		 	 		 297
Américains employés	٠						 	 		 11

Sur ce nombre deux avaient demeuré au Canada depuis quatre ou cinq ans respectivement. Le nombre total d'hommes employés...... 308.

Pour 100 des Canadiens, 96½, Américains, 3½ pour 100. Outre ce qui précède, les ingénieurs à la tête des équipes numéros 13, 14, 15, 16, 17, 18, sont des Canadiens, comme suit: "—puis suit une liste détaillée des personnels de bureau à la division de North-Bay et de Winnipeg et des noms des ingénieurs, préposés au théodolite, topographes, niveleurs et dessinateurs à la tête des équipes numéros 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, et des divisions de la Baie-du-Tonnerre 1 et 2, à chacune de ces équipes on a ajouté le nombre des autres hommes de l'équipe, tels que les porte-mires, chaîneurs, bûcherons, paqueurs, conducteurs, etc., et on donne leur nationalité comme

étant des Canadiens et qui sont nécessairement des hommes de la localité parce qu'on n'a pas fourni les frais de transport à ces gens. La preuve telle que déjà faite démontre que cette déclaration et les subséquentes datées des 13, 18 et 25 mai 1904 ne paraissent pas être parfaitement exactes. J'ai déjà donné la nationalité des membres de ces divers personnels le 13 novembre 1903.

A la dernière des trois dates ci-dessus mentionnées—25 mai 1904, les Américains suivants étaient employés, savoir:-J. R. Stephens, sous-ingénieur en chef, W. E. Mellen, son premier commis, H. M. Goodman, son dessinateur en chef, George A. Kyle, ingénieur de division, Winnipeg; Geo. A. Knowlton, ingénieur de division, North-Bay; C. C. Van Arsdol, ingénieur de division, Edmonton; E. R. McNeill, ingénieur de district, Edmonton; R. W. Jones, ingénieur de district, Edmonton; personnel du bureau à North-Bay, G. W. Stadly, dessinateur en chef; personnel du bureau à Winnipeg, A. G. Allan, ingénieur du bureau; S. H. Mason, dessinateur; personnel du bureau à Edmonton, E. McD. Mellen, premier commis; équipe n° 1, T. C. Taylor, sous-ingénieur équipe n° 4, J. D. Nelson; équipe n° 7, C. F. Gailor; équipe n° 9, A. Meador, préposé au théodolite; F. O. Parsons, niveleur; équipe n° 2, division de la Baie-du-Tonnerre, C. D. Fairchild, préposé au théodolite; S. J. Mayo, porte-mire; équipe n° 10, J. A. Greene, niveleur, et F. W. Fink, dessinateur; équipe n° 12, W. E. Colladay, ingénieur; J. C. Baxter, préposé au théodolite; W. M. Anderson, topographe; équipe n° 13, L. C. Gunn, préposé au théodolite; Peter Talbot, niveleur; équipe n° 14, R. A. Henderson, préposé au théodolite; W. W. Benjamin, bûcheron; William Green, porte-drapeau; équipe n° 15. F. S. Rossister, préposé au théodolite; Gilbert Murray, topographe; équipe n° 17, John Callaghan, sous-ingénieur; H. T. Hare, préposé au théodolite; R. H. Nicholson, dessinateur; équipe n° 18, D. D. Spraggue, ingénieur en charge; et Douglas Kyle, préposé au théodolite, soit un total de trente Américains sur tout le personnel le 25 mai 1904, à part James H. Bacon, ingénieur de port. Pour récapituler:

N°		Américains.	Canadiens.
1	Ingénieur en chef, \$7,500 par année	. 1	
	Ingénieurs de division, \$4,000 par année, chacun		
	Ingénieurs de district, \$3,000 chacun par année		1
1	Ingénieur de bureau, \$2,400 par année	. 1	
1	Ingénieur de port, \$3,600 par année	. 1	
20	Sous-ingénieurs, \$1,800 à \$2,100, chacun	. 6	14
19	Préposés au théodolite, \$1,200 par année, chacun	. 7	12
	Dessinateurs, \$900 par année, chacun		16
17	Niveleurs, \$900 par année, chacun	. 3	14
15	Topographes, \$900 par année, chacun	. 2	13
		· 	
101	,	31	70

Soit plus de 30 pour 100 d'Américains dans ces emplois.

Même parmi les bûcherons, les porte-mires, etc., qui sont en très grande mesure des hommes de la localité il a été prouvé que trois au moins, savoir: Mayo, porte-mire; Benjamin, bûcheron; et Green, porte-drapeau, étaient des citoyens américains.

ATTITUDE ENVERS LES INGÉNIEURS AMÉRICAINS.

La correspondance échangée entre les ingénieurs de division, surtout M. Kyle, et les candidats américains indiquait qu'ils prennaient chaudement intérêt aux candidats américains comparé à celui qu'ils manifestaient pour les candidats canadiens. Comme exemple des réponses faites à pareilles demandes de la part d'Américains je vous renverrais aux lettres de M. Kyle publiées dans les procès-verbaux ci-joints.

Un certain nombre de ces lettres de M. Kyle adressées à des candidats indiquent des offres d'ouvrages à des ingénieurs américains, qui à cette époque les ont refusées.

Il a fait venir non seulement son neuveu mais aussi son frère, tous deux proposés aux instruments, et les a employés dans sa division, mais après le commencement de l'agitation sur la question du travail des aubains, croyant qu'il y avait trop de membres de la même famille employés sur le chemin il pria son neveu Raymond Heckman de donner sa démission. L'ayant donnée, il obtint une place sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien où il est aujourd'hui.

Comme exemple des lettres qu'il a écrites à des candidats américains la suivante peut servir:-

"WINNIPEG, 23 mai 1904.

"M. FRANK H. PINGRY,

"1904, Hawthorne Ave, "Minneapolis, Minn.

"CHER MONSIEUR.—J'ai votre lettre du 12 courant demandant un emploi sur le Grand-Tronc-Pacifique. Je regrette de dire que pour le moment il n'y a rien dans ma division que je puisse vous offrir, vu que toutes les équipes sont parties et qu'ils n'est pas question d'en envoyer d'autres. Toutefois, plus tard, quand la construction commencera, il y aura des emplois à donner à une grand nombre d'ingénieurs. Vos références sont très satisfaisantes, et dans le cas de vacance, je me souviendrai de vous. Je vous conseillerais d'écrire à M. C. C. Van Arsdoll, ingénieur de division, Edmonton, T.N.-O., et à M. G. A. Knowlton, ingénieur de division, North-Bay, Ont.

"Votre dévoué,

"G. A. KYLE,
"Ingénieur de division".

indiquant de la part de M. Kyle une intention de nommer des Américains dès que commenceraient les travaux de construction.

Tandis qu'il écrivait à des ingénieurs américains leur offrant des places à \$175 par mois et les frais, il écrivait à un certain nombre d'ingénieurs canadiens leur offrant \$150 par mois et les frais. (Voir les lettres à M. E. J. Walsh, M. Osborne et M. McConnell, Canadiens, et à M. A. C. O'Neill et autres, Américains.

A part les demandes reçues par lui de la part d'ingénieurs il a aussi reçu un certain nombre de noms de M. Stephens, à Montréal. En réponse à l'avocat du Grand-Tronc-Pacifique relativement à la nomination d'ingénieurs canadiens, il a dit ce qui suit:

- Q. Lorsque vous avez été interrogé, soit par Son Honneur ou par M. Mowat, vous avez déclaré que vous aviez reçu instruction dès le commencement de donner la préférence aux Canadiens?—R. Oui, telles étaient mes instructions.
- Q. Dès le mois de mai 1903, je crois?—R. Je ne me rappelle pas la date exacte, mais il toujours été entendu que nous donnerions la préférence aux Canadiens. C'était là l'entente.
- Q. Avez-vous intentionnellement suivi cette ligne de conduite?—R. Les documents dans mon bureau en font foi. Ainsi, il y a sept sous-ingénieurs et six sont Canadiens ou sujets britanniques. Le septième n'a pas été engagé par moi. Prenez le personnel; je crois—je n'ai pas les chiffres exacts—qu'il est composé de 15 pour 100 d'Américains et de 85 pour 100 de Canadiens et sujets britanniques.
- Q. Qu'entendez-vous par "personnel"?-R. Je veux dire les dessinateurs, niveleurs, topographes, préposés aux théodolites, et les sous-ingénieurs. Je dois dire en passant que plusieurs des membres du personnel n'ont pas été engagés par moi, comme la preuve en fait foi. Je prétends que j'ai rempli mes instructions dans la mesure du possible dans les circonstances, et que nous avons employé des Canadiens partout où nous avons pu en trouver. Il y a peut-être un cas ou deux où j'aurais pu trouver des Canadiens en cherchant, mais c'est tout. Somme toute, j'ai fait tous mes efforts et je crois avoir rempli mes instructions dans la mesure du possible. C'était mon intention.

M. Knowlton également dans sa correspondance avec des candidats américains leur écrivait d'une manière très encourageante, comme par exemple, une lettre écrite le 8 juillet 1903, à M. E. L. Sparks, Oklahoma-City, dans les termes suivants:

"Cher Monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 29 juin, et je dois répondre que je n'ai pas d'emploi à vous offrir actuellement. Notre compagnie a certaine objection, pour le moment, à engager des gens des États-Unis, attendu qu'elle éprouve encore de la difficulté à obtenir sa charte. Cependant, rien ne me ferait plus plaisir que de vous donner un emploi comme celui que vous me demandez. Je me souviens parfaitement de vous, et, comme je vous l'ai dit l'été dernier, j'ai fait tout le possible pour améliorer votre situation, mais notre ami commun "M. Reagan" ne voulait pas de changement.

"La région à travers laquelle je suis à tirer les lignes est pour ainsi dire inexploitée, et c'est une des plus difficiles qu'un ingénieur puisse rencontrer sur ce continent.

"Il est possible que j'aie un emploi à vous offrir plus tard. Faites-moi connaître votre adresse, afin que je sache, en tout temps, où vous trouver."

J'ai déjà parlé du cas de M. Callahan, qui a perdu deux ou trois mois à cause du manque de connaissance de la part de l'ingénieur de division et de ceux en charge à Edmonton, dans l'envoi des provisions et de l'endroit où passait le tracé. M. Mc-Lennan dans son témoignage à Kingston parle d'un cas semblable sous M. Knowlton, dans lequel environ six tonnes de provisions ordinaires d'arpenteurs ont été laissées depuis septembre jusqu'en juin suivant sous la garde de deux hommes.

M. Hays a dit dans son témoignage le 20 juillet 1904, que MM. Van Arsdol, McNeill et Mellen avaient quitté leurs emplois en conséquence de l'enquête et de mon rapport sur leurs cas.

CAPACITÉ ET DISPONIBILITÉ DES INGÉNIEURS CANADIENS.

M. Hays et M. Stephens ayant déclaré qu'ils n'avaient pu obtenir des ingénieurs canadiens capables de faire l'ouvrage nécessaire pour les travaux de ce chemin de fer, j'ai pris des renseignements sur les capacités et la disponibilité d'ingénieurs résidant de bonne foi au Canada, et j'ai interrogé un certain nombre d'ingénieurs éminents sur cette question. L'ensemble de leurs témoignages qu'il avait un nombre suffisant d'ingénieurs capables de faire l'ouvrage tout aussi bien sinon mieux que les ingénieurs américains qui ont été nommés, et que si M. Hays ou M. Stephens avaient fait des efforts raisonnables ils n'auraient eu aucune difficulté quelconque à obtenir les hommes de talent nécessaires pour faire l'ouvrage.

Des témoignages de cette nature ont été rendus par les messieurs suivants:

(Interrogé à Ottawa):—

Collingwood Schreiber, T. C. Keefer, H, Holgate et A. Duff.

(Interrogé à Montréal):-

James H. Stanly, prof. C. H. McLeod, P. W. St-George, W. J. Sproule, Brian D. McConnell, J. A. U. Beaudry, E. Berryman.

(Interrogés à Toronto):-

H. D. Lumsden, W. T. Jennings, R. W. Leonard, J. H. Armstrong, E. H. Keating, prof. John Galbraith, T. E. Hillman, Joseph Hobson, Cecil B. Smith, Arthur H. N. Bruce, A. F. McCallum, James McDougall, Harry Crewe, J. L. Boyd, John McCunn, H. G. Dimsdale, Alex. L. McClennand, Wm Mackenzie, président du Canadian-Northern, et Archibald W. Campbell, sous-commissaire des Travaux publics, Toronto, et autres.

(Interrogés à Winnipeg):-

John Woodman, Francis R. Busteed, James A. Hesketh, Thomas Turnbull, Zeph Mailhot, R. Fowler, R. C. McPhillips, C. A. Milliken, H. Patterson, John Irvine, D. E. Gibson.

(Interrogé à Edmonton):-

Alex. J. McLean, l'ingénieur de la ville.

(Interrogés à North-Bay):-

R. H. Russell, R. Laird.

(Interrogés 'à Kingston):-

Thos W. Nash, A. K. Kirkpatrick, major Panet, J. L. H. Bogart, prof. Robert Carr-Harris; Hon. Wm Harty, et autres.

Le témoignage de M. Jennings rendu le 13 juin peut être accepté comme couvrant les témoignages rendus par les autres témoins relativement à la capacité de nos ingénieurs canadiens comparés aux ingénieurs américains. Dans son témoignage il dit:—

Mon opinion relativement à toute cette affaire, c'est qu'il n'y avait pas la moindre nécessité de sortir du Canada pour trouver un fonctionnaire pour quelque grade que ce fût, du plus élevé au plus bas, pour la construction de ce chemin de fer projeté ou de tout autre ouvrage public dans ce pays; soit pour les ports, les docks, les canaux, les chemins de fer, les ponts ou tous autres ouvrages, soit électriques, hydrauliques ou mécaniques.

Lui ayant dit que M. Stephens avait déclaré avoir épuisé tous les moyens pour obtenir des Canadiens, il répondit:

Je ne connais pas ce monsieur, je n'ai jamais entendu parler de lui auparavant, et je ne sais pas quelle méthode il a suivie, mais je suis convaincu qu'il n'a pas employé les moyens ordinaires pour obtenir ces renseignements et ces aides, car autrement nous en aurions entendu parler.

Nous avons en Canada une très vaste organisation, la Société Canadienne des Ingénieurs, probablement la troisième au monde, par le moyen de laquelle il eût pu obtenir l'aide voulue.

D'après ce que je connais de ces organisations dans ce pays, je crois qu'il n'y aurait eu aucune difficulté d'obtenir d'une manière digne de foi, les renseignements désirés; de fait, ce motif a été en grande partie la cause de la formation de ces sociétés, qui ont été établies pour aider dans ces questions et autres de nature éducationnelle et de génie civil, non seulement pour fournir les ingénieurs, mais pour aider les membres de la profession à obtenir de l'ouvrage sans interruption. Voici quelle est l'habitude: lorsqu'un ingénieur s'aperçoit qu'une entreprise tire à sa fin et qu'il désire un autre engagement, il envoie au secrétaire de pareille association un mémoire à cet effet. Son nom est inscrit sur la liste, à laquelle tout membre ou tout ami par l'entremise d'un membre peut avoir accès.

Relativement à la nomination d'ingénieurs américains sur ce chemin, il dit:

"Supposant deux hommes également capables dans leur profession, celui qui connaît le pays et les manières du pays serait certainement plus capable de se tirer d'affaire et d'exécuter les ouvrages pour ceux qui l'emploient, d'une manière beaucoup plus rapide et moins dispendieuse qu'un étranger. Cela ne fait aucun doute".

Relativement à la capacité des ingénieurs américains comparée à celle des ingénieurs canadiens on demanda à M. Jennings s'il avait lu un article du "Plain Dealer", de Cleveland, copié dans un journal canadien publié au cours de cette enquête, dans lequel il est dit:

"Les experts britanniques ont fait rapport que certaines routes étaient impraticables et même impossibles. Les ingénieurs américains, ayant fraîchement acquis de

l'expérience dans leurs propres sections montagneuses, ont jugé et démontré le contraire. En conséquence, le Pacifique-Canadien n'a pas été suspendu sur le versant des montagnes Rocheuses ".

M. Jennings répondit comme suit:

"Ce que je veux dire c'est que je ne parle pas du tout dans mon propre intérêt personnel, mais dans l'intérêt des ingénieurs canadiens. Je n'aspire à aucun emploi dans la compagnie, et je parle d'une manière tout à fait non personnelle et pour le bien des ingénieurs de ce pays. Cette assertion du Plain Dealer est inexacte, et partout où l'on a suivi les tracés des Américains, ce pays et le chemin de fer du Pacifique-Canadien en ont directement souffert. Leur sommet se trouve à 2,000 pieds plus haut que celui que nous avions trouvé pour le gouvernement. Ils ont une ligne un peu plus courte, mais les rampes sont raides et sont ainsi plus longues en réalité pour la traction; autant que je puis voir, leurs travaux ont été une succession de bévues sous ce rapport. Une rampe de quatre pour cent; imaginez-vous donc, construire jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses en pensant qu'on avait une rampe de deux pour cent et trouver qu'elle est de quatre. Ce n'est pas très fort pour un ingénieur".

Une question lui ayant été posée quant à la disponibilité d'ingénieurs canadiens, il répondit:

"Je crois qu'au Canada, en ce moment, et à ces appointements, nous pourrions bien facilement avoir tous les hommes nécessaires pour former deux équipes pour des chemins à travers le continent. Il y a vingt-cinq ans, pour les ouvrages du gouvernement, il n'y a eu aucune difficulté à avoir des hommes. Il y avait toujours trois ou quatre cents demandes de plus que le nombre nécessaire. Depuis cette époque la population de notre pays s'est augmentée. Nous avons plus d'ingénieurs, des ingénieurs mieux dressés, et je dis sans crainte que nous pourrions aujourd'hui en avoir trois pour un".

Dans un contre-interrogatoire par l'avocat du Grand-Tronc-Pacifique, il dit:

"Je le sais d'une façon générale et je peux le dire sans crainte, le trait caractéristique spécial dans cette nouvelle entreprise, la ligne de Grand-Tronc-Pacifique, est la longueur de l'engagement, question qu'examinent toujours ceux qui sont employés et ceux qui ne le sont pas. Ainsi, un homme pourrait recevoir les mêmes appointements que ceux qu'il cherche à obtenir dans de nouvelles circonstances, mais dans un nouveau projet il se verrait en face d'un engagement de cinq, de six ou quinze ans, et cela peserait d'un grand poids sur sa décision. Or, parmi les hommes que je connais, et je parle d'une manière aussi précise que je le peux, je ne suis pas un agent d'emploi, mais je rencontre un grand nombre d'ingénieurs, et j'en emploie un bon nombre, et j'obtiens de l'emploi pour un grand nombre que je ne connais pas personnellement."

Etant interrogé par le même avocat s'il y avait quelques ingénieurs américains employés sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien (tracé et construction première) il répondit qu'il y en avait une demi-douzaine.

Q. Ce n'est pas la raison pour laquelle il a été si bien fait?—R. Pas que je sache. Je suis grand admirateur de quelques ingénieurs américains, et j'ai eu beaucoup à faire avec eux, et je ne veux rien dire contre les ingénieurs américains. La venue de ces hommes sur la section de la côte du Pacifique durant la construction était probablement et relativement parlant, semblable à leur arrivée sur ces explorations-ci, mais à un moindre degré.

Q. On a adopté à cette époque la même ligne de conduite que celle adoptée depuis sur une plus grande échelle?—R. Les Américains ont une manière de faire différente de celle des Canadiens. Leurs gérants ont une "suite", comme ils l'appellent, comprenant jusqu'au secrétaire, et qu'ils amènent avec eux partout où ils vont, et ils

croient que personne autre sur la face de la terre ne leur convient en dehors de ces gens. Cela explique la chose. Nous avons attiré des Américains pour mettre à exécution notre premier projet de syndicat, et ensuite notre compagnie canadienne a jugé sage d'amener ces gens dont le service était surveillé par des ingénieurs canadiens, c'est-à-dire, en ce qui concerne un partie de l'ouvrage de construction que j'ais à faire sur la côte occidentale, qu'ils étaient tous sous mes ordres, ces mêmes hommes dont vous parlez.

Quant à la déclaration de M. Stephens qu'il s'était adressé à M. Tye et à M. Mc-Henry au sujet de l'emploi d'ingénieurs, l'avocat du Grand-Tronc-Pacifique demanda

à M. Jennings:-

Q. Alors, M. Tye, du Pacifique-Canadien eût été l'homme à qui il eût fallu s'adresser, et à M. McHenry; ce sont les hommes qui auraient pu lui aider?—R. Non, je crois que leur connaissance des ingénieurs canadiens sont assez restreintes, ce sont virtuellement des Américains (et comparativement des nouveaux venus dans le pays.

Q. Je n'en savais rien?—R. M. McHenry est un Américain.

Q. Mais non M. Tye?—R. Il en est virtuellement un, m'a-t-on dit.

Q. Vous croyez qu'il eût été sage pour un homme de leur demander des renseignements?—R. Je crois qu'il eût été bon de s'adresser à eux après avoir épuisé tous les autres moyens.

Q. Mon savant ami vous a demandé quels avantages il y aurait eu d'employer des Américains pour cet ouvrage plutôt que des Canadiens; je suppose que c'était l'affaire des gens qui payaient les frais?—R. Je le suppose, mais les gens qui payaient les frais devraient voir à obtenir le meilleur équivalent de leur argent.

Dans un nouvel interrogatoire, on lui demanda:-

Q. Trouvez-vous que les ingénieurs canadiens sont aussi capables que les ingénieurs américains?—R. Certainement, monsieur. Ils sont exercés de la même manière; il sont exercés plus complètement, je crois. Pris dans leur ensemble, je crois que les jeunes gens qui poussent sont mieux exercés. La meilleure preuve de cela, c'est que nous avons dans les Etats-Unis un bon nombre de nos jeunes gens qui y occupent de bons emplois.

Apprenant que sir Sandford Fleming allait se mettre en route pour l'Angleterre et que je ne pourrais pas l'interroger je lui ai adressé la lettre publiée dans les procèsverbaux en réponse à cette lettre j'ai obtenu de lui un exposé qui est également publié dans les procès-verbaux des témoignages. Bien que j'aie inclus cet exposé dans les témoignages ce n'est pas dans un sens légal une preuve faite sous l'empire de ma commission et j'ai rendu ma décision tenir compte de sa réponse. On me permettra cependant de citer les extraits suivants de cet exposé.

Après avoir parlé des chemins de fer qui avaient été tracés et construits sous ses ordres en qualité d'ingénieur en chef, il dit:

"Tous les ingénieurs sous mes ordres pour les explorations, études de tracé, ou construction de l'Intercolonial, du chemin de fer de Terre-Neuve et du chemin de fer du Pacifique-Canadien étaient des Canadiens. Quelques-uns étaient nés lans le Royaume-Uni, mais tous étaient des sujets britanniques et tous résidaient au Canada ou dans quelques parties de l'Amérique britannique du Nord lorsqu'ils ont été engagés. Ces ingénieurs égalaient tout autant en capacités et en général étaient pleinement aussi capables de remplir leurs fonctions, que tous ingénieurs des Etats-Unis que j'aie connus. Il n'y a eu aucune difficulté à se procurer des ingénieurs canadiens de talent, il y a quarante ans pour le chemin de fer Intercolonial, et depuis pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Un grand nombre d'hommes ont acquis de l'expérience sur ces chemins et d'autres. Le collège militaire de Kingston et les universités canadiennes instruisent depuis longtemps des jeunes gens en génie civil, et un grand nombre d'entre eux ont été depuis des années employés pour les études et explorations et la construction des chemins de fer et autres ouvrages, et ils sont maintenant prêts à

remplir des emplois semblables. Je suis parfaitement convaincu que nous avons aujourd'hui au Canada un nombre suffisant d'hommes expérimentés pour construire et compléter le nouveau chemin de fer national. Quant au taux des appointements mentionnés dans les questions, il est considérablement plus élevé (plus du double dans certains cas) que les appointements qui se payaient dans mon temps aux meilleurs hommes de leur classe sur l'Intercolonial et sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien. J'ai confiance que de pareils taux de paiements devraient attirer un excellent personnel d'ingénieurs sans le chercher au loin.

L'ouvrage accompli par les ingénieurs canadiens sur les différentes entreprises dont j'ai parlé rend un témoignage durable de leurs capacités. Si nous jetons un regard en arrière sur l'ouvrage de ces Canadiens entre les années 1871 et 1880, pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien, nous y trouvons le moyen de comparer leur ouvrage avec celui accompli sur le même champ d'action pour les ingénieurs américains.

A la fin de la période nommée, le chemin de fer du Pacifique-Canadien était activement en construction aux deux extrémités et dans le milieu. On trouva pour ce chemin un admirable tracé à travers la zone des montagnes Rocheuses, avec des rampes tout aussi bonnes, d'une extrémité à l'autre, que sur les chemins de fer dans un pays comparativement plat comme l'Ontario. Tout a été accompli par des Canadiens, sans aller chercher la moindre aide à l'étranger.

Nous arrivons maintenant à la date à laquelle les ingénieurs des Etats-Unis furent appelés ici et à partir de laquelle ils surveillèrent le tracé d'une partie du premier chemin de fer transcontinental. Ils ne purent heureusement faire aucun changement dans le tracé des parties de la ligne en cours de construction par le gouvernement à l'est de Winnipeg et à l'ouest de Kamloops; mais ils cherchèrent à en faire et en firent librement entre Winnipeg et Kamloops. Sous le nouveau régime l'excellent tracé des ingénieurs canadiens fut mis de côté, et sur cette section le tracé adopté est très inférieur. C'est ainsi que les traits caractéristiques des travaux d'art sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien se trouvent amoindris, surtout à travers les montages. C'est ainsi que des défauts graves et d'une nature coûteuse ont été légués à toutes les générations futures, car les défauts dont je parle sont d'une nature que le temps ne peut diminuer ni détruire; et c'est ainsi que les frais quotidiens d'exploitation de la ligne ont été augmentés pour toujours. Les ingénieurs canadiens ne sont aucunement responsables de ces regrettables défauts; mais pour tous ceux qui connaissent les faits ils montrent en un contraste frappant les résultats des travaux des deux groupes d'ingénieurs.

Quant au chemin de fer Intercolonial depuis la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Québec, il est universellement reconnu par tous ceux qui sont capables d'en juger, que la nature de l'entreprise, au point de l'art, est d'un ordre élevé, et il est de mon devoir de donner à mon ancien personnel d'ingénieurs canadiens tout le crédit de son travail. Connaissant pleinement tous les faits, je n'hésite nullement à dire qu'il n'y a pas sur le continent américain de ligne de chemin de fer plus soigneusement tracée et construite.

Il n'est pas nécessaire de multiplier les exemples, j'en cite deux qui sont venus directement à ma connaissance personnelle à l'appui de l'opinion que j'ai toujours eue et que j'ai encore. Je suis fermement convaincu que les ingénieurs de chemins de fer des Etats-Unis n'ont pas de capacités supérieures à celles des ingénieurs canadiens, et que les ingénieurs canadiens ont des capacités et des méthodes spéciales pour faire de bon ouvrage dans des conditions canadiennes que ne possèdent pas au même degré les ingénieurs étrangers dont l'instruction et l'expérience ont été acquises dans des conditions différentes.

Tout en sachant bien que nos propres gens sont très capables de construire nos propres chemins de fer, je n'ai pas la moindre antipathie pour les ingénieurs des Etats-Unis. Pendant plus de trente ans j'ai été membre de la Société Américaine des Ingénieurs Civils, et j'ai eu l'avantage et la satisfaction de faire la connaissance, parmi mes confrères, d'hommes du plus haut mérite, que j'estime et respecte grandement.

Le Canada et les Etats-Unis sont très proches et sont unis par de nombreux liens. Nous sommes en relations amicales avec nos voisins, et nous accordons une cordiale bienvenue et de l'emploi aux citoyens de ce pays, et de fait aux étrangers expérimentés de tous pays. Nous y gagnons éventuellement s'ils peuvent nous enseigner quelque chose que nous ne savons pas, ou s'ils peuvent faire quelque chose mieux que nousmêmes. Tous sont placés à peu près sur le même pied que nos propres gens. Si les étrangers ne peuvent pas faire de meilleur ouvrage, il n'y a aucune justification pour leur payer mieux que les Canadiens et leur donner la préférence.

Dans ces quelques mots je n'ai voulu parler que des cas ordinaires. Les questions auxquelles je m'efforce de répondre ne sont pas des cas ordinaires. Le Canada se lance dans une grande entreprise nationale qui n'entraîne pas seulement une énorme dépense mais comporte un intéressant et vitalement important problème national,—un problème dont dépend en très grande mesure la destinée de notre pays. Pour résoudre le problème comme il devrait l'être, il faudra de capables et honnêtes ingénieurs en parfait accord avec nos visées et nos aspirations nationales.

Pourquoi avons-nous besoin de pareils hommes?—quel besoin avons-nous d'hommes de principes, de probité et de patriotisme élevés?—d'hommes qui sont imbus de l'esprit de vrais Canadiens?— La réponse se trouve dans le mémoire ci-joint contenant mes opinions sur le chemin de fer Transcontinental canadien exposées en octobre dernier devant la Chambre de Commerce de Québec. Je vous demande de considérer les opinions y exprimées comme faisant partie de cette lettre.

Dans ce mémoire je parle du nouveau chemin de fer national et je fais remarquer que son objet principal est de relier la prairie canadienne, les champs de blé, avec les ports de mer canadiens par une grande route moderne; une grande route si parfaite dans son tracé et dans sa construction qu'elle remplisse amplement l'objet auquel elle est destinée. Vous remarquerez que j'attache une très grande importance, et je suis convaincu qu'aucune personne soucieuse du Canada et lui voulant du bien ne dira que j'attache une importance indue aux travaux des ingénieurs pour le tracé convenable de la ligne nationale de transport. Je considère que les ingénieurs ont beaucoup de pouvoir pour le bien ou pour le mal. Leurs labeurs peuvent être couronnés de succès, mais s'ils sont faits par manière d'acquit le grand objet national pourra être fustré. Evidemment la nomination des ingénieurs n'est pas une question indifférente, parce qu'ils peuvent virtuellement "servir ou défigurer" les dessins du gouvernement ou du parlement.

J'en ai dit assez pour montrer que je considérerais comme une calamité nationale que l'établissement du chemin de fer National Transcontinental, dans ses parties vitales, tombât sous l'entier contrôle d'hommes qui ne sont pas Canadiens d'esprit, d'hommes qui n'ont aucune conception convenable de l'importance nationale de cette grande entreprise—ou qui ne se montreraient pas fidèles aux intérêts du Canada".

Accompagnant cet exposé se trouvent des extraits de l'opinion de sir Sandford Fleming contenue dans une brochure intitulé: "The New Canadian Transcontinental Railway" dont il est parlé plus haut et aussi un profil de cette partie du chemin de fer du Pacifique-Canadien située entre Winnipeg et Kamloops et qui donne une idée beaucoup plus claire des défauts ou des défectuosités que même la description si claire donnée par sir Sandford Fleming comme ci-dessus et aussi celle faite par M. Jennings. En outre des témoignages des ingénieurs ci-dessus nommés qui sont unanimes à dire que les ingénieurs canadiens ne sont pas inférieurs aux ingénieurs américains pour l'ouvrage en question, et quelques-uns ont dit qu'ils étaient supérieurs, parce qu'ils connaissent mieux notre contrée du nord et qu'il y en avait un nombre suffisant de disponibles pour l'ouvrage aux appointements offerts, j'ai interrogé M. William Mackenzie dont la maison construit le chemin de fer Canadian-Northern, et il a dit qu'il ne connaissait pas un seul ingénieur américain qui fut employé par ce chemin de fer. J'ai aussi interrogé M. A. W. Campbell, sous-commissaire des Travaux publics pour l'Ontario, et un ingénieur civil, et qui était chargé de la construction du Témiscaming and

Northern Ontario Railway. Il déclara qu'il n'avait eu aucune difficulté à obtenir des ingénieurs canadiens pour prendre la direction du tracé et de la construction de ce chemin de fer, de fait qu'il avait tant de demandes qu'il ne savait qu'en faire.

CONCLUSION.

Comme résultat des témoignages que j'ai pris durant mon enquête, je suis d'avis que ceux qui avaient autorité pour employer des ingénieurs n'ont fait aucun effort sérieux pour obtenir des ingénieurs canadiens pour le tracé du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, que si pareil effort eût été fait ils n'auraient eu aucune difficulté d'obtenir un nombre suffisant d'ingénieurs capables, non seulement de tracer, mais de construire tout le chemin. Dans le mot "ingénieurs" je comprends tout le monde depuis l'ingénieur en chef et l'ingénieur de port jusqu'aux préposés au théodolite, aux dessinateurs, niveleurs et topographes. Il y avait, cependant, un vif désir d'obtenir des ingénieurs américains pour cet ouvrage, et dans certains cas des demandes ont été faites aux chefs des autres compagnies de chemin de fer, de laisser partir des hommes afin de les amener au Canada pour les employer sur ce chemin de fer. J'ai déjà cité le nombre d'ingénieurs américains ainsi employés. Je trouve aussi d'après les témoignages que les ingénieurs canadiens ne sont pas inférieurs aux ingénieurs américains pour l'ouvrage en question, mais que connaissant mieux le pays ils étaient plus en état de faire cet ouvrage. Je désire dire de plus que les ingénieurs canadiens ne demandent pas de protection pour eux-mêmes, mais simplement qu'on ne fasse aucune distinction à leur détriment. Que cette distinction ait été faite à leur détriment ne fait aucun doute, à mon avis.

En terminant mon rapport, je désire exprimer ma haute appréciation de l'aide habile que m'a donnée M. Mowat dans la conduite de l'enquête.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

JNO. WINCHESTER,

Commissaire.