

être plus profonde et plus large qu'on ne s'y attendait lors de la préparation de l'estimation précédente, et de nouveaux travaux par les usines.

Service projeté de bacs à Québec.

Estimation de janvier 1912 . . . . \$650,000  
Estimation d'août 1910 . . . . .

Différence . . . . . \$650,000

Raison de l'écart:

En août 1910 des commissaires n'ont pas tenu compte du service de bacs transbordeurs à Québec. Installations terminales de Québec et ligne du pont de Québec à la ville de Québec.  
Estimation de janvier 1912 . . . . \$9,600,000  
Estimation d'août 1910 . . . . . 4,938,000

Différence . . . . . \$5,162,000

Raison de l'écart:—

L'augmentation provient d'une estimation plus exacte du coût des usines à locomotives et à wagons et de l'incertitude quant au coût actuel du droit de passage dont il faut tenir compte.

Loyer des installations terminales en commun à Winnipeg.

Estimation de janvier 1912 . . . . \$250,000  
Estimation d'août 1910 . . . . . 200,000

Différence . . . . . \$ 50,000

L'augmentation a pour but de tenir compte du temps probablement plus long pendant lequel il faudra payer ce loyer, un sus de la durée fixée dans l'estimation précédente.

Au siège de l'entreprise.—Salaires et dépenses.  
Estimation de janvier 1912 . . . . \$3,000,000  
Estimation d'août 1910 . . . . . 2,575,000

Différence . . . . . \$ 425,000

Raison de l'écart:

Plus longue durée estimative des services du personnel à cause des frais d'enquête et des procès qui pourraient survenir; les commis chargés de préparer les comptes définitifs devront être retenus et leur nombre devra probablement être augmenté. Cette estimation, qui ne représente que 1.7 p. 100 du coût total n'est pas excessive.

GORDON GRANT,  
Ingénieur en chef.

Ottawa, 22 mars 1912.

Commission du Transcontinental,  
Ottawa (Ont.), 19 novembre 1910.

Messieurs,—En mai dernier, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux m'a adressé la lettre suivante: (copie de sa lettre ci-jointe).

Conformément à ces instructions, j'ai fait préparer une estimation par les ingénieurs de district, à l'aide des informations que leur ont fournies les ingénieurs ordinaires et divisionnaires.

Cette estimation a depuis été revue et corrigée par l'ingénieur inspecteur Macfarlane, surtout en ce qui a trait à cette partie de la ligne qui n'est pas encore en construction.

D'après cette estimation, vous verrez que le coût total probable de la ligne est de \$143,762,000.

Cette somme ne comprend pas:

Les usines à wagons de Springfield.

Les installations terminales de Moncton.

Les installations terminales de Québec.

Les ateliers de Québec.

Le loyer des installations terminales de Winnipeg.

Pour me rendre au désir du ministre, j'ai aussi fait préparer le premier état mensuel indiquant comment les faits justifient cette estimation. Cet état est pour le mois de septembre dernier, et il en recevra un de mois en mois au cours des travaux.

J'inclus en duplicata l'estimation et l'état mensuel, afin que vous puissiez en transmettre une copie au ministre.

Votre tout dévoué,

(Signé): GORDON GRANT,

Ingénieur en chef.

Cabinet du ministre des Chemins de fer et des Canaux,

Ottawa, 16 mai 1910.

Cher monsieur,—Vous avez probablement pris connaissance et entendu parler de la discussion concernant le coût probable du Transcontinental de Moncton à Winnipeg. Je crois que les travaux sont maintenant assez avancés pour que nous puissions avoir une estimation exacte du coût de chaque division, vu que toute l'entreprise est adjugée et que les travaux de certaines divisions seront bientôt achevés. Les brigades d'arpenteurs de chaque division doivent être en état de nous fournir une estimation qui servira de base à nos calculs. Je voudrais obtenir cette estimation préparée sur le terrain et ensuite un état mensuel m'indiquant comment les faits la justifient.

Recevez mes salutations empressées,

(Signé): GEO. P. GRAHAM.

M. Gordon Grant, A.C.,

Ingénieur en chef,

Commission du Transcontinental,  
Ottawa.