

ANNEXE No 3

—R. Je n'ai jamais rencontré de cas où d'autres matériaux pouvaient être obtenus plus économiquement. Il faut vous rappeler que la plus grande partie des travaux ont dû être exécutés en hiver, et que c'est en été que je me rendis sur les lieux. Il était tout à fait difficile de déterminer les endroits où on pourrait faire des emprunts. D'après les rapports que j'ai eus on ne pouvait en faire nulle part. J'ai discuté ce sujet avec M. Mann, et on m'a rapporté qu'on ne pouvait pas trouver de matériaux pour les remblais.

Q. Considérez-vous que le remplissage par trains de ballast puisse remplacer cela?—R. Cela n'a pas été examiné. Les endroits à combler au moyen de trains de ballast avaient été fixés, et on n'avait pas prévu d'employer dans ces endroits des emprunts de roc. On avait un temps très limité pour modifier les plans aux endroits où il avait été décidé de faire des emprunts dans le roc. Ces emprunts dans le roc ont été presque terminés en hiver.

Par M. Schreiber :

Q. Dois-je comprendre que vous avez eu ces renseignements des différents ingénieurs, parce que n'ayant suivi la ligne qu'une fois, vous n'aviez pu déterminer ces endroits?—R. Je n'avais pas à déterminer ces endroits, puisque les endroits où devaient se faire ces emprunts dans le roc avaient été fixés. Ces emprunts de roc devaient être commencés en hiver, et c'est sur les rapports de mes ingénieurs de division que j'ai marché avec M. Mann, et ces emprunts de roc ont été décidés avec l'approbation de l'ingénieur en chef. On les a aussi soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef avant de les commencer.

Q. Ne s'agit-il pas là de cas où il fallait traverser des endroits couverts d'eau?—R. Voici la liste des endroits.

Q. Avez-vous, ou certain de vos ingénieurs ont-ils, à votre connaissance, encouragé les entrepreneurs à exagérer, au moyen de fortes charges d'explosifs, les excavations à faire, dans l'espérance d'être payés pour le surplus?—R. Je ne leur ai certainement donné aucune espérance qu'ils seraient payés pour les déblais de surplus, et je ne sache pas qu'aucun des ingénieurs de division l'ait fait. En fait, des déblais de surplus qui sont accusés actuellement ne sont venus à ma connaissance que dans les trois ou quatre derniers mois.

Q. Avez-vous été informé que M. Grant les ait jamais encouragés?—R. Je ne suis pas au courant de cela; les termes dans lesquels votre question est posée sont pour moi excessifs, et c'est pour cela que je vous réponds que je ne suis pas au courant de la chose.

Q. Pourquoi avez-vous donné instruction d'employer des chevaux pour des remblais qui devaient être remplis au moyen de trains de ballast?—R. Il y a eu quatre remblais qui ont été classés comme tel, si je me rappelle bien. Trois d'entre eux se trouvent près de la rivière Winnipeg; ils se trouvent aux stations 855, 93 et 110, juste à l'est de la traversée de la rivière Winnipeg; il y a là trois ponts temporaires sur chevalets. Ce fut au moment où je me rendis à Ottawa au sujet de l'investigation Hodgins que l'ingénieur de division me dit que ces trois ponts étaient temporaires, étant marqués sur le profil comme ponts temporaires sur tréteaux, et comme devant être remblayés au moyen de trains; que si je désirais faire faire cet ouvrage en été M. McArthur aurait plus d'ouvrage qu'il ne pourrait en exécuter avec ses trains de ballast; que certaines gens s'offraient d'amener leur matériel et d'exécuter l'ouvrage de remplissage de ces deux remblais en prenant les matériaux voulus à la grande fosse d'emprunt située au sud. La totalité des matériaux d'emprunt était supposée venir de mille pieds au sud de l'endroit en question d'une excavation située près de la station 88, qui se trouve à 1,200 pieds au sud. Je lui ai dit que ce serait tout aussi avantageux pour