

dont j'inclus aussi une copie au papier carbone.

M. McPherson m'apprend que, le mois suivant (février), en l'absence de M. Graham et conformément à la demande d'un état mensuel par M. Graham, il a signé cet état mensuel s'élevant à \$145,339,700, dont une copie au papier carbone est incluse, ainsi qu'une copie au papier carbone de l'estimation de mars 1911, signée par M. Grant, s'élevant au même chiffre, et je remarque que tous les états mensuels subséquents ont été faits par M. Grant comme d'habitude.

D'après les renseignements donnés plus haut, il saute aux yeux, que l'estimation n'avait pas été préparée par M. McPherson, mais par M. Grant, et que M. McPherson n'a signé les variations mensuelles de cette estimation qu'en l'absence de l'ingénieur en chef et pour se rendre au désir du ministre.

Il semble que M. Graham s'est servi de cette copie signée par M. McPherson parce que, lorsqu'il a préparé son exposé annuel, il s'est trouvé que c'était la dernière estimation reçue; par conséquent, cela a plutôt été une coïncidence qu'autre chose.

Recevez mes salutations empressées,

(Signé) R. W. LEONARD.

M. GRAHAM—jeudi prochain—Question au ministère:—

Relativement à l'état contenu dans le rapport officiel des Débats de la Chambre, portant la signature de D. McPherson, adjoint de l'ingénieur en chef du Transcontinental, daté du 21 février 1911, donnant, pour le coût estimatif du chemin de fer, le chiffre de \$145,339,700; et à l'état contenu dans le rapport officiel des Débats (colonne 3187, Débats de 1912), portant la signature de Gordon Grant, ingénieur en chef, donnant pour le même coût total le chiffre de \$171,726,000—

A quels item, respectivement, se rattache l'augmentation du coût, et à quelle cause, en chaque cas, faut-il attribuer ladite augmentation?

Réponse:

L'estimation mentionnée plus haut, signée par D. McPherson, au chiffre de \$145,339,700 a été préparée au moins à l'aide des renseignements qu'on pouvait se procurer en ce temps-là.

L'écart entre les deux estimations est de \$26,386,300 et s'explique de la manière suivante:

Nivellement.	
Estimation de janvier 1912.. . . .	\$109,879,000
Estimation d'août 1910.. . . .	97,352,200

Différence.. . . . \$ 12,526,800

Raison de l'écart:

L'augmentation provient surtout de la revision des estimations relatives aux entreprises 13, 16 et 17 pour lesquelles on avait auparavant accepté les prix d'adjudication. Les chiffres concernant ces entreprises et les autres ont depuis été corrigés par les ingénieurs divisionnaires, en se basant sur les renseignements complémentaires obtenus grâce à de nouvelles recherches et aux excavations.

Droit de passage et dépenses.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$4,196,000
Estimation d'août 1910.. . . .	3,540,000

Différence.. . . . \$ 656,000

Raison de l'écart:

L'augmentation de cet item provient du règlement du prix d'achat du droit de passage et des indemnités pour tort causé aux propriétés par la construction de la ligne, et du fait que, en certains endroits, le terrain a acquis une plus-value plus forte qu'on ne l'avait prévu.

Rails et éclisses.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$13,000,000
Estimation d'août 1910.. . . .	12,572,000

Différence.. . . . \$ 628,000

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de ce qu'on a compris dans la nouvelle estimation les cours de la tête de ligne de Moncton, qui n'étaient pas comprises dans l'estimation précédente, et de l'augmentation des voies dans d'autres cours et du coût des matériaux de la voie.

Bâtiments.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$4,957,000
Estimation d'août 1910.. . . .	4,309,000

Différence.. . . . \$ 648,000

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de la connaissance claire du genre et du nombre des bâtiments nécessaires. Lors de la préparation de l'estimation précédente, on ne connaissait ni le genre ni le nombre des bâtiments.

Superstructure en acier des ponts.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$6,054,000
Estimation d'août 1910.. . . .	5,585,000

Différence.. . . . \$ 469,000

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de la construction de ponts à double voie, aux environs de Winnipeg, au lieu de ponts à voie simple, qui avaient précédemment fait l'objet de l'estimation, et du coût plus élevé de la superstructure des ponts.

Etudes sur les terrains et dépenses.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$4,170,000
------------------------------------	-------------

Estimation d'août 1910.. . . .	4,013,000
--------------------------------	-----------

Différence.. . . . \$ 157,000

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de la rectification du tracé de la ligne pour les entreprises 12 et 13.

Travaux de génie et dépenses.

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$11,532,000
Estimation d'août 1910.. . . .	7,110,500

Différence.. . . . \$ 4,422,500

Raison de l'écart:

L'augmentation provient de ce qu'on a calculé que les travaux sur le terrain dureraient plus longtemps afin de régler les différends, des frais d'enquête et des frais causés par les procès probables.

La dépense estimation ne représentera que 6:7 p. 100 du coût total, chiffre qui n'est pas élevé.

Ateliers de Springfield (Winnipeg).

Estimation de janvier 1912.. . . .	\$4,238,000
Estimation d'août 1910.. . . .	3,645,000

Différence.. . . . \$ 593,000

Raisons de l'écart:—

L'augmentation provient de ce que la fondation des usines et des machines devra