

M. BALDWIN: C'est exact.

M. WINCH: N'est-ce pas ce qui a été fait pour permettre au soumissionnaire de découvrir l'erreur?

M. BALDWIN: Il ne l'a pas découverte au début. Il a parcouru une ligne de jalonnement donnée, a probablement étudié le plan préparé par notre bureau central et n'a pas constaté qu'il existait une déviation entre le plan du bureau et le jalonnement.

M. MORTON: Je suppose que le ministère a évalué ce qu'il en coûterait d'après les divers matériaux employés, et je suppose que cela a été fait d'après l'évaluation erronée de l'ingénieur?

M. BALDWIN: Non. Nous avons établi l'évaluation d'après les devis exacts de la piste. Nous avons estimé que les travaux coûteraient \$750,000.

M. MORTON: Quand on a vérifié les soumissions, n'a-t-on pas alors remarqué une différence dans les catégories de matériaux?

M. WINCH: Ainsi que la déviation de 4 degrés?

M. BALDWIN: Non, étant donné que la soumission est établie en fonction de prix unitaires et que les quantités estimatives se rapportaient fondamentalement à nos propres devis.

M. WINCH: Vos propres devis qui étaient erronés.

M. MORTON: Je ne puis comprendre pourquoi il y a une différence si considérable entre le coût réel et l'estimation primitive quand on rencontre d'une part une zone marécageuse dans laquelle il faudrait déverser une plus grande quantité de matériaux dépassant les prévisions du ministère, et un tertre de roc qu'il faudrait déplacer. Il me semble que les quantités acceptées sur la soumission auraient été, à cause de ces deux choses, bien différentes de celles à l'égard desquelles les soumissions ont été présentées.

M. BALDWIN: Puis-je demander à M. Connelly de répondre en détail et de façon technique à cette question?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HAROLD J. CONNOLLY (*chef de la Direction de la construction, ministère des Transports*): Nous avons préparé un plan d'après un relevé. Notre ingénieur a jalonné une ligne préliminaire. Les entrepreneurs, en présentant leur soumission, ont parcouru la ligne jalonnée et ont fait leurs prévisions d'après cette ligne, tandis que la ligne qui a été établie en fonction du plan allait dans une autre direction, ce qui changeait entièrement l'intention du contrat et nécessitait des travaux entièrement différents.

M. WINCH: Qui a exécuté le nouveau jalonnement?

M. CONNOLLY: Il s'agissait du jalonnement primitif, mais qui déviait de 5 à 10 degrés de nos devis.

M. BALDWIN: Nous avons envoyé au début des travaux un ingénieur résident, comme nous avons l'habitude de le faire à l'égard des travaux considérables comme ceux-là, et cet ingénieur était chargé d'effectuer le jalonnement que l'entrepreneur était censé suivre, et il l'a fait en fonction des plans tracés par le bureau central. Mais...

M. WINCH: Lui avez-vous dit que vous n'aviez pas envoyé d'ingénieur avant de faire l'appel d'offres?

M. BALDWIN: Nous avons envoyé l'ingénieur. Le jalonnement a été fait.

M. WINCH: Et ensuite il a été modifié?

M. BALDWIN: Auparavant l'ingénieur régional avait établi un jalonnement provisoire à travers la forêt pour que les soumissionnaires aient une idée de l'emplacement de la future piste. Il ne s'agissait que d'une série de jalons provisoires. Quand le contrat a été accordé, ces jalons provisoires ayant été