

M. J. C. Gough est interrogé de nouveau—

Par M. Mitchell :—

1544. Quant aux assertions de M. Fitzgerald, à l'égard des rapports de M. Buck, qu'il taxe de faux, les avez-vous vues parmi les témoignages imprimés?—Oui.

1545. Je veux particulièrement parler des excavations que le profile indiquait comme étant dans le roc, bien qu'il n'y en eut point ou peu à des endroits. Mettez-vous en doute ce qu'il dit?—Pendant que M. Buck eût le contrôle de la section en l'absence de M. Fitzgerald, les deux tranchées ainsi indiquées dans le roc étaient terminées. On a trouvé du roc dans ces tranchées, mais non à l'état solide. Il n'était pas assez solide pour justifier le sous-ingénieur de lui donner cette désignation. Bien qu'il ne fut pas solide, les excavations nous coûtèrent beaucoup plus que des travaux de terrassement ordinaires. M. Buck était de cet avis, et il fit rapport en conséquence. Ce rapport ne mérite pas d'être taxé de faux.

M. C. J. Brydges est ensuite appelé et interrogé.

Par M. Mills :—

1546. Vous êtes membre de la commission de l'Intercolonial?—Oui.

1547. Quand avez-vous été nommé comme tel?—Au commencement de l'entreprise, en décembre 1868.

1548. La ligne de ce chemin était-elle localisée avant la nomination d'une commission?—Pas définitivement.

1549. Quels devoirs a-t-on assigné aux commissaires?—Leurs devoirs se bornaient à ceux spécifiés par l'acte du parlement.

1550. L'ingénieur en chef est-il sous le contrôle de la commission?—Pas d'après la loi. Il est laissé à son propre jugement. Je puis dire qu'il occupe un poste indépendant.

1551. L'ingénieur en chef a dit que tous les ingénieurs de division étaient nommés par les commissaires?—La loi leur confère le pouvoir de nommer les ingénieurs, mais je crois qu'à l'exception de M. Light, les ingénieurs de district étaient nommés avant l'existence de la commission.

1552. Et pendant la construction de la ligne, ces ingénieurs étaient-ils sous le contrôle de la commission ou sous celui de l'ingénieur en chef?—De l'ingénieur en chef.

1553. Appartenait-il aux commissaires de prescrire aux ingénieurs de division ou de district ce qu'ils devaient faire?—Toutes les affaires de ce genre devaient passer des commissaires à l'ingénieur en chef. Tous les ordres émanaient de lui.

1554. Avez-vous approuvé le système des contrats à somme fixe?—Oui.

1555. Vous pensez que c'était le plus avantageux pour la construction de cette voie ferrée?—Je le pense.

1556. Ya-t-il eu discussion entre l'ingénieur en chef et vous à ce sujet?—Oui, dans le temps. Il en est question dans des lettres de la commission et de l'ingénieur en chef au gouvernement et que renferment les rapports parlementaires.

1557. Était-ce l'ingénieur en chef ou les commissaires qui décidaient à qui seraient donnés les contrats?—Les soumissions étaient adressées aux commissaires, et après examen, il en était fait rapport au gouvernement, accompagné de recommandations, mais aucun contrat ne pouvait être donné sans l'autorisation du gouvernement.

1558. Était-il toujours adhéré aux recommandations de ces rapports? Ne s'en est-on pas écarté?—Oui.

1559. Avez-vous les soumissions que vous avez reçues pour l'exécution des travaux de cette section?—J'ai copie de toutes les soumissions, dont le nombre était de 39 pour cette section.

1560. Quels étaient leurs prix?—La plus basse était de MM. King et Gough, —\$206,000; la plus élevée était de \$426,000.

1561. Dans ce cas, la soumission de MM. King et Gough étant la plus basse, fut-elle recommandée au gouvernement?—Pas d'abord, mais elle a fini par l'être. Le premier rapport que les commissaires firent au gouvernement recommandait celle de MM. Brooks et Ryan.

1562. Vous rappelez-vous pourquoi vous l'avez préférée à celle de MM. King et Gough?—MM. Brooks et Ryan étaient experts dans ce genre de construction, tandis que je savais qu'il n'en était pas ainsi de MM. King et Gough.