

vingt-cinq en tout. Mais lorsqu'il y a beaucoup de maçonnerie sur une section, il faudrait plus d'un inspecteur, car un seul ne pourrait inspecter vingt milles.

*L'honorable M. Holton.*—On vient de mentionner le fait que M. Fleming ne fait pas par écrit ses plaintes contre certains employés. Je n'hésite pas à dire que le mode de procéder tend à maintenir la bonne harmonie entre l'ingénieur-en-chef et son personnel. Autrement les querelles ne cesseraient entre les deux parties, qui ne cesseraient d'en appeler au gouvernement. Loin de blâmer M. Fleming, je crois donc qu'il a pris le meilleur système.

*L'honorable Dr. Tupper.*—L'ingénieur-en-chef est nommé par le gouvernement auquel il est directement responsable. Je n'hésite pas à dire que si des employés sont maintenus sur la ligne contre sa volonté, il doit en faire rapport au gouvernement, qui doit démettre le ou les employés en question. Les travaux pourraient souffrir du fait qu'on s'écarterait de cette ligne de conduite ; si les commissaires ne tiennent pas compte de ces réclamations, l'ingénieur doit s'adresser au gouvernement dans chaque cas.

*M. D. A. Macdonald.*—Sur le Grand Tronc, M. Ross, ingénieur-en-chef, avait le contrôle de tous les ingénieurs, d'un bout à l'autre de la ligne.

*L'honorable Sir A. T. Galt.*—Mon honorable ami se trompe ; bien loin de là, les ingénieurs étaient choisis par les entrepreneurs qui faisaient par eux-mêmes tous les travaux de génie pratique.

*M. Mackenzie.*—Mais M. Macdonald a raison dans ce sens qu'il y avait deux catégories d'ingénieurs : l'une faisait tous les travaux de détail ; l'autre, sous la direction de M. Ross, ingénieur-en-chef, faisait les plans généraux.

*L'honorable M. Holton.*—Il y a un instant, le Dr. Tupper émettait des considérations qui rendraient nécessaire une autre autorité que celle de l'ingénieur-en-chef sur les officiers subalternes. Je crois que ces considérations avaient un but politique.

*L'honorable Dr. Tupper.*—Non, j'avais pour but d'obtenir un plus grand contrôle sur des travaux aussi gigantesques. Tout homme peut se tromper, et lorsqu'il s'agit de dépenses aussi considérables, c'est une nouvelle sauvegarde d'avoir chaque ingénieur sous le contrôle direct de l'ingénieur-en-chef par lequel il serait nommé.

*L'honorable M. Holton.*—Je crois qu'il y a ceci :—Les commissaires ne peuvent exercer un bon contrôle que par l'intermédiaire d'un ingénieur habile.

*M. Mackenzie.*—S'il faut que l'ingénieur-en-chef en appelle de la commission au gouvernement dans le cas où les commissaires refusent d'écouter ses réclamations, il en résulte un conflit immédiat. Mais si les commissaires refusent de destituer des ingénieurs dont l'ingénieur-en-chef se plaint, il est à supposer que le gouvernement lui opposera le même refus. En pareil cas, l'ingénieur-en-chef n'a plus qu'à envoyer sa propre démission.

*L'honorable Dr. Tupper.*—L'ingénieur-en-chef dégagerait ainsi sa responsabilité.

*M. Mackenzie.*—Mais si l'on maintient des ingénieurs malgré lui, la chose sera bientôt connue et l'ingénieur-en-chef n'aura plus de contrôle.

473. *M. D. A. Macdonald.*—A quelles sections, M. Fleming, ont trait vos réponses ? —Mes réponses ont trait à toutes les sections de la ligne, et j'ai surtout parlé des assistants-ingénieurs et des inspecteurs de la maçonnerie. Dernièrement les commissaires m'ont consulté plus qu'à l'ordinaire dans presque toutes les nominations qui ont été faites. Mais, au début, plusieurs nominations ont été faites sans me consulter, et je crois que c'était un mauvais système.

En réponse à une observation de M. Young,

*M. Walsh* dit :—J'ai répondu avant qu'on ait soulevé la question relative aux inspecteurs de la maçonnerie. Ce jour-là, le comité ne s'est occupé que des ingénieurs. Quant aux