

publics sont confiés, selon son rang et sa position. Aucune accusation ne peut lui être plus pénible que celle d'avoir négligé ses devoirs ou celle d'avoir failli de diriger honnêtement et avec habileté les intérêts qu'il est chargé de protéger.

Il est évident que s'il est appelé à défendre sa réputation contre ce qu'il considère comme une accusation injuste, le seul moyen que possède un ingénieur au service du gouvernement, aussi longtemps qu'il occupe sa position, est d'adresser ses remontrances au ministre à la tête du département.

Il ne peut convenablement se servir des colonnes d'un journal ou d'une revue, ni publier un pamphlet pour sa défense. Dans l'opinion du soussigné, il est encore plus inadmissible d'avoir recours à la plume d'un écrivain et de publier sous le voile de l'anonyme ce qu'il craint de déclarer avec sa signature.

Le soussigné demande donc respectueusement la permission de s'adresser au ministre au sujet des accusations portées contre lui en parlement.

Elles peuvent se formuler ainsi :—Que le signataire a recommandé un endroit mal choisi pour la construction d'un pont sur la rivière Rouge; qu'il s'est absenté longtemps en Angleterre, laissant à ses devoirs, que durant ce temps le travail du chemin de fer a été négligé et qu'il a compromis sa responsabilité; que les estimations primitives fournies pour le contrat donné à l'entreprise ont été considérablement dépassées; qu'il a été cause de dépense inutiles au lac Traverse, par suite d'une localisation défectueuse, et qu'il a laissé dépenser mal à propos des sommes d'argent considérables.

Le soussigné a soumis au long les raisons qui l'ont poussé à recommander la localisation du pont de la rivière Rouge. Elles sont exposées dans son rapport au gouvernement, en date du 8 décembre 1879, destiné à être soumis au parlement. Une enquête subséquente ayant confirmé les faits, il ne peut ni changer ni modifier son opinion. Il expose respectueusement que, si la question est examinée et les circonstances qui s'y rattachent sérieusement pesées, son opinion sur la question sera soutenue et sa recommandation justifiée. Il est connu que la localisation qu'il avait recommandée n'était pas considérée avec faveur dans les endroits et localités ayant des intérêts contraires, mais ses convictions n'ont pas changé, et il pense qu'il est de son devoir, dans l'intérêt public, de maintenir le choix qu'il a soumis et de demander que les considérations qui l'ont dicté soient sérieusement examinées.

Pour cette partie de la censure qui a été dirigée contre lui, il demande respectueusement qu'il lui soit permis de renvoyer à son rapport au gouvernement et demande qu'on accorde à ce rapport une considération impartiale.

Le soussigné arrive maintenant aux autres points de l'accusation. L'imputation est d'une gravité plus qu'ordinaire; on lui reproche d'avoir négligé son devoir et d'avoir laissé gaspiller des sommes d'argent considérables. Un ingénieur n'est en aucune façon responsable de la politique adoptée par un gouvernement pour l'adjudication des contrats; mais aussitôt qu'un contrat est conclu et placé entre ses mains, il est responsable vis-à-vis du gouvernement, représenté par le Ministre du département, de sa fidèle exécution. Il est de son devoir d'en faire exécuter les conditions, de veiller à ce que le travail soit fait convenablement et que l'on reçoive l'équivalent entier de la valeur payée en argent. Il est également de son devoir de rendre justice à l'entrepreneur comme au public, et par conséquent d'agir comme arbitre entre les parties, qui n'envisagent pas toujours leurs droits d'une façon identique. En conséquence, il est de son devoir de soumettre au Ministre tous les changements qu'il jugerait convenable de faire dans la construction ou autrement et d'obtenir son autorisation pour les faire exécuter.

Entre 1863 et 1871, le soussigné était ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial. De 1871 à 1876, il a rempli en même temps les fonctions d'ingénieur en chef des chemins de fer Intercolonial et du Pacifique. Dans le cours de cette dernière année, l'Intercolonial fut ouvert au trafic, et le soussigné cessa d'en être l'ingénieur en chef. A cette date, la plus grande partie des difficultés relatives à la construction du Pacifique avaient été réglées. Deux sections, dont la construction était facile, avaient été adjugées à l'entreprise: le No 13, première section à l'ouest de Fort-William, lac Supérieur, trente-trois milles; le No 14, première section à l'est de Selkirk, rivière Rouge, soixante dix-sept milles.