

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires:

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below / Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x	14x	18x	22x	26x	30x
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12x	16x	20x	24x	28x	32x

APPENDICES

DU

DOUZIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DU SÉNAT

DU

CANADA.

SESSION DE 1878.

Imprimé par Ordre du Parlement.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.

1878.

ANNEXE

LISTE DES APPENDICES.

- No. 1.—Ampliation des procédures, interrogatoire du pétitionnaire, dépositions des témoins et pièces produites devant le comité spécial dans l'affaire du bill pour faire droit à George Frothingham Johnston.—(*Imprimé pour l'usage des membres seulement.*)
- No. 2.—Interrogatoire du pétitionnaire, dépositions des témoins et pièces produites devant le comité spécial dans l'affaire du bill pour faire droit à Hugh Hunter.—(*Imprimé pour l'usage des membres seulement.*)
- No. 3.—Interrogatoire de la pétitionnaire, dépositions des témoins et pièces produites devant le comité spécial dans l'affaire du bill pour faire droit à Victoria Elizabeth Lyon.—(*Imprimé pour l'usage des membres seulement.*)
- No. 4.—Rapport et enquête du comité spécial chargé de s'enquérir de l'achat de certains terrains au Fort William
- No. 5.—Rapport et enquête du comité spécial chargé de s'enquérir des travaux de l'Ecluse du Fort Frances.

RAPPORT

DU

COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT

CHARGÉ DE CONTINUER L'ENQUÊTE SUR L'ACHAT DE TERRAINS À

FORT-WILLIAM

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU TERMINUS DU

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

ET

PROCÈS-VERBAL DES TÉMOIGNAGES

RECUEILLIS PAR CE COMITÉ

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU SÉNAT.



OTTAWA:

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.

1878.



RAPPORT.

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ,

MARDI, 30 avril, 1878.

Le comité spécial du Sénat chargé de continuer l'enquête sur tout ce qui se rattache à l'achat de terrains au *Fort-William* pour l'établissement du terminus du chemin de fer du *Pacifique*, avec instruction d'envoyer chercher personnes, papiers et registres, d'interroger les témoins sous la foi du serment, et de rendre compte du résultat de son enquête, avec toute la diligence possible, pendant la présente session, a l'honneur de présenter son second rapport.

Votre comité a reçu, en dehors des limites strictes de l'ordre de renvoi, d'importants témoignages touchant les avantages respectifs de la rivière *Kaministiquia* et de *Prince-Arthur's-Landing* comme ports. Dans son opinion, on peut faire également un excellent port de la *Kaministiquia*, en y effectuant des travaux de dragage, et de *Prince-Arthur's-Landing*, en y dépensant une somme modérée en ouvrages permanents. Le port de *Prince-Arthur's-Landing* n'est exposé qu'aux vents d'est, et il est rare que les vents qui soufflent de cette partie soient bien violents sur le lac *Supérieur*. Que cette station soit sûre, le fait est constant, d'après le témoignage de M. Marks, lequel dit que de 1,500 bâtiments déclarés en douane depuis 1869, pas un, à sa connaissance, n'y a éprouvé d'avaries par les gros temps, n'en est sorti pour chercher refuge ailleurs. M. Kingsford, ingénieur du Département des Travaux Publics, a donné un témoignage clair et très-intelligent, et soumis des plans de jetée ou brise-lames, dont l'exécution, relativement peu coûteuse, procurerait l'abri qui achèverait de faire de *Prince-Arthur's-Landing* l'un des ports les plus commodes des grands lacs, et un refuge absolument sûr dans les tempêtes.

La rivière *Kaministiquia*, au-dessus de son estuaire, est complètement abritée et peut devenir aussi un port commode. Selon votre comité, la principale objection qui s'élève contre l'établissement du terminus sur ses bords, abstraction faite de la question des frais périodiques de dragage, c'est que la navigation de la rivière se ferme l'automne de bonne heure. Or, la durée de la saison d'écoulement des produits du *Nord-Ouest* vers les grands marchés et les ports de chargement par le chemin de fer du *Pacifique*, dépendra de la durée de la navigation sur les eaux auxquelles cette voie doit communiquer. Si la ligne vient aboutir à la berge de la *Kaministiquia*, sa période d'activité sera réglée par celle de la navigation, non point des grands lacs, mais d'une rivière d'environ 350 pieds de large, au cours paresseux. D'ordinaire, au rapport de témoins que votre comité a interrogés, cette rivière se ferme environ huit jours avant la baie du *Tonnerre* à *Prince-Arthur's-Landing*, en sorte que l'établissement du terminus sur sa rive raccourcirait de huitaine le temps pendant lequel les récoltes du *Manitoba* peuvent se transporter à nos ports sur l'*Atlantique*.

Si, cependant, le gouvernement a décidé que la rive de la *Kaministiquia* offre la situation la plus convenable pour le terminus du chemin de fer du *Pacifique*, votre comité pense que l'on n'y a pas choisi l'endroit le plus avantageux sous le rapport du prix d'acquisition ni sous celui de la commodité. La hauteur des berges avait paru à l'ingénieur chargé des études de terrains, M. Murdoch, une très-sérieuse cause d'objection au choix de l'emplacement actuel; aussi, dans son rapport au gouvernement, proposait-il de se rapprocher davantage de l'embouchure de la rivière, pour avoir une rive plus basse, en même temps que les avantages d'une navigation plus longue, l'automne. Il ne semble pas, toutefois, qu'on ait fait attention à son observation. Votre comité estime que si l'on y avait eu égard, on aurait eu un terminus dans une meilleure situation, au-dessous de l'emplacement de ville, et à meilleur marché. On pouvait conduire le rail jusqu'à la ferme *McKellar*, sur le bord de la rivière, sans aller la ligne et sans traverser l'emplacement urbain; du coup on abrégéait le

parcours des bateaux et l'on se mettait en possession des commodités d'une localité très-propre à y établir un terminus important. De plus il eût été facile de s'y procurer les terrains nécessaires, car on n'aurait eu à traiter qu'avec un ou deux propriétaires de lots, au lieu que sur l'emplacement de ville il a fallu acheter de cinquante-cinq personnes, ce qui a occupé deux estimateurs et un solliciteur pendant des mois, et occasionné une dépense considérable au pays.

L'enquête n'a révélé aucune raison satisfaisante, dans l'opinion de votre comité, pour faire dévier la ligne du chemin de fer et la mener, en pénétrant dans l'emplacement de ville du *Fort-William* par la limite occidentale et traversant tous les lots de bordure, à la limite orientale. Depuis la ferme *McKellar* jusques à l'embouchure de la rivière, la rive est d'une hauteur convenable pour des docks, et le terrain favorable pour les services de gare; la rivière coulant en droite ligne jusqu'au lac, la navigation est sûre et facile. Mais entre ce point et celui qu'on a choisi, le courant d'eau fait un coude à angle aigu, qui rend nécessairement le passage plus malaisé. La distance de la station *Murillo*—la première à l'ouest de *Fort-William*—jusqu'au point où la ferme *McKellar* touche à la rivière, est presque la même que jusqu'au terminus actuel. Pour ces diverses causes, votre comité est d'opinion que celui-ci n'a pas été choisi judicieusement.

Votre comité, en outre, trouve regrettable le fait que le gouvernement se soit écarté, pour l'acquisition des terrains à *Fort-William*, de la règle généralement suivie en achetant des terrains pour chemins de fer. Au lieu de s'en remettre à des arbitres, —après avoir offert aux propriétaires les prix jugés par lui raisonnables, conformément à la loi,—il a employé des estimateurs, dont la fonction paraît avoir consisté à tâcher de déterminer, d'accord avec les propriétaires, la valeur des lots, et à faire rapport au gouvernement. Leurs instructions disaient: "Vous vous appellerez que vous n'êtes pas autorisés à passer marché, mais seulement à convenir de prix raisonnables, sauf l'approbation du ministre."

Cela montre que le gouvernement se réservait tout pouvoir de traiter avec les personnes aux prix qu'il jugerait les plus avantageux, après avoir reçu l'avis des estimateurs, en sorte que la responsabilité des transactions lui demeure tout entière.

Les estimateurs avaient ordre de négocier les acquisitions sur le pied des prix auxquels les terrains pouvaient se vendre en décembre, 1874, c'est-à-dire à l'époque où fut déposé le plan de la réserve de chemin de fer.

Il était, sans aucun doute, difficile de déterminer la juste valeur que les lots dans l'enceinte de l'emplacement de ville avaient eue en 1874, d'autant que les transactions étaient alors peu communes et avaient d'ailleurs le plus souvent la nature de spéculations sur les chances d'établissement du terminus en cet endroit. Le gouvernement, avait fixé son choix sur ce point dès le mois de juin, 1874. C'est à ce moment que dans l'opinion de votre comité, le plan eût dû être déposé pour prévenir les spéculations qui se sont faites ensuite. Les estimateurs, toutefois, ne furent nommés qu'en 1876. Au mois de décembre précédent, l'ingénieur en chef, M. *Sandford Fleming*, adressait au Département des Travaux Publics la lettre suivante:

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 11 décembre, 1875.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire du Département des Travaux Publics.

MONSIEUR,—L'année dernière, à cette époque, vous avez reçu des instructions du ministre portant l'ordre de prendre, sous l'autorité du statut, les mesures nécessaires pour l'acquisition, dans l'emplacement de ville de *Fort-William*, sur le lac *Supérieur*, d'une étendue de terrain suffisante pour les besoins du chemin de fer. Le 10 décembre dernier, je vous ai remis un plan, préparé par moi, de toutes les pièces de terres dont il convenait d'obtenir immédiatement possession. Si je ne me trompe, vous l'avez communiqué au ministre de la Justice, afin que les mesures légales d'usage soient prises pour acquérir le terrain.

Celui-ci consiste en un certain nombre de petits lots de ville, et j'ai eu avis, ces jours derniers, que plusieurs particuliers continuent d'en acheter ou d'en revendre. J'ai le devoir, par conséquent, d'attirer sur ce sujet l'attention du département, pour qu'il se hâte, s'il ne l'a pas encore fait, de prendre possession du terrain dans les formes légales.

J'ai l'honneur d'être, etc.

SANDFORD FLEMING,

Ingénieur en chef.

Cette lettre montre qu'au sentiment de l'ingénieur en chef, le gouvernement n'avait point fait diligence, et que l'intérêt public pouvait souffrir de cette inaction. Les appréhensions de M. Fleming n'étaient que trop fondées, car postérieurement au mois de juin 1874, des terrains payés soixante à quatre-vingt-dix piastres le lot par des spéculateurs furent vendus par eux au gouvernement deux cent cinquante à trois cents piastres le lot. En 1876, lorsque les estimateurs vinrent pour la première fois faire la visite officielle de l'emplacement de ville, les terrains qui ont été pris pour le terminus du chemin du fer appartenaient en grande partie à MM. Oliver, Davidson et Cie et à leurs coassociés. Malgré cela, le gouvernement chargea un membre de cette société, M. P.-J. Brown, avocat, d'agir conjointement avec les estimateurs. On a dit que son devoir se bornait à examiner les titres de propriété, mais ses instructions ne le limitaient point à cela spécialement. La preuve établit qu'il a avisé les estimateurs, et que ses avis, assez naturellement, ont été favorables aux propriétaires des terrains et contre les intérêts du gouvernement. M. Brown a exprimé l'opinion que l'Acte des chemins de fer de 1868 ne s'applique point au chemin de fer du Pacifique, et ses avis ont été tellement contraires au gouvernement que le premier ministre, en rendant témoignage devant le comité, a dit que, ayant été informé de cette conduite, il en fut extrêmement surpris, et en exprima en termes assez vifs son mécontentement dans une lettre à M. Brown. Il a été clairement établi que M. Brown avait un intérêt dans ces transactions, et il n'aurait point dû à cause de cela être employé, à quelque titre que ce fût, pour agir avec les estimateurs.

Votre comité est d'opinion que les terrains pris pour le chemin de fer sur l'emplacement de ville de Fort-William et sur le lot voisin (No. 6 du township de Neebing) ont été achetés à des prix excessivement et inexplicablement extravagants. La ville n'en était une que sur le papier lorsque le terminus fut fixé à cet endroit. Avant cela, le prix ordinaire auquel le gouvernement d'Ontario vendait les lots d'un demi-acre était de quatre piastres, et sans le chemin de fer, ces lots n'auraient guère plus de valeur aujourd'hui. Le gouvernement a payé sur le pied de \$500 à \$600 l'acre les terrains acquis d'Oliver, Davidson et Cie et d'autres individus. En 1872 ou 1873, le lot No. 6 du township de Neebing, contigu à l'emplacement de ville et de la contenance de 136 acres, fut acheté par Oliver, Davidson et Cie au prix de cinq piastres l'acre. L'augmentation de valeur de ce terrain a eu pour cause la fixation du terminus à cet endroit. Le gouvernement a néanmoins, sur l'avis des estimateurs, payé huit acres de ce terrain au prix de cinq cents piastres l'acre, ce qui fait quatre mille piastres pour les huit acres, ou trois mille piastres de plus pour ces huit acres que Oliver, Davidson et Cie n'avaient payé le lot entier de 136 acres. Les estimateurs ont affirmé qu'en déterminant la valeur de ce terrain, ils se sont conformés aux prescriptions de l'acte des chemins de fer de 1868, et qu'ils l'ont en conséquence réduite de vingt pour cent.

La 9e section de cet acte (§ 18) s'exprime ainsi relativement à l'évaluation des terrains à exproprier :

“ En décidant de la valeur ou de la compensation à payer, les arbitres sont autorisés et requis de prendre en considération la plus-value qui sera donnée aux terres ou terrains traversés par le chemin de fer, par le fait qu'il les traversera, ou par le fait de sa construction, et de compenser la plus-value donnée à ces terrains par les inconvénients, pertes ou dommages résultant du fait que la compagnie a pris possession ou fait usage de ces terres ou terrains.”

L'un des estimateurs a, de plus, certifié que si cette disposition n'eût pas été appliquée, les terrains eussent été évalués à \$500 au lieu de \$400 l'acre. Cette valeur

est donnée à des terrains qui, trois ou quatre ans auparavant, avaient été vendus cinq piastres l'acre, et qui, sans le chemin de fer, n'eussent probablement pas augmenté de valeur.

Si l'on a payé un prix excessif pour les terrains du terminus, il s'est passé quelque chose de plus exorbitant encore au sujet du bâtiment connu sous le nom d'*Hôtel Neebing* (dont une photographie a été produite devant votre comité), lequel a été construit à la connaissance des propriétaires—la compagnie de l'hôtel *Neebing*—sur le terrain réservé pour le chemin de fer. Le constructeur a dit que, peu de temps après qu'il eût commencé les travaux en août, 1875, l'ingénieur du gouvernement l'avertit qu'il bâtissait dans les limites de la réserve du chemin de fer; qu'il mentionna la chose au commis de confiance de MM. *Oliver, Davidson* et Cie, et que celui-ci lui répondit de continuer. MM. *Davidson* et *Brown*, deux des membres de la compagnie, savaient, longtemps avant que l'hôtel eût été commencé (cela ressort de leurs propres témoignages), que l'emplacement de l'hôtel faisait partie du terrain réservé par le gouvernement. *Oliver, Davidson* et Cie étaient actionnaires dans la compagnie de l'hôtel, et M. *Oliver* était président de cette compagnie. Si les propriétaires de l'hôtel ont construit ce bâtiment sur la réserve du chemin de fer, avec connaissance de l'empiètement qu'ils commettaient, quel droit pouvaient-ils avoir ensuite à une indemnité? Néanmoins, le gouvernement leur a payé par les mains d'*Oliver, Davidson* et Cie, une somme de \$5,029. Dans le cas de l'hôtel *Hendrick*, construit en 1875, alors que M. *Hendrick* connaissait la réserve, comme l'a prouvé M. *Marks*, les estimateurs ont fixé le prix au coût réel, qui fut établi par affidavit; tandis que, pour l'hôtel *Neebing*, il n'y a eu d'affidavit ni pour les travaux ni pour les matériaux. M. *Oliver* promit d'envoyer un affidavit, mais les estimateurs n'en ont point reçu de lui. Ils ont déclaré excessive la réclamation présentée par la compagnie de l'hôtel *Neebing*, et ont adressé au gouvernement un rapport spécial dans lequel ils contestent la légitimité de la réclamation, et s'expriment ainsi: "Pour ce qui est de la réclamation relative à la compagnie de l'hôtel *Neebing*, nous ne pouvons reconnaître la prétention basée sur le fait de la construction de ce bâtiment en juillet 1875, six mois environ après que la réserve du terrain eût été arrêtée."

Malgré l'opinion clairement exprimée des estimateurs, et sans que les comptes eussent été vérifiés ou même examinés, le montant réclamé par *Oliver, Davidson* et Cie, leur a été payé en entier. Si ces comptes eussent été examinés, on eût de suite découvert qu'un montant de \$500 y était porté deux fois pour les deux lots qui forment l'emplacement de l'hôtel. (La somme a été remboursée au gouvernement par M. *Brown*, aussitôt après que le double paiement eût été découvert par votre comité.) Un examen eût aussi fait voir une différence de \$82 entre le montant du compte pour articles de quincaillerie et les pièces justificatives de ce même compte.

Dans la somme de \$5,029 payée à la compagnie de l'hôtel *Neebing* était comprise une somme de \$500 portée en compte pour dommages, mais votre comité n'a point constaté que la compagnie ait souffert de dommages. M. *Reid*, l'un des estimateurs, dit dans son témoignage que si la compagnie eût reçu l'intérêt sur la dépense faite par elle, elle eût consenti à ne point demander de dommages. Une somme de cent piastres a été portée en compte pour intérêts, et une autre de \$500 pour dommages, et les deux ont été payés.

Votre comité est d'avis qu'on a obtenu du gouvernement un prix tout à fait exorbitant dans cette transaction, bien qu'on eût donné à entendre aux estimateurs que la compagnie de l'hôtel *Neebing* ne demandait qu'à être remboursée du coût du bâtiment et du terrain.

Votre comité appelle l'attention sur la grande différence qu'il y a entre la quantité de matériaux chargés sur le compte d'*Oliver, Davidson* et Cie, payés par le gouvernement, et celle que *Henderson*, le constructeur, admet avoir reçue. Sa déclaration en ce qui regarde les matériaux mis en œuvre, a été confirmée par M. *Taylor*, ingénieur, qui les a mesurés avec soin, l'année dernière. M. *Law*, entrepreneur de constructions, a donné en substance le même témoignage sur la quantité de matériaux employés.

Il n'a pas été rendu compte à la satisfaction de votre comité de ce qu'on a fait

des bois de charpente et autres matériaux de construction reçus par *Henderson d'Oliver, Davidson et Cie*, et qu'il n'a pas employés, non plus que d'une certaine quantité d'articles de fer.

Après avoir ouï et pesé les dépositions des témoins appelés devant lui, votre comité trouve qu'il est difficile de croire que les personnes qui se sont enrichies aux dépens du peuple de ce pays, n'avaient pas su par une voie détournée, avant le public, que le gouvernement était déterminé à placer le terminus du chemin de fer du *Pacifique* sur l'emplacement de ville de *Fort-William*; et à ce sujet il croit devoir appeler votre attention sur les faits suivants.

MM. Clark et Savigny, de Toronto, ont attesté devant votre comité que dans l'automne de 1874, *M. Davidson*, de la société *Oliver, Davidson et Cie*, a dit à chacun d'eux qu'il avait appris de très-bonne source que le terminus serait dans l'enceinte de l'emplacement de ville. Il leur avait montré un plan sur lequel les lots dont la cession serait exigée pour le chemin de fer, étaient teints de rouge ou de rose; et ces teintes marquaient avec une parfaite exactitude la masse des parcelles qui, effectivement, ont été achetées plus tard par le gouvernement. Les mêmes témoins ont rapporté à votre comité les circonstances qui ont fixé dans leur mémoire, sans erreur possible, la date de ce propos de *M. Davidson*, et ils assurent qu'il ne peut l'avoir tenu plus tard qu'ils ne disent. *M. Davidson*, de son côté, a déclaré que les conversations rapportées par *MM. Clark et Savigny* ont eu lieu au commencement de 1875: il avait reçu ces renseignements de son solliciteur *M. Leys*, lequel, autant qu'il pouvait s'en souvenir, les tenait du Département des Terres de la Couronne à *Toronto*, d'où venait aussi, croyait-il, le plan sur lequel la réserve de chemin de fer était en couleur.

M. Leys a fait une déposition substantiellement conforme au dire de *M. Davidson. M. Mackenzie* (le premier ministre), entendu en témoignage par votre comité, a déclaré qu'il avait écrit, dans l'automne de 1874, à *M. Pardee*, commissaire des terres de la Couronne d'*Ontario*, pour l'informer que le chemin de fer se dirigerait probablement vers l'emplacement de ville, et le prier d'y empêcher, autant que possible, les achats de terrain par spéculation.

M. Mackenzie a dit aussi dans sa déposition qu'il ignorait, au temps où il demanda au Département de la Justice de nommer *M. Brown* pour agir avec les estimateurs, que ce dernier fût membre de la société *Oliver, Davidson et Cie*; mais au moins semble-t-il à votre comité que *M. Mackenzie* eût dû le savoir; car dans la réponse à une adresse du Sénat (No. 52), déposée sur les bureaux des deux Chambres pendant la présente session, se trouvent les "Articles d'un traité fait le 9 février, 1875 en "duplicata entre *Adam Oliver*, de la ville d'*Ingersoll*, comté d'*Oxford*, province d'*Ontario*, "marchand de bois; *Joseph Davidson*, de la cité de *Toronto*, comté d'*York*, province d'*Ontario*, exploitant de coupes de bois; et *Peter Johnson Brown*, de ladite "ville d'*Ingersoll*, écuyer, exerçant en société la profession d'entrepreneurs sous la "raison *Oliver, Davidson et Cie*, d'une part; et Sa Majesté la Reine *Victoria*, représentée au dit acte par le ministre des Travaux Publics du *Canada*, d'autre part, etc." Ce contrat, qui avait pour objet la construction du télégraphe du *Pacifique* depuis le lac *Supérieur* jusqu'à la rivière *Rouge*, porte les signatures de *MM. Oliver, Davidson et Brown*; au-dessous de ces signatures, *M. Mackenzie* a mis la sienne, et *M. Brown*, secrétaire du département, son contre-seing.

Le tout respectueusement soumis.

M. A. GIRARD,
Président.

PROCÈS-VERBAL DES TÉMOIGNAGES

RECUEILLIS PAR LE

COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT

Chargé de continuer l'enquête sur tout ce qui se rattache à l'achat de terrains au Fort-William pour l'établissement du terminus du chemin de fer du Pacifique, avec instruction d'envoyer chercher personnes, papiers et registres, d'interroger les témoins sous la foi du serment, et de rendre compte du résultat de son enquête, avec toute la diligence possible, pendant la présente session.

Ordonné, Que les témoignages pris de temps à autre devant le comité spécial chargé de continuer l'enquête commencée à la dernière session sur tout ce qui se rattache à l'achat de terrains au fort *William* pour l'établissement du terminus du chemin de fer du Pacifique, soient imprimés pour l'usage des membres de cette Chambre, mais qu'il ne soit délivré d'exemplaires imprimés de ces témoignages qu'aux seuls membres du dit comité, jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement.

SÉNAT, CHAMBRE DU COMITÉ,
MARDI, 12 mars 1878.

HUGH WILSON, F.G.S. arpenteur provincial, est appelé, assermenté et dépose comme suit :

Q. Où résidez vous?—R. A Mount-Forest, dans le comté de Wellington.

Q. Avez-vous été nommé estimateur par le gouvernement pour faire l'évaluation des terrains à exproprier au Fort-William?—R. J'ai été nommé estimateur pour cet objet le 9 juin 1876.

Q. Qui vous a été associé pour déterminer la valeur des terrains à exproprier?—R. M. Robert Reid, de London.

Q. Étiez-vous propriétaire de quelques-uns de ces terrains, ou aviez-vous un intérêt dans quelques-uns de ces terrains?—R. Je n'avais point d'intérêt dans la municipalité lorsque je me rendis là, mais au mois d'août après mon arrivée j'achetai la propriété Blackwood.

Q. Comment avez-vous su de quels terrains le gouvernement aurait besoin pour l'établissement du terminus du chemin de fer?—R. Le département me donna un plan et les ingénieurs locaux m'en fournirent un autre. Je produis copie du premier plan ("B"). La quantité de terrain à prendre dans le lot No. 6 n'était pas encore déterminée; elle le fut plus tard par l'ingénieur en-chef, après mon arrivée sur les lieux. Le plan "B" montre la réserve dans l'emplacement de ville de Fort-William; le plan "A" montre à la fois la réserve dans l'emplacement de ville et la réserve sur le lot No. 6 de Neebing.

Q. Comment avez-vous constaté qui étaient les propriétaires des lots?—R. De différentes manières. Je me fis remettre par Oliver, Davidson et Cie une liste de leurs lots, et j'eus la liste des autres lots au bureau d'enregistrement de Prince-Arthur's-Landing.

Q. En déterminant la valeur des terrains, vous êtes-vous guidé d'après la disposition relative aux expropriations du § 18 de la 9e section de l'Acte des chemins de fer, 1868, (31 Vic. ch. 68)?—R. Non.

Q. Avez-vous été d'avis que cette disposition n'était pas applicable aux cas que

vous aviez à régler?—R. Mon impression a été que cette disposition ne devait pas s'appliquer à ces cas-là.

Q. Vos instructions ne contenaient-elles pas un article spécial sur ce point?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu quelque doute sur l'applicabilité de la disposition dont il s'agit?—R. J'ai eu un doute là-dessus.

Q. Avez-vous consulté quelqu'un sur l'esprit de cette disposition?—R. J'ai consulté notre avocat, M. Brown et le juge Van Norman; définitivement, l'estimation des terrains s'est faite d'après la valeur des autres terrains avoisinants.

Q. Quel a été l'avis du juge Van Norman?—R. Il n'a voulu me donner aucun avis.

Q. Quel a été l'avis de M. Brown?—R. Je ne saurais vraiment le dire au juste; il avait un doute sur l'applicabilité de l'acte des chemins de fer dans les cas en question; j'étais moi-même d'opinion que l'acte ne pouvait s'appliquer à ces cas.

Q. M. Brown avait un doute, tout en étant porté à croire que l'acte n'était pas applicable; est-ce que la règle établie par cet acte n'est pas suivie d'ordinaire dans les expropriations pour chemins de fer?—R. Je ne sais pas que cette règle ait été suivie pour le canal Lachine, le canal Welland et les chemins de fer publics du pays. Je ne connais point de cas où l'on ait suivi cette règle; c'est pour cela que je ne m'y suis pas conformé.

Q. Vous deviez avoir un doute sur l'applicabilité de la loi, lorsque vous êtes allé consulter le juge Van Norman et M. Brown?—R. Oui, j'avais un doute.

Q. Si M. Brown ne vous eût pas donné d'avis, quelle décision auriez-vous prise?—R. J'aurais pensé que les propriétaires de lots, dans l'enceinte de l'emplacement de ville, avaient droit d'être indemnisés de la même manière que des fermiers expropriés sur la ligne d'un chemin de fer; qu'ils avaient droit à la valeur alors réelle et actuelle de leurs terrains.

Q. Mais avaient-ils droit à la plus-value résultant du fait même de la construction du chemin sur leurs terrains?—R. Mon impression est que cette plus-value a été invariablement payée sur les autres chemins. La valeur alors actuelle des terrains a été payée sur le prolongement septentrional du chemin de fer Toronto-Grey-Bruce.

Q. Les propriétaires des terrains sur ce prolongement ont-ils reçu la plus-value occasionnée par le fait de sa construction?—R. Oui, les terrains ont été payés le prix qu'ils valaient au moment de l'acquisition.

Q. Avez-vous pris en considération la valeur future ou la valeur présente?—R. La valeur présente.

Q. C'est-à-dire la valeur haussée par suite de la fixation du terminus; auriez-vous payé ces terrains aussi cher si le chemin de fer n'eût pas dû passer là?—R. Certainement que non.

Q. Vous avez ainsi fait profiter les propriétaires de l'augmentation de valeur causée par la détermination de la ligne du chemin de fer.—R. Les terrains avaient acquis cette valeur au temps de l'achat. J'ajouterai que, à cette époque-là, nombre de lots se vendirent au prix de \$250; ces mêmes lots valent aujourd'hui \$1000. J'ai payé la valeur courante au temps où la réserve a été acquise, en janvier 1875.

Q. Quelle était la valeur de ces terres avant que le tracé du chemin de fer eût été connu?—R. Ces terres avaient peu de valeur.

Q. Valaient-elles quatre piastres l'acre?—R. Elles valaient à peu près six piastres l'acre. Je connais là des lots qui se sont vendus six piastres l'acre en 1869.

Q. La valeur de ces terrains était donc de six piastres l'acre avant que le terminus eût été fixé là?—R. C'était le prix des lots de fermes sur la rivière.

Q. Les terrains réservés avaient-ils plus de valeur?—R. Oui, parce qu'ils sont situés dans l'enceinte de l'emplacement de ville et aboutissent à la rivière, ce qui ajoute à leur valeur.

Q. Combien ces terrains valaient-ils l'acre avant que le tracé du chemin de fer eût été fixé?—R. Je ne saurais trop dire. Je crois qu'en 1867 ou 1868, peut-être 1869, un lot de ces terrains a été vendu six piastres l'acre. En 1873, lorsque j'ai fait le tracé préliminaire jusqu'à la rivière aux Tourtes, les lots dans l'enceinte de l'emplacement de ville n'avaient pas beaucoup de valeur.

Q. Combien valaient-ils alors?—R. M. McIntyre réclamait plusieurs lots. Je voulais en acheter deux de lui. Il me demanda quarante piastres pour l'un et cinquante pour l'autre; il s'agissait de son droit de possession, car il n'avait pas de titre de la Couronne. Cela se passait en 1872 ou 1873. Les terrains bornés par la rivière valaient à cette époque, autant que j'en puis juger, de \$40 à \$50 le lot d'un demi-acre.

Q. Avez-vous payé ce prix à M. McIntyre?—R. Non.

Q. Lui avez-vous fait quelque offre pour ces lots?—R. Cela remonte à 1839; j'avais fait quelque défrichement sur les lots. M. McIntyre étant en possession, je voulais acheter son droit, mais je ne pus m'entendre avec lui; il demandait quarante piastres pour un lot et cinquante pour l'autre, et la propriété résidait encore dans la Couronne.

Q. Comme évaluateur conjointement avec M. Reid, avez-vous complété l'achat des lots, ou bien avez-vous, avant de parfaire les achats, négocié avec les propriétaires et fait rapport au gouvernement sur la valeur de ces lots?—R. Nous avons complété les achats autant que nous étions autorisés à le faire, c'est-à-dire sauf la ratification du gouvernement. Nous avons naturellement à soumettre un rapport au gouvernement.

Q. Vous avez complété les achats autant que vous étiez autorisés à le faire; jusqu'à quel point étiez-vous autorisés à le faire?—R. Nous avons acheté au meilleur marché possible, et nous avons soumis à l'approbation du gouvernement un rapport sur nos opérations. Certains lots ont été payés bien moins cher que d'autres. Quelques lots ont été payés trop cher, mais il nous les fallait et nous n'avons pu les avoir à meilleur marché. Les prix payés pour des blocs étaient inférieurs aux prix payés pour les lots achetés en détail.

Q. Vous parlez de lots achetés en détail; se faisait-il alors beaucoup de transactions de cette nature?—R. Non, je veux dire le prix alors courant. Plusieurs lots ont été vendus dans le cours des six mois qui ont précédé l'estimation, et aussi pendant le temps qu'a duré celle-ci. Pour les lots achetés isolément—mais non pour un bloc comme celui d'Oliver, Davidson et Cie.—nous avons payé le même prix que les particuliers, c'est-à-dire le prix courant.

Q. Pouvez-vous fournir au comité une liste des ventes effectuées pendant les six mois qui ont précédé vos opérations?—R. M. Brown m'a fourni une liste de ces ventes; je ne sais si je l'ai encore.

Q. Ceux qui avaient acheté des lots ont-ils bâti sur ces lots, ou les ont-ils améliorés?—R. Oui. M. Stephenson a bâti un hôtel sur un terrain voisin de l'emplacement de ville, en dehors de la réserve. On m'a dit que cet hôtel se louait vingt-cinq piastres par mois. M. Munroe a acheté une maison de la société d'Oliver, Davidson et Cie, sur la réserve.

Q. Ces lots ont-ils été achetés avant que vous eussiez commencé à faire les évaluations?—R. Oui.

Q. A-t-il été acheté d'autres lots?—R. Plusieurs autres.

Q. A-t-on en général fait des constructions ou des améliorations sur les lots ainsi achetés?—R. En général, on a bâti sur ces lots, du moins sur tous ceux qu'on m'a dit avoir été achetés.

Q. Combien cela fait-il de lots?—R. On a bâti sur trois ou quatre lots.

Q. Saviez-vous que l'acte des chemins de fer de 1868 prescrit formellement que le § 13 de la 9e section de cet acte s'appliquera non-seulement au chemin de fer Intercolonial, mais à tous les autres chemins de fer qui seront construits par la suite, tant que la disposition de ce paragraphe n'aura pas été abrogée?—R. Je me rappelle très-bien avoir lu l'acte; mes instructions me le signalaient; mais je n'ai pu savoir si l'acte avait été mis en vigueur quelque part en Canada. Peut-être l'a-t-il été dans le cas de l'Intercolonial, mais il ne l'a été dans aucun autre cas, d'après ce que je sais.

Q. La disposition dont il s'agit a-t-elle été omise dans l'acte du chemin de fer du Pacifique?—R. Elle n'est pas observée. Mon collègue et moi, nous n'avons pu trouver dans le pays un seul cas où cette disposition ait été observée.

Q. La disposition suivante (sec. 2, § 2 de l'acte des chemins de fer, 1868) fait-elle ou non partie de l'acte du chemin de fer du Pacifique; "Les dites sections s'applique-

ront aussi à toute voie ferrée qui sera à l'avenir construite sous l'autorité de toute loi passée par le Parlement du Canada, et seront, en tant qu'elles peuvent s'appliquer à l'entreprise, et à moins qu'elles ne soient modifiées ou mises de côté par l'acte spécial, incorporées dans l'acte spécial, et en formeront partie de manière à ne faire qu'une seule et même loi?" Avez-vous appelé l'attention de M. Brown sur cette section, quand vous lui avez demandé son avis?—R. J'ai appelé l'attention de M. Brown sur cette section.

Q. Que vous a-t-il dit?—R. Il m'a donné à entendre qu'il ne pensait pas que cette section pût s'appliquer dans le cas dont il s'agit.

Q. Quelles étaient vos instructions?—R. Elles sont reproduites dans la pièce No. 6030.

Q. Je lis dans cette pièce le paragraphe suivant: "Je dois de plus vous dire que dans les évaluations à faire, vous ne devez point prendre pour base la valeur actuelle des terrains, mais leur valeur au temps où ils ont été expropriés pour les besoins du chemin de fer; pour le temps qui s'est écoulé entre l'expropriation et l'époque de la parfaite acquisition, il peut se faire qu'il y ait lieu de payer un intérêt sur le prix"; est-ce d'après ce paragraphe que vous vous êtes guidé en déterminant la valeur des terrains?—R. Oui.

Q. A quelle date avez-vous fait remonter l'acquisition, d'après le sens de la dernière partie de ce paragraphe?—R. A la date de l'enregistrement du plan des terrains réservés pour le terminus. Cet enregistrement se fit au bureau des Travaux Publics à Ottawa en décembre 1874, et à Prince-Arthur's-Landing, en janvier 1875.

Q. La valeur à laquelle vous avez estimé les terrains était-elle leur valeur réelle en janvier 1875?—R. Oui, suivant moi.

Q. Les terrains augmentèrent de valeur parce que le terminus avait été fixé à ce point?—R. C'est ce qui a fait hausser la valeur des terrains.

Q. Au-delà du prix de \$40 l'acre, dont vous avez parlé, il y a un instant?—R. Il n'y a pas de doute que l'emplacement de ville et les autres terrains avoisinants ont dû leur augmentation de valeur à la fixation du terminus. Nous nous sommes guidés principalement sur la valeur des terrains situés en dehors de la réserve du terminus, sur les prix auxquels McKellar et d'autres propriétaires vendaient leurs terrains, plutôt que sur l'acte de 1868. Nous avons pensé que les terrains dans l'enceinte de l'emplacement de ville devaient valoir autant que ceux situés en dehors de cette enceinte.

Q. Vous dites que les terrains dans l'enceinte de l'emplacement de ville devaient valoir autant que ceux en dehors de cette enceinte, cela dépendrait, je suppose, de la situation des terrains?—R. McKellar demandait deux cent cinquante piastres du lot pour les terrains situés sur le bord de la rivière, en descendant, à partir de la limite de l'emplacement de ville. Les gens demandaient deux cent cinquante piastres pour cinquante pieds de front sur la rivière. M. Knappin m'a dit avoir payé ce prix.

Q. Ces derniers lots sont-ils beaucoup plus près de l'embouchure de la rivière?—R. Ils sont à environ un quart de mille à l'est de l'emplacement de ville.

Q. Savez-vous si McKellar a offert sa ferme en 1875 pour soixante et quinze piastres l'acre?—R. Je l'ai entendu dire; je ne sais si c'est bien le cas.

Q. Tout le terrain du terminus a-t-il été pris dans l'emplacement de ville de Fort-William?—R. Non, une partie a été prise sur le lot No. 6 du township de Neebing, contigu à l'emplacement de ville.

Q. Ce lot était-il un lot de ferme?—R. Oui, un lot de la contenance de cent acres.

Q. Était-il défriché?—R. Un peu, le long de la rivière.

Q. Quelle était l'étendue de ce défrichement?—R. En 1872 ou 1873, il pouvait y avoir une couple d'acres de défrichés sur le lot numéro 6; le reste était en bois debout.

Q. Qui était alors le propriétaire de ce lot?—R. Le révérend M. Smith.

Q. Qui en était le propriétaire quand vous en avez fait l'estimation?—R. Oliver, Davidson et Cie.

Q. A quelle époque Davidson en était-il devenu propriétaire?—R. Je ne sais.

Q. Vous avez fait l'estimation de la portion prise par le gouvernement. Avez-vous alors demandé au vendeur quand il avait acheté ce lot et combien il l'avait payé?

—R. Je ne lui ai point posé ces questions; j'ai acheté de lui aussi bon marché que possible.

Q. Avait-il été fait des améliorations sur les lots pris pour le terminus? Y avait-il des constructions, des clôtures, des défrichements sur ces lots?—R. Plusieurs lots avaient été améliorés; une douzaine, ou plus peut-être, le long de la rivière.

Q. Comment avez-vous procédé dans l'estimation de l'hôtel Neebing, qui a été payé \$5,029?—R. Nous avons eu pour objet de rembourser le coût réel de la construction, dont le compte détaillé nous fut présenté, à venir jusqu'au moment où les travaux avaient été arrêtés. Ce compte forme, avec en outre la somme de cinq cents piastres accordée à titre de dommages, le montant qui a été payé.

Q. Qui vous a fourni ce compte?—R. Je crois que c'est M. Brown qui me l'a remis. Le compte venait du bureau de M. Oliver, à ce que j'ai compris.

Q. Quelles étaient les dimensions de l'hôtel?—R. J'en ai pris note, mais je ne m'en souviens pas. J'ai mesuré le bâtiment avec soin. Les dimensions ne sont pas données dans les pièces ici produites.

Q. Avec qui avez-vous négocié l'achat de cet hôtel?—R. J'ai vu M. Brown, M. Oliver et M. Henderson. Ce dernier était le constructeur, et je pense le vice-président de la compagnie de l'hôtel Neebing.

Q. M. Brown avait-il un intérêt dans la propriété?—R. Je suis porté à le croire, mais je ne puis l'affirmer.

Q. Quel intérêt avait M. Henderson dans cette propriété?—R. J'ai compris qu'il avait pour deux mille piastres de parts dans la compagnie.

Q. Quel est cet Henderson? Où est-il?—R. Il occupait alors l'hôtel. Je ne sais où il est actuellement. Je ne l'ai pas vu depuis un an.

Q. Quels étaient les actionnaires de cette compagnie?—R. Je n'en connais que quelques-uns. J'ai compris que Oliver et Davidson étaient actionnaires, ainsi que M. J. J. Vicars de Toronto.

Q. M. Brown était-il actionnaire?—R. J'ai compris qu'il avait un intérêt dans la compagnie. J'ai vu dans une certaine circonstance la liste des actionnaires; mais je n'y ai point fait attention.

Q. Mais vous avez compris que M. Brown avait un intérêt dans le bâtiment?—R. Oui, j'ai compris qu'il avait un intérêt soit personnellement, soit au nom d'Oliver, Davidson et Cie.

Q. Vous avez estimé les matériaux employés dans cette construction?—R. Oui.

Q. Avez-vous constaté si le bois et autres matériaux portés au compte d'Oliver, Davidson et Cie, ont été de fait tous employés dans cette construction?—R. Non. Je suis allé deux fois sur les lieux pour mesurer le bâtiment, mais j'ai douté qu'il fût nécessaire de le mesurer. Les comptes m'ayant été présentés, je m'en suis rapporté à l'assurance donnée par les propriétaires que tous les matériaux portés aux comptes avaient été employés.

Q. Vous avez accepté leur dire?—R. Oui.

Q. Quelle espèce de bâtiment était-ce, comme apparence et comme dimensions?—R. C'était une construction tout à fait temporaire. La charpente était dans le genre dit *balloon frame*.

Q. Était-ce une construction bien durable?—R. Non.

Q. Avait-elle une fondation en pierre?—R. Une partie seulement de la fondation était en pierre.

Q. La fondation était-elle profonde? y avait-il une cave?—R. Il y avait une cave de bonne grandeur, correspondant à la fondation en pierre; la cave pouvait avoir seize pieds sur vingt.

Q. Ce mur de fondation était-il fait en pierres liées avec du mortier?—R. Il était en pierres plates; on y avait employé très-peu de mortier.

Q. N'avait-on pas lié les pierres avec de l'argile bleue?—R. Oui.

Q. Avait-on mis autant d'argile que de pierre?—R. Non, cela ne m'a pas paru ainsi.

Q. Le bâtiment n'était pas fini quand vous l'avez examiné?—R. Non; il était assez peu avancé.

Q. Vous a-t-on fourni quelque preuve de la quantité de matériaux employés, lorsque vous avez fait l'estimation du bâtiment?—R. Non; nous n'avons point estimé le bâtiment. M. Oliver a donné un affidavit du temps auquel le bâtiment avait été levé.

Q. Vous n'avez pas estimé le bâtiment?—R. Je n'aurais pu connaître la quantité de matériaux employés qu'en mesurant le bâtiment, ce que je n'ai point fait.

Q. Comment en avez-vous constaté la valeur, si vous n'avez pas fait d'estimation?—R. Je fus informé que le gouvernement avait l'intention de payer le coût réel du bâtiment; M. Oliver me fournit un compte détaillé, que je transmis au gouvernement pour son examen; ce compte donnait la dépense faite jusque-là.

Q. Qui vous informa que le gouvernement devait payer la dépense faite jusque là?—R. M. Brown et M. Oliver; tous les deux.

Q. Avez-vous certifié l'état que vous remit M. Oliver relativement aux matériaux; avez-vous accepté cet état comme étant un compte correct des matériaux fournis?—R. La somme portée au dit état était le plus bas prix qu'ils voulussent accepter comme coût réel du bâtiment, tel qu'il était.

Q. Vous avez supposé que les états fournis par Oliver, Davidson et Cie étaient corrects en les transmettant au gouvernement?—R. Oui.

Q. Vous ne les avez pas vérifiés?—R. Non.

Q. Avez-vous fait au gouvernement un rapport sur ces comptes, lorsque vous les lui avez transmis?—R. Non, je n'ai pas fait de rapport sur ces comptes.

Q. Pourquoi n'en avez-vous pas fait un?—R. Mon collègue M. Reid a porté les comptes de Toronto à Ottawa, et il devait donner au gouvernement toutes les explications nécessaires.

Q. Par rapport à cette cave en pierre dont vous avez parlé, le mur de la cave formait-il partie de la fondation?—R. La charpente avait d'abord été assise sur des pilotis qu'on a laissés en place, je pense, du moins en grande partie, lorsqu'on a ajouté la fondation en pierre. A l'un de ses angles le bâtiment reposait sur le mur de la cave.

Q. Ce bâtiment était-il latté et plâtré?—R. Dans la partie seulement au-dessus de la cave, une couple de chambres, je crois, étaient plâtrées.

Q. Quelles étaient les dimensions de ces chambres?—R. Seize pieds sur dix-huit environ.

Q. Dans le compte de M. Oliver daté du 19 octobre, donnant le détail des quantités de matériaux fournis à ses entrepreneurs, je vois l'item suivant: "dix barils de chaux"; pensez-vous qu'il ait fallu dix barils de chaux pour le plâtrage des deux chambres dont vous venez de parler?—R. Je n'ai vu que l'une des deux chambres plâtrées.

Q. Le compte porte-t-il dix barils de chaux?—R. Oui.

Q. A quel prix?—R. Vingt piastres.

Q. Pensez-vous qu'il ait fallu dix barils de chaux pour le plâtrage de ces deux chambres?—R. Je ne le pense pas.

Q. Les ouvrages de menuiserie étaient-ils faits dans le bâtiment?—R. Dans la partie plâtrée, les portes et les fenêtres étaient posées; un escalier était aussi en place, sans la rampe; dans l'aile de l'est, les planchers de haut et de bas étaient en partie posés.

Q. Quelles étaient les dimensions du bâtiment?—R. La partie nord et sud s'appelle l'aile de l'est; elle avait quatre-vingts pieds sur vingt-quatre. L'aile de l'ouest avait quatre-vingts pieds sur trente. La cuisine était finie et avait, avec une rallonge servant de remise à bois, cinquante pieds sur dix-huit. La cuisine était à un étage, et la maison à deux étages.

Q. Quelle était la hauteur des plafonds?—R. Je ne puis dire, mais ils étaient d'une bonne hauteur.

Q. Dans quelle partie se trouvaient les ouvrages de menuiserie?—R. Dans la partie au-dessus de la cave.

Q. Quelle était la grandeur de cette partie-là?—R. Trente pieds sur vingt-quatre. C'est dans cette partie que les murs avaient reçu une première couche de plâtre, et que le plancher de haut était posé.

Q. Qu'y avait-il de fait au second étage?—R. Le plancher était posé en grande partie, et on avait commencé les colombages.

Q. Les ouvrages de menuiserie étaient-ils peints?—R. Je ne le pense pas.

Q. Le compte de M. Oliver contient-il un item pour des peintures? Quel est cet item?—R. Je remarque deux entrées. L'une de \$20 et l'autre de \$18, ce qui ferait \$38, mais le montant porté en colonne n'est que de \$34.20, à cause de l'escompte de dix pour cent.

Q. Veuillez regarder le compte et dire quelles quantités d'huile, de térébenthine et de vernis y sont portées?—R. Vingt-cinq gallons, huile bouillie, \$18.10; dix gallons térébenthine à 80 cts [2 bidons, 75 cts pièce) en tout \$9.50; cinq gallons, vernis à meubles, \$6.25; une livre noir de fumée, 20 cts; quatre livres rouge de Venise, 14 cts; dix livres matière dessiccative, \$1.05; deux livres ocre jaune, 6 cts; faisant pour ces divers articles une somme de \$34.45.

Q. Toutes les portes étaient-elles posées au premier étage de l'aile de l'est?—R. Elles l'étaient dans la partie occupée par M. Henderson.

Q. Combien cela faisait-il de portes?—R. Je ne puis dire.

Q. Veuillez regarder le compte et dire combien de portes y sont chargées?—R. Je dois dire que j'ai vu au second étage une pile de portes et aussi quelques fenêtres. Le compte marque quarante-quatre portes.

Q. Quel est le prix de ces portes?—R. Une porte de \$7, une de \$4.50; deux portes de \$4, pièce; quinze de \$3, pièce; vingt-cinq de \$2.75, pièce; cela fait en tout \$132.25.

Q. Les fenêtres étaient-elles vitrées et posées?—R. Seulement dans la partie habitée par M. Henderson. Les chambres occupées par lui avaient quatre fenêtres.

Q. Veuillez regarder le compte et dire à combien s'élève l'article des vitres?—R. A \$92.52 pour vingt-trois boîtes contenant 252 carreaux.

Q. Combien y a-t-il de fenêtres marqués sur le compte?—R. Quarante-trois paires: \$63.60.

Q. Le toit était-il couvert en bardeaux?—R. Les deux tiers à peu près du toit sur l'aile de l'est étaient couverts en bardeaux, ainsi que le cuisine.

Q. Quelles étaient les dimensions de cette aile?—R. Quatre-vingts pieds sur vingt-quatre.

Q. Combien y a-t-il de milliers de bardeaux marqués sur le compte?—R. Quarante-six mille: \$161.00.

Q. Avait-il fallu quarante-six mille bardeaux pour la partie du toit qui était couverte en bardeaux?—R. Non.

Q. Les planchers étaient-ils posés en partie?—R. Le plancher de bas était posé en grande partie dans l'aile de l'est; le plancher de haut était aussi assez avancé.

Q. Combien de pieds de bois a-t-il fallu pour le plancher de bas?—R. Mille neuf cent vingt pieds.

Q. Combien de pieds de bois avait-on employé pour le plancher de haut?—R. Je n'ai point calculé cela. Je n'ai point mesuré ce qui en avait été posé; il y avait sur les lieux quantité de bois pour les planchers.

Q. Quelle est la quantité de bois pour planchers portée au compte d'Oliver?—R. Quinze mille huit cent soixante-douze pieds, faisant une somme de \$353.98.

Q. Y a-t-il sur le compte quatre douzaines de pièces de fermeture pour châssis?—R. Oui.

Q. Ces fermetures ont-elles été employées?—R. Je n'en sais rien.

Q. Quel est le prix de ces articles?—R. Neuf piastres et vingt cents.

Q. Combien y a-t-il de serrures et de boutons de porte sur le compte?—R. Six douzaines et trois quarts de serrures, et autant de boutons: \$37.83.

Q. Savez-vous si ces articles ont été employés?—R. Pas tous; les portes posées avaient des serrures et des boutons.

Q. Il y a une certaine quantité de ferblanc portée sur le compte?—R. Oui, soixante et six pieds: \$6.60.

Q. Ce ferblanc a-t-il été employé?—R. Je n'ai point vu de ferblanc employé.

Q. Y avait-il des cheminées à l'hôtel?—R. Il y en avait une dans la partie ache-

vée; la tête en avait été faite en briques, mais elle se dégradait et tombait. La brique avait été fabriquée dans l'endroit et ne convenait point pour le climat.

Q. Les cheminées reposaient-elles sur des fondations?—R. Non.

Q. Qui étaient les directeurs de la compagnie de l'hôtel Neebing?—R. Je crois que M. Oliver, M. Henderson, qui habitait l'hôtel, et M. Vicars, de Toronto, en étaient les directeurs.

Q. Qui vous a passé les comptes fournis par le président de la compagnie?—R. Je les ai eus de M. Brown, qui les tenait de M. Oliver.

Q. Y a-t-il dans ces comptes deux lots (le lot 34, Water Street, et le lot 34, South Frederica Street) chargés au prix de \$250 chacun?—R. Oui.

Q. Regardez au compte présenté par Oliver, Davidson & Cie, et voyez si ces mêmes lots s'y trouvent aussi portés?—R. Ils s'y trouvent portés.

Q. Pour le même montant que dans le compte subséquemment fourni par M. Brown?—R. Oui.

Q. Ces comptes font-ils voir que ces deux lots ont été chargés et payés deux fois?—R. Cela ressort des comptes.

Q. De qui est l'écriture de ce compte-ci, le compte de la compagnie?—R. Je ne puis dire, mais je crois que l'écriture est celle de M. Brown.

Q. Avez-vous, en votre qualité d'estimateur, donné un certificat pour le montant de ce compte?—R. J'ai signé seulement le rapport fait au gouvernement et l'état qui l'accompagnait.

Q. Sur le certificat de qui l'argent a-t-il été payé?—R. J'ai signé le rapport et l'état seulement.

Q. Vous avez assumé la responsabilité de certifier au gouvernement que la compagnie de l'hôtel Neebing avait droit à une somme de \$5,029.36?—R. Mon collègue M. Reid devait fournir des explications, lorsqu'il irait à Ottawa; nous pensâmes que des explications verbales seraient plus satisfaisantes qu'un exposé par écrit.

Q. Pendant la durée de votre fonction d'estimateur, avez-vous eu quelque correspondance avec le gouvernement sur quelque point douteux qui se serait présenté au cours de vos opérations?—R. Non.

Q. N'avez-vous pas pensé qu'il était à propos de faire certifier sous serment par M. Oliver, ou par M. Flannagan, son teneur de livres, les quantités de matériaux délivrées pour la construction de cet hôtel?—R. M. Oliver me dit formellement que la compagnie n'accepterait rien de moins que ce qu'elle demandait pour son hôtel.

Q. Les comptes contiennent une quantité de matériaux qui n'ont pas été employés pour le bâtiment; que sont devenus ces matériaux? Le gouvernement en a-t-il retiré quelque chose?—R. Nous n'avons point pris possession des matériaux; nous ne savions pas si le gouvernement accepterait le bâtiment au prix demandé. Les matériaux étaient confiés à M. Henderson. Il n'était point certain que le gouvernement admettrait ces articles. En attendant qu'il nous fût donné avis de l'acceptation du compte par le gouvernement, nous n'avions de contrôle ni sur les matériaux ni sur le bâtiment.

Q. A quelle distance l'hôtel se trouve-t-il du dock du chemin de fer?—R. A deux ou trois cents pieds en arrière et vis-à-vis du dock.

Q. M. Oliver a offert au gouvernement, en 1877, de reprendre l'hôtel et d'en rembourser le prix de vente, le gouvernement pouvait-il accepter cette proposition? Pouvait-il se passer d'un terrain situé aussi près du dock?—R. La possession de ce terrain était certainement importante pour le gouvernement, qui ne pouvait sans inconvénient amener le rail jusqu'à la rivière, à moins d'avoir ce terrain.

Q. A quelle distance la voie passe-t-elle de ce terrain?—R. A deux cents pieds environ.

Q. Aurait-on eu un abord aussi facile et des terrains aussi propices pour le débarcadère en bas de l'emplacement de ville de Fort-William, sur les fermes McKellar, McVicar et sur la propriété de la Compagnie de la baie d'Hudson?—R. Oui, l'abord et les terrains étaient aussi propices à ces points-là.

Q. La ligne pouvait-elle être amenée de l'ouest, sans toucher l'emplacement de ville de Fort-William?—R. Oui.

Q. Savez-vous où est située la station de Murillo?—R. C'est la première station à l'ouest du terminus actuel. Je ne connais point d'obstacle pouvant empêcher de faire passer, en arrière de l'emplacement de ville, une voie ferrée, qui viendrait aboutir à la rivière sur la ferme McKellar.

Q. Une ligne aboutissant à la ferme McKellar serait-elle plus longue que la ligne actuelle?—R. La longueur serait à peu près la même, si la nature des lieux n'exigeait point de courbes.

Q. Connaissez-vous cet endroit?—R. J'ai passé par là assez souvent.

Q. Quelle en est la topographie?—R. Ce sont des terres basses, où il y a de petits côteaux de sable et des marécages.

Q. La ferme McKellar offre-t-elle sur la rivière d'aussi bons abords que l'emplacement qui a été choisi?—R. Je le pense; on pourrait étendre les abords le long de la rivière.

Q. N'aurait-on pas effectué une économie considérable sur le droit de voie et sur les terrains nécessaires pour le terminus, si celui-ci eût été placé en bas de l'emplacement de ville?—R. Je le pense, mais cela eût dépendu du prix auquel on aurait pu acheter les terrains de McKellar et de McVicar.

Q. Aurait-on eu ici les mêmes facilités que là-bas pour établir des docks?—R. Je le pense; la berge ne présente guère de différence; elle est cependant un peu plus basse ici que devant l'emplacement de ville.

Q. Y a-t-il le long de la rivière une réserve d'une chaîne sur laquelle le gouvernement eût pu faire passer la voie et établir les docks?—R. L'arpentage primitif contenait une réserve d'une chaîne, je ne sais si le gouvernement en a encore la possession. Le chemin de la rivière aux Tourtes a été ouvert à une petite distance de la rivière.

Q. N'a-t-il pas été fait une réserve d'une chaîne le long de toutes les rivières navigables dans cette région?—R. Oui, mais aujourd'hui ce chemin passe à cinquante ou cent pieds de la rivière.

Q. La rivière reste-t-elle ouverte plus tard, l'automne, vis-à-vis la ferme McKellar, que sur le point situé en amont, où se trouve le dock?—R. Il y a très-peu de différence.

Q. La rivière est-elle plus étroite et plus sinueuse vers la ferme McKellar qu'elle ne l'est plus bas?—R. La rivière est plus sinueuse en montant.

Q. La rivière est-elle à peu près droite depuis la ferme McKellar jusqu'au lac?—R. Presque droite.

Q. S'il fallait faire des dragages pour élargir la rivière, il y aurait moins de travaux à faire en ayant le terminus sur la ferme McKellar?—R. Oui.

Q. La rivière est-elle plus large en bas de la ferme McKellar jusqu'au lac qu'elle ne l'est en haut de cette ferme?—R. J'ai mesuré la rivière il a plusieurs années, mais je ne m'en rappelle plus la largeur. Je crois qu'elle est un peu plus large entre la ferme McKellar et son embouchure qu'elle ne l'est en haut de cette ferme; mais en bas de celle-ci, elle a peut-être moins de profondeur le long de la berge, qui va en s'inclinant,—je ne parle pas de la profondeur au milieu de la rivière mais au bord de la berge; il y a plus d'eau là où le bord est plus élevé.

Q. Pourrait-on, de la station de Murillo, établir jusqu'à Prince-Arthur's-Landing, un tracé en ligne droite tout aussi favorable que celui qui aboutirait à la ferme McKellar?—R. Je connais l'aspect général de cette région-là; elle est basse et marécageuse.

Q. Avez-vous dit au comité qu'en estimant les terrains pris pour le terminus du chemin de fer à Fort-William, vous n'avez pas appliqué l'acte des chemins de fer de 1868?—R. Je pense que nous avons eu cette loi présente à l'esprit. Nous avons établi une valeur uniforme pour les terrains. On construisait alors le *round-house* et nous n'avons pas payé plus cher les terrains qui se trouvaient dans son voisinage immédiat que ceux situés à l'autre bout de la réserve.

Q. Le dix-huitième paragraphe de la 9^e clause de l'acte se lit comme suit: "En décidant de la valeur ou de la compensation à payer, les arbitres sont autorisés et requis de prendre en considération la plus-value qui sera donnée aux terres ou ter-

rains traversés par le chemin de fer, par le fait qu'il les traversera ou par le fait de sa construction, et de compenser la plus-value donnée à ces terrains par les inconvénients, pertes ou dommages résultant du fait que la compagnie a pris possession ou fait usage de ces terres ou terrains"—avez-vous pris ce paragraphe en considération?—R. Jusqu'à un certain point. Voici comment : Nous avons payé les terrains dans le voisinage du *round-house* au même prix que ceux situés à trois quarts de mille de ce point, à l'autre bout de la réserve. Si nous n'avions pas tenu compte de la disposition du paragraphe, les premiers terrains auraient été payés plus cher que les autres. En décembre, nous convînmes d'un prix uniforme avec Oliver et Davidson pour tous leurs terrains compris dans l'enceinte de l'emplacement de ville.

Q. Mais en déterminant ce prix, vous êtes-vous guidés d'après la disposition qui vient d'être citée ? Oliver et Davidson possédaient-ils des terrains au moment de l'estimation?—R. Oui, je le pense. Nous avons examiné la question de la valeur des lots situés en dehors de la réserve, et dont la communication avec la rive se trouvait être interceptée, et nous avons constaté que cette circonstance tendait à déprécier la valeur de ces lots.

Q. En déterminant la valeur des terrains, vous êtes-vous guidés d'après les dispositions de la loi qui vient d'être citée?—R. Oui, dans une grande mesure, en tant que nous la jugions applicable aux cas particuliers.

Q. N'avez-vous pas déjà dit à ce comité que vous aviez eu des doutes sur l'applicabilité de cette loi?—R. Oui.

Q. Vous avez consulté le juge Van Norman, qui n'a pas voulu exprimer d'opinion?—R. Oui.

Q. Qui vous a conseillé relativement à l'interprétation à donner à cette loi?—R. Nous avons agi d'après notre propre jugement.

Q. Êtes-vous avocat?—R. Non.

Q. Votre collègue est-il avocat?—R. Il ne l'est pas non plus.

Q. Avez-vous interprété cette loi sans consulter d'avocat?—R. J'ai vu M. Brown.

Q. Quelle a été son opinion?—R. Il doutait que l'acte pût s'appliquer.

Q. Avez-vous suivi son interprétation?—R. Pas uniquement.

Q. Avez-vous demandé quelque autre avis?—R. A notre jugement, l'objet était d'acheter les terrains à aussi bon marché que possible moyennant un prix uniforme, et de ne pas allouer plus sur un point que sur l'autre.

Q. Le deuxième paragraphe de la deuxième section de l'acte des chemins de fer 1863 se lit comme suit : " Les dites sections s'appliqueront aussi à toute voie ferrée qui sera à l'avenir construite sous l'autorité de toute loi passée par le Parlement du Canada, et seront, en tant qu'elles peuvent s'appliquer à l'entreprise, et à moins qu'elles ne soient modifiées ou mises de côté par l'acte spécial, incorporées dans l'acte spécial, et en formeront partie de manière à ne faire qu'une seule et même loi"—d'après l'avis de quel avocat, avez-vous interprété cette disposition?—R. Nous avons M. Brown pour avocat, et pas d'autre.

Q. Le gouvernement l'avait-il envoyé là pour vous aviser?—R. C'est ce que j'ai compris.

Q. Comment expliquez-vous qu'en donnant un prix uniforme à Oliver, Davidson et Cie, vous vous soyez conformés à l'acte des chemins de fer?—R. Le terminus ayant été fixé, les terrains dans certaine partie de la réserve augmentèrent de valeur plus que dans les autres parties. C'est cette plus-value qui a été écartée. Le *round-house* était en construction, mais on ne savait pas où serait construite la gare des voyageurs. Nous adoptâmes et payâmes un prix uniforme pour tous les lots compris dans l'enceinte de la réserve.

Q. Vous dites que le *round-house* était en construction et que cette circonstance influait sur la valeur du terrain avoisinant ; ne deviez-vous pas évaluer les terrains d'après la valeur qui avait cours antérieurement à la fixation du terminus?—R. D'après la valeur qu'avaient les terrains au moment de la fixation du terminus en 1875,—d'après la valeur alors courante.

Q. N'avez-vous pas dit à ce comité, lorsque vous avez été interrogé ici la première fois, que vous n'aviez pas appliqué la loi, et que vous ne compreniez pas

comment elle eût pu être appliquée?—R. Oui; après avoir demandé les meilleurs avis que nous pussions obtenir sur le sujet, nous basâmes nos estimations non sur les prix courants au moment de l'évaluation, mais sur ce qu'avaient valu les terrains à l'époque de la détermination de la réserve. Certaines parties de celle-ci avaient beaucoup plus de valeur que d'autres.

Q. Que voulez-vous dire par les meilleurs avis que vous pussiez obtenir?—R. Nous consultâmes M. Brown, le juge Van Norman et d'autres.

Q. Quel fut l'avis du juge Van Norman?—R. Il ne voulut point d'inner d'avis.

Q. Ne saviez-vous pas dans le temps que Brown était partie intéressée?—R. Oui, je le savais bien.

Q. Son avis devait tourner à son avantage?—R. Oui.

Interrogatoire remis au 27 mars.

Le 27 mars, le témoin comparait de nouveau.

Q. Avez-vous reçu du gouvernement d'autres instructions que celles qui sont ici représentées?—R. Non pas d'autres.

Q. Avez-vous reçu d'autres instructions soit par écrit, soit verbalement?—R. Je n'ai eu avec le gouvernement aucune communication ni par écrit ni verbalement soit avant soit pendant les estimations.

Q. Avez-vous eu quelque communication personnelle avec M. Mackenzie ou quelque employé de son département, avant votre nomination?—R. Je n'en ai pas eu. Je suis venu voir M. Mackenzie après ma nomination.

Q. Avez-vous fait des arpentages dans cette région-là?—R. J'ai commencé à faire des arpentages au lac Supérieur, dans l'automne de 1864, et j'ai toujours continué depuis.

Q. Vous avez une grande connaissance de cette région-là?—R. Personne dans la province ne l'a fréquentée autant que moi.

Q. N'avez-vous pas été choisi comme estimateur à cause de cette circonstance?—R. On ne me l'a pas dit.

Q. Avez-vous recherché cette fonction?—R. J'avais entendu parler de cette fonction au bureau des Terres à Toronto par M. Devine, lorsque je vins à Ottawa voir M. Mackenzie.

Q. Que s'est-il passé dans votre entrevue avec lui?—R. Je lui demandai si les terrains dont il s'agit allaient être arpentés et évalués. Il me demanda si j'avais des terres à la baie du Tonnerre ou dans ce district-là. Je lui répondis que je n'avais point de terres dans la municipalité de Shuniah, qui renferme cet emplacement de ville.

Q. Ne s'est-il rien passé de plus important dans cette entrevue?—R. Le lendemain, il me fit encore la même question, comme s'il eût eu un doute sur la sincérité de ma réponse de la veille. Quelques jours plus tard, je reçus mes instructions, sans avoir vu aucune autre personne que M. Mackenzie à ce sujet.

Q. Vous étiez ici présent lorsque M. Reid a été interrogé sur la manière dont on s'est entendu avec les propriétaires de lots?—R. Oui.

Q. Donnez-vous votre adhésion au témoignage qu'il a rendu?—R. J'adhère à ce qu'il a dit relativement aux prix des terrains et à leur estimation.

Q. Après tout ce qui s'est passé, votre expérience vous porte-t-elle à croire que les expropriations auraient pu se faire à de meilleures conditions?—R. Pas pour les terrains; on aurait pu mieux faire pour ce qui est de l'hôtel Neebing, mais non pas pour ce qui est des terrains.

Q. Savez-vous combien la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing a payé les terrains qu'elle a acquis dans l'emplacement de ville?—R. Je crois que cette compagnie a payé beaucoup plus cher de l'acre que nous n'avons payé dans l'emplacement de ville.

Q. Connaissez-vous la valeur des terrains à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous les terrains acquis par la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing dans l'emplacement de ville?—R. Je connais ces terrains.

Q. Quelle comparaison faites-vous entre les prix payés par cette compagnie et ceux payés par vous?—R. Elle a payé beaucoup plus cher à l'emplacement de ville de Fort-William. Lorsqu'elle achetait le droit de voie sur l'emplacement de ville,

j'entrai un jour au bureau de M. Leys, et il me demanda combien je pensais que la compagnie eût à payer de l'acre. La quantité acquise représentait les 77,1000 d'un acre et avait coûté, me dit-il, \$1,100. Il me donna ce chiffre en regardant l'acte de vente; je n'avais point eu connaissance du prix personnellement.

Q. Savez-vous combien McKellar demandait pour ses terrains à cette époque—en 1875?—R. On m'a dit deux ou trois fois qu'il demandait \$250 du lot de cinquante pieds de front pour ses terrains bornés au nord par le chemin de la rivière aux Tourtes.

Q. Avez-vous eu quelque conversation à ce sujet avec McKellar?—R. Non, je répète ce que m'ont dit plusieurs personnes, et j'avais lieu de croire qu'elles disaient vrai.

Q. Auriez-vous pu, par quelques circonstances, connaître quel prix McKellar demandait pour ses terrains?—R. M. Knappin m'a dit qu'il avait payé ce prix, et m'indiqua deux ou trois lots à l'ouest du sien, et situés entre celui-ci et l'emplacement de ville, qui avaient été achetés à ce prix-là, m'a-t-il dit.

Q. Vous n'avez point de lots dans l'enceinte de l'emplacement de ville?—R. Je n'en ai aucun dans la municipalité.

Q. Avez-vous cherché à acheter des terrains dans ces endroits-là?—R. En 1876, j'ai acheté le terrain connu sous le nom de propriété Blackwood, à Prince-Arthur's-Landing.

Q. C'était après votre nomination?—R. Oui; j'ai été nommé en juin et j'ai acheté le 31 août.

Q. Ainsi vous connaissez la valeur des terrains à Prince-Arthur's-Landing?—R. Je la connais.

Q. Vous y avez arpenté bon nombre de lots?—R. Oui, j'ai fait en premier lieu l'arpentage de l'emplacement de ville.

Q. Quel eût été à Prince-Arthur's-Landing le coût relatif d'un terminus ayant la même étendue superficielle que celui dont on a fait choix?—R. Cela dépend beaucoup du point où on l'eût placé.

Q. Supposez un point quelconque sur la rive entre la réserve du gouvernement et la ferme McVicar dont vous avez parlé?—R. Pour avoir la même étendue de terrain à Prince-Arthur's-Landing qu'à Fort-William, il eût fallu prendre les deux tiers de la ville de Prince-Arthur.

Q. Cela eût coûté cher?—R. Enormément cher.

Q. Quatre fois autant?—R. Oui, une telle superficie eût embrassé les deux tiers de toutes les maisons de la ville.

Q. N'aurait-on pu avoir là un terminus dans d'autres conditions?—R. Oui.

R. N'y avait-il pas là une réserve appartenant au gouvernement, suffisante pour le terminus du chemin de fer?—R. Je crois que cette réserve n'avait pas assez de largeur sur le bord du lac.

Q. Quelle largeur a-t-on pris sur la rive de la Kaministiquia?—R. De quatre à cinq cents pieds.

Q. Combien une telle lisière eût-elle coûté sur le bord du lac à Prince-Arthur's-Landing?—R. Il y a là entre Water Street et le bord de l'eau une lisière de cent pieds en moyenne. La largeur de Water Street est de soixante-six pieds; sur quelques points, il se trouve, avec la réserve, cent cinquante pieds entre les maisons et le bord de l'eau. En encaissant la rive, on pourrait former une devanture de deux cents pieds de largeur.

Q. L'eau est-elle profonde à ce point-là?—R. Peu profonde; on peut marcher dans l'eau jusqu'à quarante ou cinquante pieds de la rive.

Q. Les vagues battent-elles fort sur ce point?—R. Quelquefois.

Q. S'est-il produit des affouillements le long de la berge?—R. Oui, considérables. Une longue levée d'encaissement a été établie pour le chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing; cette levée a de deux à trois cents pieds de longueur.

Q. Combien cet ouvrage a-t-il pu coûter?—R. Je ne saurais dire.

Q. En faisant l'estimation des lots situés sur Water Street à Fort-William, avez-vous estimé ces lots comme terrains riverains?—R. Ces lots étaient considérés comme riverains, ayant accès à la rive, bien qu'ils fussent bornés par la rue et non par la rive.

Q. La réserve du gouvernement se trouve située entre la rue et le bord de l'eau ?
—R. Précisément.

Q. Les propriétaires de lots sur Water Street n'ont point le droit de construire de quais sur la rive ?—R. Ils étaient sous l'impression que ce droit leur appartenait, mais ils ne l'ont point légalement.

R. En faisant l'estimation des terrains pris sur le lot No. 6 du township de Neebing, avez-vous appliqué les dispositions de l'acte des chemins de fer de 1868 ?—R. Je ne pense pas que cet acte ait été pleinement appliqué dans ce cas, c'est-à-dire que nous ayons tenu compte de la plus-value acquise par la partie non expropriée du lot No 6. J'ai parlé à M. Brown à ce sujet, et sa réponse a été que nous ne prenions pas des parties de lots, mais des blocs entiers.

Q. Le lot était subdivisé alors ?—R. Oui ; le plan des subdivisions avait été déposé et enregistré.

Q. Ne saviez-vous pas que, malgré ces subdivisions sur papier, le lot appartenait en totalité à la même société ?—R. Je le savais.

Q. Ainsi, bien que subdivisé, le lot ne formait qu'une seule propriété ?—R. Oui.

Q. C'était de fait une ferme, subdivisée sur le papier ?—R. Oui.

Q. Est-ce que le chemin de fer en traversant le lot No. 6 n'a pas fait hausser considérablement la valeur de la partie non expropriée de ce même lot ?—R. Cela est certain.

Q. De combien pour cent cette valeur a-t-elle haussé ?—R. Je ne pourrais le dire. C'est le chemin de fer qui a donné de la valeur à ces terrains ; s'il n'y avait pas là de chemin de fer, les terrains ne vaudraient pas dix piastres l'acre.

Q. Avez-vous pris pour le chemin de fer quelques parcelles du lot No. 6, situées entre la voie ferrée et le bord de l'eau ?—R. Non, nous avons pris une petite lisière sur les lots compris dans le bloc " Y."

Q. Mais vous n'avez pas pris les lots riverains ?—R. Non, nous n'avons pris qu'une quinzaine de pieds.

Q. Lorsque vous avez transmis au gouvernement le compte de l'hôtel Neebing, supposiez-vous que le gouvernement paierait le montant réclamé de \$5,029 ?—Non, Je ne le supposais pas. M. Reid était aussi de mon avis.

Q. Vous ne pensiez pas qu'en mentionnant cette somme dans votre rapport vous obligiez le gouvernement à la payer ?—R. Non.

Q. En supposant que la Kaministiquia présente l'endroit le plus favorable pour établir le terminus, ne pensez-vous pas qu'il eût été préférable de placer celui-ci dans la partie où la rivière coule en droite ligne jusqu'au lac, afin d'éviter le coude qu'elle forme en amont ?—R. Le meilleur point, à mon avis, eût été dans le bas de la rivière, vis-à-vis le détour où se trouve la Mission.

Q. La ferme McKellar est-elle contiguë à l'emplacement de ville ?—R. Elle en est séparée par la rue.

Q. La propriété voisine de cette ferme est celle de la Baie d'Hudson ?—R. Oui.

Q. De la station de Murillo, le chemin de fer eût-il pu être amené sur la ferme McKellar, sans toucher à l'emplacement de ville ?—R. Une ligne droite tirée de la station de Murillo à la ferme McKellar ne toucherait point à l'emplacement de ville.

Q. Avez-vous fréquenté la contrée située entre la station de Murillo et la ferme McKellar ?—R. Oui.

Q. Cette contrée présente-t-elle pour des travaux de génie plus d'obstacles que celle par où la ligne du chemin de fer a été dirigée ?—R. Cette contrée n'offre point d'obstacles pour de tels travaux ; il s'y trouve des ravins assez profonds, et des côtes de sable un peu plus élevées que sur la ligne, mais il n'y a pas de difficultés sérieuses.

Q. On a beaucoup parlé du coude de la rivière, est-il de nature à gêner grandement la navigation ?—R. Je ne le crois pas ; la hauteur des berges est un pire inconvénient ; le coude ne nuira point, à mon avis.

Q. Quelle est la hauteur de la berge, à la ferme McKellar ?—R. La berge est bien moins élevée là qu'elle ne l'est devant l'emplacement de ville.

Q. L'eau n'est-elle pas plus profonde là où la berge est plus élevée ?—R. C'est ce qu'on m'a dit.

Q. Quelle est la largeur de la rivière à ce coude?—R. La largeur est là de 300 pieds, je pense. Je ne l'ai pas mesurée, mais je pense qu'elle peut avoir cela.

Q. Savez-vous quelle est la longueur de l'écluse du Saut Ste-Marie?—R. Cinq cent vingt pieds.

Q. Le coude dont il s'agit n'offrirait-il pas un sérieux obstacle pour un navire de trois cents pieds?—R. Oui.

Q. Le coude se rapproche-t il de la forme circulaire?—R. Oui.

Q. Quel en serait le rayon?—R. Je ne puis dire.

Q. Quelle est la nature des bords à ce coude?—R. Les bords sont de sable et d'argile.

Q. Pourrait-on aisément faire disparaître ce coude, et élargir la rivière à ce point?—R. Oui, la rive est basse à l'extrémité du coude.

Q. Avez-vous jamais entendu, feu M. Hazlewood exprimer une opinion sur les avantages comparatifs d'une rive élevée et d'une rive basse pour le chargement des navires?—R. Il avait un projet pour tirer avantage de l'élevation de la berge à l'emplacement de ville; il préférerait avoir une rive élevée, mais je ne sais point quel était son projet.

Q. Y a-t-il des roches dans cette partie de la rivière?—R. Il n'y en a point.

Q. On pourrait non-seulement élargir la rivière, mais encore pratiquer un canal à cet endroit, si on voulait en faire la dépense?—R. Oui.

Q. Les gens de Prince-Arthur's-Landing ont-ils payé en une seule et même somme à Oliver et Davidson les terrains qu'ils ont acquis pour la voie de leur chemin de fer?—R. Je le crois, mais je n'en suis pas certain.

Q. A-t-il été passé pour les différentes parcelles de terrains un seul et même acte de vente avec la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing?—R. Je ne puis dire.

Q. Sur combien de lots ce chemin passe-t-il, dans l'enceinte de l'emplacement de ville?—R. Je ne puis dire; seulement M. Leys m'indiqua la fraction d'acre qui avait été prise dans l'emplacement de ville.

Q. M. Leys avait-il en cela quelque objet en vue?—R. Je n'en sais rien.

Q. Avait-il quelque intérêt dans les terrains?—R. Je le pense.

Q. Ce droit de voie pour le chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing n'a-t-il pas été acquis un an après la fixation du terminus?—R. Oui.

Le déposant ne dit rien de plus.

HUGH WILSON.

SAMEDI, 16 mars.

PETER J. BROWN est appelé, prête serment et dépose comme suit :

Q. Où demeurez-vous?—R. A Ingersoll.

Q. Etes-vous au fait, depuis un certain temps, de la valeur des terrains à Fort-William?—R. Oui, depuis 1872.

Q. Aviez-vous un intérêt dans l'achat fait cette année-là par M. Oliver?—R. Je n'en avais pas alors, mais j'ai acheté depuis l'intérêt de Donald McDonald.

Q. En quelle année?—R. En décembre 1872.

Q. Vous êtes alors entré dans la société Oliver, Davidson et Cie?—R. Oui.

Q. Avez-vous fait des achats considérables de terrains à Fort-William?—R. J'en ai acheté pour un peu plus de cent mille piastres.

Q. En 1872?—R. Oui.

Q. Vous avez construit une scierie sur la Kaministiquia?—R. J'en ai construit une sur l'île No. 1.

Q. Quel but aviez-vous en faisant là un placement aussi considérable?—R. J'avais en vue le commerce de bois et les exploitations de mines.

Q. Le prix du bois était-il bien élevé à cette époque?—R. Oui, il l'était dans le temps.

Q. Est-ce la concurrence des ports inférieurs ou celle des États-Unis qui a fait tomber le prix du bois?—R. C'est la concurrence de la rive du sud, celle du Minnésota.

Q. Le Minnésota était votre seul concurrent?—R. Oui. En 1873, il vint de la baie Batchewana une couple de goëlettes chargées de bois.

Q. Ce bois pouvait-il faire concurrence à celui des États-Unis?—R. Il ne le pouvait pas.

Q. Savez-vous quelle était la valeur de la propriété foncière à Fort-William avant que le terminus eût été fixé là?—R. La société Oliver, Davidson et Cie vendit plusieurs lots en 1873, 1874 et 1875.

Q. Pouvez-vous indiquer sur le plan les lots qu'elle a vendus, ainsi que les lots vendus par d'autres, et dire à quelles dates et à quels prix ces ventes ont été faites? Avez-vous pris des notes au bureau d'enregistrement à ce sujet?—R. Les lots 25 et 26, sur le côté sud de Frederica Street, ont été vendus à l'encan à Toronto en avril ou en mai 1875. Le lot 24 a été vendu à l'encan à Toronto en avril 1865. Le lot 26 fut acheté par des personnes de Fort-William. Le lot 25 fut acheté par le capitaine Elwes, de Montréal, au prix de \$420, et le lot 24 fut acheté par George Henderson, de Toronto, au prix de \$270; le lot No. 8 sur Water Street, en dehors de la réserve du chemin de fer, fut acheté par un nommé Duckworth, de Toronto, au prix de \$250.

Q. Ces lots avaient-ils autant de valeur que les lots riverains?—R. Je ne le crois pas.

Q. Quelle était la superficie de ces lots?—R. Dans l'emplacement de ville, les lots avaient un demi-acre, d'après l'arpentage originaire.

Q. Le lot 22, côté sud de Frederica Street, a été vendu en 1874; à quel prix?—R. Il a été vendu, en 1874, au prix de \$250. Il appartenait en premier lieu à Oliver, Davidson et Cie, qui le vendirent à un nommé Stevenson.

Q. Combien les estimateurs ont-ils évalué ce lot?—R. D'après les estimations contenues dans l'état que m'a fait remettre le Ministre de la Justice, le lot 22 a été estimé à \$290. C'est le lot que Stevenson avait, en 1874, acheté de Oliver et Stevenson au prix de \$250.

Q. Combien et en quel temps ont été vendus les lots 35 et 36 sur le côté nord de Gore Street?—R. Le propriétaire était un M. Street, qui demeure à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Pourquoi ces lots avaient-ils changé de mains?—R. Je n'en sais rien. Ils ont été évalués à \$275.

Q. Combien avaient-ils été payés par leur propriétaire?—R. Ils avaient été payés \$250. M. Street avait bâti un joli magasin sur le lot 36, en 1875.

Q. De qui avait-il acheté?—R. D'un nommé Douglas. Il avait payé \$250, à ce qu'il m'a dit.

Q. A qui appartenait les lots 25 et 26, sur le côté nord d'Amelia Street?—R. Ils appartenait en premier lieu à Oliver, Davidson et Cie.

Q. Quand les ont-ils vendus, et à quel prix?—R. Ils les ont vendus dans l'hiver de 1874 au prix de \$150 chacun.

Q. Ces lots ont-ils été pris pour le chemin de fer?—R. Non, la réserve du chemin de fer est bornée par Frederica Street, en arrière de laquelle se trouve Amelia Street.

Q. Les terrains ont moins de valeur sur cette dernière rue?—R. La différence en moins est de plus d'un cinquième.

Q. A qui appartenait le lot No. 8, sur East-Water Street?—R. En premier lieu à Oliver, Davidson et Cie, qui le vendirent en 1873.

Q. Combien?—R. Je ne puis le dire en ce moment.

Q. A-t-il été vendu beaucoup de lots à l'encan à Toronto en 1874 et en 1875?—R. En avril 1875, M. Blackwood vendit un grand nombre de lots de ville.

Q. Connaissez-vous le lot 24, Hector street?—R. Oui.

Q. Quelle en est la valeur?—R. Je ne sais.

Q. A-t-il été pris pour le chemin de fer?—R. Oui.

Q. Combien s'est vendu le lot 24, North-Frederica Street?—R. Il s'est vendu \$275 à l'encan en 1875, et a été revendu le même prix par M. Pearson.

Q. Qui est ce M. Pearson ?—R. C'est un avocat de Toronto, l'associé de M. John Leys.

Q. Savez-vous quelque chose du lot 18, North-Frederica Street ?—R. Oui, il a d'abord appartenu à Oliver, Davidson et Cie.

Q. Quand l'ont-ils vendu ?—R. En 1874.

Q. Combien ?—R. \$175, je crois.

Q. Le lot 25, South-Frederica Street, est celui acheté en 1875 par M. Elwes, de Montréal ; combien l'a-t-il payé ?—R. Il l'a payé \$420.

Q. Le choix de l'emplacement du terminus était-il déjà fait alors ? le plan en avait-il été déposé ?—R. Je n'en sais rien. J'ai vu le plan du terminus pour la première fois au fort William en 1876. D'après mes notes, ce plan aurait été déposé le 3 février 1875 ; les notes de M. Van Norman portent qu'il fut déposé en janvier.

Q. Quand avez-vous eu connaissance pour la première fois du dépôt de ce plan ?—R. Lorsque je suis allé à Fort-William en 1876.

Q. Quand avez-vous appris que le terminus allait être placé sur l'emplacement de ville ?—R. C'est une nouvelle que j'appris dans le temps par les journaux, c'est-à-dire dans l'hiver de 1874-5 ; certains journaux annoncèrent officiellement que cette décision avait été prise.

Q. Aviez-vous eu avant cela lieu de penser que le terminus serait placé là ?—R. Je l'avais entendu dire, mais je n'avais eu à ce sujet aucune communication officielle.

Q. Vous étiez-vous attendu, avant de lire cette nouvelle dans les journaux, que le terminus serait placé là ?—R. Je l'avais pensé.

Q. Est-ce après la vente faite à Toronto que vous l'avez pensé ?—R. C'est vers ce temps-là, ou même avant cette vente.

Q. Pouvez-vous produire une copie de l'annonce qui a été faite à Toronto dans le but d'engager le public à acheter les terrains mis en vente ?—R. Je n'ai point cette annonce, mais M. Blackwood y faisait valoir diverses considérations.

Q. Les terrains lui appartenaient-ils ?—R. Ils lui appartenaient, et non à Oliver, Davidson et Cie.

Q. Il subdivisa son terrain en parcelles ?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire quand vous avez appris que le terminus allait être placé sur l'emplacement de ville ?—R. Je l'ai appris dans l'hiver de 1874-5, mais je ne savais pas si le gouvernement prendrait à un seul lot ou cinquante lots. C'est en avril 1875 que Blackwood a annoncé sa vente.

Q. Le lot 32, sur le côté nord de Gore Street, appartenant à Alexander McGregor, a-t-il été pris ?—R. Oui, ce lot est compris dans la réserve.

Q. Savez-vous quelque chose relativement à la vente de ce lot ?—R. Seulement ce que m'en a dit McGregor lui-même, à savoir qu'il avait payé \$300 à un nommé J. L. Baker, de Toronto, pour les deux tiers du lot.

Q. Quand cela ?—R. En avril ou en mai 1875.

Q. A combien les estimateurs ont-ils évalué ce lot ?—R. Ils ont d'abord offert \$181, mais McGregor refusa d'accepter cette somme ; il avait acheté sans savoir que ce terrain serait réservé et en avait payé le prix de bonne foi ; il avait droit d'être remboursé en entier, et il le fut aussi plus tard. J'ai eu avec lui une assez longue correspondance sur le sujet.

Q. Comme avocat vous connaissez les règles sur lesquelles on se guide dans les arbitrages ; si le cas de McGregor eût été soumis à des arbitres, à quelle conclusion ceux-ci fussent-ils arrivés, pensez-vous ? Eussent-ils accordé à cet homme moins qu'il n'avait payé ?—R. Je ne le crois pas, et c'est l'opinion que j'ai exprimée aux estimateurs. J'ai aussi consulté sur la question M. James Bethune, C. R., de Toronto, et son opinion a été la même que la mienne.

Q. Savez-vous quelque chose du lot 26, côté sud de Frederica Street ?—R. Oui ; ce lot fut vendu une douzaine de fois dans le cours de l'hiver de 1875, à Fort-William. Il avait été subdivisé en sept parcelles.

Q. Connaissez-vous quelque chose de ces transactions ?—R. Ambroise Cyrette, qui avait la patente de la Couronne, vendit le lot par parcelles à plusieurs individus ; le montant de ces ventes s'éleva à \$1,500 ou \$1,600. Ces acquéreurs revendirent eux-mêmes à d'autres.

Q. Quelle est la date de la vente faite à Ramsay?—R. Elle est du 6 juin 1876. Son vendeur, John Park, avait acheté en février 1875.

Q. Quelles ventes ont eu lieu en février 1875?—R. Les ventes de Cyrette à Park, à Boulanger et à John C. Hoskings.

Q. Combien les estimateurs ont-ils alloué pour les parcelles de ce lot? Combien ont-ils accordé à Hoskings, qui avait payé \$150?—R. A Hoskings ou plutôt à ses acheteurs John Park \$60, et William Ramsay \$100, ce qui fait \$160 pour la parcelle.

Q. C'est-à-dire dix piastres de plus qu'elle n'avait été payée par Hoskings. Combien a-t-on accordé à Ramsay?—R. Cent piastres pour ce qu'il avait acheté au prix de trois cent trente piastres.

Q. Il a donc perdu \$230?—R. Je le suppose. J'ai eu une longue correspondance avec lui; il était indigné contre son vendeur, John Park.

Q. On a alloué \$100 à Cameron, combien avait-il payé?—R. Il avait payé \$350. Marks avait payé \$300, et il n'a eu que \$80. Il était très-mécontent; je lui dis que je ne pouvais rien y faire, les estimateurs ayant fixé le prix. Il finit par accepter les \$80, après un certain temps.

Q. Combien Driscoll a-t-il eu?—R. Il a eu \$100, ce qui lui a fait perdre sur son prix d'achat \$290. Il m'a dit que si la somme eût été plus importante, il aurait appelé de cette évaluation devant les arbitres fédéraux.

Q. Les ventes dont vous venez de parler ont eu lieu en février 1875?—R. Le 5 février 1875.

Q. C'est-à-dire après l'enregistrement du plan de la réserve arrêtée par le gouvernement?—R. Oui, quelques jours après.

Q. Cela prouve que ces ventes étaient faites dans un but de spéculation?—R. Dans quelques cas, les propriétaires insistèrent pour avoir un arbitrage; les évaluateurs voyant cela, consentirent à accorder les sommes réclamées. McGregor est dans ce cas. Il avait payé \$300; on lui offrit \$181; il refusa, et il fut plus tard remboursé intégralement de la somme qu'il avait payée. Comme il avait acheté de bonne foi, sans savoir que le gouvernement avait fait là une réserve, je dis aux estimateurs qu'il réussirait devant les arbitres officiels à se faire rembourser en entier du prix qu'il avait payé.

Q. Pouvez-vous donner au comité quelques renseignements au sujet de l'hôtel Neebing?—R. Je suis l'un des actionnaires.

Q. Cet hôtel se trouvait sur deux lots?—R. Oui.

Q. Combien avaient coûté ces lots?—R. L'un, appartenant en premier lieu à Oliver et Davidson, fut acheté par la compagnie au prix de \$250; ce lot est le No. 24 sur North-Water Street; l'autre lot fut acheté de M. John Leys, de Toronto.

Q. A quel prix?—R. Au prix de \$250.

Q. Ces sommes ont-elles été payées?—R. Oui.

Q. M. Leys est-il actionnaire dans cette compagnie?—R. Oui.

Q. Pour combien?—R. Pour deux cents piastres, je crois.

Q. Quand cette compagnie s'est-elle formée?—R. Dans l'hiver ou le printemps de 1875.

Q. Qui en étaient les actionnaires?—R. Adam Oliver \$4,000; Joseph Davidson, de Toronto, \$500; Brown et Wells—moi-même et mon associé—\$300; J. J. Vickers, de Toronto, \$500; George Faulkner, \$100; J. S. McHannay, de Toronto, \$100; A. Mitchell \$100; J. Duckworth, de Toronto, \$100; W. D. McKenzie, de Toronto, \$100; John Ritchie, \$100; Robert Hay, \$100; Robert Henry, \$100; John McNab, \$100; J. D. Henderson, \$2,000; S. J. Keith, \$200.

Q. A quel parti politique appartient Henderson?—R. Je n'en sais rien; je ne l'ai jamais entendu exprimer d'opinion sur la politique.

Q. Comment cette compagnie a-t-elle été constituée?—R. Par des souscriptions comme toutes les autres compagnies par actions.

Q. Les actions ont-elles été payées en entier ou en partie?—R. Les versements demandés ont été payés par la moitié à peu près des actionnaires.

Q. Ils ont été depuis remboursés de leurs mises?—R. Oui.

Q. Ont-ils reçu plus ou moins que leurs mises?—R. Je ne puis le dire.

Q. L'acte d'incorporation de la compagnie est du 3 février 1876 ?—R. Oui, et la liste de souscription a été ouverte en mai ou juin.

Q. Avez-vous vu les comptes détaillés des matériaux fournis pour la construction de l'hôtel ?—R. Le seul compte que j'aie vu venant des estimateurs est le compte général qu'ils ont présenté.

Q. Avez-vous découvert dans ce compte une erreur de \$500 ?—R. Oui.

Q. Quand avez-vous découvert cette erreur ?—R. Hier. Une somme de cinq cents piastres est portée en compte deux fois pour le même terrain.

Q. Qui a fait cette erreur ?—R. Moi-même, et voici comment : je demandai au teneur de livres de la compagnie, M. Flannegan, de me donner un mémoire du compte de l'hôtel ; il me donna le montant reproduit sur cette pièce, qui est de mon écriture, sans me donner le détail du compte que je n'ai vu qu'hier.

Q. Êtes-vous seul responsable de cette erreur ?—R. Le teneur de livres pourrait l'être, mais je ne suppose pas qu'il y ait eu de sa faute ; je prends la faute pour moi. Le mémoire qu'il m'a passé comprenait le double emploi, qui se trouve aussi dans le mémoire remis aux estimateurs.

Q. Comment cette erreur n'a-t-elle pas été découverte quand les entrées ont été faites dans les livres ?—R. C'est ce que je ne puis dire.

Q. Vous a-t-on parlé auparavant de cette erreur ?—R. Je n'en ai jamais entendu parler avant que M. Vidal l'ait signalée hier au comité.

Q. Vous êtes redoublable de cette somme de cinq cents piastres ?—R. Oui, et j'en ai opéré le versement à la banque de Montréal, une heure après la découverte de l'erreur, dont j'avais jusqu'à hier entièrement ignoré l'existence.

Q. Les comptes relatifs à l'hôtel comprennent les articles suivants : peintures, huiles, portes, fenêtres ; avez-vous vu ces articles sur les lieux ?—R. J'ai vu dans les chambres de l'hôtel des portes et des barils de clous, mais je n'ai jamais examiné les articles qui se trouvaient sur les lieux, et je n'en puis parler d'une manière positive.

Q. Quelle est la quantité de clous portée au compte d'Oliver ?—R. Un baril de clous du No. 10, et 50 lbs de clous à bardeaux.

Q. S'il n'y a pas d'erreur dans le compte de votre compagnie, vous n'avez pas pu voir plusieurs barils de clous sur les lieux ?—R. Il doit y avoir un autre compte. McNab et Marsh en ont un de \$291.55 pour articles de feronnerie.

Q. Je suppose qu'en votre qualité de membre de la compagnie de l'hôtel Neebing, vous aviez intérêt à voir le compte d'Oliver, Davidson et Cie contre les actionnaires ; je vois qu'il a été chargé une somme de cent piastres pour intérêt ; cette somme était-elle due ?—R. Je n'ai jamais vu les comptes auparavant ; je n'ai jamais examiné les livres. Je n'ai vu aucun compte.

Q. Vous n'avez rien su au sujet de la division de l'argent payé par le gouvernement ?—R. J'en ai eu ma part.

Q. Comment avez-vous préparé votre compte ?—R. D'après le mémoire que m'a fourni le teneur de livres, M. Flannegan.

Q. Quand le gouvernement a-t-il payé le prix de l'hôtel ?—R. Le titre a été passé en octobre et j'ai donné mon certificat pour le montant du prix dans le même mois.

Q. Regardez au compte de McNab et Marsh et dites quelle différence il y a entre ce compte et votre propre état ?—R. Le montant de l'état excède de \$82 la somme collective des pièces justificatives représentées.

Q. Pour ce qui est des clous, ces \$82 représenteraient-elles, pensez-vous, la quantité de clous employée ? Cette dernière quantité apparaît-elle sur le compte ?—R. Je vois dans le compte de Henderson, \$9 ; dans le compte d'Oliver et Davidson \$4.80, en tout \$13.80 pour des clous. Il faut qu'une facture ait été égarée, car je vois ici un item de \$13.50 pour fret de vingt-cinq barils de clous.

Q. Êtes-vous bien sûr que ces barils que vous avez vus dans le bâtiment en construction étaient pleins de clous ?—R. Aussi sûr que je le suis de la présence de M. Aikins à son fauteuil.

Q. Quel est le prix du fret de Toronto à Fort-William ?—R. De quarante à soixante cents les cent livres par les steamers.

Q. Avez-vous été consulté sur la valeur des terrains ?—R. Je n'ai point donné

d'avis là-dessus. Je n'ai connu les évaluations que par le rapport qui m'en a été communiqué par le Département de la Justice, mais j'avais conseillé aux estimateurs de prendre des affidavits relativement à la bonne foi et à la valeur, dans les cas où les améliorations auraient été effectuées postérieurement au dépôt du plan de la réserve, opéré par le gouvernement en février 1875, et j'avais recommandé d'admettre, jusqu'à concurrence de la dépense effective, les réclamations fondées sur la bonne foi et sur l'ignorance du fait de la réserve. Les estimateurs ne m'ont jamais fait connaître leurs évaluations; ils auraient probablement dû le faire, vu que j'étais là comme agent du Ministre de la Justice, mais ils ne l'ont point fait, et c'est du Département de la Justice que j'ai obtenu mes renseignements à cet égard.

Q. Avez-vous rédigé ces affidavits?—R. Oui, tous, à l'exception de celui d'Oliver.

Q. Quelle en était la teneur?—R. Que l'acquisition avait été faite de bonne foi; que les acquéreurs n'avaient point eu connaissance de la réserve avant de venir se fixer sur leurs terrains; qu'ils avaient défriché ces terrains et n'avaient jamais reçu avis de la part des ingénieurs que ces terrains seraient expropriés. J'ai dit dans le temps, et je le répète, que si ces cas étaient renvoyés à l'arbitrage, les expropriés seraient payés en plein.

Q. Lorsque vous rédigez des affidavits sur d'autres matières, pourquoi n'en avez-vous pas rédigé un sur la quantité de matériaux fournis par votre société?—R. Cela eût été tout à fait en dehors des attributions que j'exerçais là.

Q. N'eût-il pas été important de produire un affidavit comme celui dont je signale l'absence?—R. Je n'y ai point pensé; on ne m'en a point parlé; j'e n'avais rien à faire à cela.

Q. Vous ingérez-vous des affaires de la société Oliver, Davidson et Cie?—R. Pas plus qu'aucun des messieurs ici présents.

Q. Comme agent du Ministre de la Justice, ne deviez-vous pas fournir au gouvernement tous les renseignements en votre pouvoir?—R. Mon devoir, en cette qualité, était de recueillir les titres des terrains, de les examiner, d'en faire rapport au ministre, et de donner mon certificat pour le paiement du montant de l'expropriation. La pièce X est une copie de mes instructions.

Q. Avez-vous eu d'autres instructions?—R. Non. J'avais à examiner les titres et à voir que le gouvernement reçût un bon titre. Les estimateurs n'avaient rien à voir à cela.

Q. N'était-ce pas une partie de votre devoir de veiller à ce que des choses payées par le gouvernement, comme ces matériaux non employés de l'hôtel Neebing, fussent remises à quelque personne autorisée et en lieu sûr?—R. Je n'avais rien à voir à cela; cela était tout-à-fait étranger à la question des titres. Trois lots sont ici au nom de ma femme. Je n'ai point fait rapport sur les titres de ces lots, non plus que sur ceux de mon associé Wells, sur ceux d'Oliver, Davidson et Cie et de Caroline Davidson.

Q. Qui a fait rapport sur ces titres-là?—R. M. Fenton, avocat de Toronto. J'écrivis au ministre que j'avais un intérêt, par ma femme, dans les trois lots mentionnés. Je n'avais point d'intérêt dans les autres, excepté ceux d'Oliver, Davidson et Cie. Je ne me souciais point d'agir pour ceux de ces lots dans lesquels je n'avais point d'intérêt.

Q. J'aimerais à connaître les lots dans lesquels vous aviez un intérêt, soit personnellement, soit comme associé d'Oliver, Davidson et Cie, soit par votre femme ou par quelque autre personne, ainsi que le prix de ces lots?—R. Oliver, Davidson et Cie: \$12,410.—J'ai un sixième dans cette somme; M. Thomas Wells, mon ci-devant associé d'Ingersoll, a aussi un sixième; les deux autres membres de la société, M. Oliver et M. Davidson, ont chacun un tiers. Je suis actionnaire de la compagnie de l'hôtel Neebing pour le montant que j'ai déjà mentionné.—Ma femme, Mary Brown, \$725.—Voilà tout.

Q. Vous étiez sur les lieux lorsque l'hôtel Neebing a été livré au gouvernement?—R. J'étais là en juin et en juillet, et j'en suis parti au milieu d'août.

Q. N'auriez-vous pas dû faire savoir au gouvernement qu'il y avait là quantité de matériaux dont le soin devait être confié à quelque personne autorisée?—R. Cela

était en dehors de mes attributions ; cependant j'appelai sur ces matériaux l'attention de M. Hazlewood et lui dis qu'il devait en prendre soin.

Q. Avez-vous fait rapport sur le titre de l'hôtel Neebing?—R. Oui, je n'avais dans cet hôtel d'intérêt qu'à titre d'actionnaire. J'ai passé l'acte de vente. J'ai informé M. Hazlewood que l'hôtel avait été transporté au gouvernement et payé ainsi que d'autres maisons, et qu'il eût à en prendre possession. Il loua plus tard l'hôtel \$20 par mois ; la maison achetée d'un nommé Munroe, \$12 par mois ; une autre maison achetée de McLaren, \$30 par mois. Le nommé McCarron payait aussi un loyer. Ces maisons étaient situées sur des terrains qui avaient été expropriés et payés.

Q. A qui a été payé le prix de l'hôtel Neebing?—R. A M. Oliver, président de la compagnie. J'ai émis moi-même le certificat.

Q. Le prix a été payé sur votre certificat par la banque de Montréal?—R. Le prix a été payé sur un certificat valable légalement.

Q. Où la somme a-t-elle été payée?—R. A Toronto.

Q. A-t-elle été payée en entier par une seule banque?—R. Je crois qu'elle a été payée à la banque Fédérale. Je reçus du Département un blanc dans lequel j'insérai la somme, et que je signai comme agent du Ministre de la Justice.

Q. Les estimateurs n'ont point présenté de rapport sur ce compte ; vous devez avoir eu quelque correspondance avec le gouvernement pour savoir s'il accepterait ou non le bâtiment?—R. Ma correspondance à ce sujet s'est bornée à la simple demande du rapport ; c'est la seule correspondance que j'aie eue avec le département, à l'exception de ce qui avait eu trait à des questions professionnelles.

Q. Avez-vous émis les certificats pour les montants à payer avant d'avoir appris du département que les estimations étaient approuvées par le gouvernement?—R. J'ai émis les certificats sur le rapport que le gouvernement m'a fourni en 1876.

Q. Ce rapport vous a-t-il été fourni avant que vous eussiez fait aucun paiement?—R. Certainement, je n'aurais point connu les montants alloués sans ce rapport, car les estimateurs ne me les ont jamais fait connaître.

Q. La décision des estimateurs était-elle finale?—R. Ils ne m'ont rien dit à ce sujet ; leur décision devait être finale.

Q. Les estimations ont été transmises au gouvernement en différents temps?—R. Je ne puis dire, je crois que les estimateurs n'ont envoyé que deux rapports.

Q. Au sujet de l'hôtel Neebing, lorsque le rapport vous a été transmis par le Ministre de la Justice, ne vous a-t-il rien été dit relativement au certificat à émettre pour ce cas particulier?—R. La pièce " X " contient mes instructions.

Q. Vous ne pouvez dire si les estimations étaient finales, ou si elles étaient simplement envoyées au gouvernement comme renseignement sur la valeur des terrains à exproprier?—R. Je suis dans l'ignorance sur ce point.

Q. Lorsque le prix était convenu avec les personnes expropriées, comprenait-on que l'arrangement avait un caractère définitif?—R. Certainement.

Q. Le prix convenu l'était-il sauf l'approbation du gouvernement?—R. Non.

Q. Les estimations étaient transmises au gouvernement, mais elles n'étaient définitives qu'après avoir reçu son approbation : n'est-ce pas là la vérité ? Je veux établir à qui revient la responsabilité des estimations. Les instructions données aux estimateurs contiennent cet article : " Vous devez comprendre que vous n'êtes point autorisés à conclure les achats. Tout ce que vous pouvez faire est d'admettre un prix raisonnable, sauf l'approbation du ministre ; " que répondez-vous à cela?—R. Je n'ai rien à répondre à cela ; les estimations ne me regardaient pas.

Q. Avez-vous quelque intérêt commun avec Oliver, Davidson et Cie, dans des terrains situés soit dans l'enceinte de l'emplacement de ville soit en dehors?—R. J'ai un intérêt dans tous les terrains qui sont désignés comme appartenant à Oliver, Davidson et Cie.

Le comité s'est ajourné.

Samedi, 16 mars.

Le témoin PETER JOHNSON BROWN comparait de nouveau et son interrogatoire est continué comme suit :

Q. Cette pièce " D " est-elle une photographie de l'hôtel Neebing?—R. Oui,

mais prise d'un bien mauvais point de vue ; elle n'est pas correcte, mais elle me permet cependant de reconnaître le bâtiment, M. Henderson a obtenu une licence d'aubergiste pour tenir l'hôtel pendant une partie de l'année 1875-6.

Q. Relativement aux évaluations des estimateurs, quelle est votre opinion sur la question de savoir si ces évaluations ont été faites par rapport à la valeur courante au temps même de l'évaluation, ou par rapport à la valeur existante à l'époque du dépôt du plan ?—R. Je crois que les évaluations ont été basées sur la valeur existante à l'époque du dépôt du plan, dans le printemps de cette année-là. J'ai donné avis aux estimateurs d'agir dans ce sens.

Q. Pouvez-vous indiquer quelques cas de ventes de terrains opérées pendant cette année 1876 ?—R. Seulement les cas des terrains que j'ai vendus pour la société.

Q. A qui appartenait le lot 18, bloc "Y" ?—R. A Oliver, Davidson et Cie ; c'est un terrain d'un dixième d'acre, à peu près. Il forme partie du lot No. 6. Un nommé O'Connor tient un hôtel sur le lot voisin.

Q. Ce terrain se trouve-t-il dans ou hors l'enceinte de la réserve ?—R. En dehors de la réserve.

Q. Quand a-t-il été vendu et à quel prix ?—R. Il a été vendu en 1876 au prix de \$250, bien qu'il ne contienne qu'un dixième d'acre.

Q. Les lots dont nous avons parlé auparavant sont de la contenance d'un demi-acre ?—R. Oui.

Q. A qui le terrain d'un dixième d'acre a-t-il été vendu ?—R. Je l'ai vendu à un nommé Stephenson, à qui on a offert depuis \$1,800 pour le terrain et l'hôtel dessus construit.

Q. Quelle est la valeur de ce dernier hôtel ?—R. C'est une petite maison qui peut valoir \$800 à \$1,000.

Q. Combien resterait-il pour la valeur du terrain ?—R. Environ \$800.

Q. Et ce terrain avait été acheté de vous au prix de \$250 en 1876 ?—R. Oui.

Q. Quand aviez-vous vous-même acquis ce terrain ?—R. Nous l'avions acheté en 1872 ou 1873 d'un monsieur Smith, clergyman.

Q. A quel prix ?—Nous avons acheté tout sur terrain au prix de \$480, et nous eûmes à payer en sus les arrérages dus à la Couronne au montant de \$170.

Q. Est-ce là le prix porté à l'acte de vente ?—R. Je n'ai jamais vu cet acte.

Q. Le prix entier ne doit-il pas être mentionné à l'acte de vente ?—R. Je le crois ; dans tous les cas, l'acte se trouve au bureau des Terres de Toronto.

Q. Combien ce terrain que vous avez acheté de M. Smith, contenait-il d'acres ?—R. Il contenait, je crois, cent trente-sept acres, ou à peu près cela.

Q. Quand le lot No. 15, bloc "Y" North-Water Street, a-t-il été vendu ?—En 1876.

Q. Ce lot est-il dans la réserve ?—R. Il est en dehors de la réserve.

Q. A qui ce lot a-t-il été vendu ?—R. A Thomas Marks, au prix de \$300.

Q. Quelle est la contenance de ce lot ?—R. Un cinquième d'acre environ.

Q. Les lots Nos. 12, 13 et 14, bloc "Y", ont été vendus il y a quelques années ; qui les a achetés ?—R. Un nommé Ingald, qui les a payés \$800.

Q. Quand a été vendu le lot No. 8, bloc "Y" ?—R. En 1876.

Q. Combien ?—R. \$400.

Q. Combien s'est vendu le lot No. 7, bloc "Y" ?—R. \$250.

Q. Ce lot est-il à proximité de la réserve ?—R. Ce petit lot a son front sur la ligne du chemin de fer.

Q. Tous ces lots ont-ils été achetés de votre société ?—R. Oui.

Q. Depuis 1876 ?—R. Oui.

Q. Les lots Nos. 7, 8 et 9 sont-ils tous compris dans le bloc "Y" ?—R. Ces lots ont leur front sur la ligne du chemin de fer.

Q. Quelle est la contenance de ces lots ?—R. Ils sont tous très-petits, ce sont des subdivisions ayant toutes moins d'un cinquième d'acre.

Q. La contenance ordinaire des lots compris dans la réserve est d'un demi-acre ?—R. Oui.

Q. Le lot No. 39, Gore Street, se trouve dans l'ancien emplacement de ville ;

pouvez-vous dire quel prix il a été vendu ?—R. C'est un lot d'un demi-acre, dont une moitié a été vendue ; il appartenait à ma femme ; le quart d'acre a rapporté \$600.

Q. De qui votre femme avait-elle acheté ?—R. De la Couronne.

Q. Quand ?—J'ai acheté cinq lots en 1873.

Q. Ces lots se trouvent-ils dans l'emplacement de ville ?—Oui.

Q. Combien les avez-vous payés ?—R. Quatre piastres le lot.

Q. Occupiez-vous là quelque emploi en 1873 ?—R. En 1873 et 1874, j'étais maire de la municipalité de Shuniah, qui comprend plusieurs townships.

Q. Cette municipalité embrassait l'emplacement de ville de Fort-William ?—R. Oui, elle embrassait soixante milles, depuis la rivière aux Tourtes jusqu'à la Baie Noire.

Q. Quelle était alors la population de cette municipalité ?—R. Les seuls endroits habités étaient Fort-William, Prince-Arthur's-Landing et Silver-Islet, où des mines étaient en exploitation.

Q. Lorsque vous exerçiez la fonction de maire, avez-vous fait quelque recommandation relativement au terminus du chemin de fer ?—R. Lorsque la question du choix était entre la Baie du Tonnerre et Nipigon, je fus chargé conjointement avec M. Marks, M. McKellar et M. Adam Oliver d'aller en députation auprès du gouvernement pour recommander le choix de la Baie du Tonnerre.

Q. Votre société avait-elle alors des intérêts à Prince-Arthur's-Landing ?—R. Oui, et nous avons encore aujourd'hui plus de terrains à Prince-Arthur's-Landing qu'à Fort-William, sans compter toutefois le lot No. 6, qui est en dehors des limites de l'emplacement de ville à ce dernier endroit.

Q. Auriez-vous gagné davantage si le terminus eût été placé à Prince-Arthur's-Landing au lieu de l'être à Fort-William ?—R. Nous aurions fait tout autant.

Q. A quels termes les lots dont on vient de parler furent-ils vendus ?—R. Marks paya comptant ; Stephenson paya comptant ; Ingald paya un quart comptant et donna une hypothèque pour la balance ; tous les autres payèrent une partie comptant en donnant une hypothèque pour la balance.

Q. Tous ces achats se firent-ils de bonne foi ?—R. Oui, et les acquéreurs ont presque tous bâti depuis des maisons sur leurs terrains.

Q. Savez-vous quelle était la valeur des terrains à Prince-Arthur's-Landing en 1873, 1874 et 1875 ?—R. En 1873, j'ai vendu une partie du lot No. 3, East Arthur Street, à trois personnes : un nommé Cameron, de Kincardine, acheta vingt-deux pieds de ce lot à vingt piastres le pied ; un autre individu (un bijoutier dont j'oublie le nom, mais qui réside là) acheta vingt pieds de ce lot à vingt piastres le pied ; Wilcox et Pew, tailleurs et marchands de confections, achetèrent aussi vingt pieds de ce terrain à vingt piastres le pied. Ces terrains ont été payés. Il y a une autre parcelle de seize pieds qui a été vendue aussi au même prix, je ne me rappelle plus à qui.

Q. Le prix des terrains à Prince-Arthur's-Landing, a-t-il toujours été fort élevé ?—R. Cette année-là et l'année suivante, le prix des terrains a été très-élevé. En 1873, cette élévation était due aux intérêts miniers.

Q. Avez-vous eu connaissance d'une vente publique, faite en 1872 ou 1873, de terrains en dehors de la partie commerciale de la ville ?—R. En 1872, les terrains dont vous parlez furent vendus à l'enchère publique au nom de la Couronne ; notre société acquit alors de la Couronne.

Q. Quels furent les prix des terrains à cette vente ?—R. Je ne m'en rappelle pas. Nous achetâmes plusieurs lots de parc.

Q. Pouvez-vous dire à peu près à combien l'acre vous est revenu ?—R. Je ne le puis. Nous avons de quarante à cinquante acres dans l'enceinte des limites de Prince-Arthur's-Landing. Nous avons payé, l'année dernière, cent vingt piastres de taxe à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Combien a été vendue la propriété Blackwood ?—R. Je crois qu'une partie de cette propriété a été vendue en 1876.

Q. Y avait-il des bâtiments sur cette propriété ?—R. Le propriétaire y avait une maison d'habitation dans laquelle il avait un magasin et tenait le bureau de poste.

Q. Quelle espèce de maison était-ce?—R. Une très-bonne maison en charpente, finie et peinte.

Q. Quand et combien cette propriété a-t-elle été vendue?—R. Elle a été vendue, je pense, l'année dernière, au prix de \$1,200 ou \$1,400 à M. Wilson et à M. Dawson.

Q. Le gouvernement n'a-t-il pas une réserve importante à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, le long de la rivière, le gouvernement possède une superficie de neuf acres, sept rods et dix perches.

Q. Cette réserve est sur le bord de l'eau?—R. Oui, le bord de l'eau est toujours réservé.

Q. Cette réserve est-elle occupée?—R. Il a été bâti sur cette réserve une quarantaine de maisons.

Q. Ces occupants ont empiété; ils n'ont pas de titres?—R. Le nommé Marks a un titre, je crois.

Q. Combien la compagnie du chemin de Prince-Arthur's-Landing a-t-elle eu à payer pour le droit de voie?—R. Pour un peu plus d'un demi-acre, en partant de Fort-William, la compagnie a payé à un M. Davidson \$1100.

Q. Ailleurs que là, combien a-t-elle payé?—R. Je ne puis dire.

Q. Comme agent du gouvernement à Fort-William, avez-vous jamais représenté au gouvernement que l'on pouvait avoir, en dehors de l'emplacement de ville, une situation plus avantageuse sur le bord de l'eau pour y établir le terminus du chemin de fer?—R. Je n'ai point fait de telles représentations, qui eussent été sans doute regardées comme une impertinence.

Q. Vous êtes propriétaire à Prince-Arthur's-Landing et vous connaissez la contrée; pouvez-vous établir une comparaison entre ce qu'aurait coûté l'extension de la voie ferrée jusqu'à Prince-Arthur's-Landing et ce que coûte l'établissement du terminus à Fort-William?—R. Pour amener le terminus sur la réserve du gouvernement à Prince-Arthur's-Landing, les acquisitions de terrains se seraient élevées, à coup sûr, à cent mille piastres, avec ce qu'il eût fallu acheter à Fort-William et en-deçà, en passant par la ferme McKellar. J'ai eu à ce sujet plusieurs conversations avec M. Hazlewood, et son estimation dépassait cette somme.

Q. Êtes-vous ingénieur?—R. Non, je parle ici simplement de la valeur des terrains.

Q. Et vous dites que les acquisitions de terrains pour établir le terminus à Prince-Arthur's-Landing eussent coûté le double de ce qu'elles ont coûté à Fort-William?—R. Oui, la raison en est que les terrains à Prince-Arthur's-Landing sont tous couverts de constructions.

Q. A quelle distance le dock du chemin de fer se trouve-t-il de la ferme McVicar à Prince-Arthur's-Landing?—R. A environ quatre-vingts rods ou un quart de mille.

Q. Ainsi, à un quart de mille de l'emplacement de Prince-Arthur's-Landing, on aurait pu avoir un terrain propice pour un débarcadère?—R. Le terrain est propice, mais pour l'atteindre il eût fallu traverser l'emplacement de ville, ce qui aurait coûté fort cher.

Q. Où se trouve le terminus oriental du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing?—R. Devant le magasin de Marks.

Q. La voie longe-t-elle la baie ou passe-t-elle au milieu de la partie construite de l'emplacement de ville?—R. Elle suit la rue qui est au bord de l'eau.

Q. Il n'y aurait donc pas eu de difficultés, en passant sur la réserve, à prolonger la voie jusqu'à la ferme McVicar?—R. Comme je ne suis pas ingénieur, je ne suis pas en état de donner une opinion là-dessus.

Q. Êtes-vous l'un des associés de la compagnie du télégraphe allant de Fort-William vers l'ouest?—R. Oui.

Q. Vous connaissez le prix des constructions: quelle différence y a-t-il entre les prix courants en Ontario et les prix courants à Prince-Arthur's-Landing et à Fort-William pour la construction de maisons?—R. On calcule d'après le prix courant en Ontario, et on ajoute à cela quarante pour cent.

Q. Comment se vend la brique là-bas?—R. Je ne sais.

Q. Quel était le prix du bois de construction là bas en 1875?—R. Il était de \$10, \$12 et \$14 le mille : le bardeau se vendait \$2.50, \$3 et \$4 le mille.

Q. Combien avez-vous fait payer le bardeau?—R. \$2.50 à \$4 le mille. Nous n'avons pas vendu plus cher au gouvernement qu'aux autres acheteurs.

Le déposant ne dit rien de plus.

P. J. BROWN.

OTTAWA, 18 mars 1878.

ROBERT REID est appelé, prête serment et est interrogé comme suit :

Q. Où demeurez-vous?—R. A London, Ontario.

Q. Etes-vous actuellement percepteur des douanes à London?—R. Oui.

Q. L'étiez-vous lorsque vous avez été nommé estimateur des terrains sur la Kaministiquia?—R. Non, j'ai été nommé percepteur des douanes en janvier dernier.

Q. Vous avez été nommé estimateur des terrains dans cette affaire de la Kaministiquia?—R. Oui.

Q. Avez-vous la copie des instructions qui vous ont été données par le gouvernement?—R. La voici. (Pièce H.)

Q. Avez-vous la copie des instructions données à M. Wilson, votre coestimateur?—R. La voici. (Pièce I.)

Q. Ces pièces contiennent-elles toutes les instructions que vous avez reçues?—R. Oui, certainement. La pièce I a trait particulièrement aux opérations d'arpentage de M. Wilson.

Q. Vous n'avez pas reçu d'autres instructions que celles-là?—R. Non.

Q. Aviez-vous quelque intérêt à Fort-William?—R. Aucun.

Q. En avez-vous jamais eu aucun?—R. Jamais.

Q. Aviez-vous quelque intérêt par des tiers?—R. Aucun intérêt d'aucune manière.

Q. Expliquez-nous clairement ce que vous avez fait lorsque vous êtes allé à Fort-William exécuter vos instructions. Etes-vous allé là en compagnie de M. Wilson?—R. Nous avons été nommés en même temps, mais par suite d'une erreur, nous n'avons pas reçu nos instructions en même temps. La lettre à mon adresse avait pris la direction de Londres, Angleterre. M. Mackenzie me demanda par dépêche télégraphique si je pouvais aller à Fort-William faire des estimations de terrains.

Q. Quelle est la date de ce télégramme?—R. Sa date est du 9 juin, je crois.

Q. Cette date est aussi celle que portent les instructions données à M. Wilson?—R. Oui. Je répondis au télégramme que j'étais prêt à aller à Fort-William et que j'attendais des instructions. Un autre télégramme en réponse m'informa que des instructions m'étaient adressées, mais comme elles ne me parvinrent point, je fis savoir au gouvernement, par dépêche en date du 20, que ces instructions ne m'étaient point parvenues. On m'en transmit alors un double. La première lettre m'avait été adressée le douze, et je ne reçus les instructions que le vingt. Je partis aussitôt pour Fort-William, où je devais rejoindre M. Wilson. Je ne le connaissais pas encore en ce temps-là.

Q. Était-il arrivé là-bas avant vous?—R. Oui, il attendit là mon arrivée.

Q. Cela était vers la fin de juin, je suppose?—R. Oui, vers la fin de juin. Nous nous consultâmes sur la manière dont nous allions procéder. Il avait beaucoup plus à faire que moi, car il devait faire les arpentages en même temps que les évaluations.

Q. Expliquez-nous comment vous avez procédé. Vous vous êtes d'abord rendus sur le terrain?—R. Nous sommes allés sur le terrain et nous avons employé plusieurs jours à examiner les lieux avant de nous mettre en rapports avec les propriétaires.

Q. Avez-vous interrogé les gens sur la valeur de leurs terrains?—R. Oui, nous avons interrogé plusieurs propriétaires pour savoir combien ils avaient payé leurs terrains, et pour en connaître la valeur courante.

Q. Cela se passait en juin 1876?—R. Oui.

Q. Avez-vous constaté quelle était alors la valeur courante des terrains ? à quels prix on les estimait ? A quelle époque vous êtes-vous reportés pour établir la base de vos estimations ?—R. Nous nous sommes reportés à l'époque qui a précédé la détermination de la réserve.

Q. Vous vous êtes alors reportés à une année en arrière ?—R. Oui ; nous avons constaté que nombre de propriétaires avaient acheté, en 1874, les lots qu'ils occupaient dans l'enceinte de l'emplacement de ville.

Q. Pensiez-vous établir ainsi une bien bonne base d'évaluation ?—R. Nous avons là un point de départ.

Q. Vous êtes-vous convaincus par de suffisantes recherches que les ventes de ces terrains s'étaient réellement faites de bonne foi ?—R. Nous avons constaté que, dans certains cas, elles n'avaient pas été faites de bonne foi.

Q. Vous avez fait alors un examen particulier de chaque cas ?—R. Nous avons en général regardé les prix d'acquisition comme une indication raisonnable de la valeur.

Q. C'est d'après cette indication que vous vous êtes guidés dans vos évaluations ?—R. Oui, nous nous sommes guidés d'après les prix auxquels les lots s'achetaient et se vendaient au commencement de 1875 et à la fin de 1874.

Q. Aviez-vous un plan des terrains ?—R. Oui nous avons un plan ; M. Wilson en avait un.

Q. Avez-vous mis bien du temps à régler avec les propriétaires ?—R. Nous avons employé à cela à peu près tout l'été. Plusieurs propriétaires demeuraient à distance et nous avons eu à correspondre avec eux.

Q. Avez-vous eu des difficultés à régler à des prix raisonnables ; demandait-on beaucoup plus que vous n'offriez ?—R. Nous n'avons pas eu beaucoup de difficultés à opérer ces transactions. Nous avons établi une base générale, et quand des propriétaires exigeaient plus que nos offres, nous examinions leurs cas pour voir s'ils avaient agi de bonne foi. Quelques-uns eurent des prétentions absurdes.

Q. Avez-vous une liste des lots expropriés, faisant voir les dates des expropriations ?—R. Notre rapport indique ces dates. L'emplacement de ville est divisé par lots, qui se suivent depuis le No. 1 jusqu'au dernier numéro ; nous avons commencé au numéro un.

Q. Sur la liste que j'ai devant moi, le lot 18, Agnes street, est au nom de George Munro ; ce lot a-t-il été évalué le premier ?—R. Le lot qui a été évalué le premier se trouve, je crois, sur Frederica street.

Q. M. Wilson a-t-il arpenté les lots situés dans l'emplacement de ville ?—R. Je ne le crois pas ; je pense qu'il a simplement arpenté le tracé de la voie. En y réfléchissant, je crois que c'est la réclamation d'Oliver et Davidson que nous avons réglée la première. Nous avons eu des pourparlers avec les autres propriétaires, mais nous réglâmes en premier lieu avec Oliver et Davidson pour leurs lots dans l'emplacement de ville ; ces lots étaient tout d'un bloc ; les autres lots étaient éparés et plus difficiles à acquérir.

Q. Vous avez conclu avec Oliver et Davidson, et vous avez discuté avec les autres propriétaires sur la valeur de leurs terrains ?—R. Sans doute.

Q. Dans les cas où les prix demandés vous paraissaient excessifs, vous n'ignoriez pas que vous pouviez soumettre ces prix à l'arbitrage ?—R. Les prix, à mon jugement, dépendaient des circonstances ; c'est d'après celles-ci que se déterminait la valeur dans chaque cas particulier. Après avoir constaté les prix d'achat payés par les propriétaires pour leurs terrains, et les prix auxquels ces terrains se vendaient dans le temps, je me convainquis que nous pouvions adopter comme base d'évaluation pour les lots d'un demi-acre, le chiffre de \$250 à \$300, suivant les situations. C'est la base que nous avons prise, mais il s'est naturellement rencontré des cas exceptionnels.

Q. La moyenne des prix est plus élevée que cela ?—R. Oui, cela vient de ce que certains propriétaires ayant acheté leurs lots à des prix beaucoup plus élevés, ne voulurent point les céder pour une somme inférieure, à moins d'aller à l'arbitrage. Nous réglâmes en ajoutant dans ces cas-là de \$25 à \$50 par lot.

Q. Le gouvernement eût-il obtenu de meilleures conditions, si ces cas eussent été renvoyés aux arbitres ?—R. Je suis certain que non. Lorsque les prétentions émises ont été excessives, nous les avons rejetées. Par exemple, le lot No. 26, South Frederica Street, avait été morcelé, et la valeur en était portée à \$2,000. C'était un grand lot auquel on attachait de l'importance, mais pour lequel nous n'accordâmes que \$400.

Q. A qui appartenait ce lot ?—R. A Ambroise Cyrette, qui l'avait divisé en six parties et avait vendu ces parcelles.

Q. Combien les acquéreurs avaient-ils payé ces parcelles ?—R. Park me dit qu'il avait payé la sienne \$300 ; Cameron qu'il avait payé la sienne \$150.

Q. Avez-vous eu la preuve de ces paiements ?—R. Nous n'en avons eu aucune ; nous avons eu des doutes graves sur ces paiements et nous avons refusé de payer le prix demandé ; ces deux cas devaient aller à l'arbitrage. J'ai réglé avec Ramsay, l'un des acquéreurs, pour la somme de \$100. Il disait avoir payé sa parcelle \$330, ou plutôt l'avoir eue en paiement du détenteur précédent qui lui devait pareille somme.

Q. Combien a reçu Driscoll ?—R. M. Wilson lui a accordé \$100.

Q. Pouvez-vous établir un pourcentage entre les sommes demandées par les détenteurs de ce terrain, lot No. 26, et les sommes par vous allouées pour ce même terrain ?—R. Les demandes des détenteurs n'ont été admises que jusqu'à concurrence de trente pour cent, et même en admettant cette proportion, nous allions au-delà de notre base d'évaluation.

Q. Ce lot est celui que vous avez payé le plus cher ; avez-vous eu de longues discussions avec les propriétaires ?—R. Cela nous a pris deux mois ; il nous a fallu voir et revoir les gens et nous évertuer à leur faire comprendre l'absurdité de leurs prétentions. Quelques-uns, comme Ramsay par exemple, avaient, je n'en doute pas, payé \$300. Ramsay ne connaissait point la valeur des terrains lorsqu'il acheta le sien, et il l'acquiesça de bonne foi. Il était bien fâché de perdre \$200, cela va sans dire.

Q. Où demeurait Ramsay ?—R. A Toronto.

Q. Combien ce lot No. 26, aux six parcelles, a-t-il coûté au gouvernement ?—R. Nous l'avions évalué à \$400 ; mais nous dûmes nous relâcher un peu, ayant affaire à six propriétaires, et nous accordâmes \$540 ; la réclamation présentée était de \$1,670. La somme payée représente à peu près 30 pour cent du montant réclamé.

Q. D'après les circonstances, et aussi d'après l'expérience que vous avez acquise subseqüemment, eût-il été à propos, pensez-vous, de renvoyer ce cas à l'arbitrage ?—

R. Je ne le pense pas. Les arbitres auraient probablement accordé plus que nous. Il valait mieux d'ailleurs, vu le nombre des intéressés, régler par la voie la plus simple. Je ne connaissais personnellement aucun d'eux, à l'exception de M. Park.

Q. Vous n'aviez de relations d'affaires avec aucun d'eux ?—R. Non.

Q. Quels étaient ces intéressés ?—R. Marks, Cameron, Ramsay, Nicholson, Park, Hoskin et Driscoll.

Q. Avez-vous eu une assemblée des intéressés pour traiter de la transaction, ou vous êtes-vous adressé à chacun d'eux individuellement ?—R. A chacun individuellement.

Q. Veuillez nous donner le détail de vos transactions par rapport aux autres lots ?—R. Je puis dire que l'histoire de l'un est celle de tous les autres. Nous n'avons pas eu beaucoup de difficulté avec M. McIntyre ; nous l'avons payé d'après notre base d'évaluation.

Q. Ce M. McIntyre est le facteur de la Compagnie de la Baie d'Hudson à ce poste ?—R. Oui. Nous avons réglé avec M. Plummer, son gendre, d'après la même règle, pour \$275. Nous avons payé les lots d'un demi-acre et deux lots de trois quarts d'acre \$300 chacun. Il y a un nommé McLaren avec qui nous avons eu à négocier assez longuement. Il avait huit lots sur la rue Hector et la rue du bord de l'eau. McLaren est un ancien colon qui était établi là depuis treize à quatorze ans. C'est à lui que nous avons payé la plus forte somme, Oliver et Davidson exceptés.

Q. Comment vous êtes-vous entendus avec lui ?—R. Nous allâmes chez lui et lui parlâmes de son terrain pour connaître sa pensée.

Q. Que vous dit-il ?—R. Il nous dit qu'il voulait avoir \$6,000. Son terrain était

complètement défriché et clôturé. Il avait une jolie petite maison avec dépendances et un petit magasin, où il gardait des marchandises pour commercer l'hiver avec les Sauvages.

Q. Avait-il d'autres terrains que celui en question, dans les environs ?—R. Je n'en sais rien.

Q. Quelle espèce de maison avait-il là ?—R. Une maison en troncs d'arbres, dans le genre de cette contrée.

Q. À combien, pensez-vous, lui revenait son établissement ?—R. Il m'a dit qu'en tenant compte de son travail, son magasin lui revenait à un millier de piastres.

Q. Quelles étaient les dimensions de ce magasin ?—R. Le magasin avait les dimensions d'une bonne grande maison de campagne ; il avait un comptoir et des tablettes.

Q. C'est là qu'il commerçait avec les Sauvages ?—R. Oui. Nous avons estimé le magasin à \$550 ; la maison d'habitation à \$450 ; un autre petit bâtiment à \$100, et un hangar où il ractait en dépôt ses approvisionnements de marchandises, à \$150.

Q. Quelles étaient les dimensions de ces bâtiments-là ?—R. Je ne saurais dire. Nous sommes convenus avec lui de \$4,600. Le terrain était en bien meilleure condition que les autres lots dans le voisinage.

Q. Quelle espèce de culture faisait McLaren ?—R. Il cultivait comme on cultive dans l'endroit, ce qui est peu dire ; il récoltait sa provision de patates, d'avoine, etc. Je ne doute point que les bâtiments de McLaren lui avaient coûté ce qu'il nous a dit. C'est un très-honnête homme à la parole duquel j'ajoute une foi entière. Il nous représenta que nous prenions tout ce qu'il avait, son établissement, et que le gouvernement devait pour cela le traiter libéralement. Il était un des anciens colons de l'endroit et avait une famille de six ou huit enfants.

Q. Avez-vous été influencé par un sentiment de sympathie pour lui et pour sa famille en faisant l'estimation de sa propriété ?—R. Non, autrement nous lui aurions accordé les \$6,000 qu'il demandait.

Q. Combien avait-il de lots ?—R. Huit lots formant environ quatre ou cinq acres. Il avait un petit bateau à vapeur pour voyager à Prince-Arthur's-Landing ; il avait aussi un quai sur sa propriété. Il n'était pas mal installé du tout.

R. Dites-nous ce qu'était ce quai ?—R. C'était un quai élevé sur pilotis, formé de grosses pièces de bois avec un planchéage en madriers.

Q. C'est sur ce quai qu'il débarquait les marchandises qu'il allait chercher avec son vapeur ?—R. Oui. Je n'hésite pas à dire que des arbitres eussent accordé à McLaren plus que nous n'avons fait.

Q. Des arbitres eussent eu plus de sympathie pour lui ?—R. Je le crois.

Q. Vous lui avez accordé d'ailleurs beaucoup moins que ce qu'il voulait avoir ?—R. Nous avons fait notre estimation du terrain, puis nous avons ajouté la valeur des améliorations.

Q. En établissant la base de votre évaluation, avez-vous suivi les prescriptions de l'Acte des chemins de fer de 1868 ?

(M. Scott a objecté à cette question, parce que les estimateurs ayant pris tout le terrain de McLaren, celui-ci ne pouvait plus être avantagé par l'établissement du chemin de fer.)

Q. Quel a été le montant de la réclamation d'Oliver, Davidson et Cie, sans comprendre l'hôtel Neebing ?—R. Leur réclamation a été de \$20,000, en comprenant l'hôtel Neebing, et de \$12,410, sans comprendre l'hôtel.

Q. Sur quelle base avez-vous évalué leur propriété en dehors de l'emplacement de ville, le lot No. 6 ?—R. Avant de traiter avec eux, nous avons adopté une base, c'est-à-dire que nous avons établi une valeur pour les lots d'un demi-acre.

Q. Comment avez-vous formé votre opinion ? Quand avez-vous fait vos évaluations ? Quand le terminus a-t-il été fixé là ?—R. En 1875, mais les évaluations se sont prolongées jusqu'en 1876. Nous avons pris pour base les prix auxquels se vendaient les lots antérieurement à 1875. Des lots s'étaient vendus \$200, \$300 et \$400 en 1874.

Q. Savait-on alors que le terminus serait fixé là ?—Je ne puis dire ; je n'ai rien su au sujet du terminus avant d'aller sur les lieux.

Q. Les terrains auraient-ils eu autant de valeur sans cela?—R. Non, à moins qu'il n'y eût eu là un commencement de ville.

Q. Y aurait-il eu un commencement de ville sans le chemin de fer?—R. Non, à moins que l'endroit ne fût devenu la tête de navigation.

Q. Pensez-vous que cet endroit fût devenu la tête de la navigation?—R. Non.

Q. Savez-vous quelle était la valeur des terrains avant qu'il fût connu que le terminus allait être placé là?—R. Non, tout ce que j'en sais c'est le prix auquel se vendaient les terrains à l'encan ou autrement lorsque nous sommes allés là.

Q. Les terrains n'ont-ils pas acquis la valeur qu'ils ont atteinte par ce que le terminus avait été fixé là?—R. La valeur des terrains a doublé depuis que le terminus est fixé. Le chemin de fer a évidemment fait monter la valeur de la propriété; des terrains se sont vendus le double de ce qu'ils avaient coûté.

Q. Combien vaudraient aujourd'hui, après l'établissement du chemin de fer, les lots achetés par le gouvernement?—R. Ils se vendraient le double de la somme payée par le gouvernement.

Q. Avant que le gouvernement eût fait connaître où le terminus serait placé, si vous étiez allé là acheter des lots, combien les auriez-vous payés?—R. Je ne spécule pas sur les terrains; je ne me serais pas mêlé d'en acheter.

Q. En adoptant votre base d'évaluation, avez-vous pensé à appliquer les dispositions de l'acte des chemins de fer de 1868?—R. J'ai toujours eu cet acte présent à l'esprit, car nos instructions nous y renvoyaient.

Q. Où trouve-t-on cela dans vos instructions?—R. Mes instructions étaient accompagnées d'une copie de l'acte, et la section qui devait régir les transactions était spécialement indiqué.

Q. Avez-vous consulté quelque homme de loi sur l'applicabilité de cette section?—R. Oui, étant venu du Fort-William à Toronto, en juillet, j'ai consulté M. Bethune.

Q. Aviez-vous reçu instruction de consulter M. Bethune?—R. Non.

Q. Avez-vous eu son opinion par écrit?—R. Non, pas par écrit.

Q. N'avez-vous pas demandé cette consultation après avoir réglé avec les intéressés?—R. Nous n'avions encore rien réglé dans le temps.

Q. Avez-vous consulté quelque autre avocat?—R. Non.

Q. Vous êtes retourné à Fort-William après cela?—R. Oui.

Q. M. Brown devait-il vous aviser comme avocat du gouvernement?—R. Il devait s'occuper des titres des propriétés, voir s'ils étaient en règle, dans tous les cas où il n'avait pas un intérêt personnel. C'est un jeune monsieur de Toronto qui a passé le contrat d'acquisition dans le cas d'Oliver, Davidson et Cie.

Q. Avez-vous consulté M. Brown?—R. M. Brown a donné son opinion, mais ce n'est pas à lui que je m'en suis rapporté.

Q. Quelle opinion a-t-il exprimée?—R. Il a exprimé l'opinion que l'acte n'était pas applicable. Je ne lui avais point demandé son avis. Il me dit, au cours d'une conversation sur le sujet, qu'il ne pensait pas que l'acte fut applicable.

Q. Vous avez eu avec lui une conversation sur le sujet?—R. Comme je viens de le dire. Nous parlions des lots, et il m'exprima son opinion sur la disposition de l'acte en question et sur son esprit.

Q. N'était-ce pas là une consultation?—R. Oui, jusqu'à un certain point.

Q. Vos estimations étaient-elles définitives ou provisoires?—R. Elles étaient définitives, je pense, pour ceux qui les acceptaient; les intéressés avaient naturellement le droit de demander un arbitrage, s'ils n'étaient pas satisfaits de notre évaluation.

Q. Vos actes étaient-ils définitifs ou bien étaient-ils sujets à l'approbation du gouvernement?—R. J'ai compris qu'ils étaient sujets à cette approbation. Les instructions ne disaient point que nos estimations seraient définitives, et je ne suis point sûr quant à cela.

Q. Vos évaluations étaient toutes sujettes à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, d'après les instructions données à M. Wilson?—R. Ce ne sont pas là mes instructions; celles de M. Wilson contiennent cela.

Q. La pièce K est-elle l'état de vos évaluations, présenté par vous au département?—R. Oui.

Q. Les chiffres de la colonne qui a pour en-tête les mots " Indemnités accordées " sont-ils de vous?—R. Ces chiffres sont de la main de M. Wilson ; c'est lui qui a rempli la colonne.

Q. A-t-il rempli la colonne sans que vous en ayez approuvé les chiffres?—R. Je n'ai aucun doute que ce sont là les chiffres dont nous sommes convenus.

Q. Avez-vous apporté vous-même cet état à Ottawa ou l'y avez-vous fait parvenir?—R. J'ai apporté moi-même cet état.

Q. La colonne sous l'en-tête " Indemnités accordées " était-elle remplie quand vous avez apporté cet état?—R. Dans les cas où l'estimation n'était pas encore fixée, le chiffre était marqué au crayon.

Q. Et les chiffres marqués à l'encre, quand les a-t-on insérés là?—R. On a dû les mettre plus tard dans le second état.

Q. Vous avez remis au Ministre des Travaux Publics l'état que vous avez apporté?—R. A son assistant, M. Trudeau.

Q. Toutes vos évaluations n'étaient point alors insérées dans l'état?—R. Je ne le pense pas. Nous fîmes quelques changements après notre retour à Toronto ; bon nombre d'évaluations furent laissées en crayon. Bien des cas n'étaient pas définitivement arrêtés.

Q. M. Wilson était-il alors à Toronto?—R. Oui.

Q. Avez-vous dit que quelques-uns des chiffres ont été insérés au département?—R. Non. Il n'a pas été inséré de chiffres au département, à ma connaissance.

Q. Cette pièce était-elle remplie comme elle l'est actuellement avant d'être envoyée au département?—R. Elle n'a été complétée qu'à Toronto par M. Wilson et par moi.

Q. Voici ce qu'il s'agit de constater : l'état était-il complet quand vous l'avez apporté à Ottawa ; ou bien a-t-il été complété au département par vous ou par quelqu'autre?—R. Je ne l'ai point complété ici ; il est précisément comme il était quand je l'ai apporté : le total est le même.

Q. Qu'avez-vous décidé relativement aux parties de rues qui passaient sur le terrain d'Oliver, Davidson et Cie?—R. Nous n'avons point tenu compte des rues.

Q. Vous ne leur avez rien accordé pour les rues?—R. Les rues ne nous regardaient pas.

Q. Les rues qui passaient sur leur terrain font partie de la réserve?—R. Oui.

Q. Et vous ne leur avez rien alloué pour ces parties de rues?—R. Nous n'avons rien à faire au sujet des rues.

(L'interrogatoire du témoin a été remis au vendredi 22 mars.)

Suite de l'interrogatoire du témoin, qui a comparu de nouveau conformément à l'ajournement.

Q. A combien de personnes avez-vous eu affaire dans l'achat des terrains nécessaires pour le terminus?—R. A un grand nombre de personnes ; il me faudrait un peu de temps pour en faire le relevé.

Q. J'ai compris que certaines ventes, d'après ce que vous avez dit, n'avaient pas été des ventes faites *bonâ fide*?—R. Nous ne le savions pas positivement, mais nous avions des doutes, et nous refusâmes les prix qu'on nous demandait ; nos offres ayant été acceptées, ou à peu près, nous pensâmes que ces ventes n'avaient pas été faites de bonne foi.

Q. Qu'est-ce qui vous a porté à penser cela?—R. Le fait qu'un grand nombre de personnes avaient acheté tout récemment, un mois ou deux avant notre arrivée sur les lieux.

Q. Avez-vous subséquemment vérifié cette impression?—R. Non, nous avons conclu avec ces acquéreurs, sans chercher à connaître la nature de leurs transactions antérieures relativement aux terrains.

Q. Le fait que des achats étaient de date récente vous a-t-il influencé dans vos transactions?—R. Nous avons soupçonné qu'on avait voulu spéculer sur une hausse, et nous avons agi d'après cette impression.

Q. Quelle raison aviez-vous de soupçonner cela?—R. La raison de notre soupçon était le nombre de ceux qui avaient acheté les sub-divisions d'un certain lot.

Q. Quels sont ceux qui avaient alors acheté tout récemment?—R. Ambroise Cyrette avait été le premier propriétaire du lot 26, côté sud de Frederica Street. Thomas Marks, John Parks, William Ramsay, John H. Driscoll, Cameron et Hoskins sont les personnes concernées dans les achats relatifs à ce lot.

Q. Ce lot était-il le seul qui eût été ainsi subdivisé pour être vendu?—R. C'est le seul à l'endroit duquel nous avons eu des soupçons.

Q. Le seul au sujet duquel vous avez eu des doutes sur la bonne foi des personnes concernées?—R. Oui.

Q. Avez-vous payé à Marks, Parks, Driscoll et aux autres les prix qu'ils avaient eux-mêmes payés pour leurs terrains?—R. Non. Ramsay demandait trois cents piastres et nous avons réglé avec lui moyennant cent piastres.

Q. A-t-il couru quelque rumeur de nature à éveiller chez vous des soupçons sur l'honnêteté des transactions relatives au lot en question?—R. La rumeur représentait cet Ambroise Cyrette comme un homme sans caractère, employé à certaines fins.

Q. Ceux qui l'employaient à ces fins étaient des gens de caractère?—Je ne sais quelle était la nature de cet emploi. Nous trouvâmes le lot divisé entre plusieurs, et nous refusâmes de leur payer ce qu'ils demandaient.

Q. Mais quelle rumeur avait alors cours? Cet homme sans caractère avait subdivisé son lot?—R. Oui. Je vous ai dit tout ce que je sais; je n'en sais pas davantage. Certains bruits couraient au sujet de ce lot; nous n'avons pas voulu payer les prix demandés; nous étions décidés à les soumettre aux arbitres.

Q. Et vous aviez raison puisque les propriétaires ont ensuite accepté un prix moindre.—R. Ramsay était de bonne foi: il possédait son lot à titre de mortgage. Ramsay demeurait à Toronto; je ne sais de qui il tenait le mortgage.

Q. A l'égard des transactions qui avaient eu lieu récemment, avez-vous fait des examens, des recherches pour en connaître l'origine?—R. Nous avons dans chaque cas fait des recherches lors de l'achat. J'ai déjà dit que nous avions pris avec Oliver et Davidson des arrangements pour nous entendre avec eux sur une base d'évaluation. En regardant la liste, je vois que notre première convention a été passée avec M. William Hendrick pour le lot No. 27.

Q. Y a-t-il eu aussi des rumeurs au sujet de ce lot-là?—R. La rumeur a été que Cyrette avait joué à la spéculation sur ce terrain.

Q. De semblables rumeurs ont-elles couru par rapport à d'autres terrains?—R. Non, nous n'avons entendu parler d'aucun autre cas de ce genre.

Q. La rumeur ne disait-elle pas qu'il y avait eu d'autres ventes fictives de terrains dans l'emplacement de ville?—R. Non, aucun autre cas n'a été signalé. La subdivision de ce lot nous fit soupçonner une spéculation. Notre première convention avait eu lieu avec William Hendrick pour le lot 27, Frederica Street. M. Hazlewood nous engagea à conclure avec Hendrick, qui avait acheté, en 1875, une parcelle d'un dixième d'acre de ce lot, sur laquelle il avait bâti un hôtel. Il avait payé le dixième d'acre cent cinquante piastres; cette parcelle faisait à peu près le cinquième de la superficie du lot.

Q. De qui Hendrick avait-il acheté?—R. De M. Warnock, en juin 1875. Hendrick était un Américain nouvellement arrivé; il acheta cet emplacement pour bâtir un hôtel, qui lui coûta mille piastres, même un peu plus. Sa réclamation fut de \$2,130, tant pour ses déboursés que pour indemnité de déplacement.

Q. Était-il propriétaire d'autres terrains?—R. Je ne le crois pas. Nous avons constaté combien lui avait coûté son hôtel par l'examen des comptes et pièces; il a de plus donné son affidavit que l'hôtel lui revenait à \$1,100; il refusait d'accepter moins de \$2,000.

Q. Lui avez-vous demandé son affidavit, ou bien a-t-il offert de le donner?—R. Nous le lui avons demandé avant de régler avec lui. Nous lui fîmes observer qu'il se présentait une difficulté légale relativement au paiement de l'hôtel, lequel avait été construit cinq mois après que la réserve eût été déterminée. Nous ne prétendîmes point régler la question de droit surgissant de cette circonstance. Nous reçûmes cependant

son affidavit et convinmes finalement de lui payer \$1,280, si la difficulté légale recevait une solution favorable. Cette dernière somme représentait le coût total de sa propriété.

Q. De quelle difficulté légale parlez vous?—R. De la difficulté venant de ce que l'hôtel avait été construit cinq mois après que la réserve eût été déterminée.

Q. A qui vous êtes-vous adressé pour avoir un avis légal sur ce point?—R. Nous avions la loi et nous n'eûmes pas besoin d'avis légal, parce que nos instructions portaient que les améliorations faites, après la détermination de la réserve, sur les terrains réservés, ne devaient pas entrer en ligne de compte.

Q. Vos instructions ne disaient-elles pas positivement que, pour faire vos estimations, vous deviez vous reporter à l'époque du dépôt du plan de la réserve au bureau d'enregistrement?—R. Après avoir reçu l'affidavit de Hendrick, nous lui dîmes que si le gouvernement trouvait nécessaire de se désister de la disposition de l'acte des chemins de fer, nous aurions alors à payer les bâtiments construits sur la réserve, dans l'ignorance du fait de l'existence de cette réserve. Hendrick était dans ce dernier cas; il ne savait pas, quand il bâtit son hôtel, que le terrain eût été réservé par le gouvernement.

Q. A-t-il donné un affidavit de cela?—R. Je n'en suis pas certain; mais il a donné un affidavit de sa dépense.

Q. N'eût-il pas été très-important d'avoir son affidavit quant à cette ignorance?—R. J'étais convaincu qu'il avait ignoré le fait de l'existence de la réserve.

Q. Pourquoi étiez-vous ainsi convaincu?—R. Parce qu'il était arrivé récemment des États-Unis, et qu'il avait placé tout son argent dans son commerce. Il faisait du reste de bonnes affaires.

Q. C'était au mois de juin?—R. Oui.

Q. Ne devait-il pas savoir alors parfaitement que le terminus allait être placé là?—R. Il ne vint pas là en 1876, mais en 1875.

Q. Lorsqu'il commença à bâtir, n'était-ce pas un fait connu que le terrain était réservé?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Ne savait-on pas que les plans avaient été déposés, le 23 janvier 1875, au bureau à Prince-Arthur's-Landing?—R. Je n'ai pas le moindre doute que Hendrick ignorait l'existence de la réserve.

Q. Depuis quand les plans étaient-ils déposés quand il commença à bâtir?—R. Je ne sais, mais nos instructions portaient que la réserve avait été faite le 23 janvier 1875.

Q. Quand commença-t-il à bâtir?—R. Au mois de juin, je crois.

Q. Avait-il acquis le terrain avant le mois de juin?—R. Non, il acheta le terrain et bâtit aussitôt après l'avoir acheté, en juin 1875.

Q. De qui avait-il acheté?—R. D'un nommé Warnock, je crois.

Q. Warnock demeurait-il alors dans l'endroit?—R. Je ne sais.

Q. Avez-vous alloué à Hendrick plus qu'il n'avait payé?—R. Ce qu'il avait payé, plus quelques mois d'intérêt. La maison lui avait coûté, \$1,100, le terrain \$150, ce qui fait \$1,250, et nous lui avons alloué \$1,280.

Q. N'avez-vous pas acheté quelques lots de Warnock?—R. Il était propriétaire du reste du lot dont Hendrick avait acheté une parcelle. M. Wilson acheta le reste de ce lot pour le gouvernement.

Q. N'était-ce pas chose publiquement connue en 1875 que le lot en question était compris dans la réserve du chemin de fer?—R. Je ne puis dire; je n'en sais rien.

Q. Pouvait-il y avoir un doute là-dessus?—R. Je ne saurais dire.

Q. Ne croyez-vous pas que cet Américain était venu acheter là un terrain parce qu'il savait ce qui en était?—R. McKellar, McLaren et Oliver, avec qui j'ai eu plusieurs conversations, ignoraient entièrement que la réserve eût été faite dans le temps. Ils me l'ont affirmé.

Q. Comment avez-vous appris qu'Oliver ignorait cela?—R. Il me l'a dit. Je ne sais s'il l'ignorait ou non, je sais seulement qu'il me l'a dit.

Q. M. Brown ayant dit sous serment qu'il avait eu connaissance de cela dans

l'hiver de 1874-5, ne pensez-vous pas qu'il est vraisemblable que son associé M. Oliver en ait eu alors pareillement connaissance?—R. Je ne prétends point tirer de conséquence pour d'autres, mais MM. Brown et Oliver m'ont dit positivement qu'ils n'avaient pas eu connaissance du fait dans le temps; et les autres personnes de l'endroit m'ont dit la même chose pour elles-mêmes.

Q. Quand vous a-t-on dit cela?—R. On m'a dit, en 1876, qu'on ignorait la chose en 1875.

Q. Ne croyez-vous pas que cet Américain était venu là parce qu'il avait eu connaissance de la réserve?—R. Je n'en sais rien. Je l'ai trouvé installé dans son hôtel, et je suis entré en arrangements avec lui.

Q. Vous êtes convaincu qu'il ignorait que son terrain, quand il l'a acheté, se trouvait enclavé dans la réserve?—R. J'en ai acquis la conviction de toutes manières.

Q. N'est-il pas vrai que vous avez payé à cet homme non-seulement la valeur de son terrain, mais encore la maison qu'il avait construite sur ce terrain six mois après le dépôt du plan?—R. Nous ne l'avons point payé.

Q. Vous avez fait rapport au gouvernement?—R. Nous avons dit à Hendrick que s'il avait droit légalement à se faire payer son hôtel, nous lui accorderions tant; son droit a été reconnu. Il va sans dire que nos estimations étaient toutes sujettes à être approuvées par le gouvernement.

Q. Vous avez fait au gouvernement un rapport; le gouvernement a adopté ce rapport et payé la somme recommandée. Etiez-vous au fait de la question de droit?—R. Oui.

Q. Aviez-vous consulté quelque avocat avant de faire votre rapport?—R. Non, seulement après l'avoir fait. La difficulté eût toujours subsisté tant que le rapport n'aurait pas été présenté au gouvernement, dont je voulais connaître l'opinion sur le sujet.

Q. Qui avez-vous consulté? Quel avocat avez-vous consulté relativement à ce lot?—R. Aucun relativement à ce lot en particulier.

Q. Mais pour ce qui est des améliorations faites sur les terrains subséquentment à 1875?—R. J'ai consulté M. Bethune.

Q. Avez-vous consulté M. Bethune sur la légalité du paiement de la maison construite sur le lot dont on vient de parler?—R. Non je ne l'ai pas consulté au sujet de ce lot, mais au sujet de l'hôtel Neebing.

Q. Voici le point: cet individu avait-il droit de se faire payer la maison qu'il avait construite en connaissance de cause sur le terrain réservé par le gouvernement?—R. Il ne savait pas dans le temps qu'il y eût une réserve.

Q. Dans votre rapport au gouvernement, avez-vous mentionné le fait que la maison avait été construite après le dépôt du plan de la réserve?—R. Le seul rapport que nous ayons présenté sur ce sujet est la pièce "K" (premier rapport) qui contient l'observation suivante: "il y a sur ce lot un hôtel en bois avec cuisine et dépendance. (Voir affidavit de W. Hendrick.)"

Q. N'avez-vous pas informé le gouvernement que l'hôtel avait été bâti après le dépôt du plan de la réserve?—R. Non, nous ne l'avons point fait. Le premier rapport était précédé d'une courte introduction que je ne trouve point ici. Elle n'était point signée, mais simplement annexée à ce rapport et contenait quelques observations préliminaires.

Q. Est-ce là la seule communication que vous avez faite au gouvernement à ce sujet?—R. Oui, c'est la seule communication que nous ayons faite par écrit.

Q. Vous n'avez pas écrit de lettres au Ministre des Travaux Publics sur ce sujet?—R. Non, aucune.

Q. Vous en êtes bien certain?—R. Parfaitement.

Q. Avez-vous fait un rapport verbal?—R. Oui; je suis venu présenter au gouvernement ce rapport que j'ai délivré au sous-chef M. Trudeau.

Q. N'avez-vous pas fait des observations verbales?—R. Oui, de la nature de celles qui accompagnaient le rapport. Je mentionnai à M. Trudeau le cas de l'hôtel Neebing.

Q. N'avez-vous pas également appelé son attention sur le cas de l'hôtel Hendrick,

en lui signalant qu'il avait été bâti après le dépôt du plan de la réserve?—R. Non, car la décision du premier cas emportait celle du second. L'hôtel Neebing avait été bâti en même temps que l'hôtel Hendrick. Nous ne savions pas s'il y avait eu irrégularité, mais nous ne pouvions payer la réclamation dans ces cas, parce que nos instructions nous disaient de suivre les prescriptions de l'acte de 1868. En réglant le cas de l'hôtel Neebing, on réglait du même coup tous les cas analogues.

Q. N'avez-vous pas recommandé au gouvernement de payer \$1,000 à Hendrick, et cela sans informer le gouvernement des circonstances de ce cas?—R. Nous n'avons point fait, je crois, une telle recommandation. Je désire faire comprendre que nous avons eu la propriété au plus bas prix possible.

Q. Dans votre rapport au gouvernement, avez-vous établi une distinction entre les améliorations qui remontaient à plusieurs années et celles faites après le dépôt du plan de la réserve?—R. Non, nous n'avons pas appelé l'attention du gouvernement sur cela. Les améliorations consistaient seulement en bâtiments.

Q. Ne deviez-vous pas, d'après vos instructions, établir une telle distinction, et en avez-vous établi une entre les bâtiments construits anciennement et ceux construits après le dépôt du plan de la réserve?—R. Lorsque je me suis rendu auprès du ministre pour lui remettre mon rapport, j'ai appelé son attention et celle de M. Trudeau sur cette question.

Q. Vous avez donc fait un rapport verbal qui n'est pas à la connaissance de ce comité?—R. Un rapport verbal ne pourrait vous être communiqué. J'ai dit et je répète que ce point présentait une difficulté. J'ai dit clairement que j'ai soumis ce point au gouvernement pour le cas de l'hôtel Neebing, qui fut construit cinq mois après le dépôt du plan de la réserve.

Q. Mais qu'avez-vous fait pour ce qui est du cas de Hendrick?—R. Ce cas était analogue à l'autre, et la décision du premier cas devait s'appliquer pareillement à celui-ci.

Q. Vous n'avez pas appelé l'attention du gouvernement sur le cas de Hendrick?—R. Non, je l'ai déjà dit. Je n'avais point à donner de conseil au gouvernement sur l'interprétation de la loi.

Q. Je lis ce qui suit dans le rapport des estimateurs : " Pour ce qui est de la réclamation relative à la compagnie de l'hôtel Neebing, nous ne pouvons reconnaître la prétention basée sur le fait de la construction de ce bâtiment en juillet 1875, six mois environ après que la réserve du terrain ait été arrêtée."—Je vous demande pourquoi vous n'avez pas donné la même information au gouvernement dans le cas de l'hôtel Hendrick?—R. Nous n'avons pas donné la même information parce que, les deux cas étant semblables, si le gouvernement payait l'hôtel Neebing, il devait payer aussi l'hôtel Hendrick, et s'il refusait de payer le premier, il refuserait nécessairement de payer le second. C'est ce que nous fîmes observer à Hendrick, et il comprit qu'il ne serait payé que dans le cas où la question légale serait résolue en sa faveur.

Q. Mais vous n'avez pas appelé l'attention du gouvernement sur ce fait-là?—R. Peut-être avons-nous oublié de le faire.

Q. Vous voyez maintenant qu'il eût été important de le faire?—R. Je ne le vois pas. L'affidavit de Hendrick énonçait suffisamment les faits. Plusieurs propriétaires de terrains étaient à Duluth. Je fus délégué auprès d'eux. Un M. Scargall, propriétaire de deux lots, l'un sur Water Street, l'autre sur Hector Street, refusa mes offres, qui étaient de \$500 pour ses deux lots; il demandait \$1000, et comme il persista dans son prix, nous résolûmes de soumettre le cas à l'arbitrage. Un M. Robert Thompson était aussi propriétaire d'un lot pour lequel quelqu'un lui avait offert, disait-il, \$400. Nous lui offrîmes \$275, et nous réglâmes finalement moyennant \$300.

Q. Aurait-on pu devant les arbitres avoir ces terrains à de meilleures conditions?—R. Je ne le crois pas. Nous avons aussi acheté un lot d'une dame Newton, de Duluth, au prix de \$300.

Q. Possédait-elle ce lot depuis longtemps?—R. Depuis quelques années. Ces personnes que je mentionne ne se souciaient nullement de vendre; elles eussent préféré garder leurs terrains. Un M. Charles Baker était propriétaire du lot No. 2,

sur Water Street East. Il résidait à Fort-William sur ce terrain, de quarante pieds de front, qu'il avait acheté d'un nommé McLeod au prix de \$160.

Q. Etes-vous sûr qu'il ait réellement payé ce prix?—R. Je n'en ai eu aucun doute. Il avait bâti un petit magasin et une boulangerie. Il demandait \$400, et nous réglâmes avec lui pour \$300. Un nommé Wm McCarron avait acheté de Cyrette 25 pieds du lot No. 1, Water Street, en 1874, et avait payé \$600 le terrain avec la maison dessus construite.

Q. La maison était-elle alors construite depuis longtemps?—R. Depuis quelques années. Nous pensâmes qu'il avait payé trop cher; nous lui donnâmes cependant \$550 pour ce qu'il avait payé \$600 en 1874.

Q. Il n'y avait rien dans les faits pour vous donner lieu de révoquer en doute ce paiement de \$600 en 1874?—R. Non, rien du tout. Il y a encore la propriété Wakeland, lot No. 11, Hector Street; la réclamation pour cette propriété n'est pas réglée; le propriétaire avait eu une offre de \$1000; nous n'avons offert que \$550, et il a refusé.

Q. Depuis quand possédait-il ce terrain?—R. Depuis quatre ou cinq ans.

Q. Le gouvernement peut avoir acquis ce terrain depuis que vous avez fait votre rapport.—R. Cela n'est pas à ma connaissance; notre second rapport a été transmis en février 1877; nous n'avons pas fait les paiements, qui n'ont été clos que récemment.

Q. Avait-on, après le dépôt du plan, construit des maisons sur d'autres lots que ceux déjà mentionnés?—R. Pas d'autres que celles-là.

Q. Vous nous avez dit vos démarches par rapport à certains lots, avez-vous fait la même chose pour tous les lots, en tant qu'il s'agissait d'en établir la véritable valeur?—R. Lorsque nous avons rencontré des difficultés, nous nous sommes efforcés de nous éclairer sur les faits. Pour ce qui est d'Oliver et Davidson, leur cas était clair.

Q. Vous êtes-vous convaincu qu'il valait mieux, dans l'intérêt du gouvernement, régler aux prix dont vous êtes convenus, plutôt que d'avoir recours à l'arbitrage?—R. Ma première impression fut d'avoir recours à l'arbitrage, à cause des prix qui étaient demandés. Je dis à M. Wilson que, plutôt que de payer ces prix, nous devions renvoyer le tout aux arbitres.

Q. Avez-vous fait part au ministre de cette première impression?—R. Non, plus tard en procédant, j'ai vu ce que nous avions à faire.

Q. Qu'est-ce qui vous a porté à agir comme vous l'avez fait?—R. Après avoir constaté que des acheteurs avaient payé des prix que nous ne pouvions refuser d'admettre, nous comprîmes bien que les arbitres feraient la même admission, si même ils n'accordaient davantage, et nous conclûmes qu'il valait mieux régler avec les propriétaires aux meilleures conditions possibles.

L'interrogatoire du témoin est ajourné à demain.

23 mars 1878.

Q. A combien de propriétaires avez-vous eu affaire pour l'achat de ces lots?—R. A cinquante-deux propriétaires dans l'enceinte de l'emplacement de ville; aux trois propriétaires du lot No. 6; à dix propriétaires dans le township de Neebing; à douze propriétaires dans Papaionge, sur la route Oliver et Dawson—en tout soixante et dix-sept propriétaires.

Q. Lors de votre nomination, saviez-vous qui était propriétaire des terrains réservés pour le terminus?—R. Je ne le savais pas.

Q. Votre rapport fait mention de l'étendue des parcelles possédées par les différents propriétaires?—R. Oui, le rapport donne tous les détails.

Q. Lors de votre nomination, saviez-vous que certains terrains au Fort-William appartenaient à certaines personnes?—R. J'ignorais absolument à qui les terrains appartenaient.

Q. Saviez-vous qu'Oliver et Davidson avaient là des terrains?—R. Je ne savais pas qu'ils en avaient là, mais je savais qu'ils avaient des coupes de bois au Nord-Ouest, c'est-à-dire au nord du lac Supérieur.

Q. Aviez-vous eu avant cela des rapports d'affaires avec Oliver et Davidson?—R. Non.

Q. Connaissiez-vous les membres de cette compagnie?—R. Je ne connaissais aucun d'eux, à l'exception de M. Oliver que j'avais rencontré deux ou trois fois, en passant. Je n'avais jamais vu M. Davidson avant de lui parler au sujet de ces lots. Je vis M. Brown pour la première fois quelques mois avant de le rencontrer au fort.

Q. Avez-vous eu quelques lettres ou communications par écrit de M. Mackenzie ou de quelque fonctionnaire du gouvernement au sujet de l'évaluation de ces terrains?—R. Je n'ai reçu aucune communication autre que ma lettre de nomination.

Q. Après ou avant votre nomination, avez-vous eu quelque conversation avec M. Mackenzie au sujet de ces mêmes terrains?—R. A mon retour, je lui écrivis une lettre et j'eus ensuite une entrevue avec lui en cette ville.

Q. Que s'est-il passé à cette entrevue?—R. Je remis notre rapport à M. Mackenzie, et je lui dis que nous avions eu beaucoup de difficultés à en venir à une conclusion relativement à l'application de l'acte de 1868, dans les cas où des améliorations avaient été faites sur les terrains en 1875; que l'hôtel Neebing se trouvait dans cette catégorie et que nous n'avions pu, à cause de cette circonstance, en faire convenablement l'évaluation. Je dis à M. Mackenzie que M. Brown avait exprimé l'opinion que l'acte était inapplicable. M. Mackenzie me répondit que M. Brown n'avait pas été envoyé là pour donner son opinion sur ce sujet. Je lui fis remarquer que M. Brown avait exprimé cette opinion sans avoir été consulté.

Q. M. Mackenzie entra-t-il dans la discussion de quelques-uns des détails de votre rapport?—R. Il était très-affairé et me renvoya à M. Trudeau.

Q. Avez-vous eu après cela quelque autre conversation avec M. Mackenzie au sujet de ces terrains?—R. Non, je n'ai pas eu occasion de lui parler depuis.

Q. Avez-vous remis deux rapports au département?—R. Non, rien qu'un.

Q. Vous remîtes ce rapport à M. Trudeau?—R. Je le remis d'abord à M. Mackenzie, mais comme il me renvoya à M. Trudeau, j'emportai mon rapport au bureau de celui-ci.

Q. Quelles observations faites-vous à M. Trudeau?—R. J'appelai spécialement son attention sur l'hôtel Neebing, car, à cause des circonstances se rattachant à cet hôtel, nous n'avions pas voulu régler avec la compagnie propriétaire. J'appelai spécialement son attention sur les difficultés que nous avions eues relativement à cet hôtel, et je lui dis que nous avions finalement résolu de soumettre au gouvernement la question de savoir si la compagnie était légalement recevable à faire valoir sa réclamation. Nous étions cependant convenus avec les propriétaires que s'ils établissaient sous serment la bonne foi de leurs comptes, nous les accepterions, pourvu que la question de droit fût résolue en leur faveur.

Q. S'ils établissaient la bonne foi de leurs comptes?—R. C'est-à-dire, s'ils juraient qu'ils n'avaient point connaissance du fait que la réserve avait été décidée, lorsqu'ils commencèrent à bâtir.

Q. Ont-ils ainsi appuyé leurs comptes par des affidavits?—R. Je n'en sais rien; ces affidavits devaient être envoyés au département. Je demandai un jour à M. Oliver s'il en avait transmis un, et il me répondit que oui.

Q. Cet affidavit ne se trouvait pas dans les papiers que vous avez apportés avec vous?—R. Les affidavits relatifs aux comptes n'ont dû se faire qu'après mon départ; ils devaient être adressés au département.

Q. Avez-vous fait connaître à M. Trudeau votre opinion relativement au paiement de l'hôtel en question?—R. Je lui dis que la réclamation présentée était pour dommages résultant de la suspension des travaux et pour matériaux approvisionnés; mais que les propriétaires renonceraient à demander des dommages si on leur accordait l'intérêt sur la somme dépensée.

Q. Avez-vous exprimé une opinion sur l'admissibilité ou la non-admissibilité de la réclamation?—R. Non; mon opinion était que la réclamation devait être admise, si l'acte de 1868 était inapplicable.

Q. Avez-vous pris vous-même les moyens de connaître si le prix demandé pour cet hôtel était raisonnable? Avez-vous mesuré le bâtiment?—R. Oui, après mon voyage à Ottawa, je retournai là-bas. Nous primes les dimensions du bâtiment et fîmes nos calculs. Plus tard, je consultai un constructeur expérimenté, M. Durand,

de London, évaluateur d'un grand nombre de compagnies d'assurance, à qui je donnai un détail du bâtiment : dimensions, nombre des fenêtres, etc.

Q. Dites-nous quelle description vous lui avez faite de ce bâtiment?—R. Le corps principal avait, je crois, quatre-vingts pieds sur trente ; partie de la fondation était en pierre avec une cave correspondante ; à ce corps principal était adjointe une aile de soixante et dix pieds sur vingt-six ; une cuisine de cinquante pieds sur seize, encore inachevée, faisait suite à cette aile. J'indiquai ces dimensions à M. Durand ainsi que les hauteurs ; je lui dis aussi qu'il y avait deux chambres plâtrées et finies, que les planchers de bas étaient posés, et que plusieurs autres chambres étaient dans un certain état d'avancement.

Q. En quel état d'avancement?—R. Presque tout le colombage était fait ; il était fini dans le bas, et très-avancé dans le haut sur toute la longueur du bâtiment.

Q. Avez-vous donné à M. Durand les dimensions des pièces de colombage?—R. Oui, j'avais ces dimensions dans le temps.

Q. Vous aviez toutes les dimensions lorsque vous avez consulté M. Durand?—R. Je les avais et je les lui ai données, mais je ne me rappelle plus tous ces détails.

Q. Lui avez-vous parfaitement décrit le bâtiment?—R. Oui.

Q. Sans rien exagérer?—R. Je suis peut-être resté en deçà de la réalité, car je ne voulais point en mettre plus qu'il n'y en avait.

Q. Vous a-t-il donné son opinion sur la valeur du bâtiment?—R. Il me dit que c'était une construction de bonnes dimensions, qui pourrait coûter \$2,500 à London.

Q. A-t-il fait le calcul du bois qui entrerait dans cette construction?—R. Oui ; je l'avais consulté pour ma propre satisfaction, seulement.

Q. Vous a-t-il dit combien il entrerait de bois dans cette construction?—R. Je ne me rappelle pas quelle quantité il m'a dite.

Q. Avait-il été fait quelque peinture à cette maison?—R. Il n'a pas été question de peinture ; il n'en avait pas été fait.

Q. Deux chambres avaient été plâtrées, avez-vous dit ; avait-on donné deux plâtrages?—R. Oui, le plâtre était achevé et glacé.

Q. Combien par cent avez-vous ajouté au calcul de M. Durand, pour couvrir la différence dans les prix entre London et Fort-William?—R. D'après les prix courants à Fort-William pour la construction de maisons, j'ai pensé qu'il fallait ajouter de 40 à 50 par cent.

Q. Pourquoi un pourcentage de 40 à 50 par cent ? Comment êtes-vous arrivé à l'établir?—R. Le prix de la main-d'œuvre était alors de cinquante par cent plus élevé à Fort-William qu'à London. Des charpentiers m'ont dit dans le temps à Fort-William qu'ils gagnaient trois piastres par jour. A London, le salaire des charpentiers n'étaient alors que d'une piastre et demie par jour.

Q. Cette aile dont il a été question, que vous avez mesurée avec M. Wilson, vous dites qu'elle avait 70 pieds sur 26, tandis que M. Wilson a déposé qu'elle avait 80 pieds sur 30 ; qui de vous deux s'est trompé?—R. Je ne puis dire lequel, mais il faut que l'un de nous deux se soit trompé. Je donne les chiffres que j'ai marqués dans le temps sur mon livret.

Q. Quelle était la hauteur de cette maison?—R. Vingt-deux pieds.

Q. Quelle étendue du toit était couverte en bardeaux?—R. La partie de devant.

Q. Combien de pieds superficiels?—R. Je ne puis dire.

Q. Avez-vous mentionné à M. Durand l'étendue couverte en bardeaux?—R. Nous lui avons dit que le devant était couvert en bardeaux, et il a calculé cette étendue de toit d'après les dimensions du corps de bâtiment. Voici les indications que j'ai ici dans mon agenda : "Neebing Hôtel" 80 x 30 ; aile 70 x 24 (il y a une petite erreur par rapport à ces 24 pieds ; M. Wilson et moi nous l'avons corrigée,) hauteur 22 pieds ; toiture posée, partiellement couverte en bardeaux ; planchers de haut posés ; point de châssis en haut ; deux chambres plâtrées, 24 x 16 ; étage inférieur latté mais non plâtré ; cave en pierre sous deux chambres de devant ; colombages à moitié faits." Ces notes ne sont peut-être pas rigoureusement exactes, mais elles suffisaient pour donner à M. Durand une idée assez juste du bâtiment. Nous n'avions pas pris ces notes en vue de régler avec la compagnie, mais pour nous en servir au

besoin. Je mentionnai aussi à M. Durand l'appentis de 50 pieds sur 16. Mes notes écrites au crayon, sont en partie effacées. M. Wilson a fait un mémoire correct de tout cela; c'est lui qui avait charge des papiers.

Q. Mais c'est d'après vos chiffres que M. Durand a fait son estimation?—R. Oui.

Q. Vous rappelez-vous si le devant du bâtiment était achevé?—R. La partie achevée se trouvait sur le devant, si je m'en souviens bien.

Q. Quelle étendue du toit était couverte en bardeaux? Qu'avez-vous dit à M. Durand à ce sujet?—R. Je ne me rappelle vraiment pas ce que je lui ai dit dans le temps à ce sujet. J'avais noté les faits avec soin sur une feuille de papier.

Q. Avez-vous mentionné à M. Durand quelle grandeur avait la cave?—R. Oui, je lui ai dit qu'elle avait 24 pieds sur 16. Elle se trouvait sous l'une des deux chambres plâtrées, qui avaient chacune 24 pieds sur 16.

Q. Etes-vous descendu dans la cave? Quelle en était la hauteur?—R. Je ne suis pas descendu dans la cave. M. Wilson s'entendait mieux que moi en construction; je m'en suis rapporté à lui pour les détails.

Q. Avez-vous donné à M. Durand la hauteur du mur de la cave?—R. Je crois que oui, mais je n'ai point ici ce détail.

Q. Lui avez-vous dit que la maçonnerie était liée en mortier?—R. Elle n'était pas liée en mortier; elle était liée avec une espèce d'argile; j'ai mentionnée cela à M. Durand.

Q. Aviez-vous examiné la maçonnerie?—R. Je l'ai vue par dehors. S'il se fut agi d'estimer le bâtiment, j'aurais été plus particulier.

Q. Mais pour faire son estimation, M. Durand avait besoin de ces détails?—R. Je lui ai donné une description du bâtiment.

Q. Lui avez-vous donné cette description par écrit ou de vive voix?—R. Je ne lui ai point donné de description par écrit.

Q. Dites-nous maintenant comment vous avez procédé à l'acquisition des terrains d'Oliver, Davidson et Cie?—R. Nous sommes allés au bureau de M. Oliver et lui avons demandé une liste des terrains possédés par lui et ses associés. Quelques jours après, nous reçûmes cette liste, contenant l'indication des lots et du prix demandé pour chacun.

Q. Avez-vous accepté leurs prix?—R. Nous avons employé deux ou trois jours à visiter soigneusement leurs terrains en nous guidant sur leur liste; puis nous avons réduit leurs prix dans une notable proportion. Après avoir arrêté nos estimations, nous les leur avons présentées. Il s'en est suivi quelques débats, mais sur l'ensemble, nos estimations ont été acceptées.

Q. Considérant la situation de leurs terrains, avez-vous payé ces terrains plus cher que ceux des autres propriétaires?—R. Non, nous les avons payés moins cher peut-être, comparativement.

Q. Vous pensez avoir fait un meilleur marché avec eux?—R. Oui, en prenant ensemble les deux lots—le lot No. 6 et le terrain dans l'emplacement de ville. Les lots avaient à peu près une valeur égale dans l'emplacement de ville.

Q. Certains lots valaient plus que d'autres; ne demandait-on pas plus cher pour les lots riverains que pour ceux situés en arrière?—R. Chacun prétendait que son lot était le plus avantageux, quelle qu'en fût la situation.

Q. Quels lots valaient davantage à votre avis?—R. Les lots riverains vaudraient davantage, s'il se bâtissait là une ville.

Q. Avez vous pris tous les terrains riverains d'Oliver, Davidson et Cie sur le lot No. 6?—R. En regardant au plan, on voit que nous n'avons pas pris les terrains riverains sur le lot No. 6 de Neebing.

Q. Les terrains teintés de rouge sur le plan sont les seuls que vous ayez pris sur le lot No. 6?—R. D'après la liste, nous avons pris trente-neuf parcelles sur le lot No. 6.

Q. Quel a été le prix moyen de ces parcelles?—R. Le prix a varié de \$90 à \$140. Une ou deux parcelles n'avaient qu'une contenance d'un huitième d'acre; les autres étaient de quart d'acre, ou de demi-acre. Le prix moyen a été d'un peu plus de \$100 le quart d'acre.

Q. Cette superficie ne répond qu'à la moitié de celle des lots de l'emplacement de ville?—R. Oui. Comme je l'ai déjà dit, chacun prétendait que son lot était dans la situation la plus avantageuse. Pour le commerce, les lots en arrière étaient mieux situés, mais relativement à la voie ferrée, ceux sur le devant avaient plus de valeur.

Q. Le lot No. 6 du township de Neebing appartenait-il en totalité à Oliver, Davidson et Cie?—R. Je crois que deux autres personnes, M. Stevenson et M. Munroe, avaient des terrains dans ce lot.

Q. Les propriétaires des terrains expropriés sur ce lot possédaient-ils d'autres terrains contigus?—R. Ils étaient propriétaires du lot tout entier.

Q. Avez-vous fait l'application de l'acte de 1868 en évaluant ces terrains?—R. Les propriétaires prétendaient que leurs terrains valaient autant que ceux de l'emplacement de ville et demandaient les mêmes prix. Nous ne pouvions admettre une telle prétention et nous l'avons rejetée.

Q. Ainsi vous avez appliqué l'acte de 1868?—R. Oui.

Q. Quelle différence dans les prix est-il résulté de cette application?—R. Une différence en moins de vingt-cinq pour cent.

Q. Si vous n'aviez pas appliqué l'acte, vous auriez payé les lots d'un demi-acre \$250 au lieu de \$140?—R. Oui, les propriétaires auraient reçu la première somme.

Q. Avez-vous demandé aux propriétaires combien leur avait coûté le lot entier?—R. Non.

Q. Leur avez-vous demandé en quel temps ils l'avaient acheté?—R. Je ne leur ai point demandé cela.

Q. Ne saviez-vous pas que la valeur acquise par ce terrain était due à la fixation du terminus du chemin de fer sur ce point?—R. Je le pensais.

Q. Ces terrains valaient-ils \$200 l'acre, avant qu'il y eût là un chemin de fer?—R. Non.

Q. Vous dites que si vous n'aviez pas appliqué l'acte de 1868, vous auriez donné pour ces terrains \$250 de l'acre?—R. Oui.

Q. Et vous dites aussi que, sans le chemin de fer, ces terrains ne vaudraient point \$200 l'acre?—R. Oui.

Q. Comment alors en êtes-vous arrivé à faire votre estimation?—R. Voici comment : les propriétaires n'ont point voulu entendre parler de l'acte. Ils possédaient ces terrains longtemps avant 1875 ; c'est ce qu'ils m'ont dit.

Q. Vous avez accepté l'interprétation qu'ils ont faite de l'acte?—R. Nous avons établi une estimation. Nous avons procédé là comme pour l'emplacement de ville. Nous n'avons point, en règle générale, admis que ces lots eussent une valeur égale à celle des lots de l'emplacement de ville, mais nous avons constaté qu'ils s'étaient vendus à certains prix. Oliver avait vendu une couple de lots et connaissait ainsi le prix qu'il pouvait avoir de ses terrains. Lorsque nous étions sur les lieux, il en vendit d'autres au même prix. Bon nombre de lots se vendirent une fois plus cher après notre arrivée.

Q. Vous n'avez pas demandé à M. Oliver combien il avait payé pour tout son terrain ; seriez-vous surpris d'apprendre qu'il n'avait payé que \$480 pour ses cent trente-six acres?—R. Non, il se peut bien qu'il n'ait pas payé plus cher.

Q. Et vous avez évalué à \$400 l'acre des terrains qui n'avaient coûté que \$480 les cent trente-six acres?—R. Nos estimations n'ont pas été faites par acre, mais par lot.

Q. Mais l'acre revenait à \$400?—R. Oui.

Q. Et si vous n'aviez pas appliqué l'acte de 1868, vous auriez accordé \$500 de l'acre à Oliver, Davidson et Cie?—R. Ils auraient reçu le même prix que pour leurs lots dans l'emplacement de ville. Ces lots de Neebing valaient les autres, je n'hésite pas à le dire.

Q. Et si vous n'aviez pas appliqué l'acte de 1868, vous leur auriez accordé \$500 de l'acre?—R. Oui.

Q. Mais vous avez admis, si je ne me trompe, que cette valeur était due à la fixation du terminus sur ce point?—R. L'augmentation de valeur a été produite par cette circonstance, cela est certain.

Q. Quoi! une augmentation allant du prix de \$480 pour cent trente-six acres au prix de \$400 pour un acre?—R. L'excitation causée par la construction d'un chemin de fer a produit en certains endroits une augmentation plus forte que celle-là.

Q. Avez-vous appliqué l'acte de 1868, en évaluant les terrains pris dans l'emplacement de ville?—R. Oui, autant que nous avons pu le faire.

Q. Jusqu'à quel point? Dans quelle proportion?—R. Comme je l'ai déjà dit, nous avons constaté que les terrains s'étaient vendus, en 1874, aussi cher que nous sommes convenus de les payer.

Q. Je pose ma question relativement à ceux dont les terrains n'ont été pris qu'en partie, non à ceux dont tout le terrain a été exproprié; prenons le cas d'Oliver, Davidson et Cie: dans quelle proportion avez-vous appliqué l'acte de 1868, en évaluant leurs lots situés dans l'emplacement de ville?—R. Tous les lots appartenant à Oliver, Davidson et Cie dans l'emplacement de ville ont été expropriés, à peu près; je crois qu'il ne leur restait presque plus de terrains, que je sache, dans l'emplacement de ville.

Q. Avez-vous constaté s'il leur restait quelques lots?—R. J'ai compris qu'il leur restait très-peu de terrains; quelques lots, mais en petit nombre.

Q. Ainsi pour leurs lots dans l'emplacement de ville, l'acte de 1868 n'a pas été appliqué?—R. Il l'a été jusqu'à un certain point.

Q. S'il ne leur restait plus de terrains, comment pouvez-vous dire que l'acte ait été appliqué?—R. Il n'y aurait pas eu lieu de l'appliquer dans ce cas.

Q. D'après ce que vous avez dit, j'ai compris que vous avez apporté votre rapport au département des Travaux Publics et l'avez remis à M. Trudeau; je voudrais savoir si cet item "Hotel Neebing: \$5029" se trouvait dans cet état tel que signé par vous, lorsque vous l'avez remis?—R. Cela ne fait point doute.

Q. Après avoir remis votre rapport, vous n'avez pas eu d'autres communications avec le département?—R. Non.

Q. C'est après avoir remis votre rapport, que vous êtes allé à London consulter M. Durand?—R. Oui, certainement.

Q. Pourquoi avez-vous ainsi fait une estimation avec le secours de M. Durand?—R. En cas qu'il fût institué quelque enquête sur l'hôtel Neebing.

Q. Avez-vous présenté ensuite quelque rapport supplémentaire au gouvernement relativement à cet hôtel?—R. Non, mais je m'attendais à recevoir quelque information du gouvernement à ce sujet.

Q. De sorte que l'évaluation de M. Durand n'a pas été portée à la connaissance du gouvernement?—R. Non.

Q. Lorsque vous avez présenté votre rapport au gouvernement, pensiez-vous que l'insertion de l'item suivant dans votre état; "Hôtel Neebing, \$5,029," eût l'effet d'établir définitivement la valeur de cette propriété?—R. Non; je m'attendais à recevoir quelque autre information du gouvernement.

Q. Avez-vous compris que cela établissait la valeur définitivement?—R. Il parut en être ainsi.

Q. Vous avez dit que vous ne considérez pas votre rapport comme final, parce qu'il restait un point de droit à résoudre?—R. Oui, la question de droit à laquelle donnait lieu l'acte de 1868.

Q. Par votre rapport, vous avez pris la responsabilité de régler cette question, en disant au gouvernement que cette propriété valait \$5,029, sans accompagner cette évaluation d'aucune note explicative?—R. Vous trouverez dans le dossier une lettre qui accompagnait le rapport et qui signale spécialement le point contesté. Le rapport est daté du 20 juillet 1876; la lettre y était annexée. (La dite lettre est représentée et lue au comité).

Q. Êtes-vous bien certain que vous n'avez jamais communiqué au département les renseignements que vous avez obtenus de M. Durand?—R. Je crois les lui avoir communiqués, mais je ne m'en souviens pas bien.

Q. Avez-vous pris quelque soin pour vérifier les comptes relatifs à cet hôtel?—R. Non, M. Oliver me les présenta à son bureau, je fis l'addition des articles et trouvai un total de quatre mille et quelques piastres. Le même montant était inscrit sur

son grand livre pour les matériaux. Je lui dis alors que si la Compagnie vérifiait ces comptes et en faisait attester l'exactitude sous serment, nous les transmettrions au département.

Q. Mais vous les avez transmis sans attestation de leur exactitude?—R. Je les ai apportés dans l'état où vous les voyez. Quelques-uns des affidavits nécessaires ne pouvaient être obtenus alors, mais il fut entendu qu'Oliver les enverrait plus tard. Des affidavits furent donnés pour établir que les propriétaires avaient bâti l'hôtel avant d'avoir eu connaissance de la réserve.

Q. Et vous dites que vous n'avez point vérifié les comptes de la compagnie?—R. Nous ne les avons point vérifiés.

Q. Les avez-vous examinés après être venu ici?—R. Je les ai examinés une fois.

Q. Vous êtes-vous aperçu que certains lots étaient chargés deux fois sur le compte?—R. Oui, et j'ai aisément compris comment cela était arrivé.

Q. Saviez-vous qu'on a porté sur ces comptes quantité de matériaux qui n'ont point été employés à la construction de l'hôtel?—R. Je ne le savais pas.

Q. Ce n'est donc pas un examen des comptes que vous avez fait dans le temps?—R. Nous avons regardé les comptes et en avons comparé les montants avec le grand livre.

Q. Il y a un item, entre autres, qui doit avoir attiré votre attention : celui des peintures. Vous avez dit que vous n'aviez point vu de peintures dans le bâtiment?—R. Nous n'avons point examiné les comptes en vue de les discuter.

Q. Ne savez-vous pas qu'on a chargé sur ces comptes quantité de matériaux qui n'ont point servi à la construction?—R. Je l'ignore.

Q. Mais vous avez remis au gouvernement votre rapport pour lui servir de base dans le paiement de cette propriété?—R. Oui, mais il avait été entendu avec les propriétaires qu'ils enverraient leurs affidavits sur l'exactitude de leurs comptes. Notre arrangement avec eux était simplement conditionnel.

Q. Le gouvernement ne paraît pas avoir pris d'autres mesures, mais il paraît avoir agi sur votre rapport?—R. Dans le cas de l'hôtel Neebing, nous n'avions point conclu d'achat. Les circonstances ne nous permettaient point de conclure un marché ; notre lettre le dit positivement.

Q. Ne deviez-vous pas appeler l'attention du gouvernement sur le fait que cet item relatif à l'hôtel Neebing n'était point encore définitivement arrêté?—La lettre dit cela ; je l'ai écrite moi-même.

Q. Ainsi c'est sur le gouvernement que retombe la responsabilité du paiement de l'hôtel?—R. Notre estimation appuyée par l'affidavit des propriétaires, devait être satisfaisante pour le gouvernement. Nous avons assumé comme estimateurs la responsabilité qui nous incombait ; nous avons été satisfaits de ce qui nous a été prouvé.

Q. Mais il ne vous a rien été prouvé.—R. Nous avons eu les comptes et le grand livre. Nous n'avons pas été bien particuliers, parce que nous pensions vraiment dans le temps qu'ils n'auraient rien. Je ne croyais pas dans le temps qu'ils eussent droit à aucune indemnité.

Q. Vous n'en avez pas moins pris la responsabilité de dire qu'ils devaient recevoir \$5,029 pour leur hôtel?—R. S'ils y avaient droit légalement ; s'ils n'y avaient pas droit légalement, alors ils ne devaient rien recevoir du tout. J'ai dit moi-même en propres termes à M. Oliver qu'il n'avait droit à aucune indemnité d'après la loi, à moins qu'il ne pût prouver ignorance au sujet de la réserve. Il me paraissait étrange qu'un homme d'affaires comme lui eût ignoré un tel fait.

Q. Pourquoi, ayant exigé un affidavit de Hendrick au sujet de son hôtel, n'avez-vous pas agi de la même manière avec Oliver, Davidson et Cie?—R. Dans le temps, M. Hazlewood désirait avoir la maison de Hendrick pour y installer le bureau des ingénieurs, et il me pressait de prendre possession de cette maison. L'acquisition fut faite néanmoins avec cette réserve, à savoir : qu'il était possible que l'acte des chemins de fer fût appliqué. Le marché fut passé à cette condition, parce que le gouvernement s'était réservé le droit d'approuver ou de désapprouver.

Q. Pourquoi n'avez-vous pas exigé d'Oliver, Davidson et Cie un affidavit comme vous l'avez fait pour Hendrick?—R. Cela a été formellement convenu avec Oliver, qui m'a dit qu'il enverrait des affidavits relativement à la valeur. Plus tard, il m'a dit en avoir envoyé. Nous avons fait les mêmes conditions dans les deux cas. Si elles n'ont pas été observées dans le cas d'Oliver, ce n'est pas notre faute. Dans le cas de Hendrick, nous n'avions affaire qu'à lui seul; dans le cas d'Oliver, Davidson et Cie, nous avions affaire à plusieurs.

Q. Quelle base avez-vous adoptée? Etes-vous convenus de leur payer le coût de leurs constructions?—R. Oui.

Q. Mais des terrains ont été chargés deux fois sur les comptes que vous avez apportés?—R. Quand j'ai vu les comptes pour la première fois, ils ne contenaient point d'itemes pour terrains.

Q. Le même terrain n'est-il pas chargé deux fois sur les comptes?—R. Quand j'ai vu les comptes la première fois, il n'y était pas question de terrains.

Q. Je ne parle point des comptes que vous pouvez avoir vus, mais de ceux que vous avez remis au gouvernement et que voici; sont-ce bien là les comptes remis par vous au gouvernement?—R. Je le crois, mais je ne les avais pas tous vus avant de les apporter; je les ai reçus sous une enveloppe, après que je les eusse vus; j'ai supposé que c'étaient les mêmes comptes.

Q. Vous n'avez pas vérifié la chose?—R. Non.

Q. Mais vous voyez maintenant qu'un certain terrain est chargé deux fois sur ces comptes?—R. Oui, mais nous n'avions rien à voir à cela.

Q. Mais il était certainement de votre devoir de vous assurer que vous présentiez des comptes corrects au gouvernement?—R. Je le suppose.

Q. Le nombre des réclamations que vous avez réglées est de soixante et dix-sept?—R. Oui.

Q. Ont-elles été réglées par vous et par M. Wilson conjointement, ou bien en avez-vous chacun individuellement réglé un certain nombre?—R. Elles ont presque toutes été réglées par nous deux conjointement; l'arrangement final a été conclu quelquefois soit par lui soit par moi, mais nous avons auparavant agi de concert dans le règlement des conditions.

Q. Combien de temps avez-vous été employé à faire ces estimations et acquisitions?—R. Environ trois mois, et ma correspondance a continué avec des intéressés quelque temps après mon retour chez moi.

Q. Pendant combien de jours avez-vous été employé par le gouvernement?—R. Je crois que mon compte est pour quatre-vingts jours.

Q. Combien receviez-vous par jour?—R. Ce qui est payé aux autres estimateurs—dix piastres par jour.

Q. N'avez-vous pas prétendu recevoir quinze piastres par jour?—R. Je n'ai pas prétendu cela.

Q. Combien demandez-vous par votre compte?—R. Dix piastres par jour.

Q. Vous n'avez pas envoyé un compte pour quinze piastres par jour?—R. Non.

Q. Que porte votre compte?—R. Dix piastres par jour et mes dépenses.

Q. Quel était le montant du premier compte que vous avez transmis?—R. Dix piastres par jour et mes dépenses.

Q. À combien se sont élevées vos dépenses?—R. J'ai dû en fournir un compte exact.

Q. Avez-vous eu à faire d'autres dépenses que celles de voyage?—R. Certainement. On m'a demandé le compte détaillé de mes dépenses; je ne pouvais me rappeler tous les détails, et je demandai \$5 par jour pour les couvrir. J'envoyai un compte détaillé, fait de mémoire; mes dépenses réelles allaient au-delà de ce compte.

Le déposant ne dit rien de plus.

ROBERT REID.

20 mars 1878.

WILLIAM MURDOCH, ingénieur civil, rappelé, est interrogé de nouveau comme suit :

Q. Quand êtes-vous allé pour la première fois à la Baie du Tonnerre commencer les explorations du chemin de fer du Pacifique ?—R. Le 5 novembre 1872.

Q. Par quelle partie de la Baie du Tonnerre avez-vous commencé votre exploration ?—R. Par Prince-Arthur's-Landing.

Q. Qui vous a donné instruction de commencer-là ?—R. M. Sandford Fleming, l'ingénieur en chef.

Q. Quand avez-vous commencé l'exploration du chemin de fer à partir de la Kaministiquia ?—R. Mes instructions portent la date du 30 juin 1874.

Q. De qui sont ces instructions ?—R. De M. Fleming.

Q. Quelque autre vous a-t-il aussi donné des instructions à ce sujet ?—R. Oui, le premier ministre, M. Mackenzie.

Q. Quelles instructions vous ont été données par M. Fleming ?—R. Ses instructions me disaient de commencer mes explorations en partant de la tête de la navigation sur la rivière Kaministiquia, en vue d'établir un tracé de ce point au lac Shébandowan et au lac des Mille Lacs.

Q. Quelles instructions vous a données M. Mackenzie ?—R. Elles me disaient de commencer mon exploration à la tête de la navigation sur la Kaministiquia.

Q. Le terminus se trouve-t-il situé à la tête de la navigation sur la Kaministiquia ?—R. Oui, précisément à ce point.

Q. Avez-vous eu avec M. Mackenzie quelque conversation au sujet de cet endroit ?—R. Oui.

Q. Quelle a été cette conversation ?—R. M. Mackenzie me demanda où se trouvait la tête de la navigation sur la Kaministiquia. Je lui répondis que la tête de la navigation se trouvait vers la ligne ouest de l'emplacement de ville. Il me répliqua qu'il pensait que la tête de la navigation se trouvait à la Pointe des Meurons, à dix milles de l'embouchure de la rivière. Il ajouta qu'il avait compris cela d'après ce que lui avaient dit M. Fleming et M. McIntyre.

Q. Le point choisi l'a été par cette raison que la navigation finissait-là ?—R. Oui ; je dis à M. Mackenzie que la navigation ne pouvait aller jusqu'à la Pointe des Meurons.

Q. Pensiez-vous que l'endroit choisi—l'emplacement de ville—était le point de départ convenable ?—R. Non, certainement.

Q. Avez-vous fait connaître au gouvernement à quel point il conviendrait d'amener le rail sur la rivière ?—R. Oui, j'ai présenté sur cela un rapport au gouvernement. J'ai ici ce rapport.

Q. Veuillez lire la partie de ce rapport relative à ce sujet ?—R. Le rapport est daté du 8 septembre 1874 et adressé à M. Sandford Fleming, l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique. Voici le passage relatif au sujet dont il s'agit en ce moment : " En plaçant le terminus au point de départ actuel, indiqué sur la carte comme étant la tête de la navigation, vous remarquerez que les steamers seront empêchés de remonter jusque-là par les détours de la rivière ; deux steamers, l'un montant et l'autre descendant, ne pourraient s'éviter en aval. A ce point là, la berge s'élève à vingt pieds au-dessus de la surface de l'eau et présente un plateau uni, qui va en s'inclinant jusqu'à l'embouchure de la rivière. Je prends la liberté de vous recommander respectueusement l'utilité d'amener la ligne vers l'embouchure de la rivière, afin d'obtenir une situation moins élevée et une navigation plus longue, à la saison d'automne."

Q. C'est là la recommandation que vous avez faite relativement à la situation du terminus ?—R. Oui.

Q. Quelle est la distance entre la limite ouest de l'emplacement de ville et l'embouchure de la rivière ?—R. Environ quatre milles et quart, je pense. Je donne cette distance sans l'avoir mesurée.

Q. Quelle raison aviez-vous de faire la recommandation que vous venez de rapporter ?—R. J'avais pour cela plusieurs raisons.

Q. Quel point particulier indiqueriez-vous sur le bas de la rivière?—R. Je n'en indiquerais aucun en particulier, mais plus on se rapprocherait de l'embouchure, mieux ce serait.

Q. Voulez-vous dire que plus on se rapprocherait de la réserve de la Baie d'Hudson, mieux ce serait à tous égards?—R. Oui, c'est ce que je veux dire.

Q. Où se trouve la réserve de la Baie d'Hudson sur ce plan-ci (A)?—R. Au détour, près de l'embouchure de la rivière.

Q. Quelle est la propriété voisine en amont?—R. La ferme McVicar.

Q. Quelle étendue a cette ferme sur la rivière?—R. Un demi-mille, peut-être.

Q. Quelle est la propriété voisine de cette dernière?—R. La ferme McKellar.

Q. Jusqu'où s'étend-elle?—R. Jusqu'à l'emplacement de ville. Dans le temps, la Compagnie de la baie d'Hudson réclamait tout le terrain jusqu'à l'emplacement de ville. McVicar et McKellar n'étaient alors que des occupants sans titre.

Q. Le gouvernement a-t-il donné depuis des titres aux occupants sans titre?—R. Oui, il en a donné.

Q. Quel front ces fermes ont-elles sur la rivière?—R. La ferme de McKellar peut avoir comme cinq-huitièmes ou trois quarts de mille de front sur la rivière. Je parle par à peu près; je n'ai pu en juger que par la longueur des clôtures.

Q. Quel front peut avoir la ferme de McVicar?—R. Je ne puis dire. Elle peut avoir peut-être un quart ou trois-huitièmes de mille, d'après ce que j'ai pu en juger par les clôtures.

Q. Ces deux propriétés réunies donneraient une longueur d'un mille entre l'emplacement de ville et la réserve de la Compagnie de la baie d'Hudson?—R. En dehors du front que la compagnie a sur la rivière, il y a bien un mille et demi entre son fort et l'emplacement de ville.

Q. Je voudrais savoir quelles raisons de préférence vous avez eues, comme ingénieur, pour le bas de la rivière?—R. L'une de ces raisons est qu'au point actuel d'arrivée la berge a une élévation de vingt-sept pieds et qu'elle va en s'inclinant graduellement jusqu'à l'embouchure. A l'extrémité ouest de l'emplacement de ville, la berge est telle que je l'ai déjà décrite.

Q. Aviez-vous encore d'autres raisons pour faire votre recommandation?—R. La navigation durera plus tard l'automne dans le bas de la rivière, ce qui est une autre considération importante.

Q. La rivière prend-elle plus tard à son embouchure qu'à l'emplacement de ville?—R. Oui, plus tard à son embouchure.

Q. La rivière est-elle plus large vis-à-vis des fermes McKellar et McVicar et de la réserve de la Compagnie de la baie d'Hudson que devant l'emplacement de ville?—R. Non, je ne le pense pas. L'endroit le plus large de la rivière est vis-à-vis de la Mission; naturellement, la rivière s'élargit à son embouchure.

Q. La glace se forme-t-elle plusieurs jours plus tard devant la réserve de la Compagnie de la baie d'Hudson que devant l'emplacement de ville?—R. Trois ou quatre jours, peut-être cinq jours plus tard.

Q. Depuis la limite ouest de la ferme McKellar jusqu'à l'embouchure, le cours de la rivière est-il presque droit; est-il plus droit qu'en remontant de la ferme McKellar à l'emplacement de ville?—R. Le cours de la rivière est droit devant la ferme McKellar; il fait une légère courbe entre le poste de la Compagnie de la baie d'Hudson et l'embouchure. La rivière est bien plus droite en aval qu'en amont de la ferme McKellar.

Q. L'emplacement choisi pour la gare de chargement a-t-il été judicieusement choisi?—R. Je ne le crois pas.

Q. Pour quelle raison?—R. Parce qu'il est incliné; il faut faire descendre les chars au point de chargement, puis, après les avoir chargés, les faire remonter la pente pour former les trains.

Q. Cette pente est-elle forte?—R. C'est une pente de quarante à cinquante pieds au mille, je pense. Je ne puis dire positivement.

Q. En parlant de la ferme McKellar, vous avez déjà dit, je pense, à quel prix on

eût pu l'acheter en 1875; quel prix avez-vous mentionné?—R. On eût pu acheter cette terre pour \$75 l'acre.

Q. Quelle est la hauteur de la berge à l'extrémité ouest de l'emplacement de ville?—R. Elle est de vingt-sept pieds.

Q. Quelle est la hauteur de la berge devant la ferme McKellar?—R. Elle peut être de six pieds sur certains points, et de dix pieds sur d'autres. La berge va en s'abaissant jusqu'à l'embouchure, où elle n'a pas plus d'un pied au-dessus de l'eau.

Q. Ne faudrait-il pas faire des excavations à la ferme McKellar pour la gare de chargement?—R. Il faudrait faire une excavation de six pieds à peu près en haut du dock; il faudrait en moyenne un déblaiement de trois à quatre pieds d'épaisseur pour aplanir le terrain.

Q. La hauteur moyenne de la berge est-elle de vingt-sept pieds à la réserve du gouvernement?—R. Non.

Q. Sur quelle espace la berge atteint-elle cette hauteur de vingt-sept pieds au-dessus du niveau de la rivière?—R. Elle va en s'abaissant graduellement de la hauteur de vingt-sept pieds devant l'emplacement de ville, à un pied seulement vers l'embouchure de la rivière; la pente est à peu près égale dans son inclinaison entre les deux points.

Q. Il y aurait beaucoup plus de déblaiements à faire à l'emplacement de ville qu'à la ferme McKellar?—R. Il faudrait enlever à l'emplacement de ville une quinzaine de pieds pour mettre la gare de chargement de niveau avec la voie, et faire un déblaiement considérable au *round-house*.

Q. Êtes-vous d'opinion que la ferme McKellar présentait pour le terminus un site beaucoup plus avantageux que celui qui a été choisi?—R. On aurait eu un meilleur site sur cette ferme, et en bas de cette ferme.

Q. Aurait-on eu plus de facilités pour l'établissement de docks devant la ferme McKellar que devant l'emplacement de ville?—R. On aurait eu autant de facilités à la ferme McKellar.

Q. La ferme était-elle défrichée?—R. En grande partie.

Q. L'emplacement de ville était-il défriché?—R. Quand j'étais là, il était encore presque tout couvert par la forêt primitive.

Q. Connaissez-vous la barre qui se trouve à l'entrée de la rivière?—R. Oui, j'ai pris des sondages sur cette barre avant qu'on y eût dragué le chenal.

Q. Sera-t-il nécessaire de faire là des travaux pour protéger le chenal?—R. Je le pense; le chenal, dans l'état actuel de la rivière se remplira constamment.

Q. Que faudrait-il faire pour protéger efficacement ce chenal et l'empêcher de se remplir?—R. On ne pourrait pas l'empêcher de se remplir, dans l'état actuel de la rivière, au moyen de pilotis et d'encaissements destinés à arrêter l'ensablement par les bords, parce que le courant entraîne des sables qui viennent s'accumuler dans la tranchée.

Q. Quelle est la distance de la station de Murillo à l'extrémité orientale du terminus?—R. Douze milles et demi, d'après cette carte.

Q. Aurait-on pu établir aussi avantageusement la voie ferrée de la station de Murillo à la ferme McKellar, sans passer sur l'emplacement de ville?—R. Pour répondre à cette question avec certitude, il faudrait que j'ousse parcouru à pied la distance entre les deux points indiqués, pour faire la reconnaissance du terrain; le plan que voici n'indique aucune difficulté.

Q. En connaissez-vous quelqu'une?—R. Aucune.

Q. Doutez-vous qu'on eût pu très-facilement amener le rail sur la ferme McKellar?—R. Je n'en ai pas le moindre doute.

Q. Vous connaissez les lieux?—R. J'ai passé par là en montant et en descendant, et je n'ai point vu d'obstacles. Il n'y a point là d'obstacles, à en juger par la configuration de cette contrée.

Q. Est-ce une contrée unie?—R. Les premiers neuf milles en montant forment un plateau uni.

Q. Quelle serait la distance, d'après ce plan, entre la station de Murillo et la ferme McKellar, en évitant l'emplacement de ville?—R. Douze milles et un quart.

Q. Voulez-vous dire jusqu'au bord de l'eau sur la ferme McKellar?—R. Oui.

Q. Cette ferme est-elle contiguë au terminus actuel?—R. Je crois qu'elle est contiguë à l'emplacement de ville.

Q. Pouvez-vous dire quelle est la distance à partir du terminus actuel à venir à l'eau profonde, c'est-à-dire en bas de la barre à l'embouchure de la rivière?—R. La distance est d'environ trois milles.

Q. Quelle est la distance à partir de la station de Murillo à venir à l'eau profonde devant l'emplacement de ville?—Q. Quinze milles et un quart.

Q. Quelle est la distance à partir de la station de Murillo à venir à l'eau profonde devant la ferme McKellar?—R. Quatorze milles et demi d'après ce que je puis voir.

Q. Ainsi la distance pour venir aboutir à l'eau profonde serait moindre par la ferme McKellar que par le tracé actuel?—R. Je crois que oui, d'après ce plan.

Q. Quelle est la nature du pays entre cette station de Murillo et Prince-Arthur's-Landing?—R. Je connais un peu ce pays, j'ai passé par là sur différents points.

Q. En votre qualité professionnelle?—R. Non, pas en ma qualité professionnelle, mais j'ai vu différents endroits de cette contrée. Je ne crois pas qu'il y eût beaucoup de difficultés à construire une ligne de chemin de fer de la station de Murillo à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Quelle est la distance, d'après le plan, entre Murillo et Prince-Arthur's-Landing?—R. Treize milles et trois-huitièmes.

Q. Le parcours est-il en ligne droite?—R. Non.

Q. Une ligne de chemin de fer pourrait-elle être établie sur ce parcours?—R. Je ne vois rien dans la topographie de la région qui pût y empêcher l'établissement d'une ligne de chemin de fer. M. Dawson pourrait mieux que moi renseigner le comité sur ce point. D'après ce que je connais de Prince-Arthur's-Landing et des endroits intermédiaires, je ne crois pas qu'il puisse se rencontrer de sérieux obstacles sur ce parcours.

Q. Pour établir des docks à Prince-Arthur's-Landing, serait-il nécessaire d'acquiescer certains droits des détenteurs des lots de grève?—R. Je ne sais point quels peuvent être les droits de ces détenteurs.

Q. Savez-vous si le gouvernement a une réserve d'une chaîne le long de la baie?—R. Cette réserve est indiquée sur le plan; elle est marquée par des poteaux sur le terrain.

Q. Aurait-on eu quelque difficulté à trouver des terrains propices pour le terminus à Prince-Arthur's-Landing à l'est de la ville, par exemple?—R. On aurait pu avoir là des terrains propices; le sol est peu élevé et s'incline vers la rive.

Q. La situation aurait-elle bien convenu pour une gare?—R. Oui, autant que je puis me rappeler les lieux. Derrière la propriété McVicar, il y a une petite côte, et je crois qu'il y aurait assez d'espace pour une gare entre cette côte et la rive du lac.

Q. Quelle étendue de terrain le gouvernement possède-t-il là en dehors de la réserve d'une chaîne?—R. Une dizaine d'acres pour des quais et des docks.

Q. Combien se vendrait la propriété McVicar?—R. Je ne pourrais le dire.

Q. Combien coûterait, pensez-vous, l'acquisition du droit de voie entre Murillo et Prince-Arthur's-Landing?—R. Cela dépendrait de la nature des terrains, suivant que l'on traverserait des gîtes miniers, des cultures ou des lots de ville; on pourrait, je pense, acquiescer le droit de voie pour une très-faible somme.

Q. Les terres sont encore boisées?—R. Oui, excepté sur quelques points, où l'on a fait des brûlés.

Q. Y aurait-il quelque difficulté à élargir les abords sur la baie à Prince-Arthur's-Landing, en encaissant la rive? L'eau est-elle profonde près du bord?—R. Le fond suit une inclinaison uniforme sur une largeur de douze cents pieds et présente à ce point une profondeur de dix-huit pieds.

Q. Ainsi l'on pourrait facilement élargir les abords?—R. Oui, on faisant des terre-pleins.

Q. Pourrait-on établir un dock à Prince-Arthur's-Landing pour faire de ce port un havre de sûreté?—R. Je le pense; j'ai dressé un plan pour cela, mais je n'ai pas ce plan ici.

Q. Combien pourraient coûter les travaux nécessaires pour faire du port un havre de sûreté?—R. D'après mon estimation, ces travaux pourraient coûter de \$75,000 à \$80,000; j'entends des travaux pour protéger les navires contre tous les vents. Naturellement, la somme à dépenser dépendrait du nombre de navires que les docks seraient destinés à recevoir.

Q. Y a-t-il présentement un dock à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, un dock de six cents pieds de long.

Q. De combien l'allongeriez-vous?—R. De six cents autres pieds.

Q. Quelle profondeur d'eau y aurait-il à l'extrémité?—R. Dix-huit pieds.

Q. Quelle largeur aurait ce dock?—R. Dix-huit pieds par le haut et vingt-cinq sur le fond.

Q. Quelle protection donnerait-il?—R. Il serait construit de manière à protéger les navires contre la mer qui vient de l'est ou par le détroit.

Q. Etabliriez-vous une jetée faisant angle droit au rivage?—R. La jetée actuelle est dans la direction du Cap-au-Tonnerre.

Q. A quelle distance de Prince-Arthur's-Landing se trouve l'île Pic?—R. A neuf milles.

Q. Est-ce que ce bassin dont vous avez fait le plan offrirait les mêmes facilités que la Kaministiquia?—R. La Kaministiquia n'a pas encore été améliorée, mais vous avez-là deux milles de front; je ne puis dire quels travaux il y faudrait faire.

Q. La Kaministiquia donnerait-elle plus de facilités que le dock de Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, si elle était bordée de docks.

Q. Au sujet de la rivière, un navire a-t-il assez d'espace pour virer devant le dock de la Compagnie de la Baie d'Hudson?—R. Un vaisseau de la dimension du *Chicora* et du *Cumberland* ne pourrait y virer qu'en évitant sur place.

Q. Les bateaux de la ligne Beaty ne peuvent-ils pas virer là?—R. Oui, mais à la tonée.

Q. Ainsi, s'il y avait une navigation active sur cette rivière, il serait nécessaire de l'élargir considérablement?—R. Cela pourrait être nécessaire à certains endroits.

Q. Relativement à la différence de temps dans la clôture de la navigation sur certains points, pouvez-vous dire quelle est cette différence?—R. La rivière s'ouvre plus tôt que la baie du Tonnerre. J'ai été témoin de cela deux fois.

Q. Et vous savez que la rivière reste ouverte plus tard en bas qu'en haut?—R. Oui. J'ai vu une fois la rivière ouverte vers son embouchure pendant qu'on la traversait plus haut avec des attelages de bœufs.

Q. Le terrain est-il plus favorable pour les travaux de la voie et des docks, à l'extrémité inférieure qu'à l'extrémité supérieure de l'emplacement de ville?—R. Oui, le terrain est plus favorable à l'extrémité inférieure.

Q. Est-ce pour avoir un terrain plus favorable qu'on a amené le rail jusqu'à l'extrémité orientale de l'emplacement de ville?—R. Il fallait l'amener là.

Q. A partir du détour devant la Mission, la rivière descend à peu près en ligne droite jusqu'au lac?—R. La rivière suit un cours facile depuis ce détour jusqu'au lac.

Q. Croyez-vous, vu cette circonstance, qu'il soit nécessaire, dans l'intérêt du trafic de la voie ferrée, d'amener le rail en bas de ce détour?—R. Il était nécessaire de prolonger le rail jusqu'au point où l'abaissement du plateau eût permis de transborder facilement le fret des bateaux sur les chars.

Q. Il aurait fallu amener le rail plus bas à l'extrémité de l'emplacement de ville, pour avoir une situation favorable pour des docks sur la rivière?—R. Environ sept cents pieds plus bas. Pour atteindre l'extrémité de l'emplacement de ville, il y aurait treize cents pieds.

Q. Ne serait-il pas très-important d'avoir les docks sur la partie droite de la rivière, en bas de ce détour?—R. Très-certainement.

Q. Un gros bateau chargé ne pourrait que difficilement tourner dans ce détour?—R. Oui.

Q. Il s'en suivrait que la ferme McKellar eût été plus avantageuse que l'emplacement de ville, comme situation pour le terminus?—Je le crois; cependant, il y aurait peut-être un peu moins de largeur sur la ferme McKellar, quoique le plan n'indique aucune différence.

Q. Le parcours sur rails serait moindre de la station de Murillo à la ferme McKellar, que de cette station à l'extrémité orientale de l'emplacement de ville par le tracé actuel ?—R. Il paraît en être ainsi par le plan.

Q. Savez-vous quelle est la valeur des terrains en dehors de l'emplacement de ville ?—R. Je ne sais rien de la valeur des terrains au Fort-William.

Q. Dans votre rapport à M. Fleming, vous lui soumettiez la proposition d'amener la ligne plus bas, afin de la faire arriver sur un plateau moins élevé, et aussi afin d'avoir l'automne une plus longue durée de navigation ?—R. Ce sont là les raisons que je lui donnais.

Q. En avez-vous indiqué d'autres ?—R. Non.

Q. Sur ce plateau moins élevé, il y aurait eu plus de facilités pour établir les docks ?—R. Oui, c'est l'objet que j'avais en vue.

Q. Savez-vous si d'autres ingénieurs ont exprimé une opinion différente de la vôtre à cet égard ?—R. Je l'ignore.

Q. Savez-vous si M. Hazlewood pensait différemment ?—R. Je n'en sais rien.

Q. M. Fleming a-t-il répondu à la proposition émise dans votre rapport ?—R. Il n'a pas répondu à ma proposition.

Q. Quand a eu lieu votre conversation avec M. Mackenzie ?—R. Immédiatement avant mon départ pour le Fort-William, lorsque j'ai reçu mes instructions.

Q. Cela était au commencement de 1874 ?—R. C'était vers le 30 juin 1874.

Q. Vous avez dit que M. Mackenzie était alors d'opinion de placer le terminus aussi près que possible de la pointe des Meurons ?—R. Oui, il me dit que le terminus devait être placé à la tête de la navigation.

Q. Il croyait que la rivière était navigable jusqu'à cette pointe ?—R. Oui, d'après ce qu'il avait entendu dire par M. McIntyre et d'autres personnes.

Q. Qui a choisi la situation en aval pour le terminus ?—R. Je fis observer à M. Mackenzie, au cours de notre entrevue, que la tête de la navigation se trouvait à la limite ouest de l'emplacement de ville.

Q. M. Fleming a confirmé votre assertion ?—R. Certainement, par ce qui s'est passé plus tard.

Q. Il a confirmé votre opinion ?—R. Mon opinion ne se rapportait point à la question du terminus, mais à celle de la navigabilité jusqu'à une limite déterminée.

Q. Le principal objet de M. Fleming n'était-il pas d'atteindre la tête de la navigation ?—R. Certainement ; c'est ce que portaient mes instructions.

Q. Si vous aviez été d'opinion que la tête de la navigation se trouvait à cinq milles plus haut, le terminus aurait été fixé là ?—R. Il l'aurait été.

Q. Ainsi, il est de fait, suivant vous, que le choix du terminus n'a été influencé ni par le motif de favoriser des propriétaires de terrains, ni par aucun autre motif que celui de le placer à la tête de la navigation ?—R. Mes instructions ne se rapportaient en rien au terminus ; elles me prescrivaient de déterminer où se trouvait la tête de la navigation.

Q. Le point que vous avez indiqué, est-il bien vraiment, pensez-vous, la tête de la navigation ?—R. Je regarde ce point comme la tête de la navigation.

Q. Mais, dans la fixation du terminus, il y a encore d'autres questions à considérer : celle par exemple d'une exploitation économique ne doit pas être perdue de vue ?—R. Cela est indubitable.

Q. Savez-vous si M. Fleming a jamais été à Fort-William ?—R. Il a dû vraisemblablement passer par là, lors de son voyage à la Colombie-Britannique, mais je ne le sais pas.

Q. Avez-vous fait des explorations de lignes pour le chemin de fer du Pacifique à partir du lac Supérieur ?—R. Non, mais j'ai dirigé les opérations entreprises à la baie de Nipigon.

Q. On avait en vue dans le temps de placer le terminus sur cette baie ?—R. Oui, j'ai dirigé là les explorations pendant un été, en l'absence de M. Fleming, qui était remplacé par M. Rowan.

Q. On a cherché pendant longtemps—pendant dix-huit mois, je pense—à établir

une ligne partant d'un point sur cette baie?—R. Oui, pendant ce temps à peu près. Avant cela, j'avais tiré une ligne du Portage-du-Rat au lac Nipigon.

Q. Avez-vous exploré la région de Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui.

Q. De sorte que, pratiquement parlant, le point qui a été choisi ne l'a été qu'après l'exploration de deux autres lignes?—R. Oui.

Q. N'avez-vous pas reçu instruction de faire des études de terrain à partir de Prince-Arthur's-Landing, sous l'administration précédente?—R. J'ai reçu des instructions à cet effet.

Q. Vous avez aussi reçu instruction de tirer une ligne à partir de Nipigon?—R. Oui.

Q. Le simple fait que vous receviez ainsi instruction de chercher des tracés sur différents points ne devait point faire conclure que ces tracés seraient adoptés?—R. Certainement que non.

Q. Par conséquent, le simple fait de prendre des niveaux à différents points sur les bords du lac ne pouvait être regardé comme une indication que l'on avait en vue de choisir un certain point?—R. Non.

Q. Supposé que le tracé, au lieu de finir au terminus actuel, eût été amené jusqu'au point où, suivant vous, le terminus aurait dû être placé; supposé que vous eussiez choisi un emplacement pour ce terminus sur les fermes McKellar et McVicar et que votre choix eût reçu l'approbation de M. Fleming—prétendez-vous que, dans ce cas, on eût pu avoir les terrains de McKellar et McVicar au prix que vous avez mentionné?—R. Probablement que non.

Q. La propriété résidait-elle encore dans la Couronne à cette époque?—R. Je le pense. John McKellar n'avait pas de titre de la Couronne, mais il en réclamait un dans le temps.

Q. McKellar vous a-t-il dit qu'il était prêt à vendre au prix de soixante-quinze piastres l'acre?—R. Il était prêt à vendre à qui voudrait acheter.

Q. Vous pensez que si l'emplacement du terminus eût été fixé sur son terrain, on n'aurait point pu acheter cet emplacement à ce prix-là?—R. Non, mais il demandait ce prix dans le temps.

Q. Q. Avant la fixation du terminus?—R. Oui.

Q. Vous n'avez point fait d'opérations de levé sur cette propriété?—R. Non, mais nous avons fait le levé de la propriété voisine, en arrière de celle-là.

Q. Si le gouvernement voulant placer le terminus sur la ferme McKellar eût fait des démarches comme l'eût fait un homme prudent, pour acheter le terrain nécessaire, croyez-vous que McKellar eût consenti à vendre à soixante-quinze piastres de l'acre?—R. Comme il avait grand besoin d'argent, il aurait vendu à ce prix à des particuliers, mais je ne sais s'il n'eût pas demandé davantage au gouvernement.

Q. La ligne, telle que tracée, traverse une étendue considérable de terrains riverains; ce sont ces terrains qui coûtent le plus cher; si la ligne eût été amenée sur la ferme McKellar, aurait-elle passé sur des terrains riverains?—R. Sur aucun, d'après mon tracé, excepté à cette ferme même. Elle aurait aussi traversé des terrains appartenant à McVicar et divisés en emplacements.

Q. Ces terrains étaient-ils ainsi divisés en emplacements lorsque vous opériez vos reconnaissances en 1874?—R. Je ne m'en souviens pas bien; ce que je me rappelle c'est d'avoir vu plus tard ces emplacements.

Q. La ligne que vous auriez tirée de Murillo à la ferme McKellar eût-elle touché à l'emplacement de ville sur quelque point?—R. Non, pas d'après la course indiquée sur ce plan-ci.

Q. Connaissiez-vous bien l'embouchure de la rivière en 1871?—R. Oui.

Q. Savez-vous quelles sommes y avaient été dépensées jusqu'à cette année-là en dragages?—R. Le gouvernement d'Ontario avait fait commencer des dragages; je n'ai point d'idée de la somme consacrée à ces travaux.

Q. Quand êtes-vous parti de Fort-William?—R. A la fin de novembre 1874.

Q. N'êtes-vous pas parti à la suite de quelque mésintelligence avec M. Mackenzie?—R. Oui.

Q. Vous avez été trouvé en faute?—R. Oui.

Q. Vous n'avez pas été employé depuis?—R. Pas par le gouvernement.

Q. Relativement au choix d'un emplacement pour le terminus, lequel de Prince-Arthur's-Landing ou de Fort-William offre le meilleur havre, à votre avis?—R. Au point de vue du havre je préfère la Kaministiquia.

Q. Elle offre un meilleur havre sous tous les rapports, n'est-ce pas?—R. Meilleur sous quelques rapports.

Q. Elle a plus d'avantages en sa faveur?—R. Mon opinion est en faveur de la Kaministiquia.

Q. Dans ce cas, votre opinion relativement au terminus, est tout à fait impartiale?—R. Tout à fait impartiale.

Le déposant ne dit rien de plus.

WILLIAM MURDOCH.

OTTAWA, 20 mars 1878.

JOHN CLARK est appelé et prête serment.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Toronto.

Q. Quelle est votre profession?—Je suis courtier-commissionnaire et ingénieur de mines.

Q. Connaissiez-vous les localités de Prince-Arthur's-Landing et de Fort-William depuis longtemps?—R. Depuis huit ans ou environ; tous les ans j'y vais.

Q. Avez-vous des propriétés à Fort-William?—R. J'y en ai eu.

Q. A quelle époque?—R. J'en avais fait l'acquisition, le 8 février 1871; c'étaient des lots de ville.

Q. Combien vous avaient-ils coûté?—R. Quatre dollars le lot.

Q. Vous les aviez achetés du gouvernement d'Ontario?—R. Oui.

Q. Combien en avez-vous eu?—R. Cinq. C'étaient les numéros quatorze et quinze, situés du côté nord de *Chief-Street*; les numéros quatorze et quinze du côté sud de *Frederica-Street* et le numéro vingt-cinq du côté nord de *Water-Street*.

Q. Sont-ils ensemble?—R. Un est séparé des autres.

Q. Sont-ils tous compris dans la réserve acquise par le gouvernement pour le chemin de fer?—R. Oui, tous les cinq.

Q. Vous n'en êtes plus propriétaire?—R. Non; je les ai vendus.

Q. A qui?—R. A M. Joseph Davidson, de Toronto.

Q. Est-ce le M. Davidson de la société Oliver, Davidson et compagnie?—R. Oui, le même.

Q. Quand lui avez-vous revendu vos lots?—R. Je lui ai vendu quatre de mes lots, le 19 novembre 1874; et le cinquième, quelque temps après.

Q. Quel prix avez-vous eu des quatre premiers?—R. Soixante dollars du lot.

Q. Et du dernier?—R. Quatre-vingts ou cent dollars.

Q. Celui-ci était-il un lot de coin?—R. Je ne me rappelle pas quel était ce lot; c'était très-probablement celui de la rue Water.

Q. Quand a eu lieu cette dernière vente?—R. A quelques jours d'intervalle de l'autre, dans le même automne, soit à la fin de novembre ou au commencement de décembre (1874.)

Q. M. Davidson vous dit-il, après la vente, pourquoi il avait fait ces acquisitions?—R. Oui; il savait, dit-il, que le terminus serait placé là. On ignorait généralement si le terminus serait à Fort-William ou à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Mais M. Davidson vous dit que ce serait au premier de ces endroits?—R. Oui.

Q. Et vous dit-il comment il avait su cela?—R. Oui, il m'assura tenir ce renseignement de M. Mackenzie.

Q. Vous dit-il où il l'avait eu?—R. Je fis la remarque qu'il me paraissait assez peu probable que M. Mackenzie lui eût écrit au sujet du terminus; là-dessus il répondit que M. Mackenzie était à Toronto, et qu'il avait appris la chose de sa bouche. Pour en avoir le cœur net, car il m'était resté des doutes, je pris des informations et je constatai que M. Mackenzie était effectivement alors à Toronto.

Q. Quand cela se passait-il?—R. A la fin de novembre (1874.)

Q. M. Davidson vous montra-t-il quelque plan de la réserve pour le chemin de fer?—R. Oui; il entra dans mon bureau et me montra une carte; elle était teintée tout comme le plan que voici (la pièce produite A).

Q. Vous dit-il d'où lui venait cette carte?—R. Il dit qu'il l'avait eue d'Ottawa.

Q. Quelque autre personne était-elle présente dans le moment où il vous montra sa carte?—R. Oui, M. Savigny, de Toronto,—un arpenteur.

Q. Où avait lieu votre conversation pendant qu'il vous montrait cette carte?—

R. En partie, dans mon bureau, lequel est dans la même maison que celui de M. Savigny; nos portes sont en face l'une de l'autre. M. Davidson me montra d'abord la carte dans mon bureau; et je l'emmenai ensuite, je pense, chez M. Savigny, pour qu'il la lui fit voir.

Q. Si vous aviez su, avant de céder vos lots, tout ce que vous dites avoir appris subséquemment de M. Davidson, les lui auriez-vous vendus quatre-vingts ou cent dollars?—R. Je ne le pense pas.

Q. Vous trouvez que la manière dont il en a usé sent bien son homme habile?—

R. M. Davidson a agi comme bien d'autres auraient fait.

Q. Arrivait-il de Fort-William?—R. Je ne sais.

Q. Y avait-il été?—R. Oui, cette année-là ou l'année précédente, dans l'été.

Q. Etes-vous allé à Fort-William en 1874?—R. Oui.

Q. M. Murdoch faisait-il alors le levé du terrain?—R. Je pense l'y avoir vu dans l'un de mes voyages.

Q. Aviez-vous d'autres intérêts à Fort-William que ces cinq lots?—R. Pas d'autres dans l'emplacement urbain.

Q. Ceux-là, toutefois, étaient suffisants pour vous faire désirer de découvrir où le terminus serait placé?—R. Oui.

Q. Vous étiez-vous rendu où les arpenteurs opéraient?—R. Non.

Q. La question de savoir où serait le terminus se discutait-elle à Prince-Arthur's-Landing et à Fort-William?—R. Oui, mais les gens étaient partagés d'opinion dans les deux localités.

Q. Les arpenteurs exprimaient-ils une opinion?—R. Je n'ai pas souvenir qu'ils l'aient fait.

Q. Un spectateur ordinaire ne devait-il pas conjecturer que le terminus serait vraisemblablement placé dans l'endroit où il voyait les ingénieurs prendre des niveaux et lever des plans?—R. Si c'est mon sentiment que vous me demandez, je pensais vraiment que le terminus serait au Landing; aussi ma surprise fut-elle grande lorsque j'appris qu'on le plaçait à la rivière Kaministiquia.

Q. Mais, quant à la manière d'agir de M. Davidson, vous l'avez trouvée plutôt artificieuse?—R. Oui.

Q. Aviez-vous acheté des terres ailleurs? Aviez-vous quelque intérêt à la baie de Nipigon?—R. J'ai des terrains à la baie,—des terrains miniers.

Q. En avez-vous à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, j'y suis encore propriétaire de quelques terrains.

Q. Vos intérêts seraient-ils aujourd'hui plus grands à Prince-Arthur's-Landing qu'à Fort-William?—R. Au contraire de mes prévisions, ils seraient notablement plus grands à Fort-William qu'à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Où possédiez-vous le plus de terrain?—R. A Prince-Arthur's-Landing, où j'avais un lot urbain rue Cumberland, un autre rue Water, et immédiatement en dehors de l'emplacement de ville, tout contre le village, un lot de parc de cinq acres.

Q. Quand avez-vous acheté ce lot de parc?—R. Je ne me rappelle pas la date en ce moment.

Q. De qui l'avez-vous acheté?—R. De M. Russell.

Q. Ce lot est-il situé sur la route Dawson, ou bien à l'est ou à l'ouest de ce chemin?—R. A l'est; il y a une mine tout près,—la mine de Singleton. Il se trouve sur le chemin de la mine de Shuniah.

Q. Combien vous a-t-il coûté?—R. Cent dollars.

Q. Quand en avez-vous fait l'achat?—R. En 1875, dans l'automne.

Q. Le terminus du chemin de fer du Pacifique était alors choisi?—R. Oui.

Q. M. Davidson, lorsqu'il vous communiqua la nouvelle de ce choix, vous l'apprit-il au cours d'une conversation?—R. Oui.

Q. Il n'essaya pas de vous cacher la chose?—R. Il eut grand soin de la tenir secrète jusqu'à ce que les lots fussent à lui : après cela il n'avait plus d'intérêt à me la cacher.

Q. Après la vente, il ne fit plus de mystère?—R. Non.

Q. Le comité doit-il comprendre que, dans l'automne de 1874, M. Davidson vous a montré un plan de l'emplacement de ville de Fort-William, et que ce plan était teinté comme l'est la pièce produite A?—R. Il était en couleurs ; je ne saurais dire s'il était absolument pareil à celui-ci. Il indiquait par des teintes le lieu où serait le terminus. M. Davidson me dit que le gouvernement aurait à acheter toutes les parcelles en couleur.

Q. Où s'était-il procuré ce plan?—R. Il me dit qu'il lui venait d'Ottawa, et je présumai qu'il l'avait eu du Département des Travaux Publics, mais le nom de M. Mackenzie ne fut pas prononcé.

Q. Cependant, à propos de l'information qu'il avait eue, il vous cita M. Mackenzie?—R. Oui.

Q. Il ne cachait à personne que M. Mackenzie lui avait dit où serait le terminus?—R. Je ne sais.

Q. Il ne vous communiqua pas cela en confidence?—R. Non.

Q. Cette communication vous surprit-elle?—R. Extrêmement.

Q. Que vous dit-il?—R. Il me dit que M. Mackenzie lui avait appris que le terminus serait à Fort-William.

Q. M. Savigny est-il à Toronto en ce moment?—R. Oui.

La continuation de l'interrogatoire du témoin est remise au lendemain.

21 mars.

L'interrogatoire est repris.

Q. Faites-vous actuellement des opérations de commerce ou d'industrie dans les localités dont vous parliez hier?—R. J'y suis engagé dans des affaires de mines.

Q. La navigation se ferme-t-elle beaucoup plus tôt, l'automne, sur la Kaministiquia que sur le lac à Prince-Arthur's-Landing?—R. Il va sans dire que toutes les saisons ne se ressemblent pas ; mais, ordinairement, la navigation cesse sur la Kaministiquia un mois plus tôt qu'à l'autre endroit. À ce propos, voici un fait que je puis relater avec une entière connaissance. Au commencement de décembre—c'était en 1871, je pense,—j'eus besoin de bois de sciage à ma mine ; et j'en fis venir par la rivière, sur la glace.

Q. D'où le fîtes-vous venir?—R. Des lieux situés au-dessus de la Mission. Le bois fut amené à l'embouchure de la rivière ; je le chargeai dans une petite goëlette, qui le transporta à la mine, à seize milles environ de Fort-William, vers le bas de la baie, et s'en retourna ensuite. Je me rappelle bien ces circonstances.

Q. Où la goëlette reçut-elle votre bois?—R. À l'extrême limite de l'embouchure de la Kaministiquia.

Q. Y était-elle à l'ancre?—R. Elle était venue se placer le long de la glace ; mais j'ignore si son ancre était mouillée ou non. Elle se tint contre la glace pour prendre le bois.

Q. La navigation sur le lac se prolongea-t-elle encore longtemps?—R. Jusqu'à la mi-décembre.

Q. À quelle date du mois ce que vous venez de raconter a-t-il eu lieu?—R. Je ne puis dire. Je me rappelle que, le jour de la Saint-André, le 30 novembre, j'avais été à la mine. Nous nous y étions rendus plusieurs dans un remorqueur. La goëlette fit son voyage quelques jours après.

Q. Y avait-il longtemps que la rivière était prise lorsque vous fîtes charrier votre bois?—R. Je ne sais. Elle se ferme généralement vers les premiers jours ou le milieu de novembre.

Q. Comment aviez-vous fait venir le bois?—R. En traîneaux attelés de chiens et conduits par des Sauvages.

Q. La glace aurait-elle porté alors des attelages de chevaux?—R. Non; des chevaux auraient pu en suivre le bord, le long de terre, mais ils n'auraient pu traverser la rivière.

Q. Des bateaux auraient-ils pus'ouvrir un passage à travers la glace?—R. Non; l'automne précédent, la rivière était restée ouverte plus longtemps que d'ordinaire par suite du va-et-vient des remorqueurs.

Q. La saison n'avait-elle pas été exceptionnellement douce?—R. Oui.

Q. Croyez-vous qu'en règle générale la navigation se ferme plus tôt dans la rivière qu'à Prince-Arthur's-Landing?—R. Je crois que oui; sans, cependant, avoir tenu note de la chose. La rivière débâcle un peu plus tôt, mais aucun bateau n'y peut pénétrer alors à cause de la glace, qui tient encore dans l'entrée de la baie.

Q. Y êtes-vous allé en printemps?—R. Oui; j'avais passé l'hiver et l'automne—un autre automne—dans ces localités; je vins en janvier à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Jusqu'à quelle époque, en automne, les bateaux descendent-ils par le canal du Saut? ou quelle est généralement l'époque du dernier voyage?—R. En 1876, je suis revenu sur le dernier bateau, tout à la fin de novembre. La rivière était déjà prise.

Q. La navigation de Ashland et de la côte sud à Prince-Arthur's-Landing, dure-t-elle beaucoup plus longtemps?—R. Je crois que oui. On m'a dit que d'autres bateaux étaient entrés dans la baie après notre départ.

Q. Le printemps que vous dites avoir été à Prince-Arthur's-Landing, les bateaux auraient-ils pu y venir plusieurs jours avant de pouvoir pénétrer dans la Kaministiquia?—R. Ce fut un printemps fort extraordinaire. Toute la glace se rompit et descendit à la fois. Je me rappelle bien les circonstances. Des jeunes gens avaient traversé à l'île Welcome, en raquettes sur la *croûte*; deux jours après un vent de nord-ouest amena la débâcle. Darant la nuit, il y eut une grosse pluie accompagnée de tonnerre, et, le matin, on vit avec surprise que toute la glace était partie. La débâcle, à Prince-Arthur's-Landing et dans la Kaministiquia, avait été simultanée.

Q. Vous avez parlé d'un lot situé dans *Water-Street*, à Prince-Arthur's-Landing qui vous avait appartenu;—combien l'avez-vous vendu?—R. Mille dollars.

Q. Quelle était la valeur des améliorations faites sur ce lot?—R. Il y avait une maison—la première que j'ai bâtie dans cette localité—qui valait de \$300 à 400.

Q. L'emplacement valait donc de \$600 à 700?—R. Oui; c'était un emplacement avantageux, formant coin de rue.

Q. Se trouvait-il en face de la réserve?—R. Il ne descendait pas jusqu'à l'eau; il avait front sur *Water-Street*.

Q. A quelle distance est-il de la rive?—R. A une centaine de pieds.

Q. Est-ce que *Water-Street* n'est pas une des meilleures rues de Prince-Arthur's-Landing?—R. C'était bien alors l'une des meilleures; mais la rue Cumberland en devient maintenant la principale.

Q. Mais ce lot, formant coin de rue et situé près de *Flaherty's Hotel*, n'était-il pas considéré comme un des plus avantageux de la localité?—R. En effet; il était situé près du plus grand hôtel de l'endroit, et à un coin de rue.

Q. Quand l'avez-vous revendu?—R. Je ne m'en souviens pas positivement; c'était avant 1874—peut-être en 1872 ou 1873.

Q. Avant qu'on ait su où serait placé le terminus?—R. Oui.

Q. En sorte que les prix des lots étaient alors influencés dans un certain degré par la spéculation?—R. Oui.

JOHN CLARK.

Ottawa, 21 mars.

Le capitaine JAMES DICK est appelé et prête serment.

Q. Avez-vous commandé des bateaux à vapeur sur les lacs?—R. Oui.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous capitaine de bateau?—R. Depuis environ vingt ans.

Q. Avez-vous commandé des bateaux à vapeur sur le lac Supérieur?—R. Oui, j'ai commandé trois ans un bateau à vapeur—le *Rescue*—qui naviguait entre Collingwood et Fort-William, autrement dit Prince-Arthur's-Landing.

Q. Trouviez-vous que Prince Arthur's Landing était un port sûr? Ce n'était encore qu'un mouillage, je crois?—R. Oui; nous l'avions choisi pour mouillage et pour port parce que nous trouvions le lieu très-propre à y jeter l'ancre.

Q. Le trouviez-vous suffisamment sûr?—R. Très-sûr.

Q. Suffisamment abrité?—Fort bien abrité; jamais nous n'y avons eu de difficulté.

Q. En quelles années avez-vous navigué par là?—R. En 1853, 1859 et 1860, autant que je me rappelle.

Q. Avez-vous jamais fait entrer votre bateau dans la Kaministiquia?—R. Non.

Q. Pourquoi?—R. Parce qu'il n'y avait pas de port, et qu'à l'embouchure de la rivière on rencontrait une barre d'environ trois quarts de mille, sur laquelle il n'y avait que trois à quatre pieds d'eau.

Q. Vous voulez dire que la barre avait trois quarts de mille de largeur?—R. Oui, de l'embouchure de la rivière à l'eau profonde.

Q. Depuis lors êtes-vous entré dans la Kaministiquia sur un bateau à vapeur?—R. Oui; j'y suis entré avec un petit remorqueur.

Q. Combien tirait-il d'eau?—R. Environ quatre ou cinq pieds.

Q. C'était avant les dragages?—R. Il avait été fait des dragages à l'entrée de la rivière.

Q. Pensez-vous qu'on puisse facilement avoir un chenal en état de navigabilité à travers la barre en draguant?—R. Oui, en faisant la dépense nécessaire.

Q. Je voulais savoir si vous pensez que le chenal, une fois creusé, reste ensuite en état de navigabilité?—R. Non; il faudra y faire continuellement des curages.

Q. Quelle est la nature du fond?—R. Le fond est de sable et de vase,—il s'exhausse de toutes les matières entraînées par le courant de la rivière.

Q. La barre est donc formée par l'amas des apports de la rivière?—R. Oui; cela est évident.

Q. Avez-vous jamais passé l'hiver par là?—R. Non.

Q. Vous ne savez pas quand la rivière se ferme? et combien de temps, ordinairement, avant que la navigation cesse à Prince-Arthur's-Landing?—R. Il m'est arrivé de partir du Landing sur mon steamer lorsque déjà la rivière était fermée.

Q. A quelle date?—R. Le plus tard que j'en sois parti, c'est, je pense, le 13 novembre ou environ; la rivière était toute gelée.

Q. Depuis combien de jours était-elle ainsi fermée?—R. Je l'ignore. Avant mon départ, j'allai au poste de la Compagnie de la baie d'Hudson; la rivière était prise; je me rendis à la rame jusqu'à son entrée, et de là, à pied, jusqu'au fort. C'était vers le 12 novembre 1858 ou 1859, une année très-froide.

Q. Savez-vous quand cette rivière se rouvre le printemps?—R. Non; je n'y ai jamais été avant le 8 mai.

Q. Vous étiez parti le 13 novembre de Prince-Arthur's-Landing; vous avez pu, dans ce voyage, descendre le lac, par le Saut-Sainte-Marie et vous rendre à Collingwood?—R. Oui.

Q. La navigation sur le lac a-t-elle duré plus longtemps cette année-là que d'ordinaire?—R. Au contraire, je pense qu'elle a duré moins longtemps, à cause de l'extrême froidure de la saison. Je me dépêchai de sortir du lac.

Q. A quelle époque la navigation y cesse-t-elle en règle générale?—R. Vers le 1er décembre dans les années ordinaires.

Q. Et vous dites que la rivière était prise lorsque vous partîtes de Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui.

Q. Était-elle trop gelée pour qu'un steamer y pût naviguer?—R. Je n'ai guère fait attention à cela; j'étais plutôt pressé de m'en aller.

Q. Vous avez vu, cependant, qu'elle était prise d'une rive à l'autre?—R. Oui.

Q. Aviez-vous choisi la baie du Tonnerre comme étant le meilleur abri contre les tempêtes et l'endroit le plus commode pour le déchargement des cargaisons?—R. Après d'attentives observations de navigateurs pratiques, on la regardait effectivement comme telle.

Q. Votre expérience confirme-t-elle cette opinion?—R. Oui.

Q. Vous êtes-vous trouvé dans la baie par un gros temps?—R. Oui.

Q. Et vous n'avez pas eu de peine à tenir au mouillage ? Les bateaux n'y fatiguent pas à l'ancre ?—R. Non, pas le moins du monde.

Q. L'eau y est-elle profonde ?—R. Oui, le fond augmente en descendant vers l'entrée de la baie.

Q. Graduellement ou brusquement ?—R. Très-graduellement.

Q. Connaissez-vous bien la rivière Kaministiquia ?—R. Oui.

Q. L'avez-vous remontée souvent ?—R. Oui, cent fois, je suppose.

Q. Reste-t-elle ouverte plus longtemps devant l'emplacement de ville qu'à son embouchure ?—R. Je ne m'y suis jamais trouvé à l'époque de la fermeture de la navigation.

Q. Cette rivière est-elle assez large pour que les grands bateaux qui naviguent aujourd'hui de ce côté puissent y virer aisément ?—R. Elle l'est à son embouchure.

Q. Mais en amont, jusqu'à la Mission, où est maintenant le quai du Gouvernement ?—R. Je sais où est l'emplacement de ville ; la rivière, à cet endroit, n'est pas bien large.

Q. Est-elle, cependant, assez large pour que les schooners-propellers puissent tourner facilement ?—R. Cela dépend de leur longueur ; on les fait très-longs maintenant.

Q. Des bateaux comme l'*Ontario* et le *Québec* pourraient-ils y tourner ?—R. Oui.

Q. Les bateaux à hélice du lac Erié ?—R. Je ne sais.

Q. Votre opinion est elle que la navigation ne reste pas aussi longtemps ouverte, l'automne, dans la rivière qu'à Prince-Arthur-Landing ?—R. J'en suis certain.

Q. Une plus longue durée de la navigation n'est-elle pas une chose encore plus importante qu'une prompte ouverture au printemps ?—R. La navigation d'automne est infiniment importante, parce que l'automne est le temps de la plus grande activité.

Q. N'est-il pas vrai qu'il se fait un transport considérable de denrées d'Ashland et de la rive sud après la fermeture du canal ?—R. On me l'a dit.

Q. Le savez-vous par vous-même ?—R. Non ; mais j'ai entendu dire que des bateaux allaient porter des cargaisons à Prince-Arthur's-Landing après la fermeture du canal.

Q. Vous disiez que certains bateaux peuvent virer dans la rivière, en face de l'emplacement de ville ou de l'endroit où le terminus est placé : peuvent-ils y tourner sur eux-mêmes au moyen de leurs propres machines ?—R. Non ; il leur faudrait avoir recours à un remorqueur ou à quelque autre moyen. Par un vent soufflant en travers, ils auraient assurément beaucoup de peine à effectuer eux-mêmes leur évitée.

Q. Un bâtiment à voiles peut-il remonter la rivière jusqu'à l'emplacement de ville ?—R. A la remorque seulement.

Q. Un vent de sud contrarierait-il un bateau passant sur la barre à l'entrée de la rivière,—autrement dit, remontant un chenal qui serait large de soixante pieds, par exemple ?—R. Si le vent était fort, le bateau courrait risque d'être jeté sur le côté de cette tranchée, à moins d'être en toute pression avant d'y entrer.

Q. Pour un bâtiment à voiles, y aurait-il du danger à s'y engager par un pareil vent ?—R. Un bâtiment à voiles ne tenterait point le passage.

Q. Un bâtiment à voiles a-t-il quelque difficulté à se rendre au dock de Prince-Arthur's-Landing ?—R. Aucune ; il peut y aller en tout temps.

Q. Il n'a aucune difficulté non plus à y tenir à l'ancre dans les tempêtes qui peuvent se faire sentir dans la baie ?—R. Aucune.

Q. Combien de fois êtes-vous entré dans la Kaministiquia sur un bâtiment à voiles ?—R. Jamais ; j'y suis entré sur un petit remorqueur ; mais j'ai souvent remonté et descendu en canot.

Q. Quelle était la grandeur du remorqueur ?—R. Il avait de 40 à 50 pieds de long.

Q. L'avez-vous conduit souvent dans la Kaministiquia ?—R. Une fois seulement, je pense ; mais j'y ai été cent fois en esquif.

Q. Avez-vous essayé d'y entrer de bonne heure le printemps ?—R. Jamais le printemps.

Q. Combien de fois avez-vous essayé d'y pénétrer après le mois d'octobre ?—
R. L'entrée de la rivière était impraticable pour un steamer, à cause de la barre.

Q. Il y a dix-huit ans de cela ?—R. Oui.

Q. Et vous parlez de votre expérience d'alors et de choses venues à votre connaissance à cette époque ?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous le steamer *Manitoba* ?—R. Je l'ai vu.

Q. Quel est son tirant d'eau ?—R. Huit ou neuf pieds, je suppose.

Q. Ce bateau entre-t-il dans la Kaministiquia ?—R. On me dit que oui.

Q. S'il y était entré à tous ses voyages l'année dernière, en seriez-vous surpris ?—
R. Nullement, s'il y avait assez d'eau.

Q. Savez-vous si l'*Ontario* et le *Québec* ont pu y entrer régulièrement ?—R. Non.

Q. L'avez-vous entendu dire ?—R. J'ai entendu dire qu'ils n'y étaient pas toujours entrés.

Q. Dans une de vos réponses vous avez exprimé l'opinion que Prince-Arthur's-Landing est bien abrité.—R. Oui.

Q. Où est l'abri ?—R. L'abri est formé par la pointe Bear à l'est.

Q. A quelle distance est cette pointe ?—R. A trois ou quatre milles au-dessous de Prince-Arthur's-Landing.

Q. S'avance-t-elle loin dans le lac ?—R. Non, pas très-loin.

Q. D'un demi-mille ? d'un mille ?—R. Non pas tant ; toutefois elle est assez longue pour former un abri suffisant contre le vent de nord-est ; mais elle met moins bien à couvert du vent d'est.

Q. Les abris les plus importants ne sont-ils pas les îles Welcome et le cap du Tonnerre ?—R. Oui.

Q. Quelle est la distance jusqu'au cap ?—R. Douze milles ou environ.

Q. Quelle est la hauteur des îles Welcome au-dessus du niveau du lac ?—R. Je pense qu'elle est de dix-huit ou vingt pieds.

Q. A quelle distance de Prince-Arthur's-Landing sont-elles situées ?—R. A environ six milles.

Q. Quelle est l'étendue de ces îles ?—R. Je l'ignore.

Q. Avez-vous jamais été à Prince-Arthur's-Landing par de grands vents d'est, de sud ou de sud-est ?—R. Oui, par tous les vents.

Q. Pensez-vous qu'un bâtiment puisse tenir en sûreté à un dock, dans son port, sans plus d'abri ?—R. Je ne l'ai pas expérimenté, je n'y ai pratiqué que le mouillage ; mais je pense qu'un bâtiment ne fatiguerait pas au dock qu'on y a bâti.

Q. Lorsque vous y alliez il n'y avait pas encore de dock ?—R. Non ; nous avions des matériaux approvisionnés pour en bâtir un, mais nous ne l'avons jamais bâti.

Q. Est-il vrai qu'un bâtiment ne soit pas en sûreté au dock qui est dans le port de Toronto ?—R. Oui, je le sais par expérience.

Q. S'il survenait une tempête, vous démarreriez votre bateau de ce dock ?—R. Oui, je couperais l'amarré et je fuirais. Plutôt que d'y rester, je sortirais au risque d'être jeté à terre en dehors du port.

Q. Quel est le meilleur port, à tout prendre, de celui de Toronto ou de celui de Prince-Arthur's-Landing ?—R. Le port de Toronto, sans aucun doute.

Q. Un bâtiment serait-il aussi en sûreté, en toutes circonstances, à Prince-Arthur's-Landing qu'à Toronto ?—R. Non.

Q. Connaissez-vous la ferme McKollar sur la Kaministiquia ?—R. Oui.

Q. La rivière n'a-t-elle pas un cours presque droit depuis son embouchure jusque devant cette ferme ?—R. Oui.

Q. Comment est-il en amont jusqu'au lot numéro six ?—R. Il est très-tortueux.

Q. Est-il probable que la rivière reste ouverte plus longtemps près de son embouchure qu'en amont de la ferme McKellar ?—R. Oui.

Q. Et serait-il plus facile à un bâtiment de s'ouvrir un passage dans la glace, en automne, jusqu'à la ferme McKellar, que de là à l'emplacement de ville ?—R. Certainement.

Q. La rivière est-elle aussi large ou plus large en aval qu'en face de l'emplacement de ville ?—R. Elle est plus large en aval.

Q. Avez-vous une idée de sa largeur?—R. Je ne l'ai jamais mesurée; mais je pense qu'elle est plus large à la ferme McKellar qu'à l'emplacement de ville.

Q. Un navire y pourrait donc tourner plus commodément?—R. Oui, la rivière y ayant plus de largeur.

Q. Pensez-vous que la rivière, à sa partie tortueuse, doit geler plus tôt que là où elle est droite?—R. Oui; au-dessus de la ferme McKellar elle est en même temps croche et plus étroite.

JAMES DICK.

OTTAWA, 28 mars 1878.

M. H.-P. SAVIGNY est appelé et prête serment.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Toronto.

Q. Quelle est votre profession?—R. Je suis ingénieur civil et arpenteur provincial.

Q. Arpenteur pour quelle province?—R. Pour l'Ontario.

Q. Avez-vous jamais résidé dans le voisinage de Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui; j'y ai été en 1867 et tous les ans ensuite jusqu'à 1873.

Q. Pendant les séjours que vous y faisiez, vous pratiquiez votre profession?—R. Oui.

Q. Vous avez dû alors acquérir une connaissance assez complète du pays autour de Prince-Arthur's-Landing, dans un rayon de plusieurs milles?—R. Je me flatte que oui.

Q. Avez-vous jamais été sur la ligne du chemin du Pacifique depuis la station de Murillo jusqu'au terminus?—R. Je ne l'ai jamais vue; elle n'était pas tracée lorsque je suis allé par là; mais je connais parfaitement la contrée qui est représentée sur cette carte.

Q. Vous avez été en arrière jusqu'à la distance de huit ou dix milles?—R. Oui.

Q. Vous connaissez l'emplacement de ville à Fort-William sur la Kaministiquia?—R. Oui.

Q. Quand l'arpentage en a-t-il été fait?—R. Je ne pourrais le dire positivement. Cet emplacement de ville a été arpenté il y a plusieurs années par M. Herrick, à la même époque que le township de Paipoonge,—en 1859, je pense.

Q. Avez-vous une connaissance assez exacte de la Kaministiquia?—R. Oui.

Q. Avez-vous été souvent sur cette rivière?—R. Oui, très-souvent.

Q. Savez-vous quelle en est la largeur à l'embouchure, vis-à-vis la station de la Compagnie de la baie d'Hudson?—Elle est d'environ 280 pieds, j'imagine.

Q. Et à la ferme McKellar?—R. Il ne me paraît pas y avoir une différence bien sensible. A un certain endroit, la rivière est beaucoup plus large;—une autre branche, en se joignant au cours principal y forme une sorte de grand bassin.

Q. Cet endroit est au-dessous de l'emplacement de ville de Fort-William?—R. Oui.

Q. De combien?—R. D'un demi-mille, je suppose,

Q. Ne se trouve-t-il pas vis-à-vis de la ferme McKellar?—R. Oui.

Q. Le cours de la rivière ne fait-il pas plusieurs détours au-dessus de ce point?—R. Oui, il y est plus tortueux qu'en aval. Vis-à-vis le milieu de l'emplacement de ville, la rivière fait un coude.

Q. Quelle largeur a-t-elle à ce coude?—R. 250 pieds, je suppose.

Q. Quelle profondeur?—R. Je ne sais pas.

Q. Je suppose qu'en voyant la carte, vous vous ferez une idée exacte de la position du tracé du chemin de fer?—R. Oui, si la carte est correcte, je me représenterai parfaitement les lieux.

Q. Veuillez donc y jeter la vue, et suivre la ligne du chemin de fer vers l'ouest jusqu'à la station de Murillo. Je désirerais savoir s'il y aurait quelque différence de distance entre la présente ligne de la station de Murillo au terminus et une ligne qui irait de la même station jusqu'à la rivière devant la ferme McKellar, aussi directement que possible?—R. Il y aurait une différence considérable, probablement de

trois-quarts de mille ou d'un mille en faveur de la ligne aboutissant à la ferme McKellar. Je ne l'ai pas mesurée, et je n'en juge que par la simple inspection de cette carte.

Q. Vous avez parcouru cette partie de pays; quel en est le caractère? Présente-t-elle des obstacles à l'établissement d'un chemin de fer?—R. J'ai visité toute la section de pays comprise entre Prince-Arthur's-Landing, l'emplacement de ville et la ferme McKellar; je l'ai parcourue en tout sens pour y découvrir des minéraux et je l'ai aussi explorée en grande partie pour M. Dawson. Je n'y vois qu'une difficulté, un tertre abrupte et carré, qui est une chose extraordinaire.

Q. Ce tertre est-il considérable?—R. Non; c'est une butte de terre qui se dresse sur le lot M. Une légère inflexion la ferait éviter; mais même si elle se rencontrait dans l'alignement, elle ne serait pas un grand obstacle.

Q. Je remarque plusieurs petits cours d'eau sur la ligne.—R. Ils n'offriront aucune difficulté. Je pense qu'on aurait pu obtenir une ligne droite—une tangente—de la station de Murillo à la ferme McKellar.

Q. Selon vous, serait-il plus difficile de mener une ligne droite à la ferme McKellar que d'aller à l'emplacement de ville?—R. Non.

Q. Par cette ligne droite éviterait-on l'emplacement de ville?—R. On passerait en arrière; et de ce côté le terrain est plus bas, car il s'abaisse au nord de la rivière.

Q. Par une pente douce ou rapide?—R. Très-douce, à peine perceptible à l'œil.

Q. La ligne passerait-elle dans le fond ou en dehors de l'emplacement de ville?—R. En dehors.

Q. De la station de Murillo à Prince-Arthur's-Landing, rencontrerait-on des difficultés de terrain?—R. Peut-être, en suivant une ligne droite; mais en déviant un peu au sud de la ligne directe, on n'en rencontrerait point. En arrière de Prince-Arthur's-Landing il y a une petite étendue de terrain inégal.

Q. De combien cette déviation allongerait-elle la ligne?—R. D'un quart de mille peut-être.

Q. Entre une ligne allant de la ferme McKellar à Prince-Arthur's-Landing, et le présent tracé—du terminus à Prince-Arthur's-Landing—quelle serait la différence de longueur?—R. La première serait plus courte de deux milles peut-être; mais je ne l'ai pas mesurée.

Q. Vous êtes-vous jamais trouvé à Prince-Arthur's-Landing en hiver?—R. Jamais.

Q. En ce cas vous ne pouvez nous donner aucun renseignement sur l'ouverture et la fermeture de la navigation dans cette localité?—R. J'y ai été et j'en suis parti en steamer quand la rivière était fermée de glace.

Q. A quelle époque?—R. A la fin d'octobre ou au commencement de novembre.

Q. La rivière était-elle fermée depuis longtemps?—R. Non; mais elle était prise. J'ai été à Prince-Arthur's-Landing le printemps, quand toute la baie était encore fermée.

Q. Quand êtes-vous allé à Fort-William la dernière fois?—R. En 1873, je pense.

Q. Avez-vous jamais été sur le parcours de la ligne entre la station de Murillo et le présent terminus?—R. Non.

Q. Avez-vous jamais parcouru la contrée depuis Murillo?—R. Oui, j'ai exploré toute cette contrée.

Q. Mais vous ne vous êtes jamais dirigé en droite ligne vers la présente station sur la rivière?—R. Je ne sais pas du tout où se trouve la station de Murillo, indiquée sur la carte. Toutefois, j'ai vu les lieux.

Q. Et vous nous dites maintenant que vous ne savez pas où elle se trouve?—R. Je sais qu'elle est dans le township d'Oliver.

Q. Mais vous ne savez pas plus précisément où elle est placée?—R. Non.

Q. En ce cas tout votre témoignage est hypothétique,—fondé sur des suppositions?—R. Non, il est pratique.

Q. Je voudrais savoir si vous avez traversé le pays entre la station de Murillo et le présent terminus?—R. Oui.

Q. Avez-vous traversé le pays depuis la station de Murillo, en suivant la ligne

que vous indiquez sur la carte?—R. Non pas tout droit : je n'ai jamais suivi de ligne particulière.

Q. Votre attention était tournée ailleurs; vous n'exploriez pas en vue de fixer un tracé de route?—R. J'explorais en effet sans avoir cet objet en vue.

Q. Pouvez-vous nous dire quelle est l'étendue de la ferme McKellar sur la rivière?—R. Je ne l'ai pas mesurée; mais on dit qu'elle est d'un quart de mille.

Q. Avez-vous été à cet endroit au printemps?—R. J'y ai été après l'ouverture de la navigation, vers le mois de mai.

Q. Quelle est la forme du terrain de la ferme McKellar?—R. Le terrain s'élève en pente depuis la rivière jusqu'à une certaine hauteur, puis il s'abaisse pour former un marécage.

Q. Jusqu'où s'étend vers l'intérieur le terrain qui est au-dessus du niveau de la rivière?—R. Jusqu'à une petite distance de la rivière, puis il descend jusqu'à ce gros ruisseau qui est dans le fond. Par là le terrain est bas et forme un vallon, qui s'étend jusqu'en amont.

Q. La partie la plus élevée du terrain entre la rivière et ce bas-fond, par exemple à 300 verges de la rive, est-elle au niveau à peu près, ou au-dessus ou au-dessous du niveau de l'eau dans la crue du printemps?—R. Elle est plus haute que le bord de la rivière.

Q. Quelle est la hauteur du bord?—R. A vue d'œil, elle m'a paru être de 13, 14 ou 15 pieds.

Q. Quoi! le bord est-il si élevé?—R. Oui.

Q. L'avez-vous jamais mesuré?—R. Non; mais je l'ai gravi quand j'y débarquais—j'ai monté et descendu sur la rive mainte fois.

Q. Entre le point nommé maintenant la station de Murillo et la ferme McKellar y a-t-il des vallons, de larges vallons?—R. Oui assurément. Il y a tout un large vallon formé par les deux cours d'eau—un terrain plat.

Q. Ce terrain intermédiaire est-il aussi favorable à l'établissement d'un chemin que celui du tracé?—R. Tout-à-fait.

Q. Ne faudrait-il pas y faire des remblais?—R. Non; je ne vois pas qu'il fût nécessaire d'en faire nulle part.

Q. Ce vallon pourrait-il se drainer par la rivière?—R. Les deux cours d'eau font le drainage.

Q. Vous avez parlé de la largeur de la Kaministiquia, l'avez-vous mesurée?—R. Jamais.

Q. Vous n'en parlez donc que par oui-dire et de mémoire?—R. J'en parle d'après mes observations. J'ai en occasion d'apprendre à juger des distances, des étendues, puisque leur appréciation fait partie de ma profession.

Q. En quel temps de l'année alliez-vous à ces localités? était-ce tard l'automne ou de bonne heure le printemps?—R. Ordinairement, j'y allais de bonne heure le printemps et j'y restais jusqu'au dernier départ du bateau.

Q. Quand vous y rendiez-vous d'ordinaire le printemps?—R. Je m'y rendais sur le premier bateau en mai.

Q. En quelles années?—R. Tous les ans à partir de 1867; j'y ai fait quelquefois jusqu'à deux ou trois voyages par an.

Q. Vous avez parlé d'une année où vous vîtes la Kaministiquia prise et fermée?—R. Oui, à mon départ; c'était en 1869 ou 1870.

Q. Dans quel mois?—R. En novembre; au dernier voyage du steamer.

Q. Avez-vous eu occasion de constater l'épaisseur de la glace?—R. Non; mais je savais que la rivière était entièrement prise.

Q. La glace était-elle encore assez mince pour qu'un steamer eût pu la briser?—R. Je ne le pense pas.

Q. Avez-vous exploré en tout sens et plus d'une fois le pays entre le lieu qui se nomme maintenant "Murillo Station" et la ferme McKellar?—R. Oui, bien des fois.

Q. Il y a une petite rivière près de cette station?—R. Oui.

Q. De sorte qu'en voyant cette petite rivière et la station de Murillo sur la carte, vous avez une idée assez exacte de la position de cette station?—R. Je connais toute

la localité; mais je ne pourrais indiquer exactement ce point-là, parce qu'au temps où j'y allais il n'y avait pas de station.

Q. Entre cette rivière et la ferme McKellar il ne se rencontre pas d'obstacles sérieux?—R. Non; il ne s'en présenterait pas de plus sérieux sur le parcours d'une ligne tirée de la station de Murillo à la ferme McKellar que sur la ligne qui va à l'emplacement de ville.

Q. Vous disiez que la Kaministiquia est plus large à la ferme McKellar parce que son cours se bifurque à cet endroit?—R. Oui.

Q. Avez-vous quelque idée de l'étendue du bassin?—R. Je ne pourrais en dire la largeur au juste; mais je pense qu'il a une superficie de dix à quinze acres.

Q. Vous considérez cette partie droite de la rivière comme un endroit plus propre à y établir un terminus et des docks qu'un lieu situé en amont—que l'emplacement de ville, par exemple?—R. Tel a toujours été mon sentiment; le coude me paraît un désavantage, une très grande incommodité.

Q. Les bâtiments longs pourraient-ils tourner plus facilement vis-à-vis la ferme McKellar qu'à l'emplacement de ville, où est le terminus?—R. Sans aucun doute; ils pourraient reculer jusqu'à la fourche pour tourner librement.

Q. Pourraient-ils y tourner par la seule action de leurs machines?—R. Oui.

Q. Pourraient-ils en faire autant en amont?—R. Non.

Q. Comment tournent-ils en amont?—R. On m'a dit qu'ils évitent; on attache une amarre à l'arrière et on laisse le bateau tourner sous la poussée du courant. J'ai été sur la rivière dans de petits remorqueurs, qui avaient de la peine à en sortir,—dans celui de M. Oliver, par exemple.

Q. Savez-vous quelle est la grandeur de l'écluse au Saut Sainte-Marie?—R. Non.

Q. Quelle en est la longueur?—R. Je ne sais pas.

Q. Pensez-vous qu'un bâtiment de 300 pieds pût venir à bout de tourner au terminus de l'emplacement de ville?—R. Oui, vraiment.

Q. Pesamment chargé?—R. Je ne voudrais pas dire que oui; je pense que l'évitée serait tout juste possible.

Q. Revenons à la ferme McKellar; jusqu'à quelle distance de la rivière est-elle défrichée?—R. Je ne l'ai pas revue depuis 1873.

Q. En 1873, jusqu'où l'était-elle?—R. Le défrichement n'était pas grand. A cette époque, elle n'était pas connue sous le nom de ferme McKellar.

Q. Avez-vous mesuré la distance entre la Kaministiquia et le premier cours d'eau en arrière?—R. Non; je ne savais pas être, d'ailleurs, sur le terrain de cette ferme.

Q. Quelle est la configuration du sol sur la rive de ce cours d'eau? Le sol est-il bas?—R. La première rivière jusqu'à une distance considérable en remontant est de niveau avec le lac, ou à peu près; elle est presque stagnante.

Q. Mais ses rives?—R. Sont basses.

Q. Avez-vous quelque raison de croire que la ferme McKellar n'est pas un bon emplacement pour un terminus?—R. Le front est tout à fait propre pour cela; mais l'arrière-terrain est trop loin, je pense.

Q. Mais vous pensez que, depuis la rivière, sur tout l'espace qui serait probablement nécessaire pour les services, on trouverait un terrain propre à y placer un terminus?—R. Je le pense.

Q. Avez-vous eu des propriétés dans les limites de l'emplacement de ville de Fort-William?—R. Oui.

Q. Quand les avez-vous achetées?—R. En 1870.

Q. Combien de lots?—R. Nous étions quatre qui avons acheté des lots comme en société.

Q. Vous rappelez-vous combien ils vous ont coûté?—R. Ils nous revenaient à huit dollars l'acre; quelques-uns étaient de demi-acre, les autres de trois quarts d'acre.

Q. En êtes-vous toujours propriétaires?—R. Non.

Q. Quand les avez-vous revendus?—R. En 1872.

Q. A qui?—R. A. M. Allister W. Clark, avocat de Toronto.

Q. Les a-t-il encore?—R. Non.

Q. Savez-vous à qui et combien il les a vendus?—R. Il les a vendus à M.

Davidson \$90 le lot, à ce que l'un et l'autre m'ont dit. La vente a eu lieu en 1874, à la fin de novembre.

Q. Vous êtes-vous mêlé de ce marché?—R. J'ai seulement engagé M. Allister Clark à le conclure; l'affaire avait un peu traîné.

Q. Cette vente s'est-elle faite avant celle de M. John Clark à M. Davidson?—R. Je ne me rappelle pas la date exacte de celle-ci; mais je pense que ces ventes se sont faites vers le même temps.

Q. Vous saviez que M. John Clark vendait ses terrains à M. Davidson?—R. Oui.

Q. N'avez-vous pas été surpris de voir MM. Oliver, Davidson et compagnie acheter au prix de \$90 des lots qui ne vous avaient coûté que \$4 ou 5?—R. J'ai trouvé que le prix était bien fort.

Q. Savez-vous ce qu'ils ont acheté les lots de M. John Clark?—R. Par oui dire seulement; je ne pense pas qu'ils les aient tous achetés au même prix; ils leur ont coûté, si je ne me trompe, de \$60 à 100.

Q. Comment avez-vous appris que M. Davidson avait acheté les lots de M. John Clark?—R. Je l'ai appris de M. Davidson et de M. Clark eux-mêmes.

Q. Avez-vous fait quelque observation ou question à M. Davidson au sujet de cette élévation de prix?—R. Sans doute; je savais ce qui se disait au sujet du terminus. Je ne m'imaginai point qu'il pût être placé à l'emplacement de ville de Fort-William. J'avais toujours pensé qu'il serait établi à Prince-Arthur's-Landing; et, par conséquent, je trouvais absurde de donner, comme le faisait M. Davidson, des prix si élevés sans savoir où serait le terminus.

Q. Quand avez-vous eu cette conversation avec lui?—R. Lors de la conclusion de la vente, à la fin de novembre ou au commencement de décembre 1874.

Q. Que répondit-il à votre observation?—R. Il répondit qu'il ne ferait pas la folie d'aller acheter des terrains sans en connaître la valeur et sans savoir comment en disposer.

Q. Vous donna-t-il quelque explication?—R. Il me dit que le terminus serait placé dans cet endroit.

Q. Dit-il qu'il le pensait ou qu'il le savait?—R. Il dit qu'il le tenait de la meilleure source.

Q. Vous désigna-t-il la source?—Il me montra une carte,—un calque.

Q. De quoi?—R. Un calque d'une carte de l'emplacement de ville, où était indiquée l'étendue de terrain dont le gouvernement aurait besoin pour le terminus du chemin de fer.

Q. Était-ce le plan de tout l'emplacement urbain de Fort-William?—R. Non; d'une partie seulement.

Q. Le plan que vous a montré M. Davidson était-il un simple trait que tout le monde eût pu faire, ou un véritable plan exécuté par un dessinateur de profession?—R. A mon idée, c'était un calque de plan d'arpenteur, tel que j'avais coutume d'en avoir du Département des Travaux Publics,—un calque soigneusement exécuté.

Q. Et vous dites que les lots nécessaires pour le terminus étaient indiqués sur ce plan?—R. La masse de ces parcelles était indiquée par une teinte rouge ou rose.

Q. Avez-vous demandé à M. Davidson où il avait eu ce plan?—R. Oui, naturellement; cela ne paraissait singulier.

Q. Que répondit-il?—R. Il répondit qu'il l'avait eu de bon lieu,—que ce plan était parfaitement authentique.

Q. Vous le montra-t-il comme une chose que tout le monde pouvait voir, ou en confidence?—R.—En confidence.

Q. Le montra-t-il à quelque autre personne?—R. Oui, à M. John Clark—du moins ce dernier me l'a dit. Je ne l'ai pas vu le lui montrer.

Q. Le plan qui vous fut montré était-il pareil au plan départemental produit à cette enquête comme pièce A?—R. Non.

Q. Quelle sorte de plan était-ce?—R. La teinte rose indiquait exactement tout le terrain nécessaire pour le terminus, comme sur cette pièce A,—indiquait, dis-je, ce que je compris devoir être le terrain dont la cession serait exigée pour le chemin de fer. Le lot No. 6 n'y était pas représenté. Il n'y avait que la réserve pour le

chemin de fer, sur le front de l'emplacement de ville. Je m'en souviens nettement, parce que je crayonnai cette indication sur un plan que j'avais.

Q. Quand fîtes-vous cela? le même jour? R. Oui.

Q. Avec la permission de M. Davidson?—R. Je ne sais si je lui en avais demandé la permission; en tout cas, il ne s'y opposa point. Je marquai seulement les contours au crayon sur le plan que j'avais de l'emplacement de ville.

Q. Cette délimitation crayonnée par vous sur votre plan, la fîtes-vous en ayant sous les yeux le plan de M. Davidson, ou seulement de souvenir?—R. Mon plan était une copie de celui qu'il y avait au Département—non pas une carte à proprement parler, mais un plan que je consultais quand j'avais des affaires dans cette localité; et je traçai sur ce plan l'indication de la réserve d'après le calque de M. Davidson.

Q. Directement d'après ce calque ou de mémoire?—R. D'après le calque.

Q. M. Clark et vous eûtes-vous ensemble quelque conversation là-dessus?—R. Oui; nous parlâmes de la chose plus d'une fois ensemble.

Q. M. Clark vous dit-il que M. Davidson lui avait montré un plan semblable à celui que vous venez de décrire?—R. Oui

Q. Comment vous l'apprit-il?—R. Autant que je puis m'en souvenir, M. Clark, après avoir effectué sa vente à M. Davidson, vint à mon bureau, qui est presque vis-à-vis le sien, dans la même maison, m'annoncer qu'il avait cédé tous ses lots à tels et tels prix; je ne me rappelle pas bien quels étaient ces prix;—de \$60 à 100, je pense. Je lui dis en riant: Quelle idée a donc Davidson d'aller donner de pareils prix!—Ah! répondit M. Clark, il a eu nouvelle d'une chose dont on ne sait encore rien.—Qu'est-ce donc? repris-je. Après un moment d'hésitation, M. Clarke répondit: Il a eu avis que le terminus serait là, et il m'a même montré une carte sur laquelle la réserve est indiquée.—Vous avez vu cette carte?—Oui.—Eh bien, lui dis-je, il me l'a montrée aussi, mais il m'avait prié de n'en parler à personne. M. Clark me demanda si j'avais su de qui il avait eu la carte. Je répondis que non. Il l'a eue, dit-il, de bonne part, car il a acheté aussi les lots d'Allister Clark. Telle fut la conversation que nous eûmes ensemble.

Q. Aviez-vous d'autres terrains dans cette partie du pays?—R. Oui.

Q. Où?—R. En différents endroits: j'en avais en arrière de l'emplacement de ville dans la seconde concession; et j'en avais à l'ouest de la même localité.

Q. En aviez-vous à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, tout auprès; j'avais un intérêt dans l'emplacement de ville de Prince-Arthur's-Landing.

Q. Avant la fixation du terminus à Fort-William, quelle valeur avaient ces terrains?—R. Ils n'en avaient point; on les évaluait à \$8 l'acre, ce qui est le prix des terres publiques; sans le chemin de fer, ils n'avaient littéralement aucune valeur.

Q. Avez-vous vendu des terrains depuis lors?—R. Oui.

Q. Où?—R. Dans le township de Neebing, auprès de l'emplacement de ville; j'ai vendu à M. Davidson quatre ou cinq cents acres en arrière de cet emplacement de ville, au prix de \$4 l'acre.

Q. Quand?—R. Après le choix définitif du terminus. J'avais 150 acres à moins d'un mille de l'emplacement de ville: les lots 11, 12 et 13 du township de Neebing.

Q. Vous êtes-vous défit de ce terrain?—R. Oui.

Q. Quel prix vous en a-t-on donné?—R. Je l'ai vendu \$4 l'acre à M. Henry O'Brien. Je l'avais proposé auparavant à M. Davidson pour ce prix, et il m'en avait offert \$2.50. Le terminus n'était pas encore fixé.

Q. A quelle distance votre terrain était-il de l'emplacement de ville?—R. A moins d'un mille.

Q. Était-ce un terrain minier?—R. Non.

Q. Le chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing en traverse-t-il quelque portion?—R. Oui.

Q. Quel prix la compagnie vous a-t-elle donné de ce qu'elle en a acquis?—R. Je lui ai donné gratuitement le passage. Le terrain a été divisé en parcelles comme emplacement de ville, et sa position par rapport à Prince-Arthur's-Landing répond à celle que le numéro six occupe dans l'emplacement de ville à Fort-William.

Q. Quelle largeur de terrain la compagnie a-t-elle prise?—R. Soixante-six pieds

sur le front d'un lot qui est de forme particulière : en pointe, avec un large front. Je suppose que cela représentait environ trente-cinq chaînes carrées,—ou environ quatre acres et demi.

Q. Serait-il difficile de trouver le terrain nécessaire pour la tête du chemin de fer à Prince-Arthur's-Landing ?—R. Je ne le pense pas.

Q. Et le terrain nécessaire pour une station sur les dix acres de la réserve du gouvernement, ou immédiatement au-dessous de l'emplacement de ville, sur la ferme McVicar ?—R. Point du tout.

Q. A quelle distance la ferme McVicar, au Landing, est-elle du dock ?—R. De son point le plus rapproché, elle en est, je suppose, à un quart de mille ou un demi-mille.

Q. Trouverait-on entre cette propriété et l'emplacement de ville assez de terrain —en outre de la réserve du gouvernement,—pour l'établissement d'un terminus ?—R. Le gouvernement possède, indépendamment des dix acres, le front tout le long du lac, réservé dès l'arpentage originaire.

Q. Vous pensez donc qu'on aurait sans difficulté un espace suffisant sur la ferme McVicar ?—R. Oui ; soit sur cette ferme soit sur les propriétés voisines.

Q. Quelle est par là la valeur du terrain ?—R. Elle est, j'imagine, de \$80 à 100 l'acre.

Q. M. Davidson vous a-t-il parlé de la valeur que les terres auraient à Fort-William si le chemin de fer n'y allait pas ?—R. Oui ; il me disait que, sans le chemin, les terres n'y vaudraient rien ou à peu près rien.

Q. En sorte que c'est le chemin de fer qui a donné de la valeur à ces terres ?—R. Oui.

Q. Est-ce aussi le chemin de fer qui a été cause que le lot numéro six de Neebing a augmenté ?—R. Certainement.

Q. Sans ce chemin que vaudrait-il ?—R. De \$2.50 à \$3.00 l'acre. A deux ou trois lots de là, sur la rivière, j'avais un terrain, que j'ai vendu \$4 l'acre.

Q. Après la fixation du tracé ?—R. Oui.

Q. Dans votre négociation de vente avec M. Davidson, fut-il tenu quelque propos au sujet de la localité qui serait la plus convenable pour un terminus ?—R. Tout était décidé alors.

Q. Quand cette vente a-t-elle eu lieu ?—R. En 1875 ou '76.

Q. Est-ce alors qu'il vous a montré le plan ?—R. Non ; il me l'avait montré dans l'automne de 1874 ou l'hiver de 1875.

Q. Avez-vous encore ce plan ?—R. Non ; M. Davidson le garda.

Q. Son plan était-il une copie du vôtre ou une copie venant du bureau des Terres de la Couronne ?—R. J'ignore où il l'avait eu. C'était évidemment un calque pris sur quelque autre carte ; de quelle carte ? je ne sais.

Q. L'échelle de ce calque correspondait-elle à celle de votre carte ?—R. Elle était différente. Ma carte était sur une très-petite échelle.

Q. La sienne était sur une plus grande échelle que la vôtre ?—R. Oui, beaucoup plus grande.

Q. Ne pourriez-vous préciser la date de cette conversation ? Vous rappelez-vous la vente des lots qui se fit à Toronto dans le printemps de 1875 ?—R. Oui ; la vente des lots de Blackwood, qui eut lieu en mars ou avril 1875.

Q. Aviez-vous eu, à la veille de cette vente, quelque conversation avec M. Davidson ?—R. Nous avions continuellement des conversations ensemble.

Q. Mais celle qui a roulé sur le plan ne pourrait-elle pas avoir eu lieu bien après décembre 1874 ?—R. Ce qui fait que cette date s'est fixée dans mon esprit, c'est que j'entendais dire positivement pour la première fois que le terminus serait à Fort-William, et c'est aussi l'achat des lots par M. Davidson.

Q. Tout cela s'est passé en 1874, quelque temps avant que le lieu pour le terminus ait été effectivement choisi ?—R. J'ignore quand le choix s'en est fait.

Q. Les lots que M. Clark a achetés vous appartenaient ?—R. En partie ; j'étais propriétaire avec trois autres personnes de douze lots par indivis.

Q. Avant de les vendre à M. Clark, les aviez-vous jamais proposés vous-même à

M. Davidson ?—R. Bien probablement ;—longtemps avant que M. Clark les ait achetés.

Q. Avez-vous dit alors que vous croyiez que le terminus serait placé dans cette localité ?—R. Je ne sais ; si telle avait été ma croyance, je ne pense pas que je me fusse défait des lots.

Q. Quand les avez-vous vendus à M. Allister Clark ?—R. Nous les'avions achetés le 7 avril 1870, et nous les vendîmes à M. Clark en avril 1874,—et non pas en 1872, comme je pense l'avoir dit tout à l'heure.

Q. Combien vous en a-t-il donné ?—R. \$50 du lot. Les études de terrain par les ingénieurs se faisaient alors.

Q. De sorte que les lots avaient, par le fait, plus de valeur que les terrains de ferme ?—R. Oui.

Q. Si le terminus du chemin de fer du Pacifique n'avait pas été dans cette localité, les lots auraient-ils valu \$50 ?—R. Non ; si ce n'est qu'une personne eût voulu en acheter un en particulier pour s'y bâtir un cottage d'été.

Q. Ainsi donc dans l'automne, au désespoir de voir qu'on allait placer le terminus dans la localité, vous vous débarrassez de vos terrains ?—R. Pardon, je les ai vendus dans le printemps.

Q. Vous avez dit que le terrain n'aurait pas eu de valeur sans certains projets de spéculation ?—R. Oui ; il n'avait alors qu'une valeur de spéculation.

Q. Avez-vous eu, dans le printemps de 1875, avant la vente Blackwood, quelque conversation avec M. Davidson ?—R. Nous avons continuellement des conversations ensemble, car il avait l'habitude de venir presque chaque jour à notre bureau.

Q. Ne pourriez-vous pas vous tromper sur l'époque où il vous a montré le plan ? —R. Non. La vente est là pour m'en rappeler le souvenir,—je parle de la vente faite par M. Allister Clark à M. Davidson.

Q. La conversation eut lieu à votre bureau ?—R. Oui, à mon bureau.

Q. Au moment où M. Davidson vous montra le plan, y avait-il avec vous quelque autre personne ?—R. Non, que lui et moi, lorsqu'il me le montra pour la première fois ; car mon associé a vu ensuite la carte très-souvent.

Q. Quel est votre associé ?—R. M. Shortis.

Q. Tout cela avait lieu combien de temps avant que la nouvelle de la fixation du terminus soit devenue publique ?—R. Elle a dû le devenir dès le même temps ; M. John Clark me dit, cette même après-midi, qu'il avait vu aussi la carte.

Q. M. John Clark ne s'était pas trouvé à votre conversation avec M. Davidson ? —R. Non ; je le répète, je suis sûr que j'étais seul avec celui-ci ; je regardai comme un acte tout à fait bienveillant de sa part, de m'avoir montré sa carte.

Q. Vous dit-il s'il l'avait eue ou non du bureau des Terres de la Couronne ?—R. Non ; mais qu'il l'avait eue de très-bon lieu.

Q. Le département des Terres de la Couronne avait-il un plan de l'emplacement de ville de Fort-William ?—R. Il en a un, qui lui sert de guide pour les ventes, mais sur lequel il n'y a aucune réserve de chemin de fer marquée par une teinte.

Q. La carte en la possession de M. Davidson avait-elle dû être nécessairement teintée par un dessinateur de profession ?—R. Non ; c'était un simple calque de l'emplacement de ville de Fort-William, sur lequel était indiquée la réserve pour le chemin de fer.

Q. Il y avait une carte de l'emplacement de ville suspendue au mur de votre bureau ?—R. Oui.

Q. Et vous avez marqué au crayon sur cette carte la réserve indiquée sur le plan que vous montra M. Davidson ?—R. Précisément.

Q. Est-ce M. Clark qui vous a confié avoir eu de M. Davidson la même communication ? ou bien est-ce vous qui lui avez appris la chose ?—R. C'est lui qui m'apprit que M. Davidson lui avait montré le plan en confidence. D'abord, il me dit que M. Davidson avait un plan de la réserve dans sa poche, et je marquai de la surprise. Vous l'a-t-il donc montré ? lui demandai-je. Oui, répondit-il. Eh bien, repris-je, il me l'a montré aussi.

Q. M. Clark était-il présent à vos conversations avec M. Davidson sur ce sujet ?

R. Il a pu l'être quelquefois. Le terminus était alors le sujet d'assez grandes discussions, et MM. Clark et Davidson venaient en causer à mon bureau presque tous les jours.

Q. Etiez-vous présent lorsque M. Davidson a montré le plan à M. Clark?—R. Non.

Q. Comment M. Davidson vous a-t-il garanti que l'indication de son plan était vraiment authentique?—R. Il m'a assuré qu'il tenait ce plan de très-bonne part.

Q. En avez-vous vérifié depuis l'exactitude? le terrain marqué sur son plan correspond-il effectivement à la réserve qui a été acquise ensuite pour le chemin de fer?—R. Oui: il y correspond exactement.

H. P. SAVIGNY.

OTTAWA, 28 mars 1878.

M. THOMAS MARKS est appelé et prête serment.

Q. Vous êtes reeve de la municipalité de Shuniah?—R. Oui.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Prince-Arthur's-Landing.

Q. Depuis combien d'années?—R. J'y demeure depuis 1871; j'y avais été plusieurs fois auparavant—à partir de 1869; j'y avais établi un comptoir de traite en 1870.

Q. Savez-vous qui a bâti l'hôtel Hendrick?—R. C'est Hendrick.

Q. De qui avait-il acheté le terrain?—R. Je pense qu'il l'avait acheté de Cyrette.

Q. En quelle année?—R. En 1875, je pense,—dans l'hiver,—ou en 1874, dans l'automne.

Q. Quand a-t-il commencé la construction de l'hôtel?—R. En 1875.

Q. Vers quel temps?—R. De bonne heure le printemps, si je ne me trompe.

Q. Savait-il que l'emplacement de ville avait été choisi pour terminus du chemin de fer?—R. Oui, il le savait alors.

Q. Le savait-il lorsqu'il commença de bâtir?—R. Je pense que oui.

Q. Qu'est-ce qui vous le fait penser?—R. Ce qu'il m'avait dit.

Q. Que vous avait-il dit?—R. Qu'en tout cas il se risquerait.

Q. Vous n'hésitez pas à dire qu'il savait que le terminus serait dans cette localité?—R. Je n'hésite pas à le dire. Les plans, je pense, avaient été déposés, en février 1875, au bureau d'enregistrement de la Baie du Tonnerre. Le régistrateur me l'avait dit à moi-même. C'est dans le printemps, après ce dépôt de plans, que Hendrick bâtit l'hôtel.

Q. Aviez-vous communiqué à Hendrick le renseignement que vous aviez eu par rapport au terminus?—R. Oui.

Q. Que savez-vous de la clôture de la navigation? A-t-elle lieu plus tôt dans la Kaministiquia que dans la Baie du Tonnerre?—R. Oui; au moins deux ou trois semaines plus tôt.

Q. Quand la rivière s'est-elle fermée l'automne dernier?—R. L'automne dernier a été une saison exceptionnelle, comme vous savez; il a fait bien doux. La rivière s'est fermée dans les premiers jours de décembre ou les derniers jours de novembre.

Q. Et la baie?—R. Excepté en certains endroits, elle n'est pas restée fermée tout l'hiver; à cette heure, elle est entièrement ouverte.

Q. Ainsi elle était ouverte quand déjà la rivière était gelée au point que les bateaux ne pouvaient plus remonter jusqu'à l'emplacement de ville?—R. Cela arrive très-souvent,—tous les ans, depuis que j'habite par là.

Q. Quelle était l'épaisseur de la glace sur la rivière dans le temps que la baie était libre?—R. Je pense que, lors du départ du dernier bateau à Prince-Arthur's-Landing, l'automne dernier, la glace pouvait avoir de six à huit pouces d'épaisseur sur la rivière; et en certaines années antérieures, à la même époque, je l'ai vue épaisse de plus d'un pied.

Q. Vous rappelez-vous quand le dernier bateau est entré au port de Prince-Arthur's-Landing, l'automne dernier?—R. Le 4 décembre, je pense.

Q. Connaissez-vous bien la rivière Kaministiquia?—R. Oui, très-bien.

Q. Et la ferme McKellar?—R. Oui.

Q. Quelle est la hauteur de la rive à cette ferme?—R. La partie occidentale de la rive est élevée.

Q. Du côté de l'emplacement de ville?—R. Oui; la partie inférieure est plus basse, elle s'éleve graduellement depuis le bord de l'eau.

Q. La ferme McVicar est-elle plus près du lac que la ferme McKellar?—R. Oui.

Q. Comment sont les rives à cette ferme?—R. En pente aussi.

Q. Quelle est l'étendue des défrichements sur la ferme McKellar?—R. Autant que je m'en souviens, elle peut être d'environ 50 acres.

Q. Le terrain ainsi déboisé n'est pas trop humide pour être cultivé?—R. Non; tous les défrichements, je crois, sont en culture.

Q. Pourrait-on y agrandir encore la surface cultivable?—R. Oui, je le pense.

Q. Savez-vous quelle est la contenance de cette ferme?—R. Elle est d'environ 175 acres.

Q. Quelle est vis-à-vis la largeur de la rivière?—R. De 250 pieds, environ, autant que je puis en juger.

Q. Et la profondeur moyenne de la rivière?—R. De 11 à 18 pieds environ.

Q. A-t-on vu, l'année dernière, les grands bateaux du lac.—par exemple, le Québec, le Duluth et l'Ontario,—entrer dans la rivière et la remonter jusqu'à ces endroits avec charge entière?—R. A ma connaissance, quelques bateaux des plus grands y sont entrés, mais non avec pleine charge.

Q. Combien le *City of Duluth* tire-t-il de pieds d'eau?—R. C'est un bateau de faible tirant, ayant un fond plat. Je pense que tout chargé il tirerait environ 12 pieds $\frac{1}{2}$.

Q. Savez-vous combien il a de pieds de quille?—R. Environ 230 pieds, je pense.

Q. S'il a 230 pieds de quille pourrait-il, avec un tirant d'eau de 12 pieds $\frac{1}{2}$, tourner sur lui-même dans la rivière?—R. Non pas avec ce tirant d'eau, sans que la rivière fût draguée.

Q. Pourrait-il virer dans la rivière au moyen de sa propre machine?—R. Je suppose qu'il pourrait virer, étant léger, en reculant jusqu'à terre et en laissant l'avant exécuter le mouvement d'évitée. Il ne pourrait point, pour tourner, décrire une ligne courbe régulière comme les bateaux ont coutume de faire. Il lui faudrait appuyer sa poupe à la rive et éviter au courant par l'avant.

Q. La rivière est-elle plus large à la ferme McKellar qu'en amont?—R. Pas beaucoup. Il n'y a qu'un ou deux points où elle soit plus large qu'à la fourche.

Q. Y a-t-il une barre à l'entrée de la rivière?—R. Oui, une barre très-large,—de près de trois quarts de millé.

Q. Combien y a-t-il qu'on y exécute des dragages?—R. Trois ou quatre ans. Les premiers dragages y ont été faits, en 1872 ou 1873—je crois que c'est en 1873,—par le gouvernement d'Ontario, lequel a dépensé à ces travaux une somme considérable. L'année dernière et l'année précédente, on y a pratiqué de nouveaux curages.

Q. L'été dernier, les bâtiments ont-ils eu de la difficulté à franchir cette barre?—R. Oui, ceux d'un fort tirant d'eau en ont eu beaucoup; ils se sont ensablés souvent.

Q. Pouvez-vous nous dire combien ceux-là tiraient d'eau?—R. De 8 à 10 $\frac{1}{2}$ pieds, je suppose.

Q. Se sont-ils échoués ainsi par huit pieds d'eau?—R. Lorsqu'ils se sont échoués, ils tiraient, je pense, 9 $\frac{1}{2}$ pieds.

Q. Cela est-il arrivé dans le chenal dragué ou sur ses côtés?—R. Il y a des endroits où le dragage n'a pas été aussi profond qu'ailleurs: c'est là et sur les côtés que ces bateaux se sont ensablés. Il leur est arrivé souvent de toucher, avec une faible calaison, sur la barre, lorsqu'ils la traversaient de nuit.

Q. Savez-vous que le *City of Duluth* a été dans la rivière, l'année dernière, ainsi que l'Ontario et le Québec?—R. Oui.

Q. Y sont-ils entrés avec charge complète?—R. Non; avec un tiers de charge au plus.

Q. Avez-vous remarqué, l'été dernier, que l'eau ait été plus haute que d'ordinaire, par suite de la fréquence des pluies?—R. L'eau est toujours plus basse le printemps que l'été. Elle semble monter à mesure qu'on avance dans la saison chaude.

Q. Mais, l'été dernier, a-t-elle été plus haute que d'ordinaire, par l'effet de pluies abondantes?—R. Non; je ne le pense pas.

Q. Le commencement de l'été n'a-t-il pas été très-pluvieux à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, très-pluvieux.

Q. Supposé que la Kaministiquia soit le meilleur terminus pour le chemin de fer, quel serait, sur cette rivière, le point le plus favorable, selon vous, pour l'établissement de la gare tête de ligne?—R. C'est affaire d'opinion, cela va sans dire. Pour moi, j'estimerais que l'endroit où la rive est basse et où l'on pourrait creuser un bassin,—soit à la fourche, soit à l'embouchure,—est l'emplacement le plus favorable.

Q. Où pourrait-on le plus facilement faire un bassin?—R. Il n'existe pas d'endroit dans la rivière où l'on puisse en faire un grand; car, d'un côté, une montagne se borde sur une partie de la distance à son embouchure, et, de l'autre, la rive est trop haute. On pourrait creuser un petit bassin à la fourche, près de la Mission. Les rives à l'embouchure, sont plus basses, et par là le terrain devient marécageux.

Q. Entendez-vous dire qu'il y aurait plus d'avantage à placer le terminus sur la partie droite du cours de la rivière, afin que les bâtimens pussent descendre en ligne droite au lac?—R. Il me paraîtrait, en effet, plus facile de creuser un bassin à la fourche ou à l'embouchure, et plus avantageux aux bateaux de descendre sans sinuosités jusqu'au lac.

Q. Regardez-vous le coude, au-dessus de la Mission, comme une incommodité?—R. Un bâtiment chargé le passerait difficilement.

Q. Prince-Arthur's-Landing serait-il un meilleur terminus que la Kaministiquia?—R. Cela n'est pas douteux.

Q. Quelle espèce de port y a-t-il à Prince-Arthur's-Landing?—R. Le port qu'il y a là est l'un des meilleurs du lac Supérieur. J'habite cette localité depuis 1869 ou 1870; depuis 1869, il y a eu 1500 arrivages déclarés à la douane; et pas un seul navire n'en est sorti, à ma connaissance, par suite de gros temps. J'ai ici le témoignage de plusieurs capitaines pour corroborer mon dire.

Q. Quelle est l'opinion de ces capitaines?

L'honorable M. Scotts'oppose à ce que l'on receive en témoignage les opinions de ces capitaines, à moins qu'ils ne viennent eux-mêmes les faire entendre.

Le témoin offre de produire des déclarations à l'effet que Prince-Arthur's-Landing est l'endroit le plus convenable, formulées par le capitaine McDougall, du steamer *City of Duluth*; le capitaine Atkins, de l'*United States Pilot*; le capitaine Kennedy, du steamer *City of Owen-Sound*; le capitaine Anderson, du steamer *Quebec*; le capitaine Tate Robertson, du steamer *Frances Smith*; le capitaine John O'Malley, de la goëlette *Hurlburt*; le capitaine John McKay, du steamer *Manistee*; et le capitaine F. H. Fretheway, du steamer *Kate Marks*.

Q. L'opinion que vous vous êtes formée du part de Prince-Arthur's-Landing est-elle appuyée par les capitaines que vous venez de nommer?—R. Oui, presque unanimement. J'ai navigué moi-même pendant neuf ans sur les lacs, et je ne dois pas être sans expérience en fait de ports.

Q. Vous avez dit que sur 1500 bâtimens venus au port de Prince-Arthur's-Landing pas un seul n'en était sorti pour chercher ailleurs un abri contre le vent; c'est bien là votre témoignage?—R. Oui.

Q. Y a-t-il un quai ou une levée à Prince-Arthur's-Landing?—R. Il y a deux levées, l'une appartenant au gouvernement, longue de 600 pieds, et l'autre construite par notre société et qui est à peu près de la même longueur.

Q. Et les bâtimens viennent se placer le long de ces levées et dans l'espace intermédiaire?—R. Oui, il y a assez d'espace entre les deux pour contenir quatre grands steamers.

Q. Et ils s'y tiennent pour décharger leurs marchandises?—R. Oui.

Q. Y a-t-il un magasin sur la levée?—R. Oui, il y en a un sur chaque levée.

Q. Quelle est la hauteur de ces constructions au-dessus de l'eau?—R. Environ six pieds, au côté extérieur. Notre quai a en moyenne de cinq à six pieds d'élévation; celui du gouvernement a maintenant, je pense, environ six pieds et demi, à son extrémité, et s'abaisse en approchant de terre jusqu'à n'avoir plus qu'environ trois pieds de hauteur.

Q. Les magasins sont sur ces quais?—R. Oui; celui du dock du gouvernement couvre toute la largeur du quai sur une longueur de 150 pieds.

Q. Et il y a continuellement des marchandises en dépôt dans ce magasin, pendant les gros temps même?—R. Oui; pendant toute la campagne de navigation.

Q. Est-il jamais arrivé qu'elles y aient été endommagées dans les tempêtes?—R. Jamais que je sache.

Q. Ainsi les marchandises déposées dans les magasins sur ces quais, à trois pieds seulement au-dessus du niveau de l'eau, ne sont jamais endommagées par la lame?—R. Jamais la lame ne les atteint.

Q. Est-il jamais arrivé à votre connaissance qu'un bâtiment ait démarré du dock et en soit sorti pour chercher ailleurs un abri contre la tempête?—R. Jamais à ma connaissance, depuis que je demeure à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Aucun des capitaines que vous nous avez nommés, n'a-t-il jamais été dans cette nécessité?—R. Ils m'ont tous dit que non et ils l'affirment encore dans les certificats que j'ai à la main, et qui sont bien les meilleures autorités en pareille question.

Q. Les bâtiments à voiles ont-ils de la difficulté à entrer dans la baie?—R. Aucunement.

Q. Ni à se rendre aux docks?—R. Les bâtiments à voiles peuvent entrer dans la baie et en sortir sans remorque, et venir de même à quai dans les docks.

Q. Peuvent-ils remonter la Kaministiquia sans l'aide de remorqueurs?—R. Non, à moins d'avoir bon vent.

Q. Peuvent-ils en sortir sans aide?—R. Il ne le peuvent encore que s'ils ont vent arrière.

Q. Dans le port de Prince-Arthur's-Landing comment le fond baisse-t-il à partir du bord?—R. Il baisse graduellement. Les quais s'avancent de près de 600 pieds au large.

Q. Quelle est la hauteur d'eau à leur extrémité?—R. En hiver elle est d'environ 13 pieds $\frac{1}{2}$; en été, d'environ 14 pieds $\frac{1}{2}$.

Q. Le fond est-il de bonne tenue?—R. Oui; le mouillage est excellent,—fond d'argile.

Q. La baie est-elle sûre? J'entends est-elle exempte de rochers et de hauts-fonds?—R. Je ne connais dans toute son étendue ni hauts-fonds ni rochers cachés qui puissent faire courir des dangers aux bâtiments.

Q. Ce que vous nous avez dit dans cet interrogatoire est de votre connaissance et serait confirmé par des capitaines?—R. Oui; au reste, toutes les personnes qui visiteront sans préventions cette partie-là du pays confirmeront mon témoignage.

La continuation de l'interrogatoire de ce témoin est remise au lendemain.

29 mars.

Le même témoin est rappelé et son interrogatoire est repris.

Q. Êtes-vous le président de la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's Landing?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire combien vous a coûté le terrain de votre voie de Prince-Arthur's-Landing à l'emplacement de ville de Fort-William?—R. Nous n'avons pas encore acquis tout le terrain sur le parcours de notre ligne; il nous reste à acheter un certain nombre de lots incultes; mais je puis dire ce qu'a été la dépense dans les deux premiers milles du Landing. Les terrains au-delà coûtent peu comparativement, en approchant de cette dernière localité. D'ailleurs, comme notre tracé passe sur le front irrégulier des terres, les prix d'acquisition sont minimes.

Q. Le passage à travers les lots de ferme vous a-t-il coûté cher?—R. Nous n'avons encore acquis le passage que sur un de ces lots—celui de Wiggins—et il nous a coûté \$45.

Q. Quelle est la largeur du passage?—R. Soixante-six pieds sur toute la longueur du lot.

Q. Vous avez acheté le terrain à combien l'acre?—R. Sur le pied de \$16 l'acre, je pense.

Q. Avez-vous pris tout le lot ou n'avez-vous acheté que le sol compris dans les limites de la voie, sur le pied de \$16 l'acre?—R. Que le sol qu'il nous fallait pour le passage. Je puis vous donner le chiffre exact de la dépense dans les premiers deux milles à l'est de la réserve du chemin du Pacifique. Moyennant une somme totale de \$1,687, nous avons acquis en entier cinq lots urbains d'environ un cinquième d'acre chacun, et le passage à travers treize lots urbains de près d'un demi-acre. Je vais lire un mémoire préparé par M. Roaf, solliciteur de la compagnie à Toronto, et qui expliquera la chose.

“ Nous avons acquis, moyennant une somme totale de \$1,687, cinq lots, chacun d'un cinquième d'acre; le passage à travers treize lots de ville, chacun de deux cinquièmes d'acre; le passage à travers deux lots de parc, contenant chacun environ 325 pieds sur 700; et le passage, d'une largeur de 66 pieds, à travers deux grands lots de ferme.”

Q. Et tout cela vous est revenu à combien?—R. A la somme de \$1,687. Il y a eu, je crois, trois marchés de faits en tout.

Q. Ont-ils été faits avec des particuliers ou avec des sociétés?—R. Les terrains ont été achetés de MM. Oliver, Davidson et compagnie et de M. et Mme Davidson. Il n'y a eu que trois actes de passés pour toutes ces acquisitions.

Q. Que trois parties concédantes?—R. Oui; M. Davidson possédait avec d'autres personnes ces terrains, et il voulut qu'il fût passé trois actes distincts afin de pouvoir régler avec ses cointéressés.

Q. Quels étaient ces concédants?—R. MM. Oliver, Davidson et compagnie,—M. Davidson et sa femme,—j'ignore quels sont les autres.

Q. Quelles étaient les trois propriétés distinctes?—R. Il y en avait une partie qui appartenait à MM. Oliver, Davidson et compagnie.

Q. Comment le savez-vous?—R. J'en suis sûr parce que j'ai traité, en premier lieu, avec M. Oliver des terrains de la société Oliver, Davidson et compagnie.

Q. A quels prix?—R. M. Oliver demandait \$80 du lot pour les cinq premiers lots traversés par notre voie; M. Davidson voulait avoir \$160 de chacun des lots de deux cinquièmes d'acre; et la société Oliver, Davidson et compagnie, \$40 de l'acre pour le passage à travers les lots de parc, situés en arrière de l'emplacement de ville —et \$18 de l'acre pour le passage à travers les deux lots de ferme; à ces prix les acquisitions eussent coûté plus de \$2,000; mais nous traitâmes à \$1,687 en bloc.

Q. Quels était les autres vendeurs?—R. M. Davidson et quelques-uns de ses amis.

Q. Qui étaient-ils? sa femme?—R. Mme Davidson avait, je crois, des intérêts dans certains lots; je pense que M. Leys en avait aussi, mais je n'en suis pas sûr. Il fut donc passé trois actes distincts, à la demande de M. Davidson, pour faciliter ses arrangements avec ses cointéressés; mais le prix en bloc, pour les deux milles, a été de \$1,687.

Q. En ce qui concerne votre compagnie, lui eût-il été indifférent ou non de traiter à des prix autres que ceux qui sont arrêtés dans ces actes, pourvu que la somme totale n'eût pas excédé ce chiffre de \$1,687?—R. Fort indifférent: l'important pour nous était d'avoir le terrain pour cette somme; quant à ce qui en reviendrait à nos vendeurs, ce n'était pas notre affaire. Les seuls intéressés que nous ayons connus en ces marchés ont été MM. Oliver, Davidson et compagnie, et M. et Mme Davidson.

Q. Vous seriez-vous contentés d'un acte de vente signé par MM. Oliver, Davidson et compagnie pour les trois propriétés?—R. Non; certainement non. Nous avions d'eux la promesse que le passage nous serait cédé pour cette somme.

Q. Après être convenus ensemble du prix total, celui-ci a-t-il été réparti entre les lots?—R. Du tout; notre solliciteur l'a payé en une seule somme.

Q. Le prix propre de chaque lot était-il mentionné dans l'acte?—R. Non; je ne le pense pas. M. Roaf a les actes à Toronto; c'est lui qui les a rédigés.

Q. Êtes-vous jamais venu à Ottawa comme membre d'une députation pour représenter au gouvernement les avantages supérieurs de Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, j'y suis venu plus d'une fois.

Q. N'a-t-il pas été distribué aux membres des Communes une petite brochure montrant que la Baie du Tonnerre était une localité plus favorable que Nipigon pour

l'établissement du terminus?—R. Oui; dans le printemps de 1874, si je ne me trompe.

Q. N'était-ce pas plutôt en 1875?—R. Il a été envoyé plusieurs fois des pétitions à Ottawa.

Q. Et des délégations aussi?—R. J'y vins dans le printemps de 1875 pour tâcher d'obtenir l'extension de la voie jusqu'à Prince-Arthur's-Landing, et j'allai, en compagnie de plusieurs membres de la législature, voir le premier ministre.

Q. Pour faire établir le terminus au Landing?—R. Oui.

Q. Est-ce alors que le petit livre bleu a paru?—R. Non; il a paru avant la fixation du terminus.

Q. A-t-on mis en circulation quelque brochure appelant l'attention sur les avantages de Prince-Arthur's-Landing?—R. Il y a eu un écrit, mais il demandait un nouvel examen de la question. Nous eûmes à cet égard un entretien avec le Ministre.

Q. Était-ce pendant la session des Chambres, dans le printemps de 1875, ou après la prorogation?—R. Pendant la session.

Q. On voulait démontrer que Prince-Arthur's-Landing offrait plus d'avantages?—R. Oui; c'était là l'objet que l'on se proposait. Plusieurs pétitions furent envoyées.

Q. Vous présentiez la chose par le meilleur côté?—R. Sans doute.

Q. Cette année-là, lorsque vous vous mîtes en route pour venir remplir votre mission, croyiez-vous, aviez-vous l'espérance que vous pourriez réussir?—R. Oui.

Q. Vous ne croyiez pas que le terminus fût si bien irrévocablement fixé; vous pensiez qu'en réussissant à démontrer que Prince-Arthur's-Landing était préférable au lieu choisi, vous obtiendriez un changement?—R. Oui; nous le pensions. Nous demandâmes au gouvernement des rails pour ferrer notre voie.

Q. Vous avez des intérêts considérables à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui j'y ai des intérêts, et j'en ai aussi à Fort-William.

Q. Vos intérêts dans ces deux localités sont-ils comparativement d'égale importance?—R. Non.

Q. Avez-vous toujours soutenu ainsi la cause du Landing?—R. Oui; car, dès le principe, ce lieu m'a paru préférable à l'autre.

THOS MARKS.

M. ADAM OLIVER est appelé et prête serment.

Q. Vous êtes l'un des membres de la société Oliver, Davidson et compagnie?—R. Oui.

Q. Êtes-vous celui qui résidait la plupart du temps à Fort-William, où votre compagnie avait des intérêts?—R. J'y ai fait les affaires. Depuis six ans,—ou cinq ans, bien certainement—je visite les localités du lac Supérieur pendant l'été; je n'y reste pas l'hiver.

Q. Quand y avez-vous fait votre premier voyage d'été?—R. En 1872.

Q. Est-ce aussi l'année de vos premiers placements en fonds de terre?—Oui.

Q. Votre compagnie a-t-elle acheté beaucoup de terrains dans cette région-là?—R. Oui.

Q. Combien d'acres?—R. De trente à quarante mille.

Q. En avez-vous dans d'autres parties du littoral du lac Supérieur?—R. Oui.

Q. Où?—R. A Nipigon.

Q. Quand y avez fait ces acquisitions?—R. A une époque plus récente.

Q. Avez-vous d'autres propriétés?—R. Nous avons établi une scierie avec moulin à planer et fabrique de portes et châssis sur l'île située à l'embouchure de la Kaministiquia.

Q. Combien votre compagnie a-t-elle eu de lots dans l'emplacement de ville?—R. Environ 42.

Q. Combien le gouvernement a-t-il pris de ces lots pour le chemin de fer?—R. Je ne le sais pas au juste; plus de la moitié,—28 ou 30, je pense.

Q. En avez-vous vendu auparavant?—Oui.

Q. Quand ?—R. Je ne puis positivement vous dire l'époque, car ils ont été vendus par mes associés—M. Davidson et M. Brown,—à l'exception d'un ou deux, qui l'ont été par moi.

Q. Combien votre compagnie en a-t-elle vendu ainsi à d'autres que le gouvernement avant 1875 ?—R. Un petit nombre,—huit ou dix lots peut-être.

Q. Combien vous en reste-t-il dans les limites de l'emplacement de ville ?—R. Deux ou trois, je pense.

Q. Pouvez-vous nous fournir les noms des personnes qui ont acheté des lots de vous, avant la cession au gouvernement ?—R. Je pense pouvoir vous les dire de mémoire :—M. Duckworth, de Toronto,—M. O'Connor,—ce sont là tous les noms qui me reviennent en ce moment.

Q. Vous ne pouvez vous rappeler les dates ?—R. Je pense que la plupart de ces ventes ont eu lieu en 1875.

Q. A quelle époque de l'année ?—R. Dans l'été,—lorsque j'étais là.

Q. Qui les a faites ?—R. M. Davidson. Je vendis à M. Hazelwood un lot, le seul que je me souvienne d'avoir vendu ; c'était en 1875 ; M. Hazelwood était l'ingénieur qu'il y avait là.

Q. Ce lot fait-il partie maintenant de la réserve du chemin de fer ?—R. Oui ; c'est le lot numéro 19, sur la rue du bord de l'eau.

Q. Vous rappelez-vous la date de cette vente à M. Hazelwood ?—R. Je pense que je lui vendis ce lot en août (1875).

Q. Combien vous en donna-t-il ?—R. \$275.

Q. Pourriez-vous me dire quelle somme votre compagnie avait placée en terrains à Nipigon ?—R. \$900 en compte rond, je crois.

Q. Qu'est-ce qui vous attirait là ?—R. Nous pensions que ces terrains seraient peut-être dans le voisinage du chemin de fer si on le faisait passer dans cette région ;—c'étaient des lots miniers.

Q. A quelle distance étaient-ils de la rivière ?—R. Ces terrains sont situés sur la rivière, près de l'endroit où l'on supposait que le terminus serait placé.

Q. Quand avez-vous eu nouvelle des premières études qui se sont faites sur la Kaministiquia pour le choix du terrain ?—R. Dans le temps même où M. Murdoch les faisaient ; pendant l'hiver de 1872-73, je pense.

Q. C'est-à-dire avant le changement de ministère ?—R. Oui.

Q. Où se faisait cette étude ?—R. Précisément où le chemin de fer est maintenant établi. Elle fut faite entièrement par M. Murdoch. Dans l'automne suivant (1873), au moment où l'ancien gouvernement tombait, je le rencontrai une seconde fois ; il retournait étudier de nouveau les lieux ; il prit les nivellements.

Q. Où ?—R. Là même où le chemin a été construit.

Q. Suivait-il la vallée de la Kaministiquia ?—R. C'est de cette vallée que je parle. Je ne sache pas qu'on ait étudié d'autres lieux que ceux par où le rail passe aujourd'hui. Les deux explorations ont eu le même point de départ,—la baie du Tonnerre.

Q. Mais de quelle partie de la vallée de la Kaministiquia parlez-vous ?—R. De celle où le chemin de fer est établi.

Q. Savez-vous que la voie ferrée remonte cette vallée jusqu'à la distance de plusieurs milles après être sorti de l'emplacement de ville ?—R. Je le sais ; j'ai été souvent par là à pied après que la ligne a été tirée par M. Murdoch.

Q. Les études de 1872 et de 1873 indiquaient-elles que le terminus serait placé à l'endroit que l'on a effectivement choisi ensuite ?—R. Oui, précisément.

Q. Est-ce après ces opérations significatives que vous avez acheté des lots sur le Nipigon ?—R. Oui ; nous y en avons acheté après—en 1875 ou 1876, si je ne me trompe.

Q. Ainsi, vous y achetiez ces terrains une couple d'années après, croyant encore probable que le chemin de fer irait à Nipigon ?—R. Oui.

Q. Vous êtes allé à la baie du Tonnerre, avez-vous dit, pendant la campagne de 1872 ?—R. Oui.

Q. Est-ce cette année-là, ou bien en 1873, que l'ingénieur M. Murdoch y fit ses études de tracé ?—R. A la fin de 1872.

Q. Combien de temps après ce voyage avez-vous acheté les terrains sur le Nipigon?—R. Je ne puis dire positivement en quelle année nous en fîmes l'acquisition. Ces terrains furent achetés par M. Davidson. La date précise m'est échappée de la mémoire; mais je suis sûr que ce n'est pas avant 1874.

Q. Avez-vous acheté des terrains au Manitoba en vue du chemin de fer?—R. Oui.

Q. Sur le présent tracé ou au sud du lac Manitoba?—R. Au sud de ce lac, près de la tête du lac Long.

Q. Quelle étendue de terre y avez-vous achetée?—R. Presque deux sections, sur le pied, je pense, de \$1 l'acre.

Q. Vous étiez de la compagnie qui a bâti l'hôtel Neebing?—R. Oui.

Q. Qui a été chargé de sa construction?—R. Un nommé Henderson.

Q. Était-il aussi membre de la compagnie?—R. Oui.

Q. Est-ce sous sa direction que l'hôtel a été bâti?—R. Oui, entièrement.

Q. D'autres associés se sont-ils mêlés de la chose?—R. Non, pas que je sache. Il y a eu arrangement fait entre moi, comme président de la compagnie de l'hôtel, et M. Henderson, lorsqu'il a commencé de bâtir. Avant cela, je ne l'avais jamais vu.

Q. Cet arrangement a-t-il été rédigé par écrit?—R. Oui; mais il fut alors entendu entre nous deux qu'il ne le serait que plus tard.

Q. Il y eut un memorandum original de signé?—R. Oui.

Q. L'avez-vous?—R. Oui, le voici. C'est un simple memorandum entre M. Henderson et moi.

Q. Signé en présence de témoins?—R. Oui.

Q. M. Henderson continua-t-il la construction?—R. Oui.

Q. Est-ce votre maison qui a fourni les charpentes, bois de menuiserie, bardeaux et lattes?—R. Oui.

Q. En ce qui concerne cet hôtel, avez-vous vu les comptes qui ont été envoyés au gouvernement?—R. Je les ai vus hier; j'y ai remarqué quelque inexactitude.

Q. Tout d'abord, je vous adresserai au sujet de ces comptes une question générale: les prix qui y sont portés, pour les diverses fournitures, sont-ils les prix auxquels ces objets se vendaient à tout le monde là-bas?—R. Oui, les mêmes. M. Henderson y voyait; comme il avait à payer 10 p. 100 du capital engagé dans cette entreprise, il avait soin d'acheter lui-même les matériaux.

Q. Pouvez-vous nous renseigner par vous-même sur les objets de toute nature fournis au lieu d'emploi d'après ces comptes?—R. Non pas sur tous. Je suis reparti de là pendant les travaux. M. Flannagan, notre teneur de livres, était chargé de tenir compte de tout ce qui était fourni. Mais j'ai été moi-même faire la livraison d'une bonne partie de ces objets.

Q. Quelle est la nature de l'inexactitude dont vous parliez tout à l'heure?—R. C'est une inexactitude dans le compte de quincaillerie.

Q. Prenez le premier compte—"la compagnie de l'hôtel Neebing à Oliver, Davidson et compagnie,"—et, après l'avoir parcouru, dites-moi si vous pouvez nous fournir, de votre propre connaissance, des éclaircissements sur ses articles?—R. J'en ai souvent examiné les articles sur notre grand-livre; mais je ne puis dire si, depuis qu'il a été dressé, je l'ai vu avant hier. La seule différence que je connaisse entre les inscriptions sur notre grand-livre et ce mémoire m'a été signalée hier: il y a dans celui-ci un double emploi pour les deux lots.

Q. A l'égard du compte de fournitures, avez-vous raison de douter de l'exactitude de ses détails? R. Aucunement.

Q. Avez-vous quelque doute qu'elles aient été réellement livrées?—R. Je ne doute aucunement que tout ce qui est marqué sur ce compte n'ait été délivré au dock à M. Henderson.

Q. Qui recevait livraison ordinairement?—R. M. Henderson.

Q. Envoyait-il des ordres?—R. Il envoyait un mot à la scierie pour avoir de tel ou tel bois, et on lui expédiait ce qu'il demandait.

Q. Mais il n'y a pas que du bois de chargé sur ce compte; j'y vois une mention de 80 livres de clous?—R. Nous n'avions pas fait marché de fournir la quincaillerie;

mais nous lui remîmes cette quantité de clous pour lui permettre de commencer l'ouvrage.

Q. Je vous redemanderai si vous avez la moindre raison de douter que ce compte ne soit exact?—R. Je crois que tous les objets qui y sont mentionnés ont été bien et dûment délivrés. Seulement, j'y vois une erreur par rapport aux lots.

Q. A qui la livraison des objets demandés devait-elle se faire?—R. Elle était faite par l'équipe de notre bateau.

Q. Les clous, les objets de quincaillerie, les articles légers, qui devait en recevoir livraison?—R. Ils devaient être livrés par notre équipe.

Q. M. Henderson envoyait-il des ordres écrits?—R. Non; l'ordre était verbal. Il a pu, cependant, faire des demandes par écrit.

Q. Mais vous n'assurez pas le fait?—R. Non.

Q. Qui s'occupait de satisfaire à ses demandes? M. Flanagan?—R. Le moulin n'a fourni que du bois, et M. Flanagan recevait les ordres et y satisfaisait. Il devait—c'étaient ses instructions—mesurer le bois et porter en compte chaque pièce fournie, mais sans plus. C'est lui qui s'est toujours occupé de ce soin.

Q. Y avait-il quelque convention entre M. Henderson et votre maison au sujet du prix du bois?—R. Une simple convention verbale.

Q. Quelle était-elle?—R. J'avais dit à M. Henderson ce que nous vendions le bois là-bas dans le temps; notre fourniture se ferait à ce prix-là. Il ne me demanda pas autre chose, et il ne fut pas passé d'écrit, à la réserve de ce memorandum que j'ai montré au comité.

Q. Avez-vous porté en compte le prix juste et commun?—R. Oui, pas davantage.

Q. Pourquoi cet arrangement avec M. Henderson puisque les fournitures allaient être au compte de la compagnie?—R. Oui, elles sont sur le compte de l'hôtel Neebing.

Q. Mais vous aviez fait, dites-vous, une convention spéciale avec M. Henderson?—R. Oui; parce que c'était lui qui prenait les dispositions nécessaires pour la construction de l'hôtel, et qu'il avait intérêt à la faire exécuter à bon marché.

Q. Que savez-vous des comptes de MacNab et Marsh, de Toronto, pour articles de fer?—R. Rien; ces articles n'ont pas été achetés par mon intermédiaire; les actionnaires et les directeurs à Toronto ont passé les marchés pour cette partie.

Q. Quels actionnaires?—R. MM. Vicar, Davidson et.....je ne puis pas les nommer tous, ils sont environ une dizaine.

Q. On vous a parlé d'une erreur dans les comptes; le prix des terrains y serait mentionné deux fois?—R. Oui; je n'ai constaté qu'hier ce double emploi; il y a effectivement erreur.

Q. Quand la chose est-elle venue à votre connaissance?—R. La semaine dernière, je pense, et par les journaux qui l'ont relevée; jusque-là j'étais ignorant du fait.

Q. Je vous prierais d'expliquer comment cet article a été mis dans les comptes. N'avez-vous pas dit que M. Flanagan était le commis responsable qui tenait compte de tout ce qui était fourni?—R. En fait de bois, oui.

Q. Je voudrais savoir jusqu'à quel point M. Flanagan est responsable des écritures passées sur le grand-livre; si je vous ai bien compris, son devoir était de veiller à ce que ces écritures se fissent avec exactitude?—R. Je n'en sais rien de plus que ce que j'ai appris par la déclaration de M. Brown, lequel se trouvait à notre bureau là-bas lorsque le compte fut dressé.

Q. Qui a donné ordre à M. Flanagan de faire l'inscription relative aux lots? Aurait-il pris cela sur lui?—R. J'ignore qui, si ce n'est pas M. Brown. Ce dernier a dit que c'était lui, et je présume que c'est lui effectivement.

Q. Vos livres sont-ils tenus en partie double?—R. Non.

Q. Connaissez-vous l'écriture de M. Flanagan?—R. Oui.

Q. Le compte d'Oliver, Davidson et Cie est-il de sa main?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous l'écriture de M. Brown?—R. Oui.

Q. Le compte général en est-il?—R. Oui. En disant que M. Brown a expliqué la chose et qu'il était au bureau lorsque le compte se dressait, c'est simplement mon opinion que j'exprime.

- Q. Etes-vous le président de la compagnie de l'hôtel Neebing?—R. Oui.
- Q. M. Flanagan, lorsqu'il a inscrit ces deux lots sur votre compte, a-t-il agi d'après vos instructions?—R. Non.
- Q. A l'égard de certaines choses, il agissait donc d'une manière entièrement indépendante de votre contrôle de président?—R. J'ai dit que M. Brown avait été à cette époque, pendant assez longtemps, dans le voisinage de Fort-William, et qu'il se trouva au bureau pendant que le compte se préparait; il en a eu plus connaissance que moi. La mention du prix des lots, dans un endroit, est de la main de M. Flanagan, et dans l'autre, de celle de M. Brown.
- Q. Vous dites que M. Brown était avec M. Flanagan pendant la préparation de ces comptes?—R. Oui.
- Q. Étaient-ils ensemble lorsque l'article des deux lots a été écrit?—R. Je n'étais pas là.
- Q. Mais M. Brown était-il présent?—R. Je ne saurais vous le dire.
- Q. Qui avait dit le prix des lots à M. Flanagan?—R. Je ne sais si quelqu'un le lui avait dit; mais je présume qu'il le savait, car il avait dû assister, au bureau, à la convention que j'avais faite avec M. Henderson.
- Q. Était-il à même de consulter l'écrit de cette convention?—R. Oui, il y en avait toujours eu une copie au bureau. J'ai, par hasard, cette copie; elle était dans mon bureau à Ingersoll.
- Q. Qui avait la surveillance du bâtiment, pendant sa construction? R. M. Henderson.
- Q. Et à l'époque où la propriété en a été transportée au gouvernement?—R. M. Henderson.
- Q. Quant le transport a-t-il eu lieu?—R. Nous eûmes avis, au mois de février, que la cession de l'édifice était requise. Je n'étais pas dans ces localités; et M. Flanagan m'informa par une lettre qu'il avait reçu cette notification de l'ingénieur; c'était en février 1876.
- Q. Qui était cet ingénieur?—R. M. Hazlewood, à ce que j'ai entendu dire.
- Q. Avez-vous la lettre d'avis de M. Flanagan?—R. Elle est chez moi.
- Q. A cette époque M. Henderson habitait-il la maison?—R. Oui.
- Q. Combien de temps a-t-il continué à l'occuper?—R. Il y était encore en juin, — lorsque j'allai à Fort-William, en 1876.
- Q. Il l'habitait lorsque vous avez eu avis que le gouvernement voulait avoir la propriété?—R. Oui.
- Q. C'est-à-dire en février?—R. Oui, il l'occupait alors, à ce qu'on m'a dit. Il tenait hôtel et, le jour de l'an, il y donna bal public.
- Q. Savez-vous qu'il y a une erreur dans le compte des articles de fer?—R. Oui; mais je ne puis dire précisément où elle se trouve. Les comptes ont été faits à Toronto.
- Q. Quelle personne de Toronto pourrait fournir des éclaircissements là-dessus?—R. M. MacNab et Marsh; — ils étaient actionnaires dans la compagnie.
- Q. Est-ce la société MacNab et Marsh, ou John MacNab qui était actionnaire?—R. Je crois que c'étaient M. MacNab et Marsh.
- Q. Les comptes d'articles de fer étaient-ils faits nommément à la compagnie de l'hôtel?—R. Oui.
- Q. Ont-ils été envoyés à M. Henderson ou directement à votre maison?—R. A M. Davidson d'abord, puis transmis à M. Henderson.
- Q. Et vous ne pouvez pas rendre raison de l'erreur?—R. Non.
- Q. Savez-vous si les articles chargés sur le compte de quincaillerie ont été employés ou non dans la confection de l'édifice?—R. J'imagine que oui; mais je n'en ai pas une connaissance plus particulière.
- Q. Alliez-vous à la maison?—R. Oui; pendant qu'on la bâtissait; mais je n'y suis pas entré depuis que le gouvernement en a pris possession. Je me souviens d'avoir vu, une fois, sur le bateau une vingtaine de barillets de clous, qui furent déchargés à l'hôtel et dont le fret fut payé par M. Henderson.
- Q. Quand y êtes-vous entré pour la dernière fois, j'entends avant que le gouvernement l'ait acquis?—R. En octobre 1875, je pense.

Q. Quand êtes-vous revenu à Toronto cet automne-là ?—R. Le 1er novembre.

Q. La propriété avait-elle alors été transportée au gouvernement ?—R. Que je comprenne bien d'abord ce que vous entendez par " transportée."

Q. Voici où je voulais en venir : je voudrais savoir si vous pouvez nous dire en quel état était le bâtiment au moment où votre compagnie l'a discontinué ?—R. Je ne puis rien dire de l'intérieur, n'ayant vu le bâtiment que par dehors depuis l'automne de 1875 ; mais M. Henderson l'habitait alors et il y avait deux ou trois chambres de crépiés.

Q. Aviez-vous visité toute la maison avant votre retour de Fort-William ?—R. Oui.

Q. Y avait-il dans la maison des barillets de peintures ? La première couche avait-elle été donnée dans quelques pièces ?—R. L'ouvrage de première couche était fort avancé, et les fenêtres étaient peintes. Les châssis n'étaient pas tous posés ; quelques-uns étaient à l'intérieur ; les deux tiers des chambres au plus avaient leurs croisées posées, peintes et finies.

Q. A cette époque, tous les châssis avaient été fournis ?—R. Oui.

Q. Où étaient-ils ?—R. Dans la maison.

Q. Pouvez-vous me donner une idée du nombre de châssis, de portes, etc., et de la quantité de matériaux qui n'étaient pas encore mis en place ou en œuvre ?—R. Il y avait beaucoup de ces objets dans la maison, qui étaient appuyés contre les murs, prêts à poser, lorsque le moment serait venu de le faire.

Q. Savez-vous ce qu'ils sont devenus ensuite ?—R. Non. J'ai entendu souvent parler du pillage que des gens de l'endroit auraient exercé dans la maison. J'ai vu des châssis que je savais avoir été fournis à l'hôtel, et une des portes posés à une maisonnette sur le dock.

Q. A qui était cette maisonnette ?—R. A MM. Purcell et Ryan.

Q. Entrepreneurs ?—R. Oui.

Q. Était-ce un bureau du gouvernement ou des entrepreneurs ?—R. Je ne sais : je pense que c'est plutôt un bureau que ceux-ci ont sur le dock du gouvernement.

Q. Avez-vous jamais repris quelques-uns des objets que vous aviez fournis et qui sont mentionnés dans ce compte ?—R. Non pas que je sache. M. Henderson m'a dit ce matin, que lorsqu'il a bâti la maison de l'ingénieur—il avait eu de moi un sous-contrat pour cette construction—il a employé trois paquets de bardeaux, une partie d'un barillet de clous et un peu de céruse qui sont compris dans ce compte. Je n'ai su la chose que ce matin.

Q. Qui avait l'entreprise de la maison de l'ingénieur ?—R. Notre société—Oliver, Davidson et compagnie—; et nous avons donné par sous-contrat une certaine partie de l'ouvrage à M. Henderson.

Q. Avez-vous été là-bas pendant la construction de cette maison ?—R. Oui.

Q. Vous êtes-vous aperçu alors qu'on employait dans sa construction des matériaux approvisionnés pour l'hôtel Neebing ?—R. Non ; je ne l'ai appris que ce matin, —par M. Henderson.

Q. Lorsque vous avez été informé qu'il vous fallait discontinuer le bâtiment de l'hôtel, parce que le gouvernement le voulait avoir, est-ce un avis officiel que vous avez reçu ?—R. Il n'y a pas eu d'avis officiel, que je sache.

Q. Quand avez-vous eu la première nouvelle que la cession de l'édifice serait absolument requise ?—R. En février (1876).

Q. En quoi était couverte la maison ?—R. En bardeaux ; une partie du toit n'avait pas de couverture.

Q. Quelles parties de la maison étaient couvertes ?—R. Une aile entière, une partie de la façade (qui étaient habitées par M. Henderson) et un appentis pour les voitures.

Q. Savez-vous s'il avait été porté en compte plus de bardeaux qu'il n'en avait été employé ?—R. Je ne le pense pas, car M. Henderson m'avait dit, dans l'automne, qu'il couvrirait le reste de la maison s'il pouvait avoir du bardeau.

Q. Qui étaient les actionnaires de l'hôtel Neebing ?—R. Je ne pourrais pas vous les nommer tous de mémoire.

Q. Quel était le capital souscrit ?—R. Environ \$7,000.

Q. Quelle quotité en a été versée ?—R. Je ne tenais pas ce compte. M. Davidson a reçu les versements.

Q. Quelle était la fonction de M. Davidson dans la compagnie ? était-il secrétaire ou trésorier ?—R. Non ; il était un des actionnaires.

Q. Était-il directeur ?—R. Je ne le pense pas.

Q. Vous ne pouvez dire ce qui a été réalisé du capital ?—R. Non, je ne puis.

Q. Mais y a-t-il eu versement ?—R. Oui ; des actionnaires ont versé—combien ? je l'ignore.

Q. Vous-même ?—R. Pour moi, j'ai fourni ce bois de sciage.

Q. Avez-vous fait quelque versement d'argent ?—R. Non.

Q. M. Davidson en a-t-il fait ?—R. Non plus, je pense.

Q. Et M. Brown ?—R. Je ne le pense pas ; mais M. Mackintosh, à Toronto, a versé \$50.

Q. Qui tenait les comptes de la compagnie ?—R. Je ne pourrais vous le dire.

Q. N'étiez-vous pas président ?—R. Oui ; mais la comptabilité n'était pas grande.

Q. Quel était le vice-président de la compagnie ?—R. M. Henderson.

Q. Tenait-il les comptes ?—R. Il tenait le sien, je suppose.

Q. Je vois dans votre compte, pour le bois, une somme de \$100 pour intérêt. Expliquez-nous cet article.—R. C'est l'intérêt afférent au compte du bois sur notre livre.

Q. Autre article : \$500 pour dommages.—R. Oui ; cette somme a été employée à payer de petits comptes oubliés.

Q. Quels sont ces petits comptes ?—R. Je ne puis vous les énumérer ; mais je sais qu'il avait été reçu des comptes pour des transports par bateau à vapeur.

Q. A combien s'élevaient-ils ?—R. Je ne puis vous le dire présentement.

Q. C'étaient des comptes de fret pour l'hôtel ?—R. Oui.

Q. Mais vous nous avez dit que M. Henderson avait à payer tout le fret : pour quoi donc ce compte de bateau ?—R. Si je ne me trompe, c'est un compte pour le transport, du Landing à la rivière, de certaines choses dont je ne pourrais pas vous dire maintenant la nature.

Q. En parcourant les comptes, avez-vous vu que M. Henderson avait payé le fret de 25 barillets de clous, transportés du Landing à Fort-William ?—R. Oui.

Q. Et cette somme-là est en sus ?—R. Oui ; ce compte fut reçu plus tard.

Q. S'agirait-il d'articles de fer ?—R. Je ne puis dire.

Q. Mais il n'a été transporté que du bois et des articles de fer, et ces derniers venaient de Toronto ?—R. Il y a eu aussi de la pierre amenée des îles Welcome par bateau à vapeur. Je me rappelle avoir payé \$15 de remorquage pour le compte de l'hôtel de Fort-William.

Q. Pouvez-vous nous dire l'emploi de la balance des \$500 ?—R. Non ; je ne tenais pas de comptes réguliers.

Q. Ensuite, cette somme de \$500 qui a été payée deux fois pour les deux lots, comment a-t-elle été employée ?—R. Elle a été reçue par quelqu'un à Toronto et déposée au crédit de Oliver, Davidson et compagnie, qui étaient supposés assumer toutes les obligations de l'hôtel et devaient payer les actionnaires,—ce que nous avons fait.

Q. Qui tenait les comptes de la société à Toronto ?—R. Je vous ai dit déjà deux ou trois fois que c'était M. Flannagan.

Q. J'entends de la compagnie de l'hôtel Neebing ?—R. Elle n'existe plus.

Q. Mais elle existait encore lorsque cette somme de \$500 a été payée ?—R. Oui ; ce qui a été versé par les actionnaires l'a été presque entièrement entre les mains de M. Davidson, à Toronto, et il l'a employé à payer ce compte d'articles de fer.

Q. Mais ces articles sont mis à la charge du gouvernement ?—R. Oui ; la compagnie veut en être remboursée.

Q. Mais la compagnie a elle-même fait le remboursement de cette dépense ?—R. Certainement ; elle a remboursé ceux qui avaient avancé l'argent employé à payer

les articles de fer. M. Davidson avait d'abord payé ces articles. Ensuite les actionnaires lui ont fait leur versement, que je leur ai rendu.

Q. Il est vrai; mais ce que M. Davidson avait avancé pour ces articles à l'époque où le gouvernement a réglé avec la compagnie lui a été rendu?—R. Non; il a fallu rembourser les membres de la compagnie de la portion de capital qu'ils avaient versée pour les articles de fer envoyés à M. Henderson.

Q. Mais que sont devenus les \$500?—R. Cette somme s'est trouvée au crédit d'Oliver, Davidson et Cie, après le remboursement des actionnaires, la balance étant restée à Oliver, Davidson et compagnie.

Q. Pourquoi?—R. Parce que j'étais le président de la compagnie de l'Hôtel, et que les chèques du gouvernement ont été reçus à Toronto et portés au crédit d'Oliver, Davidson et Cie.

Q. Si nous vous comprenons bien, après que les actionnaires ont été remboursés du versement opéré par eux, votre maison a gardé la balance?—R. Oui.

Q. Ainsi donc vous avez gardé la balance: 500,—et l'intérêt: \$100,—et vous avez touché deux fois les \$500 chargés en compte pour les deux lots de ville?—R. Nous n'avons pas cela maintenant.

Q. Mais vous l'avez eu. En recevant cette somme de \$500, deux fois pour les lots de ville, et cette autre somme de \$500 pour dommages, ne vous êtes-vous pas aperçu que votre maison avait-là plus d'argent qu'il ne devait lui en revenir?—R. Non. Le carnet de banque était balancé fin de chaque mois, et je n'en ai jamais examiné de près le détail pour voir si nous avions \$500 de trop.

Q. Qui fait les affaires de finance de votre maison?—R. C'est moi; notre comptabilité est très-considérable, et une somme comme celle-là pouvait bien échapper à l'œil dans le détail du compte.

Q. Et c'est pour cette raison que vous n'avez pas découvert une erreur de \$500. N'avez-vous pas vérifié votre compte de banque?—R. Oui; lorsque le carnet me fut apporté, j'y jetai les yeux, j'y vis une somme de tant inscrite pour l'hôtel Neebing et je supposai qu'elle était exacte. Je n'avais point les papiers sous la main, et je présimai que tout était dans l'ordre.

Q. Le montant mentionné dans les comptes envoyés au gouvernement n'était-il pas inscrit sur vos livres en débit contre la compagnie de l'hôtel Neebing?—R. Non; ce compte d'articles de fer ne l'était pas, non plus que celui de M. Henderson.

Q. Lorsque vous avez rendu vos comptes au gouvernement, ou avant de le faire, tous ces comptes avaient-ils été inscrits sur vos livres soit au débit de la compagnie de l'hôtel Neebing soit à celui du gouvernement?—R. Les uns l'avaient été, les autres non. Les comptes d'articles de fer et de chaux, celui de M. Henderson ne figuraient pas sur nos livres.

Q. N'avez-vous pas inscrit sur vos livres le compte rendu par vous au gouvernement?—R. En partie seulement.

Q. Vous avez remboursé la compagnie de l'hôtel Neebing, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Et vous avez, représentant cette compagnie, rendu le compte que voici au gouvernement?—Oui.

Q. Ne l'avez-vous inscrit sur aucun livre?—R. Non; la compagnie de l'hôtel Neebing avait pris fin, et il n'a pas été ouvert de livres.

Q. Faut-il entendre par vos précédentes réponses que les remises que vous avez reçues du gouvernement, en sus du prix de l'hôtel, n'ont pas été distribuées par vous entre vos coactionnaires, mais retenues pour Oliver, Davidson et compagnie?—R. Non; j'en ai employé une partie à payer de petits mémoires qui n'avaient pas été présentés quand a eu lieu la reddition de comptes au gouvernement. Au reste, personne n'est en droit, je pense, de me questionner sur l'emploi de ces deniers tant que les actionnaires ne jugent pas à propos de m'en demander compte.

Q. Vous avez reçu les chèques du gouvernement pour la compagnie de l'hôtel Neebing?—R. C'est, je crois, M. Davidson qui les a reçus.

Q. Savez-vous quand?—R. Non.

Q. Quel était le montant du chèque?—R. \$5,029.

Q. Comment l'avez-vous employé?—R. A payer les comptes que j'ai indiqués il est resté \$500, dont il n'est pas fait mention ici.

Q. Qu'avez-vous fait de ce surplus?—R. J'en ai eu une partie.

Q. Vous ne l'avez pas réparti entre les actionnaires?—R. Je ne leur ai même pas payé d'intérêt; je leur ai simplement rendu leur argent.

Q. Mais vous marquez un intérêt sur le compte?—R. Les actionnaires n'ont pas été privés bien longtemps de l'usage de leur argent; ils n'ont pas exigé d'intérêt, autrement j'aurais peut-être dit: "J'ai \$200 et je vais vous faire l'intérêt qui vous revient."

Q. Les actionnaires n'ont-ils donc jamais demandé d'intérêt de leurs déboursés?—R. Non pas que je sache; ils paraissaient contents de ravoir leur argent.

Q. Savez-vous qui a signé le chèque pour ce remboursement; est-ce M. Brown?—R. Je ne sais, je suppose que c'est lui; ce n'est là qu'une supposition.

Q. Vous a-t-on jamais demandé de justifier des quantités de matériaux comprises dans ce mémoire de votre maison,—je veux dire de prouver l'exactitude de ce mémoire aux estimateurs?—R. Les estimateurs, je crois, m'ont demandé une petite vérification, et je pense que c'est à leur instigation que j'ai donné l'affidavit qui est là.

Q. Mais l'affidavit n'a point trait à ce compte: il ne parle point des matériaux; il n'y a aucun certificat relativement aux quantités, lesquelles n'ont été vérifiées ni par le commis ni par vous. Les estimateurs vous ont-ils jamais demandé de fournir quelque preuve à cet égard?—R. Je ne m'en souviens pas.

Q. N'avez-vous pas dit que vous croyiez ce compte parfaitement exact?—R. Oui; le compte d'Oliver, Davidson et compagnie.

Q. Combien y a-t-il, dans ce compte, de portes fournies par vous?—R. Je ne sais. Nous les avions achetées, puis passées à l'hôtel Neebing.

Q. Combien aviez-vous acheté de portes?—R. Je ne pourrais pas vous le dire.

Q. Combien en avez-vous livrées à la compagnie de l'hôtel Neebing?—R. Je vois la mention de 44 portes sur le compte.

Q. Avez-vous livré ce nombre de portes à M. Henderson?—R. Oui; et j'en ai payé le prix.

Q. A votre connaissance, a-t-on employé à quelque autre bâtiment dans l'endroit, des matériaux livrés pour la construction de l'hôtel?—R. Non pas à ma connaissance, hormis ce qui m'a été indiqué ce matin par M. Henderson, comme je vous l'ai dit: de la peinture, des clous et trois paquets de bardeaux.

Q. Vous savez qu'on s'est servi à la maison de l'ingénieur de peinture qui se trouve mentionnée sur ce compte?—R. M. Henderson m'a dit, ce matin, qu'il était allé chercher à l'hôtel de la peinture, des clous et des bardeaux.

Q. Avait-il à faire le peinturage de la maison de l'ingénieur?—R. Il avait à donner la première couche aux châssis et à mettre les vitres; et je présume qu'il a eu besoin de la peinture pour les enduits.

Q. Combien avez-vous acheté de barils de clous pour l'hôtel?—R. Je ne sais.

Q. Qui a fait le peinturage à l'intérieur de la maison de l'ingénieur?—R. J'ai eu trois ou quatre hommes à la journée.

Q. Est-ce la coutume, lorsqu'on a un peintre pour faire le peinturage, de se servir du menuisier pour l'application de la première couche sur les châssis?—R. Si le peinturage s'exécute à l'entreprise, c'est l'affaire du peintre; mais si l'ouvrage n'est pas en entreprise, le menuisier peut aussi bien s'en mêler que le peintre.

Q. N'étiez-vous pas convenu avec le gouvernement de faire le peinturage?—R. J'étais convenu avec M. Hazlewood de le faire; et je traitai à forfait avec M. Henderson pour la première couche et la pose des vitres.

Q. Avez-vous une copie de ce contrat?—R. Non.

Q. A-t-on employé, d'après vos ordres, à quelque autre bâtiment du bois transporté à l'hôtel Neebing?—R. Non pas d'après mes instructions.

Q. Quelle quantité de bois avez-vous délivrée à cet hôtel?—R. Vous avez le mémoire sous les yeux, et j'ai juré qu'il est exact autant que je sache.

Q. Vous avez dit que tout le bois qu'on y a rendu y a été envoyé sur des ordres verbaux ou écrits de M. Henderson?—R. Oui.

Q. Avez-vous une copie de ces ordres?—R. Non; mais je pense que M. Henderson a donné certificat des livraisons quelque part; si ce n'est pas sur le compte que voilà, c'est sur quelques-uns de nos comptes à notre bureau.

Q. Avez-vous examiné le mémoire d'articles de fer et découvert quelque inexactitude?—R. Je l'ai examiné hier; je ne m'étais pas encore aperçu de la chose.

Q. A combien se monte l'erreur?—R. A \$80.

Q. Il se trouve donc que la compagnie a reçu du gouvernement \$80 de plus que la somme effectivement payée à MM. McNab et Marsh?—R. Voici comment j'explique cela: il auroit été fait par MM. McNab et Marsh une livraison d'articles dont le mémoire manque ici.

Q. Quand avez-vous eu les montants pour dresser votre compte?—R. Je ne m'en souviens pas.

Q. Je constate que vous avez fait payer au gouvernement \$291 pour les articles de fer, quand les justifications ne donnent qu'une somme totale de \$210, telle qu'elle serait portée sur vos livres?—R. J'ai déjà expliqué que les articles de fer ne sont pas mentionnés sur notre livre, et que pour ce qui est de la compagnie de l'hôtel Neebing, elle n'avait pas de livres.

Q. N'a-t-elle jamais tenu aucun compte?—R. Non.

Q. Vous avez vendu un lot à M. Hazlewood le 23 août 1875?—R. Je n'ai pas dit que je le lui avais vendu le 23 août, mais dans le courant de ce mois, si je ne me trompais.

Q. Quand avez-vous su, officiellement, que les terrains en question seraient pris par le gouvernement?—R. En février 1876, je vous l'ai déjà dit.

Q. Ne l'aviez-vous pas appris par les journaux ou par le bruit public?—R. Il y avait toutes sortes de bruits en l'air. J'en ai eu la première nouvelle non par les journaux, mais par M. Murdock.

Q. Je vous demande quand est venu à vos oreilles le bruit public que le terminus serait placé à Fort-William?—R. M. Murdock est la première personne qui m'ait dit que le terminus serait là; c'était en 1873.

Q. Je vous demande quand vous avez su par la presse publique et par vos collègues, membres de votre société, qu'il était bruit que cet endroit-là avait été choisi pour terminus?—R. On lit, chaque jour, dans les journaux tant de choses contradictoires, d'assertions soutenues, contestées, affirmées de nouveau et de nouveau démenties, que je n'ai fait alors aucune attention aux bruits que recueillait la presse.

Q. M. Brown vous avait-il informé que l'emplacement de ville avait été choisi pour terminus?—R. Il ne m'en a parlé qu'après que j'ai eu l'avis en février (1876).

Q. Et pourtant il déclare sous la foi du serment avoir lu cette nouvelle dans les journaux en 1874 et 1875, et qu'il était bruit alors que le terminus serait à Fort-William?—R. Il n'y a là rien de surprenant.

Q. Le prix du lot que vous avez vendu à M. Hazlewood a été de \$275?—R. Oui.

Q. M. Hazlewood vous a-t-il informé, lors de la vente, que cet endroit était compris dans la réserve?—R. Non.

Q. Quelle est la valeur spécifiée dans l'acte?—R. \$275.

Q. Est-ce la somme qui a été payée?—R. Oui; je n'ai pas passé l'acte, parce que le titre était au nom de M. Davidson.

Q. Et c'est à M. Davidson que ce prix a été payé?—R. Non; à moi.

Q. Sans restriction?—R. Non. Il me paya le prix en deux paiements, presque tout comptant. C'est le seul lot situé dans l'emplacement de ville, que j'aie jamais vendu.

Q. Pouvez-vous nous dire combien il y avait de châssis, posés à l'hôtel lorsque vous avez vendu cette maison?—R. Non.

Q. De portes?—R. Non plus.

Q. Vous avez été membre de la législature d'Ontario?—R. Oui.

Q. Quand avez-vous résigné?—R. En 1874, je pense; je n'en suis pas sûr. Je fus élu pour la première fois en 1867 et je retins mon mandat huit ans.

Q. Vous avait-on engagé à vous retirer pour faire place à un ministre provincial?—R. Non; on ne m'a jamais demandé de faire place à un autre; jamais je n'ai reçu de promesse de récompense ni de récompense, ni directement, ni indirectement.

Q. Cependant vous avez fait place à un ministre provincial?—R. J'ai donné ma démission, et un membre du gouvernement a été élu. Je n'ai pas été à son élection.

Q. Ce n'était pas à l'époque des élections générales ?—R. Non ; j'avais vu casser mon élection pour cause de corruption, comme on dit, et je ne voulus plus me présenter comme candidat ni me mêler de rien.

ADAM OLIVER.

OTTAWA, 24 mars.

Le capitaine ARCHIBALD McMAUGH est appelé et prête serment.

Q. Quel est votre état ?—R. Je suis capitaine de remorqueur—du remorqueur *Ocean*.

Q. Où avez-vous navigué les années dernières ?—R. L'année dernière, j'allais à Chicago et partout sur les lacs ; l'année d'après je me rendais à Fort-William, à Duluth et à Prince-Arthur's-Landing ; en 1875, j'ai fait quatre voyages sur le lac Supérieur.

Q. Avez-vous fait souvent le voyage à Prince-Arthur's-Landing et à Fort-William ?—R. Environ cinq fois.

Q. A chacun de ces points ?—R. Je suis allé au Landing une ou deux fois, et chaque fois je suis entré dans la rivière et me suis rendu à Fort-William. C'est à ce dernier endroit, principalement, que j'allais, et j'y ai transporté des rails d'acier pour le gouvernement.

Q. Combien votre bateau tirait-il d'eau ?—R. Il tirait probablement dix pieds et demi d'eau chaque fois, excepté la première, où nous avions moins de charge.

Q. Etes-vous entré dans la Kaministiquia ?—R. Oui ; nous la remontions jusqu'au dock du chemin de fer ; un jour, après notre déchargement nous avons été plus haut prendre du bois—un quart de mille plus haut, à peu près.

Q. Aviez-vous de la difficulté à entrer dans la rivière et à en sortir ?—R. L'eau n'était pas très-profonde ; mais nous n'avons jamais échoué en entrant.

Q. Quelle est la longueur de votre bateau ?—R. Environ 136 à 140 pieds ; je ne sais pas quelle en est au juste la longueur, mais c'est celle du type du canal Welland.

Q. Et vous avez été aussi au Landing ?—R. Oui, une couple de fois.

Q. Quelle idée avez-vous des avantages respectifs de ces deux endroits comme ports ?—R. Dans l'état actuel de ces lieux, mon opinion est que l'un est un port, et que l'autre n'en est pas un.

Q. Lequel des deux est le port ?—R. La rivière.

Q. Avez-vous eu quelque expérience des tempêtes sur le lac et dans le havre de la Kaministiquia ?—R. Je n'ai jamais essayé de gros temps ni dans la rivière ni au Landing.

Q. Aviez-vous de la difficulté à sortir de la Kaministiquia ?—R. Pas du tout. Nous y avions de l'espace de reste pour tourner.

Q. Votre bateau y tournait-il au moyen de sa seule force motrice ?—R. Oui ; je le démarrais du dock et je le faisais tourner sans l'aide de cordages ni aucune autre aide,—en reculant et manœuvrant. Seulement nous n'avions pas assez d'espace pour décrire une pleine courbe ; nous tournions sur place.

Q. La supériorité de ce havre sur l'autre vous paraît-elle bien certaine ?—R. Oui ; je n'hésite point à dire que la Kaministiquia est un meilleur port que le Landing. Je ne regarde pas, je ne saurais regarder ce dernier lieu comme un port ; ce n'est qu'un dock ouvert sur le rivage du lac.

Q. Entendez-vous dire que la rivière est d'étendue suffisante pour qu'il puisse s'y faire un mouvement considérable de commerce par les grands bateaux généralement en usage sur les lacs ?—R. La rivière est mieux adaptée aux exigences d'un commerce considérable que Prince-Arthur's-Landing, à moins de faire à celui-ci de très-dispendieuses améliorations. La rivière a des avantages naturels. Elle offre déjà un havre de bonne étendue sans que l'homme y ait mis la main.

Q. Y a-t-il quelque autre havre qui lui soit comparable sur le lac Supérieur ?—R. Non ; je n'en connais pas.

Q. Etes-vous jamais allé à la baie Nipigon ?—R. Non, jamais. Je ne parle ici

que des mérites relatifs de la Kaministiquia et de Prince-Arthur's-Landing. J'ai été à Duluth, et je ne pense pas que ce port soit supérieur à celui de la Kaministiquia.

Q. Vingt ou trente bâtimens de bonnes dimensions pourraient-ils se tenir à la fois dans la Kaministiquia comme dans un port, et laisser encore assez d'espace pour permettre à d'autres bateaux de circuler et d'arriver au terminus?—R. Je sais que oui, par expérience; car elle est en plusieurs endroits aussi large que la rivière Chicago. Aux docks du chemin de fer, elle est presque aussi large que là où cette dernière l'est le plus; et je les connais bien l'une et l'autre. Je suis donc sûr qu'il y aurait place pour vingt-cinq bâtimens dans la Kaministiquia, en y faisant des docks. Il est facile de dire combien elle peut contenir de bâtimens. Il y avait au moins soixante pieds d'espace libre au bout de notre bateau, aux docks du chemin de fer; et je puis assurer qu'il y a là assez d'eau pour que six navires de trente pieds de bau puissent s'y mettre côte à côte,—ou quatre de ce bau,—tout en laissant un espace libre de quatre-vingts pieds à la circulation.

Q. Y a-t-il des facilités pour l'établissement de docks?—R. Oui; la manière dont nous pouvions manœuvrer, montre que l'eau a assez de profondeur presque d'un bord à l'autre,—à ce point du moins.

Q. Voulez-vous dire qu'à la surface de la rivière il y a une largeur d'eau de deux cents pieds?—R. Non, pas à la surface, car les bords descendent un peu en pente sous l'eau. Du point où le bateau se tenait au dock, la distance jusqu'à terre n'était guère de plus d'une longueur de rail,—je ne pense pas qu'elle fût de deux longueurs.

Q. A qui l'Océan appartient-il?—R. A M. Neelin.

Q. A l'époque où vous faisiez ces voyages à la Kaministiquia, n'appartenait-il pas à MM. Norris et Neelin?—R. Non; ce bateau a été construit il y a environ cinq ans, après la dissolution de la société de Norris et Neelin.

Q. Navigue-t-il d'une manière indépendante ou fait-il partie de la ligne Neelin?—R. Il fait partie de la ligne des Marchands.

Q. Quels sont les principaux propriétaires de cette ligne?—R. M. Neelin a plusieurs bateaux; M. Norris aussi, et M. Adam Hope et compagnie, d'Hamilton, en ont quelques-uns.

Q. Le capitaine Norris dont vous parlez n'est-il pas membre des Communes?—R. Oui.

Q. Et M. Neelin n'a-t-il pas été membre de la Chambre provinciale d'Ontario?—R. Oui.

Q. Vous pensez que la Kaministiquia est navigable jusqu'au terminus, aux bâtimens qui peuvent passer dans le canal Welland; quelle est la longueur des écluses de ce canal?—R. 270 pieds; elles reçoivent des bateaux de 240 pieds ou environ.

Q. Un bateau de cette longueur pourrait-il tourner au dock du chemin de fer dans l'état actuel des lieux?—R. Je ne le pense pas; je n'assure pas que non cependant.

Q. Il y a un coude assez aigu à la Mission, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Un bâtiment de 250 pieds et chargé passerait-il facilement dans ce tournant?—R. Il n'aurait pas, ce me semble, beaucoup de peine à y passer; peut-être, cependant, serait-il nécessaire d'y faire quelque amélioration pour lui en rendre le passage facile.

Q. D'élargir la rivière?—R. Oui, probablement, mais je ne l'assure pas.

Q. Ne serait-il pas préférable pour les bateaux d'entrer au dock dans la partie droite de la rivière en aval, et de n'avoir pas à s'engager dans ce coude?—R. Ces choses sont à considérer. Pour moi, j'en jugerai par comparaison à un autre lieu où nous allons—à Chicago. Nous rencontrons avant d'y arriver des coudes aussi brusques, mais cela n'a pas d'importance à nos yeux du moment que nous pouvons bien cheminer.

Q. Cependant sans ces détours la rivière Chicago serait plus commode?—R. Oui.

Q. La rivière Kaministiquia aussi sans le coude?—R. Oui.

Q. Décidément ne serait-elle pas de meilleure navigation si elle était droite?—R. Oui; je pense que la rivière est plus large et plus profonde vis-à-vis de l'emplacement de ville que dans tout le reste à peu près de son cours en aval de cet endroit.

J'imagine qu'elle est plus profonde aux accores à l'extrémité supérieure de l'emplacement qu'aux lieux où elle est le plus large, en bas.

Q. N'aurait-il pas mieux valu mettre le terminus dans la partie droite de la rivière pour éviter le coude?—R. Si je considère toutes choses, je pense qu'il n'eût pas été mieux placé vis-à-vis de la Mission qu'en amont. La rivière est, je pense, peu profonde à la Mission.

Q. Mais vous n'en êtes pas certain; vous ne l'avez jamais sondée?—R. Non; j'en juge par les apparences.

Q. Vous rappelez-vous le bras qui débouche vis-à-vis de la ferme McKellar?—R. Il y a un bras qui débouche quelque part, mais je ne me rappelle pas où.

Q. A ce point-là la rivière n'est-elle pas plus large? n'y a-t-il pas une sorte de bassin naturel?—R. Je ne pense pas qu'il y ait là aucun élargissement—je veux dire profond—je pense me souvenir de cela, mais je ne puis rien affirmer.

Q. Savez-vous quelle est à cet endroit la profondeur de l'eau?—R. Non.

Q. Y avez-vous passé de bonne heure dans la saison de navigation?—R. En juin, je pense.

Q. Y avez-vous passé à une époque avancée de la campagne?—R. En août, je pense.

Q. Pas plus tard?—Je ne le pense pas.

OTTAWA, 30 mars.

Le capitaine ARCHIBALD McMAUGH est rappelé.

Q. Depuis combien de temps allez-vous à la rivière Chicago?—R. Depuis treize ou quatorze ans, par intervalles.

Q. Y avez-vous été avant qu'on ait fait disparaître la barre qui se trouvait à son entrée?—R. Oui.

Q. Comment les bâtiments y pénétraient-ils? à la voile?—R. A l'aide de remorqueurs et rarement après la nuit tombée. Je ne pense pas qu'un étranger eût pu y entrer sans difficulté. A cause de la barre, le chenal à l'entrée était en forme d'S.

Q. La courbe était-elle plus grande qu'elle ne l'est dans la Kaministiquia?—R. Il n'y a pas de grande courbe dans la Kaministiquia. Avec des feux d'alignement, nous pouvons y naviguer à toute heure de la nuit.

Q. La navigation de la Kaministiquia, actuellement, est-elle plus ou moins difficile que ne l'était à cette époque celle de la rivière Chicago?—R. La comparaison est, je pense, tout à l'avantage de la Kaministiquia. Celle-ci a une meilleure entrée que n'avait l'autre rivière: on peut y passer en tout temps.

Q. En draguant davantage l'entrée de la Kaministiquia, pourrait-on rendre l'accès à cette rivière aussi facile que l'est l'abord à Prince-Arthur's-Landing?—R. Si la Kaministiquia était suffisamment draguée, les bâtiments n'auraient aucune difficulté à y entrer par tous les temps, —et elle serait plus sûre que Prince-Arthur's-Landing; ce serait, à bien dire, un port tout abrité par les terres, dans lequel on irait, plutôt qu'au rivage de la baie, chercher un mouillage et un refuge. Actuellement, Prince-Arthur's-Landing n'a rien qui garantisse des vents du sud-est. Il y a une étendue, de vingt à trente milles en longueur, ouverte à l'irruption de tous les vents depuis le sud-est environ, jusqu'à l'est-nord-est; une autre aire entre le cap du Tonnerre et le Landing, d'environ quatorze milles, et une ouverture de huit à neuf milles jusqu'à l'île Royale.

Q. Si l'on construisait un dock et un brise-lames au Landing, les bâtiments y seraient-ils aussi en sûreté pour charger et décharger, par exemple, au moyen d'élevateurs, qu'au terminus sur la Kaministiquia?—R. S'il y avait un brise-lames en dehors du dock, il se produirait un sous-courant qui contrarierait l'action des élévateurs. Par exemple, à Southampton, —un port où il y a une île et un brise-lames, qui s'étend jusqu'à l'entrée—la mer arrivant du nord-ouest, crée un sous-courant et rend très-difficile le chargement des navires par un gros temps. Dès que le vent souffle avec force, il est presque impossible d'y tenir. Il y a, sur le lac Huron, un

port de refuge, formé, comme celui de Southampton, par un brise-lames, qui laisse un débouché de 200 à 250 pieds; c'est un mauvais mouillage. Dans presque tous ces ports, lorsque la mer est forte, il se fait un remous violent; le bâtiment y fatigue et les opérations de chargement et de déchargement y deviennent fort difficiles.

Q. Se produit-il un sous-courant à Prince-Arthur's-Landing?—R. Je ne sais; mais je pense que le vent y exercerait son action comme aux lieux dont je viens de parler.

Q. Quel vent produit le sous-courant dans le port de Southampton?—R. Le vent venant de la partie du nord-ouest.

Q. Quel est le parcours libre du vent avant d'atteindre ce port?—R. Je ne puis le dire exactement; je pense que depuis les îles d'amont jusqu'à Southampton l'espace d'eau ouvert à la course du vent est d'environ cinquante à soixante milles.

Q. Du côté de l'ouest, quelle est l'étendue du lac?—R. Les plus mauvais vents me paraîtraient être ceux de nord-ouest. Il meserait difficile de vous dire, sans consulter la carte, quel est de ce côté le champ du vent, mais je ne pense pas qu'il ait 200 milles d'étendue.

Q. Vous êtes-vous trouvé à Prince-Arthur's-Landing par un vent de sud-est et une grosse mer?—R. Non.

Q. Y a-t-il à l'embouchure de la rivière Chicago une baie ayant quelque ressemblance avec la baie du Tonnerre?—R. Non.

Q. Ou quelque protection contre les vents comme à l'entrée de la Kaministiquia?—R. Je dirai, pour l'instruction du comité, qu'il existe un brise-lames de deux milles en dehors de la rivière Chicago; toutefois, les bâtiments préfèrent entrer dans la rivière à se tenir derrière cet ouvrage.

Q. Quel est le champ du vent à Chicago?—R. Le point masquant le plus proche est, je suppose, à 18 ou 20 milles.

Q. De sorte qu'il n'y a pas d'abri naturel à Chicago?—R. Non.

Q. Prince-Arthur's-Landing n'a-t-il aucun abri naturel?—R. C'est selon le degré de proximité qu'on estime nécessaire en fait d'abri.

Q. Mais à Chicago il n'y avait pas à choisir: il fallait entrer en rivière?—R. Si l'on ne cherchait qu'un mouillage, il y aurait cependant à choisir à présent.

Q. Je ne parle pas d'à présent; je parle du Chicago primitif, à l'état de nature, alors qu'il n'était encore—comme aujourd'hui l'emplacement de ville—qu'un lieu désert?—R. A cette époque, il n'y avait pas d'autre abri qu'un dock sur le rivage.

Q. Trouvez-vous qu'il y ait ressemblance entre la baie du Tonnerre et la baie d'Hamilton?—R. Aucunement; le champ du vent est beaucoup plus long dans la première et, cependant, le dock du Grand-Occidental à Hamilton est très-peu sûr par les vents d'est.

ARCHD McMAUGH.

Le capitaine ROBERT McMAUGH est appelé et interrogé.

Q. Quel est votre état?—R. Capitaine du bateau à hélice le *Dominion*.

Q. Quelle est la dimension de ce bateau?—R. Je n'en pourrais dire au juste la longueur; mais c'est celle qu'admet le canal Welland,—à peu près celle de l'*Ocean*.

Q. Avez-vous navigué sur le lac Supérieur?—R. Oui; deux ou trois fois.

Q. Où avez-vous été?—R. J'ai été deux fois à Prince-Arthur's-Landing.

Q. A l'embarcadère ou dans la rivière?—R. J'ai été une fois à l'embarcadère et deux fois dans la rivière.

Q. Avez-vous eu de la difficulté à entrer dans la rivière?—R. Pas du tout. La première fois même, j'y suis entré de nuit.

Q. Votre bateau était-il chargé?—R. Oui; nous avions dix pieds et demi de calaison.

Q. Faisait-il clair de lune ou la nuit était-elle obscure?—R. Il ne faisait ni clair de lune ni nuit noire; d'ailleurs, la rivière était éclairée par des feux d'alignement.

Q. Quelle opinion avez-vous de la Kaministiquia comme port?—R. Je pense que c'est un port superbe.

Q. Avez-vous eu de la difficulté à y tourner pour en sortir?—R. Nullement.

Q. Vous a-t-il fallu employer quelque aide extérieure pour vous débâler?—R. Non; nous n'avons employé que notre force locomotrice; nous n'avons pas même jeté une amarre à terre.

Q. Le témoin qui vous a précédé a fait la comparaison de la Kaministiquia avec la rivière Chicago; connaissez-vous bien celle-ci?—R. J'y ai fait des voyages pendant cinq ans.

Q. Y aurait-il place dans la Kaministiquia pour un grand nombre de bâtiments?—R. Je pense que oui, si l'on établissait des docks le long des rives, et il resterait encore un chenal libre.

Q. Quelles facilités offre-t-elle pour l'établissement de docks? la rive est-elle favorable à la confection immédiate d'ouvrages de cette nature?—R. Je pense que oui; à la station du chemin de fer, les rives sont bonnes, je le sais; c'est la seule partie de la rivière où j'aie abordé en dehors du fort.

Q. Cette rivière pourrait-elle être une place considérable de commerce? ses commodités seraient-elles comparables à celles de la rivière Chicago?—R. Je ne suis pas en mesure de répondre avec exactitude à ces questions.

Q. Les rives pourraient-elles être converties en docks dans toute cette partie du cours de la rivière?—R. Oui, je pense, avec quelque amélioration.

Q. Cette rivière vous paraît-elle l'emporter sur Prince-Arthur's-Landing comme port et comme emplacement de docks?—R. Selon moi, Prince-Arthur's-Landing n'est pas un port; ce n'est qu'un simple dock dans la baie.

Q. Avez-vous jamais débarqué quelque chargement à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui; il y a plusieurs années, avant qu'il y eût un dock.

Q. D'un steamer ou d'une goëlette?—R. D'un steamer.

Q. Par beau ou par mauvais temps?—R. Nous eûmes, pendant notre voyage, du beau temps et du mauvais. C'était à l'époque des troubles de la Rivière-Rouge. J'avais transporté à Prince-Arthur's-Landing des provisions pour les soldats.

Q. Dans quel mois était-ce?—R. Il y a déjà longtemps et je ne me souviens pas bien du mois. Toutefois, c'était dans le printemps. Nous jetâmes l'ancre en dehors, et nous y fûmes cinq ou six jours, pendant lesquels nous eûmes tous les temps.

Q. Le fond y était-il de bonne tenue?—R. Oui; de très-bonne tenue.

Q. A qui votre bateau appartient-il?—R. A M. Neelin.

Q. Il fait partie de la même ligne que l'*Océan*?—R. Oui.

Q. Avez-vous été employé à transporter des rails d'acier?—R. Oui; nous en avons transporté deux chargements à Fort-William.

Q. Vous avez exprimé une opinion défavorable à Prince-Arthur's-Landing; les vents de nord-ouest et d'ouest y soufflent-ils avec violence? ou plutôt ce port n'est-il pas parfaitement à l'abri de ces vents?—R. Je ne dirais pas qu'il en est parfaitement à l'abri. Contre un vent de nord il est parfaitement abrité, contre le nord-ouest aussi.

Q. N'est-il pas entièrement garanti du vent de sud-ouest par l'île Pie?—R. Oui; ce n'est qu'un dock cependant, et on ne saurait l'appeler un port.

Q. C'est de l'abri et de la commodité offerts par Prince-Arthur's-Landing que nous parlons; les vents de sud et de sud-est sont-ils les seuls qui puissent y soulever une mer dangereuse?—R. Le vent de sud s'y ferait sentir: la distance de l'île au Landing est grande.

Q. Quelle est-elle?—R. Je ne pourrais vous le dire exactement; je n'ai pas jeté les yeux sur la carte depuis l'année dernière, et je ne suis guère en mesure de répondre avec précision aux questions sur ce point.

Q. Pourrait-on construire un brise-lames pour abriter le havre contre les vents d'est?—R. Il me semble que oui.

Q. Si vous commandiez un bâtiment de 250 à 300 pieds, où préféreriez-vous le conduire,—au terminus où vous êtes allé décharger des rails, ou à la Mission en aval?—R. S'il y avait un tournant difficile à passer, je préférerais rester dans la partie droite de la rivière, en aval du terminus.

Q. Pensez-vous que le coude fût un endroit incommode pour un bâtiment long de 250 à 300 pieds?—R. Le coude est très-court, d'après la carte. Peut-être ne serait-il

pas impossible d'y passer, mais il est bien court. Si je commandais un bâtiment long, je préférerais rester en aval de la Mission, entre ce point et le poste de la Compagnie de la baie d'Hudson.

Q. Y avez-vous jamais été de bonne heure dans la saison?—R. Non, en été.

Q. Y avez-vous été vers la fin de la campagne?—R. Non.

ROBERT McMAUGH,
Capitaine du "Dominion."

Le capitaine JAMES McMAUGH est appelé et prête serment :

Q. Quel est votre état?—R. Navigateur.

Q. Quel bateau commandez-vous?—R. Le bateau à hélice le *Sovereign*.

Q. Avez-vous quelque pratique du lac Supérieur?—R. J'y navigue depuis trois ans. Durant les campagnes de 1875 et 1876, j'ai fait vingt-six voyages au lac Supérieur.

Q. Quel était votre point extrême de destination—Prince-Arthur's-Landing ou la Kaministiquia?—R. J'allais toucher d'ordinaire à ces deux points, mais le plus souvent au Landing.

Q. Quel est, selon vous, le meilleur de ces deux havres?—R. Je ne pense pas qu'il y ait aucune comparaison à faire. Prince-Arthur's-Landing n'est pas un havre, dans son état actuel, et la Kaministiquia, au contraire, est un des meilleurs ports, selon moi, de toute la chaîne des lacs, car on y est abrité contre tous les vents.

Q. Avez-vous eu jamais de la difficulté à entrer dans la rivière?—R. Oui; je me suis ensablé sur la barre avant que le chenal ait été creusé à sa présente largeur. En 1875, j'y ai échoué une ou deux fois, mais j'ai réussi à me dégager sans aide. Un jour que j'avais onze pieds de calaison, je dus alléger le bateau pour entrer en rivière; c'était avant le dernier dragage.

Q. Mais après celui qu'a fait exécuter le gouvernement d'Ontario?—R. Oui; avant le présent contrat pour le dragage du chenal.

Q. Savez-vous quelle est, depuis le dragage exécuté l'an dernier, la profondeur de l'entrée?—R. Pas positivement; nos bateaux l'ont franchie, je crois, avec un tirant d'eau de douze pieds.

Q. Y avez-vous passé de nuit?—Oui; à la remonte et à la descente.

Q. Sans difficulté?—R. Sans aucune difficulté.

Q. Quelle est la longueur de votre bateau?—R. Comme l'autre, il a la longueur des bateaux du canal Welland,—environ 140 pieds de poupe à proue.

Q. Que pensez-vous des facilités que la rivière offre pour l'établissement de docks le long de ses rives?—R. Ses facilités sont notables, si j'en juge par les levées qu'on y a déjà construites. On ne trouve aucune difficulté à y enfoncer des pilotis, et les bords sont fort accores, de sorte qu'il ne faudrait pas de grands travaux pour y établir des docks à tirant d'eau suffisant.

Q. Etes-vous entré dans la rivière Chicago?—R. Oui, j'y vais depuis quatre ou cinq ans.

Q. Combien de bâtiments la Kaministiquia peut-elle recevoir à la fois en déchargement? Cela dépendrait-il de la contenance des docks?—R. Oui; une flotte considérable pourrait s'échelonner dans des docks construits le long des rives.

Q. Connaissez-vous la nature du sol des rives? Serait-il facile d'élargir certains points du lit de la rivière?—R. Je ne pense pas qu'il fût difficile de le faire.

Q. Serait-il malaisé d'y faire des bassins?—R. Je ne le pense pas; le terrain est de nature à pouvoir être facilement dragué.

Q. Tout se bornerait donc à une question de dépense?—R. Oui, purement et simplement.

Q. Que faudrait-il faire, selon vous, pour rendre le havre de Prince-Arthur's-Landing aussi bon que celui de la Kaministiquia? Etes-vous ingénieur civil?—R. Je le suis assez pour savoir qu'il faudrait dépenser beaucoup d'argent; je doute même

que le gouvernement fédéral, avec toutes ses ressources, pût créer à Prince-Arthur's-Landing un port aussi sûr que la Kaministiquia.

Q. Etes-vous ingénieur civil?—R. Non ; je suis ingénieur pratique.

Q. A qui appartient votre bateau?—R. A la Compagnie de transport du Nord-Ouest.

Q. A qui appartenait-il à l'époque où vous voyagiez là-bas?—A. M. Neelin. En 1875 et en 1876, il s'était formé à Windsor une ligne de bateaux sous la dénomination de Ligne de Windsor et du lac Supérieur. M. Neelin fournit un bateau et MM. Campbell et Graham fournirent l'autre.

Q. N'y avait-il que deux bateaux sur cette ligne?—R. Oui, ces deux années-là ; aujourd'hui la ligne Windsor et la ligne Beatty sont réunies.

Q. Avez-vous jamais commandé un grand steamer—de 250 à 300 pieds?—R. Non.

Q. Si vous en commandiez un, aimeriez-vous mieux, ayant une charge complète, à vous arrêter à quelque point près du poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson, en aval du coude, que de passer outre et de remonter jusqu'au terminus, à l'emplacement de ville ou Fort-William?—R. Je préférerais certainement rester au-dessous du tournant, car je ne tiendrais pas à m'y engager avec un chargement.

Q. Vous êtes-vous jamais trouvé à Prince-Arthur's-Landing par un gros temps?—R. Jamais par un bien mauvais temps.

Q. Avez-vous jamais éprouvé de la difficulté à stationner ou couru quelque danger à Prince-Arthur's-Landing?—R. Non.

Q. L'ancre y est-il bon?—R. Je n'en sais rien ; je n'y ai pas mouillé l'ancre ; je me tenais au dock.

Q. Etes-vous allé dans la rivière tard l'automne?—R. Oui, l'automne dernier ; je ne me rappelle pas bien la date ; il me faudrait consulter mon livre de bord.

Q. Y avait-il de la glace?—R. Oui, une glace mince ; peu de chose.

Q. Dans quel mois était-ce?—R. En novembre ; au commencement de novembre. Notre bateau y fut des derniers.

Q. Vous n'avez jamais vu la rivière prise?—R. Elle était alors couverte d'une glace légère,—d'un pouce et demi à deux pouces d'épaisseur.

Q. Avez-vous été là de bonne heure le printemps?—R. Non.

Q. Une autre nuit de forte gelée aurait-elle épaissi assez la glace pour rendre difficile la sortie de la rivière?—R. Je ne le pense pas. Nous n'eûmes aucune peine à descendre, bien qu'elle fût prise d'une rive à l'autre.

JAMES McMAUGH.

Le capitaine JAMES B. SYMES est appelé et prête serment.

Q. Quel est votre état?—R. Je suis capitaine du bateau le *Manitoba*.

Q. Avez-vous quelque expérience de la navigation du lac Supérieur?—R. Oui ; j'y navigue régulièrement depuis 1869.

Q. Y faites-vous le voyage circulaire, par Prince-Arthur-Landing, jusqu'à Duluth?—R. Oui ; en touchant à Michipicoten, à la baie Noire, à Prince-Arthur's-Landing et aux autres points de l'itinéraire régulier.

Q. Avez-vous quelque connaissance pratique du terminus à Fort-William sur la Kaministiquia?—R. J'y vais tous les ans depuis le 16 août 1873, c'est-à-dire depuis le premier voyage qui y ait jamais été fait par un steamer.

Q. Ce steamer-là n'était-il pas le *Manitoba*?—R. Oui.

Q. Quelles sont les dimensions de ce bateau?—R. Il a 186 pieds de long, et 28 pieds de bau.

Q. Et son tirant d'eau ordinaire?—R. Neuf pieds et demi, j'ai remonté la rivière avec un tirant d'eau de 10 pieds 3 pouces.

Q. Avait-il été offert une prime au premier bateau qui remonterait la Kaministiquia?—R. Il n'avait pas été offert de prime ; mais on me donna deux lots de ville pour avoir été dans la rivière.

Q. Depuis cette époque, combien de fois y êtes-vous entré ?—R. Nous y sommes entrés à tous nos voyages, à l'exception de deux.

Q. Avez-vous eu de la difficulté à y entrer ou à en sortir ?—R. J'ai donné sur la barre l'année dernière, mais par ma propre faute.

Q. Dans quatre ans vous n'avez échoué qu'une fois sur la barre ?—R. Non, je m'y suis ensablé plusieurs fois.

Q. Avant le dragage ?—R. Non, depuis.

Q. Quelle hauteur d'eau le dragage a-t-il donnée ?—R. Le premier dragage a pratiqué un passage de dix pieds de fond.

Q. Quelle est la hauteur d'eau à présent ?—R. L'automne dernier, j'ai conduit dans la rivière l'*Ontario*, qui tirait 11 pieds et demi d'eau.

Q. Quelle est la longueur de ce bateau ?—Il est un peu plus long que le *Manitoba*, —de 5 ou 6 pieds.

Q. Êtes-vous entré en rivière de nuit ?—R. J'y suis entré avec l'*Ontario* en plein minuit, et souvent avec le *Manitoba* après la nuit venue.

Q. L'*Ontario*, l'été dernier, y a-t-il été plus d'une fois ?—Oui, deux fois.

Q. Avez-vous eu de la difficulté à tourner dans la rivière ?—R. Non.

Q. Comment avez-vous tourné ? Vous êtes-vous servi d'amarré pour effectuer votre évitage ?—R. Oui, d'une ligne amarrée sur le dock. Un bateau à hélice pourrait tourner par lui-même en eau calme, et un steamer à roues se déhâler au moyen de sa machine, en tenant son arrière amarré au dock.

Q. Veuillez nous relater vos observations sur l'état de la baie et de la rivière, les jours de vos arrivages dans le printemps et l'automne, depuis 1869 ?—R. Je tiens un journal de bord depuis que je navigue sur le lac Supérieur ; et, avant de venir ici, j'ai eu soin de faire d'après ce journal un relevé des premiers et derniers voyages de mes campagnes ; le voici :—

Extrait de mon livre de bord.

"1869. Arrivé dans la baie du Tonnerre, le 18 mai. Elle est pleine de glaçons. Parti de la baie le 4 novembre. Point de glace en baie ni en rivière."

"1870. Arrivé dans la baie du Tonnerre le 8 mai. Point de glace dans la baie ni dans la rivière. Parti le 7 novembre. Point de glace ni dans la baie ni dans la rivière."

"1871. Parti de la baie du Tonnerre le 27 novembre. La baie se glace rapidement. Rivière prise ; 22° au-dessous de zéro."

"1872. Arrivé dans la baie du Tonnerre le 18 mai. N'ai pu me rendre au débarcadère à cause de la glace ; ai débarqué mes passagers dans de petites embarcations à 1½ mille est de Prince-Arthur's-Landing. Rivière libre de glaces. Ai amené au steamer, sur schooner de la C.B.H., deux cordes de bois du Fort-William. Parti le 15 novembre ; point de glace dans la baie et dans la rivière."

"1873. Arrivé à la baie du Tonnerre le 12 mai. Est couverte de glaces du cap du Tonnerre aux îles Welcome, mais libre entre ces îles et Prince-Arthur's-Landing. Point de glace sur la rivière. Parti le 13 novembre. Point de glace dans la rivière ni dans la baie."

"1874. Arrivé dans la baie du Tonnerre le 16 mai. Glace du cap du Tonnerre aux îles Welcome ; eau libre des îles à Prince-Arthur's-Landing. Rivière sans glaces. Parti le 13 octobre ; point de glaces en baie ni en rivière."

"1875. Arrivé dans la baie du Tonnerre le 23 mai. Baie remplie de glaçons entre le cap du Tonnerre et Prince-Arthur's-Landing ; glace solide à l'est des îles Welcome ; eau libre à l'ouest. Le *Chicora* à l'ancre dans l'entrée de la Kaministiquia ; débarque ses passagers dans de petites embarcations et les fait conduire à Fort-William ; n'a pu se rendre au débarcadère à cause de la glace. Parti le 5 octobre ; point de glace en baie ni en rivière."

"1876. Arrivé dans la baie du Tonnerre le 19 mai. Elle est pleine de glaçons entre les îles Welcome et Prince-Arthur's-Landing. Ai remonté la rivière et déchargé à Fort-William, puis remis en route pour Sarnia. Parti le 1er novembre ; point de glace sur la baie ni sur la rivière."

"1877. Arrivé dans la baie du Tonnerre le 21 mai ; point de glace dans la baie ni dans la rivière. Parti le 20 octobre ; point de glace."

Q. Avez-vous eu quelque expérience de Prince-Arthur's-Landing en temps d'orage?—R. Oui; j'y allais toucher avant qu'il y ait eu un embarcadère et j'y vais depuis lors.

Q. Avez-vous essuyé du gros temps dans ce havre?—R. Oui; je m'y suis trouvé par toutes sortes de temps.

Q. Faites-nous connaître ce qui peut y attirer comme port?—R. Il m'a fallu deux fois en sortir pour aller mouiller sous le couvert des îles Welcome:—une fois dans l'automne de 1873 et l'autre en 1874, je pense.

Q. Les docks étaient-ils construits à cette époque?—R. Oui.

Q. N'auriez-vous pas été en sûreté le long du dock?—R. Non; le bateau aurait été porté sur le dock, car ses défenses ne pouvaient l'en tenir éloigné.

Q. Quel est le champ libre du vent à cet endroit?—R. Le vent d'E.N.-E a 20 milles de course libre jusqu'au dock; et le vent de S.-E a 14 milles de course depuis le cap du Tonnerre.

Q. Quelle opinion avez-vous de la rivière comme port et des facilités d'accès que les bâtiments y trouvent?—R. Mon opinion est qu'il n'y aura pas de meilleur port sur le lac Supérieur,—et je connais tous les havres du rivage nord;—j'entends après que l'approfondissement de son entrée sera achevé.

Q. Est-elle de suffisante étendue pour recevoir un grand nombre de bâtiments?—R. Oui, il ne sera nullement malaisé d'y faire des docks—ou des bassins.

Q. Pour y faire des bassins serait-il nécessaire de draguer?—R. Oui; parce qu'il faudrait entamer les rives.

Q. Comment est la rive orientale?—R. Elle est haute; elle est de terrain argileux et s'élève graduellement, à partir de l'ancien poste de la Compagnie de la baie d'Hudson, en remontant.

Q. Et la rive en face de l'emplacement de ville de Fort-William?—R. La rive opposée n'est pas aussi haute, immédiatement au-dessus du dock du Gouvernement; elle l'est encore moins vis-à-vis.

Q. Toutefois elle est encore assez élevée?—R. Pas trop pour un dock.

Q. Mais il faudrait pratiquer des excavations dans cette rive si l'on voulait faire des bassins?—R. Oui.

Q. Le bord n'est pas aussi élevé là qu'à l'emplacement de ville?—R. Non.

Q. Quelle peut être la hauteur de la rive, au-dessus du niveau de l'eau, en face du dock?—R. Deux ou trois pieds, j'imagine.

Q. Pas plus?—R. Non, pas au bord.

Q. D'après votre expérience, comment pourrait-on faire de Prince-Arthur's-Landing un port aussi commode et aussi sûr que la Kaministiquia? D'abord cela est-il possible?—R. Non, je ne le pense pas, à moins de le bien fermer, car cette localité est ouverte et l'autre est entièrement ceinte de terres.

Q. L'une est abritée naturellement et l'autre exposée au vent?—R. Oui.

Q. Vous parlez ainsi comme navigateur et non comme ingénieur?—R. Je parle ainsi en comparant dans ma pensée la Kaministiquia avec la Milwaukee, la Chicago et autres rivières où j'ai l'habitude de naviguer.

Q. Si un ingénieur déclarait qu'il est possible de faire un bon port à Prince-Arthur's-Landing, ajouteriez-vous foi à son assurance?—R. Oui, certainement, si son projet consistait à entourer le port d'un brise-lames. Avec de l'argent on peut tout faire.

Q. Avez-vous remonté la rivière Chicago?—R. Oui, j'y ai été pendant plusieurs années.

Q. Les facilités de navigation de la Kaministiquia sont-elles comparables à celles de la rivière Chicago?—R. Dans la Kaministiquia, on peut tourner librement son bateau presque partout, au lieu que dans la Chicago l'évitage n'est possible qu'en certains endroits; il faut pour cela les faire entrer dans des cales.

Q. Pensez-vous qu'on puisse rendre la Kaministiquia aussi large que la rivière Chicago?—R. Je pense qu'elle l'égale déjà en largeur.

Q. Pensez-vous qu'il puisse y avoir un aussi grand mouvement de navigation dans la Kaministiquia que dans la rivière Chicago?—R. Non, parce qu'il n'y a pas le même parcours navigable.

Q. Quel est celui de la rivière Chicago ?—R. Il y a probablement un développement de 10 à 12 milles de navigation dans cette rivière ; une de ses branches peut être remontée sur un espace de cinq ou six milles,—jusqu'à Bridgeport.

Q. Mais, pour le commerce qui va vraisemblablement se faire dans la Kaministiquia, pensez-vous que les facilités de navigation et de stationnement puissent y être relativement aussi grandes que dans la rivière Chicago ?—R. Je pense que oui ; en tenant compte de la différence relative du parcours navigable.

Q. En 1874, à l'époque où il vous fallut quitter votre mouillage à Prince-Arthur's-Landing, y avait-il un magasin-entrepôt sur les docks ?—R. Oui, je pense ; ce magasin a été bâti deux ans après les docks.

Q. Quelle est la hauteur des docks au-dessus du niveau de l'eau ?—R. A cette époque-là elle était de 3 pieds à 3½ pieds ; les docks ont été exhausés depuis.

Q. Le magasin fut-il endommagé alors ?—R. Non.

Q. Si la tempête avait été très-violente, aurait-il pu être endommagé ?—R. Je ne le pense pas, vu sa position ; il est bâti à l'arrière-partie des docks.

Q. Quelle est la hauteur d'eau devant le magasin ?—R. Le *Manitoba* peut aller se mettre à quai au magasin ; mais un bateau d'un fort tirant d'eau ne pourrait le faire ; il irait à la moitié du chemin, s'allégerait, puis se rendrait jusqu'au magasin ; c'est ce qui se fait généralement.

Q. Le *Manitoba* tire moins d'eau que l'*Ontario* ou le *Québec* ?—R. Oui.

Q. Est-ce pour cette raison que, l'été dernier, l'*Ontario* et le *Québec* ne se rendaient pas habituellement à l'emplacement de ville ?—R. Oui.

Q. Quand y avez-vous conduit l'*Ontario* ?—R. Au dernier voyage, en 1877 ; nous repartimes en plein minuit. Ce bateau y a fait deux voyages pendant la campagne, et le *Québec* aussi.

Q. Deux voyages comme l'autre ?—R. Oui, le *Québec* y a fait deux voyages, et les bateaux américains y ont été aussi l'automne dernier ; notamment le *City of Duluth*, qui est plus grand que le *Manitoba*, est allé décharger des espars au dock du Gouvernement.

Q. Quelle est la capacité du *City of Duluth* ?—R. 1,200 tonnes.

Q. Quelle est la longueur de ce bateau ?—R. 217 pieds.

Q. Savez-vous quelle quantité de fret il portait dans cette occasion ?—R. Je l'ignore, car je n'étais pas là.

30 mars 1878.

Le capitaine JAMES B. SYMES est rappelé :

Q. Votre expérience de la rivière Chicago date-t-elle de loin ?—R. De 1860.

Q. C'était avant le dragage de la barre ?—R. Oui.

Q. Quelle ressemblance ou quelle différence pourriez-vous signaler entre cette rivière telle qu'elle était alors et la Kaministiquia telle qu'elle est maintenant ?—R. La seule différence a été signalée ici par le capitaine McMaugh : il fallait descendre au long de la barre et s'engager dans un coude, pour entrer en rivière.

Q. Les bâtiments à voiles pouvaient-ils y entrer ?—R. Ils ne le pouvaient qu'avec l'aide d'un remorqueur.

Q. S'y faisait-il alors un grand commerce par bâtiments à voiles ?—R. Oui ; mais, comme je viens de le dire, ils y entraient à la touée.

Q. S'il y avait un Landing un dock, construit comme on a dit ici, les bâtiments pourraient-ils y aller accoster aussi aisément et aussi commodément que dans la Kaministiquia ?—R. Non.

Q. Vous avez entendu le témoignage du capitaine McMaugh ?—R. Oui.

Q. Êtes-vous de son sentiment à l'égard de Prince-Arthur's-Landing ?—R. Oui.

Q. Pensez-vous qu'il se produisit un sous-courant au Landing ?—R. Oui ; parce qu'on ne peut construire un dock sur le rivage du lac sans créer un remous. Lorsque les vagues frappent la terre, elles s'y brisent avec plus ou moins de violence ; en frappant le dock, elles créeraient un sous-courant.

Q. Quel effet un sous-courant aurait-il sur un bâtiment en déchargement à un élévateur?—R. Ce bâtiment ne pourrait se tenir en position sous l'élévateur; c'est ce qui arrive quelquefois à Sarnia même, lorsque le sous-courant est trop fort.

Q. Vous vous êtes vu un jour, en 1873, dans la nécessité de vous éloigner du dock?—R. Oui.

Q. Quelle était alors la hauteur du dock au-dessus de l'eau?—R. Quatre pieds, à peu près.

Q. Quelle est-elle aujourd'hui?—R. Cinq pieds et demi, je pense.

Q. Si à l'époque dont vous parliez, le dock avait été suffisamment élevé, auriez-vous été dans la nécessité de vous en éloigner pour la sûreté de votre bateau?—R. Non, si le dock avait été assez haut pour le protéger.

Q. Votre steamer est à roues à aubes?—R. Oui.

Q. Quelle est la hauteur du garde-roue au-dessus de l'eau?—R. Trois pieds.

Q. Si le quai avait six ou sept pieds de haut, auriez-vous démarré?—R. Non; mais il n'y a pas de quai de cette hauteur.

Q. S'il avait été de cinq pieds et demi, ses tambours auraient-ils pu être endommagés?—R. Non; mais nous aurions eu nos défenses rompues et notre garde-roue "écorché," comme il nous est arrivé à Southampton.

Q. Toutefois, si le quai avait eu cinq pieds et demi de haut, vous n'auriez pas couru le même risque de voir les vagues soulever votre bateau au-dessus du bord. Les longs bateaux à hélice qui remontent la rivière Chicago peuvent-ils y tourner en tous lieux?—R. Non; ils tournent soit à une "cale," dans laquelle ils reculent, soit aux branches nord et sud.

Q. D'après votre journal de navigation, à votre dernier voyage en 1869, la rivière était ouverte de même que la baie?—R. Oui.

Q. Jusqu'où la rivière était-elle ouverte?—R. Je ne puis vous le dire; à ce voyage nous n'y entrâmes point; nous débarquâmes notre fret à son embouchure. Seulement je puis dire qu'elle était libre au moins jusqu'à Fort-William, car j'envoyai des chaloupes y chercher les malles.

J. B. SYMES.

OTTAWA, 1er avril 1878.

Le capitaine ALEXANDER McDOUGALL est appelé et prête serment.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Duluth, au Minnesota.

Q. Vous êtes capitaine de bateau?—R. Oui, du steamer le *City of Duluth*, qui navigue sur le lac Supérieur.

Q. Depuis combien de temps le commandez-vous?—R. Depuis une campagne seulement.

Q. Est-ce un bateau neuf?—R. Oui; construit il y a trois ans.

Q. Aviez-vous déjà navigué sur le lac Supérieur?—R. Oui, six ans, avant d'avoir le commandement du *Duluth*.

Q. Quel est le tonnage de ce steamer?—R. Il est du port de 1400 tonneaux et a 217 pieds de long.

Q. Il ne passe pas dans le canal Welland?—R. Non.

Q. Quelle est la plus grande largeur de ce bateau?—R. Trente-six pieds et demi.

Q. Avec charge ordinaire, combien tire-t-il d'eau?—R. Douze pieds et demi, pour passer le canal du Saut-Sainte-Marie. Nous pourrions le charger jusqu'à quatorze pieds de calaison, si ce tirant d'eau était possible dans le canal.

Q. Au-dessus de ce canal, vous pouvez prendre une charge complète?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous la baie du Tonnerre et le rivage nord?—R. Oui.

Q. Y avez-vous été souvent?—R. Oui; chaque année depuis quinze ans,—à l'exception de la campagne dernière.

Q. Depuis la construction du dock, vous amarriez-vous au quai ou vous teniez-vous à l'ancre?—R. Nous amarriions notre bateau au dock.

Q. Vous y êtes-vous jamais trouvé par un gros temps?—R. Oui; en dehors de la baie l'eau était fort agitée, mais l'agitation était peu sensible à l'intérieur.

Q. Avez-vous jamais été forcé de sortir du dock à cause des vagues?—R. Non; mon bateau n'y a jamais fatigué.

Q. Quelle est la hauteur du dock au-dessus de l'eau?—R. De quatre pieds et demi à cinq pieds, je pense.

Q. Dans une tempête assez forte pour fatiguer le bateau au dock, ce port serait-il moins sûr que la Kaministiquia?—R. En pareille circonstance il ne serait pas sans danger d'entrer dans la rivière; car le bâtiment en franchissant la barre talonnerait et cesserait d'obéir au gouvernail. Il est impossible, je pense, de passer là dans une tempête.

Q. Les brumes sont-elles fréquentes dans ce parage?—R. Très-fréquentes.

Q. Dans quelle saison le sont-elles davantage?—R. A partir du premier juin jusqu'au milieu d'août.

Q. Par temps de brume, serait-il plus facile d'entrer en rivière que d'aborder au Landing?—R. Non pas plus facile, ni même aussi facile; il serait impossible d'y entrer.

Q. Par temps de brume, un bâtiment pourrait-il se rendre au dock du Landing?—R. Oui; dans la campagne dernière, je m'y suis rendu deux fois en pleine brume sans aucune difficulté, en marchant avec lenteur et à la sonde.

Q. En pareille circonstance, auriez-vous pu entrer dans la Kaministiquia?—R. Je n'aurais pas voulu le tenter; je ne crois pas possible qu'un bâtiment parvienne à l'entrée en temps de brume.

Q. Vers quel temps le canal du saut Sainte-Marie se ferme-t-il pour l'ordinaire?—R. Il s'est fermé aussi tard que le 5 décembre—le dernier bateau l'a franchi à cette date-là—et on l'a vu se fermer dès le 25 novembre; mais l'époque moyenne de la clôture est environ le 2 décembre. J'entends par clôture la sortie du dernier bateau.

Q. On l'a vu se fermer dès le 25 novembre, dites-vous?—R. Oui; mais il y a de cela plusieurs années; le lac n'était pas connu alors aussi bien qu'il l'est aujourd'hui.

Q. Etiez-vous à la baie du Tonnerre l'automne dernier, à l'époque de la clôture de la navigation dans ce parage?—R. Non.

Q. Et vous ne pourriez dire quand se ferme la Kaministiquia?—R. Non; si ce n'est par conjecture; d'après ce que je sais des rivières sur la rive sud du lac. L'automne dernier, à notre départ, la glace commençait à se former sur la Kaministiquia, mais pas encore en dehors de la baie.

Q. A quelle époque les rivières se ferment-elles sur la rive sud?—R. Le courant n'est pas bien fort dans l'embouchure de ces rivières; elles prennent plus tôt que les autres havres et avant la fermeture du canal.

Q. Quel sorte de fond y a-t-il à Prince-Arthur's-Landing et dans la baie pour l'ancrage?—R. Le fond est bon.

Q. S'abaisse-t-il brusquement en partant de l'embarcadère à Prince-Arthur's-Landing?—R. Non; il s'abaisse plutôt graduellement, et l'ancre y tient bien.

Q. Serait-il propre à y asseoir des extensions de jetées et un brise-lames?—R. Très-propre pour ces constructions.

Q. Il ne présenterait pas de difficultés particulières à l'exécution de ce genre d'ouvrage?—R. Je n'en vois point.

Q. Connaissez-vous sur le lac Supérieur des ports qui soient protégés contre les fortes vagues, ou qui aient été créés, au moyen de brise-lames ou de jetées?—R. Oui; Marquette, notamment.

Q. Le mouvement commercial est-il considérable à Marquette?—R. Oui; pour les exportations, Chicago seul surpasse ce port: Marquette expédie annuellement au-delà d'un demi-million de tonnes de fer; il a aussi un important commerce d'importation.

Q. Y a-t-il là un estuaire de rivière?—R. Non.

Q. Le port est entièrement formé par le brise-lames?—R. Oui.

Q. Quand la lame est forte sur le lac, s'en ressent-on dans le port de Marquette?—R. Pas du tout.

Q. N'est-il pas exposé à des vents violents du nord-ouest?—R. Oui; les vents du nord-est et du nord-ouest viennent s'y abattre du large dans toute leur force, après une course droite et libre de 120 milles pour l'un et de 150 milles pour l'autre.

Q. Ces grands vents ont-ils quelque effet sur le brise-lames?—R. Non, point du tout.

Q. L'abri est-il suffisant par les gros temps?—R. Oui.

Q. Quel est le parcours des vents qui soufflent à Prince-Arthur's-Landing?—R. Il n'est, dans aucune direction, de plus de vingt milles, excepté du côté du détroit: le vent qui s'engouffre par ce passage y vient du large de la distance de quarante à cinquante milles.

Q. Quel est ce vent-là?—Le sud-est.

Q. Souffle-t-il souvent avec violence?—R. Non; les vents orageux sont les vents de nord-ouest et de sud-ouest. Les vents de nord-ouest sont les plus fréquents, ceux qui dominent, l'automne, sur tous les lacs; mais Prince-Arthur's-Landing est presque entièrement abrité contre leur violence par des terres.

Q. Ce havre n'est-il pas également protégé contre les vents d'ouest?—R. Oui; et vers le sud-ouest il est garanti par une suite d'îles. L'île de la Baie est plutôt au sud-est, mais les autres qui forment le détroit sont un abri contre le vent de sud-ouest.

Q. Prince-Arthur's-Landing serait donc assez bien protégé contre les grands vents?—R. Les ondes qu'ils y font ne sont pas fatigantes.

Q. Connaissez-vous des rivières comme la Kaministiquia, qui exigent des curages pour être tenues ouvertes à la navigation?—R. Oui, notamment la Saint-Louis et l'Outonagon, où je vais très-souvent. Il me semble que plus on exécute d'améliorations à ces rivières, plus le chenal y devient malaisé; tous les ans ce sont des dépenses de fouilles et de curages; presque tous les ans on allonge les jetées dans le lac, et cependant la barre se reforme incessamment. Ces deux rivières me paraissent avoir beaucoup de rapport avec la Kaministiquia; elles ont leurs sources dans la même nature de terrain et les matières apportées par leurs eaux doivent être semblables aux atterrissements de la Kaministiquia.

Q. Les jetées à l'embouchure des rivières Saint-Louis et Outonagon s'avancent dans le lac?—R. Oui; sans cela le chenal serait si resserré qu'on ne pourrait jamais le tenir ouvert.

Q. La barre est formée par les apports de la rivière?—R. Oui; par le courant de la rivière et le contre courant du lac dans l'estuaire.

Q. Avez-vous quelque expérience de la rivière du Portage?—R. Oui.

Q. N'est-on pas dans la nécessité de la curer continuellement pour l'entretenir en état de navigabilité?—R. Oui; il y a là deux dragueurs continuellement en activité; ils appartiennent à une compagnie, laquelle reçoit un bonus du gouvernement et est autorisée à percevoir de tout steamer ou autre bâtiment entrant en rivière, un droit de 50 cents par tonne de fret qui se débarque dans la localité, et un droit de 50 cents par passager, pour couvrir les frais de dragage; malgré tout, on ne peut maintenir dans le chenal qu'un tirant d'eau utile de 11 pieds et 3 pouces, ce qui restreint le mouvement commercial du port, parce qu'il y faut employer des bâtiments de faible dimension.

Q. Connaissez-vous la rivière Chicago?—R. Oui.

Q. En quel état cette rivière était-elle avant qu'on l'ait améliorée?—R. Elle était fort dangereuse dans les mauvais temps avant d'être convertie en port de refuge.

Q. Avec-vous jamais été dans la Kaministiquia sur le *City of Duluth*?—R. Oui, pendant la campagne dernière.

Q. Avez-vous eu de la difficulté à y entrer?—R. Pas particulièrement.

Q. Aviez-vous une charge pesante?—R. Non; nous n'avions pas de charge; nous ne portions que quarante tonnes de fret, ce qui n'est rien pour notre bateau.

Q. Jusqu'où avez-vous remonté la rivière?—Jusqu'au dock du gouvernement, où j'ai débarqué mon fret.

Q. Peut-on s'avancer jusque là tout droit, sans hésitation, après avoir franchi l'entrée de la rivière?—R. On peut cheminer avec assez de rapidité; mais si la marche était trop vive le sillage du steamer irait battre les rives et les affouiller. Une marche de quatre milles à l'heure devrait être le maximum de vitesse permis, après que les améliorations seront faites.

Q. Faut-il plus de temps pour aller à ce dock, de l'entrée de la rivière, que pour aller à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui; beaucoup plus.

Q. La différence dans la durée du voyage serait-elle importante?—R. La différence serait d'au moins trois ou quatre heures pour l'aller et le retour: il faut, pour faire le voyage dans la rivière, trois heures si l'on y va de Duluth, et quatre heures si l'on y va de l'est ou de Prince-Arthur's-Landing.

Q. Savez-vous quelles sont les dimensions des nouvelles écluses du canal du saut Sainte-Marie?—R. Non; je n'en connais pas les dimensions au juste; mais ces écluses seront assez grandes pour recevoir nos cinq ou six plus longs bateaux, lorsqu'elles seront achevées.

Q. N'est-il pas probable que, dans peu d'années, les bateaux ordinaires sur le lac Supérieur seront plus grands qu'ils ne sont aujourd'hui?—R. Oui; déjà Marquette a donné l'exemple: ayant constaté que les petits tonnages ne rapportent guère de profits, ce port se crée une batellerie d'un plus grand type.

Q. Le *City of Duluth* peut-il virer, au dock du gouvernement, dans la Kaministiquia, au moyen de sa machine?—Oui, en ayant une amarre au quai.

Q. Avec une charge pourrait-il y tourner de cette manière?—R. Je doute qu'il pût le faire si le lieu n'était pas amélioré; pour mieux dire, je ne le crois pas.

Q. Votre steamer a 217 pieds de long?—R. Oui.

Q. Et ce bateau-là même, s'il était chargé, ne tournerait pas au dock au moyen de sa machine?—R. Il lui serait difficile, je pense, d'y tourner avec une charge; mais il y a tourné, étant léger, sans aucune difficulté.

Q. Un bateau d'environ 250 pieds pourrait-il y tourner chargé?—R. Non.

Q. Vous rappelez-vous d'avoir vu, en remontant la rivière, un tournant un peu au-dessus de la Mission?—R. Oui.

Q. Avec un bateau de la longueur du vôtre, ou bien de 250 ou 300 pieds, ne vaudrait-il pas mieux, au lieu de s'engager dans ce tournant, aller à quai en aval?—R. Comme de raison; moins on a à faire de chemin en rivière, moins on a de tours et de détours à passer, mieux cela vaut.

Q. Combien de fois êtes-vous allé à Prince-Arthur's-Landing?—R. Je ne sais au juste; mais pendant la campagne dernière j'y ai été huit ou dix fois; je n'avais jamais auparavant stationné au dock qu'il y a là.

Q. Alors votre expérience à l'égard de Prince-Arthur's-Landing et de son dock ne date que de l'année dernière?—R. Oui.

Q. Combien de fois avez-vous été dans la Kaministiquia?—R. Deux: une fois tard l'automne dernier et une fois auparavant.

Q. Combien votre bateau tirait-il d'eau dans votre dernier voyage?—R. Autant que je me rappelle, environ 10 pieds 3 pouces.

Q. Savez-vous quelle est la profondeur de la rivière, après la barre franchie et au-dessus du poste de la Compagnie de la baie d'Hudson?—R. Non; mais je sais qu'en approchant des moulins qui sont là notre quille touche le fond.

Q. Avez-vous sondé dans cet endroit?—R. Oui.

Q. Et en amont?—R. Non, pas en amont. Je me rappelle que, marchant avec vitesse dans le premier tournant de la rivière, lequel est un peu au-dessus de la scierie, nous avons touché.

Q. Vous avez cité plusieurs rivières—celle du Portage et deux autres qui se déchargent dans le lac Supérieur,—où il se fait des dragages tous les ans; pouvez-vous me dire qu'elle est la profondeur de l'eau dans ces rivières?—R. Dans la rivière Saint-Louis le tirant d'eau est bon jusqu'à la distance de huit à dix milles en remontant.

Q. Aussi grand que dans la Kaministiquia?—R. Oui; il est de vingt et quelques pieds. La rivière du Portage a généralement vingt pieds de fond, à la réserve de deux ou trois endroits, où le chenal a été moins approfondi; ce cours d'eau ressemble beaucoup à la Kaministiquia.

Q. Je suppose que l'on creuse dans la barre, à l'embouchure de la Kaministiquia, une fouille de 18 pieds de profondeur et 100 de largeur, y aurait-il ensuite de la difficulté à entrer? Ainsi améliorée, cette rivière vous paraîtrait-elle offrir des facilités

de navigation comparables à celles que l'on trouverait à Prince-Arthur's-Landing si ce dernier havre était protégé par une jetée comme celle que l'on a faite, avez-vous dit, dans la rivière du Portage?—R. Il n'y aurait, selon moi, aucune comparaison à faire en ce qui est de la célérité des opérations.

Q. Vous préféreriez encore Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, certainement.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Duluth, dans le Minnesota.

Q. Vous a-t-on télégraphié à cette ville de venir ici?—R. Non.

Q. Êtes-vous venu à la demande de M. Marks?—R. Non; j'étais en voyage à Toronto, et j'ai été invité à venir rendre témoignage ici par un télégramme du secrétaire de ce comité.

Q. Avez-vous fait quelque convention avec M. Marks, cette année, pour son fret?—R. Non; d'ailleurs, je n'en aurais pas le pouvoir.

Q. Avez-vous eu des négociations avec lui, cette année, pour son fret?—R. Non.

Q. Avez-vous dit cela à M. Oliver?—R. Je n'ai pas vu M. Oliver depuis l'année dernière, et je ne l'ai jamais vu qu'une fois, autant que je me rappelle.

Q. Vous disiez tout à l'heure que votre bateau avait touché fond en remontant la rivière; si le chenal était creusé jusqu'à la profondeur minima de 18 pieds, y pourriez-vous passer avec charge complète?—R. Même avec 18 pieds de fond, il ne me paraîtrait pas sûr d'y cheminer par un temps assez mauvais pour rendre incommode le stationnement à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Trouvez-vous extraordinaire que des bateaux aient été forcés de quitter le dock à Prince-Arthur's-Landing et d'aller se réfugier dans la rivière?—R. Si vous faites attention à leur capacité, vous verrez que ce sont de très-petits bateaux, qu'il a toujours fallu éloigner de Prince-Arthur's-Landing dans les tempêtes.

Q. Êtes-vous allé dans la rivière Chicago avant 1862?—R. Oui.

Q. Commandiez-vous alors un bateau?—R. Non; j'étais tout jeune.

Q. Pouvez-vous virer votre bâtiment en tous lieux dans la rivière Chicago?—R. Pas partout.

Q. Vous êtes obligé d'aller à une cale pour tourner?—R. Oui; les cales pour cela sont très-nombreuses; elles sorvent en même temps d'avant-docks.

Q. Pourrait-on faire des cales dans la Kaministiquia avec autant de facilité qu'au port de Chicago?—R. Non.

Q. Pourquoi non?—R. Parce que le sol de l'emplacement de ville est plus élevé. A Chicago le chenal a été creusé dans une plaine basse; mais sur la Kaministiquia les rives sont hautes et le dragage s'exécuterait dans des conditions défavorables. Chicago était un grand marécage, et la rivière y coulait presque au niveau des terres.

ALEX. McDOUGALL.

OTTAWA, 1er avril 1878.

Le capitaine EDWARD ANDERSON est appelé et prête serment.

Q. Où résidez-vous?—R. A Sarnia.

Q. Quel est votre état?—R. Je suis navigateur; je commande le steamer *Quebec*.

Q. Depuis combien d'années naviguez-vous sur le lac Supérieur?—R. Depuis quatre ans.

Q. Combien avez-vous fait de voyages à Prince-Arthur's-Landing?—R. Cent six; nous partons de Sarnia tous les dix jours.

Q. Quelles sont les dimensions de votre bateau?—R. Deux cents pieds de long sur trente de bau.

Q. Quel en est le tonnage?—R. Sept cent quatre-vingt-dix-neuf tonneaux de registre.

Q. Lorsque votre bateau est chargé combien tire-t-il d'eau?—R. Douze pieds quatre pouces, ordinairement; mais nous pourrions nous charger plus lourdement, s'il était nécessaire. Nous ne dépassons pas cette calaison-là, cependant, pour pouvoir descendre le canal.

Q. Vous ne pourriez pas passer le canal avec un tirant d'eau de plus de douze pieds et demi?—R. Non.

Q. Mais la capacité de votre bateau vous permettrait, dites-vous, d'augmenter cette calaison?—R. Oui, jusqu'à quatorze pieds, en prenant une charge complète.

Q. De sorte que, si le nouveau canal était exécuté, votre bateau pourrait se charger jusqu'à ce point de calaison pour descendre du lac?—R. Oui.

Q. Pendant vos quatre campagnes de navigation à Prince-Arthur's-Landing, avez-vous jamais été forcé par le mauvais temps de quitter le dock qu'il y a dans ce port?—R. Jamais.

Q. Vous êtes-vous trouvé au dock par un gros temps?—R. Oui.

Q. Dans quelle situation le bateau était-il alors?—R. Il avait l'avant au nord-ouest.

Q. Était-il commodément et en sûreté?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous la rivière Kaministiquia?—R. Oui.

Q. Y êtes-vous allé souvent?—R. Deux fois seulement avec mon bateau.

Q. Quand y êtes-vous allé?—R. L'automne dernier, à mon dernier voyage—et au précédent, si je ne me trompe.

Q. Quel fret aviez-vous la dernière fois que vous y avez été?—R. Un fret composé d'objets divers pour MM. Purcell et Ryan.

Q. Quelle était la quantité de marchandises?—R. Environ quarante ou cinquante tonnes;—presque rien.

Q. Avant d'entrer en rivière vous aviez débarqué votre charge principale à Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui.

Q. Quel était, en entrant en rivière, votre tirant d'eau?—R. La première fois que j'y ai été nous avons eu un tirant d'eau de 11 pieds et demi à la remonte et de 12 pieds à la descente, parce que, après le déchargement, le bateau tomba un peu de l'arrière; au dernier voyage, nous avions en entrant un tirant d'eau de onze pieds.

Q. Avez-vous éprouvé des difficultés à atteindre le dock?—R. Nous avons touché fond avec notre quille, mais sans jamais être arrêtés dans notre marche.

Q. Lorsque vous avez touché quelle était la vitesse de votre marche?—R. Nous avançons le plus lentement qu'il nous était possible.

Q. Dans quel endroit à peu près avez-vous touché fond?—R. La première fois, j'ai remarqué que c'était vis-à-vis du phare d'en bas, au-dessus de la barre.

Q. Et ensuite?—R. A partir de ce point, le bateau a labouré jusqu'à la hauteur du moulin d'Oliver.

Q. Avez-vous eu de la difficulté à tourner dans la rivière?—R. Nous avons viré au moyen de notre machine devant le dock.

Q. Sans vous servir d'amarre?—R. Non.

Q. Quelle est votre opinion à l'égard des mérites comparatifs de Prince-Arthur's-Landing et de la rivière Kaministiquia comme ports?—R. Dans l'état actuel de ces lieux, je trouverais Prince-Arthur's-Landing préférable à la rivière; mais si l'on exécutait dans cette dernière certaines choses que je crois nécessaires, on en ferait un fier bon port.

Q. Qu'est-ce qu'il faudrait y exécuter pour cela?—R. Il faudrait, ce me semble, pratiquer sur la barre un grand dragage,—une tranchée d'au moins 200 pieds, ou même large de 250 pieds—faire des jetées et pilotis en dehors, et établir au phare inférieur un sifflet, destiné à signaler l'entrée du chenal dans les temps de brume.

Q. Quelle profondeur faudrait-il donner à la tranchée?—R. Presque seize pieds.

Q. Si l'on pouvait construire, moyennant la même dépense, un brise-lames à Prince-Arthur's-Landing, quel port préféreriez-vous?—R. Alors j'aimerais mieux aller à ce dernier endroit.

Q. Mais serait-il nécessaire d'élargir le chenal à travers la barre jusqu'à 200 à 250 pieds, et de draguer aussi la rivière?—R. Je crois que le chenal à travers la barre devrait avoir au moins 150 pieds entre les jetées.

Q. Et vous pensez que le chenal, en dehors de l'embouchure, devrait être bordé de jetées?—R. Oui.

Q. En temps de brume serait-il plus difficile d'entrer dans la rivière que d'aller

au dock de Prince-Arthur's-Landing?—R. S'il y avait des jetées comme celles dont je parle, il serait aussi facile d'entrer en rivière que de se rendre au dock; seulement faudrait encore à l'embouchure une cloche pour guider.

Q. Etes-vous jamais allé au dock du Landing dans la brume?—R. Souvent.

Q. Y a-t-il là une cloche?—R. Non; aussi perdions-nous beaucoup de temps à chercher notre chemin pour y arriver.

Q. Dans l'état actuel de ces lieux, où aimeriez-vous mieux aller par un temps de brume?—R. Il me serait impossible actuellement en pareille circonstance d'entrer en rivière.

Q. Maintenant, je suppose qu'on améliore la rivière, et le Landing aussi, lequel de ces lieux serait le plus sûr?—R. Si le chenal de la barre était plus large et plus profond et bordé de jetées, avec un signal de brume en dehors, j'aimerais tout autant aller dans la rivière qu'au Landing.

Q. Les brumes sont-elles fréquentes dans ce parage?—R. Oui.

Q. Quelle est la date de votre voyage le plus tardif à Prince-Arthur's-Landing?

—Q. Je ne m'en souviens pas;—aux derniers jours de novembre.

Q. A cette époque la rivière n'était pas prise?—R. Il y avait des bordures de glace sur la rivière, à mon départ, l'automne dernier; mais elles étaient très-légères.

Q. Si toutes ces améliorations dont nous parlions étaient exécutées aux deux endroits, mettrait-on le même temps pour aller à Prince-Arthur's-Landing que pour se rendre au dock du gouvernement en rivière?—R. Il y aurait une différence de temps en faveur du Landing.

Q. De combien?—R. Il y a de l'embouchure de la rivière au Landing environ vingt minutes de route. Il va sans dire qu'on peut aller plus promptement au dock du Landing qu'en rivière au dock du gouvernement. En remontant la rivière la marche serait nécessairement lente; mais je ne pense pas que la différence fût très-notable.

Q. Les bateaux à fret sur les lacs sont-ils plus grands aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a quelques années?—R. Oui.

Q. Quand la nouvelle écluse sera terminée au Saut, pensez-vous que les bateaux employés pour le commerce de cette région soient de plus forte dimension que ceux d'aujourd'hui?—R. Je ne le pense pas; il y a maintenant de très-grands bateaux en circulation,—de 1,400 tonnes.

Q. Quelle est la longueur de ceux-là?—R. Deux cents et quelques pieds; de très-grands bateaux, qui ne peuvent prendre tout le tirant d'eau dont ils seraient capables s'il y avait dans l'écluse assez d'eau pour leur permettre de passer avec charge complète.

Q. Savez-vous quel sera le tirant d'eau possible pour la navigation dans la nouvelle écluse?—R. J'ai entendu dire qu'il y aurait une hauteur d'eau de seize pieds.

Q. En quel temps de l'année les brumes sont-elles le plus fréquentes?—R. En juin ou juillet.

Q. Est-ce un brouillard de terre ou une brume qui dure?—R. C'est un brouillard ou une brume qui souvent se dissipe à mesure que le soleil s'élève et d'autres fois dure tout le jour.

Q. Il vous est arrivé en naviguant sur le lac Supérieur de traverser une mer forte; en entrant dans la baie du Tonnerre, y trouviez-vous l'eau moins grosse?—R. Oui.

Q. Une fois entré dans la baie, quelle que fût la force de la tempête, vous croyiez-vous en sûreté?—R. Oui; je ne craignais plus de donner à la côte.

Q. Vous mettiez-vous au dock ou à l'ancre?—R. Je n'y ai jamais mouillé l'ancre.

Q. Avez-vous jamais essuyé de gros vents du sud ouest dans la baie?—R. Oui.

Q. Et des vents de sud?—R. Oui; mais le vent de sud n'y a point d'effet. Les vents de sud-est et de nord-est sont les seuls qui y soufflent avec violence. Le nord-est parcourt la baie depuis l'extrémité inférieure jusqu'au fond.

Q. Si l'entrée de la rivière était améliorée comme vous disiez, et que, d'autre part, nous supposions aussi un brise-lames établi à Prince-Arthur's-Landing, quel

serait le dock le plus sûr?—R. Les bâtiments seraient parfaitement en sûreté aux deux endroits.

Q. Vous avez navigué au Landing aussi souvent que n'importe quel autre capitaine?—R. Non; le capitaine Symes l'a plus fréquenté que moi.

Q. Il a une plus grande expérience de cette localité que vous?—R. Oui; et le capitaine Robertson aussi.

Q. Vous avez été un des partisans du Landing, n'est-ce pas? vous prétendiez que c'était le meilleur port?—R. Oui, jusqu'à ce que j'aie connu la rivière.

Q. Les gens du Landing ne vous ont-ils pas présenté un *testimonial*?—R. Oui.

Q. Quand?—R. L'automne dernier.

Q. Sous quelle forme?—R. Sous la forme très-acceptable de cinq pièces d'or de \$20.

Q. Savez-vous si le capitaine Symes a reçu quelque don des gens de l'emplacement de ville?—R. Je n'en sais rien.

Q. Avez-vous jamais navigué dans la rivière Chicago?—R. Oui, de 1865 à 1873.

Q. Y avez-vous été avant qu'on ait enlevé la barre à l'entrée?—R. Oui.

Q. La rivière Chicago de cette époque peut-elle être comparée à la Kaministiquia telle qu'elle est en ce moment?—R. Il y a cette différence que la rivière Chicago était le centre d'une navigation considérable.

Q. N'était-elle pas aussi étroite que la Kaministiquia?—R. Oui.

Q. Quelle était la profondeur de l'eau sur la barre de la rivière Chicago?—R. Je m'y suis échoué par dix et douze pieds d'eau; le bateau, en la franchissant, talonnait très-rudement.

Q. Cependant, il se faisait un grand commerce par cette rivière?—R. Oui; un commerce énorme. Lorsqu'il ventait du large, nous n'aurions jamais eu l'idée de donner dans le port.

Q. Je suppose qu'à cette époque les bâtiments à voiles remontaient la rivière à la touée?—R. Oui; et à la voile aussi. J'y ai été souvent à la voile.

Q. Il n'y avait pas d'abri naturel en dehors de la rivière Chicago?—R. Non.

Q. Rien comme la baie du Tonnerre?—R. Non.

E. ANDERSON.

Le capitaine EDWARD ROBERTSON est appelé et prête serment.

Q. Où résidez-vous?—R. A Goderich.

Q. Quel est votre état?—R. Je suis capitaine de bateau.

Q. Avez-vous navigué sur le lac Supérieur?—R. Oui; j'y navigue depuis quatre ans,—depuis trois ans comme capitaine du steamer *Ontario*.

Q. Quelle expérience avez-vous du port de Prince-Arthur's-Landing? Combien de fois y êtes-vous allé?—R. Une centaine de fois, je pense, avec mon bateau.

Q. Avez-vous éprouvé de fortes tempêtes sur le lac?—R. Oui.

Q. Quelle est votre opinion de l'abri que Prince-Arthur's-Landing et la baie du Tonnerre offrent aux bâtiments contre les tempêtes?—R. Je n'ai jamais eu de peine à y entrer: la baie et le Landing sont accessibles par tous les temps, j'en ai fait l'expérience.

Q. Lorsque la tempête agitait le lac, aviez-vous de la difficulté à tenir au dock du Landing?—R. Non, point du tout.

Q. Vous n'avez jamais été forcé de partir de ce dock à cause de la violence des vagues et du vent?—R. Non.

Q. Quelle est la grandeur de votre bateau?—R. Deux cents pieds sur pont.

Q. Son tonnage?—R. Nous payons droit pour 750 tonnes.

Q. Est-ce un steamer à hélice ou à roues?—R. Un steamer à hélice.

Q. Chargé en plein, combien tire-t-il d'eau?—R. Nous ne prenons pas plus de douze pieds quatre pouces de calaison sur le lac Supérieur.

Q. Mais avec charge complète, quel serait votre tirant d'eau?—R. Quatorze pieds.

Q. Connaissez-vous la Kaministiquia?—R. Oui.

Q. Y êtes-vous entré souvent avec votre bateau?—R. Une couple de fois.

Q. Quand?—R. J'y ai été le 15 novembre dernier, à mon dernier voyage.

Q. Y avez-vous été les deux fois en novembre?—R. Je pense que oui, sans en être certain; la première fois, le capitaine Symes remonta la rivière avec moi.

Q. Aviez-vous du fret?—R. Oui.

Q. Quelle quantité de fret aviez-vous?—R. Environ 350 tonnes.

Q. Combien tiriez-vous d'eau?—R. Neuf pieds à l'avant et onze pieds à l'arrière. A mon second voyage dans la rivière, je tirais onze pieds et demi d'eau.

Q. Avez-vous eu de la difficulté à remonter?—R. La seconde fois, je me suis ensablé sur la barre; le capitaine Symes n'était pas avec moi et je dirigeais moi-même pour la première fois la marche de mon bateau dans le chenal.

Q. Vous aviez les feux d'alignement pour vous guider?—R. Oui; mais l'arrière toucha la barre et le bateau resta engagé. Le lendemain matin, je le remis à flot avec l'aide de mes hommes.

Q. C'était l'automne dernier?—R. Oui, à mon dernier voyage.

Q. N'avait-on pas dragué sur la barre pendant tout l'été?—R. Oui, pendant une partie de l'été.

Q. Y avait-il eu des fouilles de faites aussi l'année précédente?—R. Je pense que oui.

Q. Et dès l'année 1873?—R. Je n'y allais pas encore alors.

Q. En 1874?—R. Oui; je pense que cette année-là il s'y fit des dragages.

Q. Avez-vous été dans la Kaministiquia en 1874?—R. Oui, avec le capitaine Symes, comme son second.

Q. Après avoir dégagé votre bateau et franchi la barre, avez-vous pu remonter la rivière sans difficulté?—R. Oui; sans plus de difficulté.

Q. Avec quelle vitesse?—R. Avec une vitesse de quatre ou cinq milles à l'heure. Entre le phare d'entrée et le moulin d'Oliver; nous avons un peu remué la vase du fond, cela va sans dire.

Q. Quelle est la marche ordinaire de votre bateau?—R. Dix milles à l'heure, hors de rivière, en pleine eau.

Q. Si vous marchiez avec cette vitesse dans la rivière, qu'arriverait-il?—R. Mon bateau tirerait alors de quinze à seize pieds d'eau; quand il va vite, il cale de la poupe.

Q. Et vous êtes obligé de marcher lentement dans les rivières étroites?—R. Oui; à raison de quatre ou cinq milles à l'heure. Tout bateau, en rivière peu profonde, agite le fond en allant vite.

Q. Etes-vous jamais allé au Landing tard en automne?—R. Le plus tard que j'y aie été, c'est l'automne dernier; j'en suis parti le 19 novembre.

Q. Il n'y avait pas de glace sur la rivière alors, ni dans la baie?—R. Non.

Q. Vous vous estimeriez, avez-vous dit, en parfaite sûreté dans la baie du Tonnerre ou au dock en cas de tempête?—R. J'y ai été par une des plus fortes tempêtes que j'aie vues, et je m'y suis trouvé en sûreté.

Q. Et votre bateau n'a pas couru le risque de monter sur le dock?—R. Non; mais, comme de raison, un bateau à hélice est différent d'un steamer à roues latérales.

Q. Avez-vous viré votre bateau dans la rivière au moyen de sa machine?—R. Oui; au moyen de sa machine et d'une amarre.

Q. Si la rivière était creusée à la profondeur de seize ou dix-huit pieds, sur une largeur de cent pieds, serait-il difficile d'y entrer?—R. Cent pieds, ce serait assez étroit.

Q. Faudrait-il un chenal plus large?—R. Oui, si le passage avait deux cents pieds, il n'y aurait plus de difficulté.

Q. Quelle est actuellement la largeur du passage?—R. Elle est au plus de quarante-cinq pieds.

Q. Vous êtes entré une fois, cependant, sans difficulté dans la rivière?—R. Oui;

les bouées sont là à droite et à gauche; il faut, pour franchir l'entrée, enfilez le passage en droite ligne comme une balle.

Q. Est-ce pendant la nuit que vous y avez échoué?—R. Oui; si j'avais attendu le jour, j'aurais passé sans accident. Je me hâtais et je sortis un peu du chenal.

Q. Les phares étaient-ils allumés en ce moment-là?—R. Oui.

Q. Pourriez-vous entrer maintenant dans cette rivière sans accident?—R. Je pense que oui.

Q. Si vous y avez échoué, était-ce la faute du bateau ou la vôtre?—R. La faute n'en était pas précisément à moi; le chenal est bien étroit.

Q. Vous aimeriez mieux attendre le jour pour vous y engager?—R. Oui.

Q. Dans quel port préféreriez-vous aller si les améliorations dont il a été question étaient exécutées au Landing et dans la Kaministiquia?—R. Il n'y a pas de lieu plus sûr que la rivière en amont de l'embouchure.

Q. La rivière vous paraît-elle préférable à cet égard?—R. Oui; pour la commodité des docks; mais, si l'on faisait des améliorations au Landiug, il n'y aurait plus guère de cause pour préférer un port à l'autre.

Q. Avez-vous remonté la rivière Chicago?—R. Oui.

Q. Quand y avez-vous été pour la première fois?—R. Il y a quinze ans.

Q. Avant les dragages sur la barre à l'entrée?—R. Oui.

Q. Et alors qu'il y avait là à peu près la même profondeur d'eau qu'il y a aujourd'hui sur la barre de la Kaministiquia?—R. Il y avait à peine autant d'eau; car on a maintenant un tirant d'eau suffisant sur la barre de la Kaministiquia, depuis qu'il s'y fait des dragages, pourvu qu'on suive le chenal.

Q. Pouvait-on entrer plus facilement dans la rivière Chicago à cette époque qu'on n'entre à présent dans la Kaministiquia?—R. Au contraire, l'entrée de la Kaministiquia est bien plus praticable que n'était celle de l'autre rivière, où il fallait faire des tours et des détours à angles aigus. J'y fus une fois engagé vingt-quatre heures sur la barre.

Q. Etiez-vous jamais entré dans la Kaministiquia avant l'automne dernier?—R. Oui, avec le capitaine Symes, lorsque j'étais son second.

Q. Ne vous êtes-vous pas, en toute occasion, montré favorable au Landing?—R. Oui.

Q. On vous y a présenté un *testimonial*?—R. Oui.

Q. En or aussi?—R. Oui; une montre d'or.

Q. Un bateau qui entrerait dans la rivière avec lenteur par un vent du sud-est, courrait-il risque de donner contre la barre?—R. Je ne voudrais pas tenter le passage actuellement par un vent de travers.

Q. Mais si le chenal avait cent pieds de large, le passage, avec le vent de côté, vous paraîtrait-il sûr, en allant lentement?—R. Je ne pourrais pas aller bien lentement parce que mon bateau est si haut au-dessus de l'eau, qu'il offrirait trop de prise. Lorsqu'il est léger, il tire onze pieds d'eau à l'arrière et quatre à l'avant. Si le chenal avait 150 à 200 pieds de large, le passage serait, je pense, assez sûr.

E. ROBERTSON.

Le capitaine JOHN S. MOORE est appelé et prête serment.

Q. Où résidez-vous?—R. A Prescott.

Q. Vous êtes capitaine de bateau?—R. Oui, du bateau à hélice l'*Asia*.

Q. Vous avez été sur le lac Supérieur?—R. Oui, pendant trois campagnes. J'ai fait trente-neuf voyages à ce lac, et à chaque voyage j'ai touché à Prince-Arthur's-Landing, en allant et en revenant.

Q. Vous vous êtes rendu aussi à la Kaministiquia?—Oui, toutes les fois que je suis allé à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Quelle est la grandeur de votre bateau?—R. Il a environ 144 pieds de long; c'est un bateau fait pour passer le canal Welland.

Q. Combien tire-t-il d'eau?—R. Nous le chargeons jusqu'à 11 pieds $\frac{1}{2}$ de calaison.

Q. Avez-vous eu de la difficulté à entrer dans la rivière et à en sortir?—R. Non ; mais nous avons échoué une fois sur la barre, l'été dernier ; le dragueur se trouvait au milieu du chenal, ayant à ses côtés des gabarres à vasse.

Q. Et en vous écartant de lui vous avez donné contre la barre.—R. Nous nous dégageâmes nous-mêmes sans aide.

Q. Quel était alors votre tirant d'eau?—R. A peu près dix pieds et demi.

Q. Vous avez entendu des témoins parler de certaines améliorations, notamment de l'approfondissement du chenal d'entrée à seize ou dix-huit pieds et de son élargissement à cent pieds au moins, d'une part, et de la construction d'un barrage ou brise-lames à Prince-Arthur's-Landing, d'autre part ; si ces constructions étaient exécutées aux deux endroits, quel port vous paraîtrait préférable?—R. Comme port je préférerais la rivière.

Q. Avez-vous jamais eu connaissance qu'un bateau ait dû quitter Prince-Arthur's-Landing à cause soit du vent, soit de la glace?—R. Je crois que le *Frances Smith*, l'automne dernier, se vit forcé d'en partir ; mais je n'étais pas là dans le temps.

Q. Qui le commandait?—R. Le capitaine Wood.

Q. Avez-vous été dans la rivière Chicago?—R. Oui, en 1863 ; on travaillait alors sur la barre ; avec un tirant d'eau de dix pieds et demi, nous touchâmes à l'entrée de la rivière.

Q. Si l'on donnait au chenal d'entrée de la Kaministiquia une profondeur de seize ou dix-huit pieds et une largeur de cent pieds, cette dernière rivière serait-elle aussi navigable que la rivière Chicago?—R. L'*Asia* peut virer librement dans la Kaministiquia sur tous les points depuis le dock du gouvernement jusqu'à l'embouchure ; il ne tournerait pas de la sorte dans la petite rivière Chicago, où il faut entrer dans des cales pour virer son bateau.

Q. Vous êtes-vous jamais trouvé dans la baie du Tonnerre durant une tempête?—R. Oui ; par un grand vent de sud-ouest.

Q. Avez-vous ressenti quelque effet de cette tempête?—R. Non ; nous étions au dock.

Q. Combien de fois avez-vous été au dock de Prince-Arthur's-Landing?—R. Environ soixante-dix-huit fois.

Q. Avez-vous jamais été forcé d'en sortir par suite de la violence des vents ou des lames?—R. Non ; je ne me suis jamais trouvé qu'une fois au dock pendant une tempête—et c'était une tempête du sud-est ; le vent de cette partie est sans effet au dock.

Q. Les vents dominants sur le lac ne sont-ils pas ceux de sud-ouest?—R. Oui ; il y souffle quelque fois des vents de nord-ouest.

Q. Les tempêtes du sud-est n'y sont-elles pas très-rares?—R. Elles sont moins fréquentes que du nord-ouest.

Q. A qui appartient l'*Asia*?—R. Il appartenait, l'année dernière, à la Compagnie de transport du Nord-Ouest.

Q. Lorsque Windsor était votre point de départ, à qui appartenait votre bateau?—R. A M^M. Campbell et Graham.

Q. Avez-vous transporté là-bas des rails pour le chemin de fer?—R. Oui, des rails pris à Windsor.

Q. Y avez-vous transporté aussi des approvisionnements pour les entrepreneurs?—R. Non.

Q. Vous êtes-vous jamais trouvé sur le lac Supérieur dans une tempête?—R. Oui.

Q. En entrant alors dans la baie du Tonnerre, vous croyiez-vous en sûreté?—R. Oui.

Q. A votre avis ce lieu est sûr excepté lorsque le vent souffle du sud-est?—R. Du sud-est et du nord-est ; mais on peut se mettre à couvert du nord-est en mouillant à l'entrée de la baie.

Q. Le port est abrité du côté du nord, n'est-ce pas?—R. Oui, par les terres ; les vents de nord-ouest et d'ouest, et assez effectivement celui du sud-est sont détournés par les terres ; de sorte que le Landing ne reçoit pas de grosse mer de ces parties.

Q. Votre bateau est-il de la grandeur et de la capacité des gros bateaux à hélice qui vont à Marquette?—R. Non ; ceux-ci sont beaucoup plus grands que le mien.

Q. De combien ?—R. Ils sont plus longs de 60 ou 70 pieds, et plus larges aussi.

Q. Si votre bateau avait 60 ou 70 pieds de plus, auriez-vous pu virer dans la Kaministiquia, au dock du gouvernement ?—R. Oui, je pense.

Q. Quelle est, à cet endroit, la largeur de la rivière ?—R. Environ 250 pieds.

Q. Et la profondeur de l'eau ?—R. Il y a, je pense, 14 pieds d'eau le long du dock ; et tout en face, de l'autre côté de la rivière, la rive est accore et l'eau profonde auprès de terre ; mais je n'y ai jamais fait de sondage.

J. S. MOORE.

M. JAMES D. HENDERSON est appelé et prête serment.

Q. Où demeurez-vous ?—R. A Toronto.

Q. Quel est votre état ?—R. Je suis entrepreneur de bâtiments.

Q. Est-ce vous qui avez bâti l'hôtel Neebing à Fort-William ?—R. Oui.

Q. Qui vous avait engagé à aller entreprendre à Fort-William la construction de cet hôtel ?—R. M. Joseph Davidson, de Toronto.

Q. De la société Oliver, Davidson et compagnie ?—R. Oui.

Q. Aviez-vous fait quelque convention avec M. Davidson par rapport à la nature, à la forme et à la dimension du bâtiment que vous alliez construire ?—R. Non ; je n'avais fait aucune convention avec M. Davidson ; je passai le marché avec M. Oliver, à Fort-William, le 1^{er} juillet 1875.

Q. M. Davidson vous avait-il fourni les plans de la maison ?—R. Non ; il n'y en avait pas.

Q. A votre arrivée à Fort-William êtes-vous entré aussitôt en communication avec M. Oliver ?—R. Oui ; j'avais une lettre de M. Davidson à M. Oliver.

Q. Aviez-vous les plans et devis du bâtiment ?—R. M. Davidson a dit, si je ne me trompe, qu'il en avait eu ; mais à l'époque où je me rendis là-bas, il n'en avait point. Il me remit seulement un simple trait, une esquisse, qu'il avait tracée lui-même sur un morceau de carton, et il me demanda d'améliorer cela et d'y faire tous les changements que je voudrais, ajoutant que, comme j'étais un entrepreneur, j'aurais une plus juste idée de la forme et de la disposition qu'il convenait de donner au bâtiment.

Q. Vous a-t-il dit de quelle dimension il le voulait ?—R. Oui ; de le faire assez grand.

Q. Avez-vous conservé le plan qu'il avait tracé, ou en avez-vous tracé un vous-même d'après son esquisse ?—R. Oui, et voici ce tracé.

Le témoin produit le dessin.

Q. Est-ce là son esquisse ou la vôtre ?—R. C'est celle que j'ai faite d'après la sienne. Je la montrai à M. Oliver, qui trouva les choses à son gré.

Q. Y eut-il un devis de préparé ?—R. Non, il n'y eut point de devis.

Q. Quel marché fîtes-vous avec M. Oliver pour la construction de cette maison ?—R. Voici l'original de ce marché. (Pièce Y).

Q. L'avez-vous passé avant de commencer les travaux ?—R. Oui.

Q. Aviez-vous souscrit pour \$2,000 sur le livre d'actions ?—R. Non pas sur le livre d'actions.

Q. Vous êtes-vous mis tout de suite à l'œuvre ?—R. J'ai commencé les travaux aussitôt après le marché conclu.

Q. Pour les matériaux dont vous avez eu besoin, vous adressiez des ordres à MM. Oliver, Davidson et compagnie ?—R. Oui, pour certains matériaux qui sont mentionnés dans trois mémoires.

Q. Pour d'autres, vous ne leur avez pas donné d'ordres ?—R. Non.

Q. Les ordres étaient-ils donnés verbalement ou par écrit ?—R. Verbalement.

Q. En avez-vous jamais donné par écrit ?—R. Je crois que le premier a été un ordre écrit.

Q. A qui ces ordres étaient-ils donnés ?—R. A M. Flanagan, teneur de livres de M. Oliver.

Q. Teniez-vous un compte exact des quantités de bois reçues par vous à Fort-William pour l'hôtel?—R. Oui, de tout ce qui était apporté.

Q. Mesuriez-vous le bois?—R. Oui; j'ai mesuré tout le bois reçu.

Q. Pourquoi preniez-vous ce soin?—R. Parce que j'avais à payer 10 pour cent du coût de l'hôtel, et que je ne voulais pas qu'il fût mis en œuvre plus de matériaux qu'il n'était nécessaire. Je m'étais engagé à payer 10 pour cent des frais de la confection parfaite du bâtiment.

Q. Combien de bois avez-vous reçu?—R. 65,752 pieds.

Q. Cette quantité comprend les solives et bois de planchers?—R. Oui, les solives, bois de planchers, montants et tout le bois de sciage employé au bâtiment.

Q. Comprend-elle les lattes?—R. Non.

Q. Le bardeau?—R. Non.

Q. Elle ne comprenait donc que les bois de sciage?—R. Oui.

Q. Avez-vous un compte des quantités de matériaux qui ont été délivrées au lieu d'emploi?—R. Oui; je crois avoir un compte exact de tout ce qui a été reçu.

Q. Pouvez-vous dire quelle quantité de bois—sur les 65,000 pieds—a été mise en œuvre dans ce bâtiment?—R. Environ 50,000 pieds, je crois.

Q. Ne pourriez-vous dire, à un ou deux mille pieds près, la quantité qui en a été employée?—R. Oui; de quarante-cinq à cinquante mille pieds, autant que je puis m'en souvenir.

Q. Après la cessation des travaux, a-t-il été enlevé des restes de matériaux?—R. Oui; il restait une certaine quantité de matériaux en piles devant l'hôtel, lorsque j'ai discontinué les travaux.

Q. Savez-vous ce que ces matériaux, j'entends les bois, sont devenus?—R. Ils étaient empilés devant la maison. Je crois qu'on est venu en chercher une partie; j'ai vu prendre environ trois cents pieds de ce bois.

Q. Par qui?—R. Par le foreman de M. Oliver.

Q. Où ce bois a-t-il été transporté?—R. A des cottages que le gouvernement bâtissait à quelque distance de là.

Q. N'y a-t-il eu que cette quantité de bois d'emportée à votre connaissance?—R. Les personnes qui ont demeuré dans la maison avec moi, disent.....

Q. Qui construisait ces cottages?—R. MM. Oliver, Davidson et Cie.

Q. Les construisaient-ils pour leur compte?—R. Non, pour le gouvernement.

Q. A l'entreprise?—R. Oui.

Q. A-t-il été employé de ce bois-là, à votre connaissance, dans la construction de la maison de l'ingénieur?—R. De bois, non.

Q. Avez-vous tenu le compte du nombre de portes délivrées à Fort-William pour l'hôtel?—R. Oui; j'étais présent lorsqu'elles furent transportées du dock à l'hôtel; à mesure qu'on les chargeait sur les voitures j'en faisais le compte.

Q. Jetez les yeux sur le mémoire de MM. Oliver, Davidson et compagnie et dites-nous le nombre de portes qui y est mentionné?—R. Quarante-quatre.

Q. Avez-vous donc reçu quarante-quatre portes de MM. Oliver, Davidson et compagnie à Fort-William?—Il n'y en a eu que trente-quatre en tout de délivrées.

Q. En quel état vous ont-elles été livrées? étaient-elles complètes, polies, garnies de leurs moulures et de leurs ferrements?—R. Non; elles étaient seulement prêtes à recevoir les ferrements; elles ne les avaient pas; les panneaux et les autres pièces étaient tout simplement assemblés, et avaient besoin d'un dernier coup de rabot.

Q. Combien avez-vous posé de ces portes?—R. Dix.

Q. Savez-vous ce que le reste est devenu?—R. J'ai remis à M. Hazlewood toutes les portes restantes lorsque je suis parti de là, dans l'automne de 1876.

Q. N'en fut-il pas porté quelques-unes à la maison de l'ingénieur?—R. Oui, une, par l'ordre de M. Oliver.

Q. Combien votre plan de l'hôtel aurait-il exigé de portes?—R. Une trentaine.

Q. Savez-vous si quelques-unes des portes restantes ont été employées ailleurs? si MM. Purcell, Ryan et compagnie, notamment, se sont servis d'une ou de plusieurs de ces portes?—R. Non; aucune d'elles n'a été prise et employée par eux tandis que j'étais là-bas.

Q. Avez-vous vu la maisonnette qu'ils ont bâtie sur le dock?—R. Oui; ils l'ont bâtie dans le printemps de 1876.

Q. Quelques-unes de vos portes auraient-elles été mises à ce bâtiment?—R. Non, pas pendant que j'étais là.

Q. Vous étiez en possession de l'hôtel à cette époque?—R. Oui, et je l'ai été jusqu'au mois d'octobre 1876.

Q. La maisonnette a-t-elle été bâtie par MM. Purcell, Ryan et compagnie avant votre départ?—R. Elle l'a été pendant le printemps de 1876.

Q. Ét vous l'avez vue après qu'elle a été finie?—R. Oui.

Q. Y avait-il à cette maisonnette des portes appartenant à l'hôtel?—R. Non.

Q. Combien ces portes valaient-elles en l'état où elles vous ont été délivrées?—R. Elles devaient valoir là-bas \$1.50.

Q. Avez-vous jamais travaillé dans une fabrique où il se faisait des portes du genre de celles-là?—R. Oui, dans la fabrique de M. J.-B. Smith, à Toronto.

Q. Connaissez-vous la valeur de cette menuiserie?—R. Oui.

Q. Veuillez examiner le compte de MM. Oliver, Davidson et compagnie, et nous dire les prix mentionnés sur ce compte pour les portes?—R. Les portes sont de quatre différentes grandeurs: celles de 2x8 et 6x8 sont marquées au prix de \$2.75. En l'état où elles étaient, elles valaient environ \$1.50 pièce.

Q. Combien y en avait-il de cette dimension?—R. Vingt-cinq.

Q. Passez aux autres et voyez-en les prix—R. Les autres sont marquées à un prix assez raisonnable; elles étaient finies.

Q. Vous avaient-elles été toutes livrées?—R. Oui.

Q. La valeur que vous donnez aux portes mentionnées dans ce compte est-elle à peu près celle qu'elles avaient là-bas à l'époque de la livraison?—R. Elles valaient alors là-bas environ \$1.50, en l'état où elles étaient. Elles n'étaient pas retouchées au rabot, ni garnies de peintures. C'étaient de simples portes à panneaux et à moulures, mais les moulures n'étaient pas encore posées.

Q. Il y a quarante-trois croisées ou châssis de marqués sur le mémoire de MM. Oliver, Davidson et compagnie; ont-ils été délivrés?—R. D'après mon compte j'en ai reçu trente-huit paires.

Q. Combien valaient-ils la paire?—R. On pouvait les acheter dans le temps à Prince-Arthur's-Landing au prix de soixante cents la paire.

Q. Quel est le prix porté au compte d'Oliver, Davidson et Cie?—R. \$1.50.

Q. Valaient-ils cela?—R. Je ne crois pas.

Q. Combien de ces châssis ont été employés dans le bâtiment?—R. Une douzaine de paires.

Q. S'est-on servi de quelques-uns de ces châssis pour d'autres constructions?—R. Non, pas pendant que j'étais là.

Q. Qu'avez-vous fait des châssis qui restaient?—R. Je les ai laissés, ainsi que les portes, dans le bâtiment, à la garde de M. Hazlewood.

Q. Quand avez-vous quitté le bâtiment?—R. Le 1er octobre 1876.

Q. Regardez le compte, et dites si des peintures s'y trouvent chargées; que sont devenues ces peintures?—R. Il y a un item de seize boîtes de céruse.

Q. Avez-vous reçu ces articles?—Je les ai reçus à l'hôtel; ils avaient été expédiés par le *Manitoba* avec les ferrures.

Q. Savez-vous ce que sont devenues ces peintures?—R. J'avais entrepris la construction d'une partie de la maison de l'ingénieur de district. M. Oliver me donna ordre de remettre ces peintures à son peintre à cette maison, où elles furent en effet transportées.

Q. A qui avait été adjugée la construction de la maison de l'ingénieur de district?—R. A Oliver, Davidson et Cie.

Q. Aviez-vous un sous-contrat pour cette construction?—R. J'avais un sous-contrat pour les ouvrages de menuiserie, la pose de la brique et le plâtrage.

Q. Vous n'aviez rien à faire dans le peinturage et le vitrage?—R. Non.

Q. A-t-on employé pour l'hôtel une partie de la peinture dont je viens de parler?—R. A peu près la moitié d'une boîte.

Q. A-t-on employé pour la maison de l'ingénieur une partie de l'huile et du vernis destinés à l'hôtel Neebing?—R. Une partie de l'huile, de la térébenthine et du vernis a été employée pour la maison de l'ingénieur.

Q. Qui a donné ordre de faire cet emploi?—R. M. Oliver avait autorisé son peintre à recevoir ces articles.

Q. A-t-on employé pour la maison de l'ingénieur du bardeau destiné à la construction de l'hôtel?—R. Oui, une petite quantité; environ trois paquets.

Q. Et des clous aussi?—R. Une certaine quantité.

Q. Il avait été délivré 23 boîtes de vitres, 223 carreaux, à l'hôtel de la Compagnie, ces vitres ont-elles été employées pour l'hôtel?—R. Quarante-huit carreaux ont été employés pour l'hôtel.

Q. A-t-on employé de ces vitres pour la maison de l'ingénieur?—R. Oui, quelques carreaux; je ne puis dire exactement combien.

Q. Avez-vous tenu un mémoire des quantités de vitres, de mastic et de peintures, qui ont été délivrées?—R. Non, je n'ai pas tenu de mémoire des quantités, mais je m'en souviens assez bien. J'ai eu le compte de ces articles, mais je l'ai égaré.

Q. Vous avez voulu connaître à combien vous reviendrait le coût total du bâtiment?—R. J'ai le compte total des articles de quincaillerie.

Q. Quel est le montant de ce compte?—R. Le compte de Marsh et McNabb, que j'ai reçu avant de venir ici, est de \$280.

Q. Le mastic a-t-il été tout employé pour l'hôtel?—R. Non. Il en restait sur les lieux quand je suis parti.

Q. Quelle est la qualité du bois qui a servi pour l'hôtel?—R. On a employé du bois ordinaire, de qualité moyenne, mais pas très-bon.

Q. Quelle espèce de bois?—R. Du bois assez bon, mais de petite largeur.

Q. Était-ce du bois sain?—R. Une moitié à peu près était ce qui s'appelle du bois sain.

Q. Combien ce bois aurait-il coûté sur la rive sud ou à Prince Arthur's-Landing?—De \$11 à \$12 les mille pieds.

Q. Aurait-on là de bon bois pour ce prix?—R. Oui, de très-bon bois. Le compte était moitié pour du bois ordinaire, moitié pour du bois appelé bois inférieur.

Q. Combien ce bois inférieur valait-il les mille pieds?—R. Environ huit piastres.

Q. Combien valait le bois ordinaire?—R. Environ douze piastres.

Q. Avez-vous eu quelque entente avec M. Oliver sur le prix de ce bois?—R. Nous avons parlé du prix, mais il n'a jamais voulu le fixer.

Q. Ce bois n'était-il pas de la qualité la plus commune qui soit envoyée d'Ashland ou de la rive sud à Prince-Arthur's-Landing?—R. Le bois envoyé de la rive sud à Prince-Arthur's-Landing est généralement de première qualité; on ne trouverait pas son compte à envoyer là de mauvais bois.

Q. D'où vient généralement le bois à destination de Prince-Arthur's-Landing?—R. Je crois qu'il vient de Marquette.

Q. Avez-vous jamais fait à M. Oliver d'objections sur la qualité du bois qu'il destinait à la construction de l'hôtel?—R. Oui, je lui en ai fait.

Q. Qu'a-t-il répondu?—R. Il a répondu que tout était bien.

Q. Qu'avez-vous compris de cette réponse?—R. Il me dit que son bois était aussi bon que celui généralement employé dans l'endroit.

Q. L'hôtel était-il une construction bien solide?—R. Non; c'était une bien pauvre construction.

Q. Avez-vous fait cette construction d'après les instructions de M. Oliver?—R. Oui, absolument suivant ses instructions.

Q. De quelles dimensions étaient les montants des murs extérieurs?—R. De 2x4 pieds.

Q. Sur quelle espèce de fondation reposait cette construction?—R. Sur des pilotis de cèdre.

Q. Ces pilotis étaient-ils solidement mis en place?—R. Non, M. Oliver me dit dans l'automne de 1875 de les laisser comme ils étaient, qu'il ferait faire au printemps une fondation en pierres.

Q. Vous avez fait une cave sous l'hôtel?—R. Oui, une cave de trente pieds carrés.

Q. Combien avez-vous employé de toises de pierres pour cette cave?—R. Environ six toises.

Q. Les pierres ont-elles été liées avec du mortier?—R. Non, avec de l'argile bleue.

Q. Le mur était-il solide lorsque vous êtes parti?—R. Non, il s'était dégradé.

Q. Qui avait fait la maçonnerie? Était-ce un maçon?—R. Non, la maçonnerie avait été faite par des journaliers.

Q. Combien de chambres avaient été plâtrées?—R. Deux.

Q. Quelles étaient les dimensions de ces chambres?—R. Leurs dimensions étaient de 15x24 pieds.

Q. Je vois sur le compte 10 barils de chaux; a-t-il fallu dix barils de chaux pour plâtrer ces deux chambres?—R. Dix barils pour plâtrer les deux chambres et construire un cheminée de dix pieds de hauteur.

Q. La cheminée tenait-elle bien lorsque vous êtes parti?—R. Non; elle s'était lézardée, et je l'ai démolie de crainte qu'elle ne s'écroulât.

Q. Je vois dans votre compte un item de \$1,225 pour ouvrages exécutés, avez-vous fait des ouvrages pour cette somme sur le bâtiment?—R. Pas pour cette somme exactement; pas pendant le temps que nous avons travaillé à la construction. J'avais emmené avec moi de Toronto quatre hommes, que je payai à compter du jour de notre départ.

Q. Est-ce là la pratique ordinairement suivie?—R. Ils n'avaient pas même une idée du pays où ils allaient; ils y vinrent à ma demande.

Q. Quelle serait la valeur des ouvrages exécutés, ou combien vous aurait coûté dans le temps la construction de ce bâtiment?—R. J'aurais pu le construire pour une somme de six cents piastres.

Q. Auriez-vous pu trouver là des ouvriers aux prix que vous avez payés pour la main-d'œuvre?—R. Oui, et à meilleur marché.

Q. De sorte que votre compte eût été de \$600 inférieur à ce compte-ci?—R. Non, il eût été inférieur de \$400 environ.

Q. Compreniez-vous votre propre rétribution dans ces \$600?—R. Oui. J'ai aussi payé comptant \$150 pour des articles de fer.

Q. Regardez le compte, et dites s'il ne porte pas une somme de \$1,225 pour ouvrages exécutés. Ces articles de fer sont-ils compris dans cette somme?—R. J'ai fait ce compte pour travaux exécutés, lorsque j'ai appris que le gouvernement prenait le bâtiment. M. Flannagan, le teneur de livres, me dit que ce serait folie à moi de ne pas faire un gros compte.

Q. Auriez-vous fait un tel compte pour l'hôtel Neebing, si le montant eût dû servir à déterminer le chiffre de votre loyer?—R. Non.

Q. Aviez-vous réglé de compte avec Oliver, Davidson et Cie, lorsque vous êtes parti de Prince-Arthur's-Landing?—R. J'ai réglé en janvier 1877. J'ai présenté le compte de \$1,225 en janvier 1877.

Q. Est-il resté entre vous une balance non réglée?—R. Je demandais à partager les profits. M. Oliver me dit qu'il n'y avait ni profits ni intérêts; que c'était une perte sèche.

Q. A quel titre réclamiez-vous une part des profits?—R. A titre d'actionnaire de la compagnie; mais on m'a dit qu'il n'y avait eu aucun profit.

Q. Avez-vous depuis lors réclamé la balance que vous jugiez vous être due?—R. Oui.

Q. Vous a-t-on depuis offert de vous payer cette balance?—R. Non, on ne m'a jamais offert de me la payer.

Q. Aucun d'eux ne vous a offert de vous la payer?—R. Aucun d'eux.

Q. Combien cet hôtel, —main-d'œuvre et matériaux,—valait-il, honnêtement parlant, lorsque vous en avez fait la livraison? Combien eût-il été vendu de particulier à particulier?—R. Je crois que la somme de \$3,000 eût été un gros prix pour ce bâtiment.

Q. Auriez-vous entrepris de construire un bâtiment semblable pour cette somme, en fournissant tous les matériaux?—R. Oui, mais pas à moins.

Q. Et vous auriez fait comme constructeur à ce prix un profit raisonnable?—R. Oui.

Q. Avant de commencer à bâtir, pensiez-vous, ou aviez-vous entendu dire que l'emplacement sur lequel vous alliez bâtir, serait pris par le gouvernement pour les besoins du chemin de fer?—R. Lorsque j'étais à travailler aux fondations, M. Middleton, l'ingénieur sur les lieux, vint à moi et me dit que c'était folie de bâtir là un hôtel, parce que le terrain était réservé pour le chemin de fer.

Q. Ce M. Middleton était l'un des ingénieurs du chemin de fer?—R. Oui, il était stationné à l'emplacement de ville et venait après M. Hazlewood.

Q. Avez-vous rapporté ce propos de M. Middleton à M. Oliver?—R. Oui, j'ai rapporté le propos à M. Oliver.

Q. Parut-il avoir déjà connaissance du fait que vous lui mentionniez?—R. Il me parut l'avoir ignoré.

Q. Parut-il surpris? Que dit-il?—R. Il dit que si le gouvernement prenait le terrain, il aurait à payer un bon prix pour le bâtiment.

Q. Vous dit-il de continuer les travaux?—R. Oui, il me dit de continuer les travaux.

Q. Ce compte que voici est-il celui que vous avez rendu à la compagnie en octobre 1876?—R. Oui.

Q. Lorsque vous l'avez présenté, le regardiez-vous comme un état juste et honnête?—R. Oui, l'état est exact. C'est à la demande de M. Davidson que je l'ai fait.

Q. Vous a-t-on demandé de forcer le compte ou quelque chose comme cela; ou bien avez-vous représenté les choses correctement?—R. Pas tout à fait correctement; dans le temps, je cherchais à représenter les choses à M. Davidson mieux qu'elles n'étaient.

Q. M. Davidson était un des actionnaires?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous les autres actionnaires?—R. Je n'en connais pas d'autres que M. Oliver, M. Davidson et M. Vicars.

Q. MM. Marsh et McNab étaient-ils des actionnaires de la compagnie?—R. Je ne le sais pas.

Q. M. Leys était-il un actionnaire?—R. Je n'en sais rien.

Q. M. Brown était-il actionnaire?—R. Je l'ignore.

Q. Ce compte était-il fait pour Oliver, Davidson et Cie, ou pour la compagnie de l'hôtel Neebing?—R. Pour la compagnie de l'hôtel Neebing.

Q. Avez-vous eu quelque conversation avec M. Oliver relativement à ce compte-rendu?—R. Non. M. Davidson m'écrivit pour me demander un compte-rendu sur le bâtiment.

Q. Vous n'aviez pas eu de conversation à ce sujet avec M. Davidson, avant cette lettre?—R. Non.

Q. Avez-vous eu quelque conversation sur ce même sujet avec M. Flannagan?—R. Non, seulement M. Flannagan me dit que je n'avais point besoin d'être particulier dans le mesurage du bois; qu'il ne l'était point lui non plus.

Q. Où est M. Flannagan?—R. Je ne sais pas; à Fort-William, je suppose.

Q. Que signifie ce paragraphe de votre compte-rendu: "J'ai examiné les comptes d'Oliver, Davidson et Cie jusqu'à ce jour et les ai trouvés corrects"? A quoi cette observation se rapporte-t-elle?—R. M. Flannagan me demanda de regarder certains comptes. Je les examinai et les trouvai corrects. Ces comptes étaient relatifs aux approvisionnements de bois; ce n'étaient point ces comptes-ci.

Q. Quelle quantité de bois était portée sur ces comptes?—R. Ces comptes étaient pour les premiers envois de bois et ne comprenaient que cinq mille pieds.

Q. Le compte-rendu que vous avez fait à la compagnie de l'hôtel Neebing a-t-il été écrit par vous?—R. Oui.

Q. Avez-vous payé le fret des articles de quincaillerie?—R. Oui.

Q. Y a-t-il quelque chose d'incorrect dans le compte de la main-d'œuvre?—R. Il n'y a rien d'incorrect, si ce n'est que j'ai fait courir le temps des hommes à compter de leur départ de Toronto.

Q. Vous avez reçu le montant entier de ce compte ?—R. Oui.

Q. Ce compte devait-il, pensiez-vous, faire partie de la dépense sur laquelle vous aviez à payer les 10 pour cent ?—R. Non.

Q. Vous avez dit que le compte de Marsh et McNabb était de \$280 ; je trouve ici \$291.15 ?—R. Le compte était de \$280, mais il est resté une balance de \$11.

Q. Ont-ils envoyé trois différentes factures ?—R. Je ne puis dire.

Q. Je vois ici sur un compte, une entrée à la date du 16 septembre, 1875, de \$139.90 ; sur un autre compte, je vois une entrée de \$35.45. Ces deux montants ne forment point le total de \$291 ; savez-vous s'ils ont présenté un troisième compte qui couvrirait la différence ?—R. Je ne sais rien au sujet de ces comptes. MM. Marsh et McNabb m'ont remis ce mémoire-ci au moment où je suis parti pour venir ici.

Q. Avez-vous sujet de douter de l'exactitude de ces comptes ?—R. Les articles de quincaillerie m'ont été délivrés, mais je n'ai jamais examiné les comptes.

Q. Avez-vous sujet de douter de l'exactitude de ces comptes ?—R. Non.

Q. Pouvez-vous dire s'ils sont corrects ou non ?—R. Je ne puis dire s'ils sont corrects ou non.

Q. Avez-vous examiné ces comptes au bureau de MM. Marsh et McNabb, pour voir quels articles y étaient portés ?—R. Je ne les ai pas tous examinés.

Q. Avez-vous su dans le temps que la compagnie de l'hôtel Neebing recevait \$500 de dommages du gouvernement ?—R. Non, et je n'ai rien eu de cette somme.

Q. Pour quelle somme aviez-vous des actions dans la compagnie ?—R. Pour \$2,000.

Q. Sur quel capital ?—R. Sur un capital de \$10,000.

Q. Quel était le montant des souscriptions ?—R. Je ne sais.

Q. Qui vous a parlé la première fois de cette compagnie ?—R. Joseph Davidson.

Q. Joseph Davidson vous a-t-il offert de vous vendre des terrains, ou vous a-t-il conseillé d'acheter des terrains au Fort-William ?—R. Oui, il m'a proposé d'acheter là des terrains, pour lesquels, me dit-il, je n'aurais rien à lui payer comptant ; il voulait seulement que les terrains fussent en mon nom, il me dit que je ferais un profit de \$150 à \$200 par lot, parce que le gouvernement aurait besoin de ces terrains-là.

Q. En quel temps vous a-t-il tenu ce propos ?—R. Au printemps de 1875.

Q. Vous avez dit, dans une réponse à une question de l'honorable M. Scott, que vous avez été payé de la somme de treize cents et quelques piastres ; avez-vous été payé de cette somme avant que la compagnie ait elle-même été payée ?—R. Non ; je n'ai été payé que dans le cours de l'automne de 1876.

Q. Après avoir été averti par l'ingénieur que le terrain sur lequel vous bâtissiez serait exproprié par le gouvernement, vous construisiez non plus pour l'usage de la compagnie de l'hôtel Neebing, mais dans le but d'avoir une réclamation à présenter contre le gouvernement ?—R. Dès le moment où je commençai à bâtir, les gens me dirent que la maison ne pourrait jamais servir d'hôtel ; c'est pourquoi j'attachai peu d'importance aux travaux. Plusieurs personnes me dirent que le terrain était réservé pour le chemin de fer.

Q. Les travaux étaient-ils bien avancés quand on vous a dit cela ?—R. Je commençais à creuser la cave.

Q. Vous a-t-il paru qu'Oliver, Davidson et Cie avaient pour but de faire un gros compte contre le gouvernement ?—R. Je ne puis dire cela.

Q. Quelle est la balance de votre réclamation ?—R. Deux cents piastres.

Q. Réclamez-vous encore autre chose que cette balance ?—R. Je réclame des dommages contre la compagnie, à cause de la manière dont j'ai été engagé dans cette affaire.

Q. Vous n'avez point reçu de part dans les dommages ?—R. Non, bien que j'en aie souffert de plus grands que les autres. J'avais emmené ma famille là-bas et je restai seize mois à ne rien faire. Je craignais en partant de perdre tout ce que j'avais là.

Q. Avez-vous fait des représentations à ce sujet à Oliver, Davidson et Cie ?—R. Oui, ils m'ont répondu que tout finirait bien, que je serais payé de ma réclamation ; que je n'avais qu'à prendre un peu patience.

Q. Vous ont-ils dit comment vous seriez payé?—R. Ils m'ont dit que le gouvernement était obligé de prendre le bâtiment, et que je serais bien payé.

Q. Leur teneur de livres vous a dit de ne pas être particulier dans le mesurage du bois, qu'il n'était pas particulier non plus, parce que l'hôtel serait payé à la compagnie?—R. Oui.

L'interrogatoire du témoin est ajourné au lendemain.

5 avril 1878.

L'interrogatoire du témoin est repris :

Q. Avez-vous examiné le compte présenté par Oliver, Davidson et Cie pour l'approvisionnement des bois destinés à la construction de l'hôtel Neebing?—R. Oui.

Q. Ce compte est-il le même que celui-ci?—R. Pas exactement. Le compte d'Oliver, Davidson et Cie porte 52,541 pieds pour montants, solives, chevrons et sablières; d'après mon mesurage, la quantité est de 75,543 pieds; le compte d'Oliver, Davidson et Cie porte 19,760 pieds de planches; le mien 19,000 pieds; leur compte porte 12,012 pieds d'ais d'un pouce et demi pour planchers, le mien porte 11,000 pieds; leur compte porte 46,000 bardeaux, le mien 45,000; leur compte porte 920 fagots de lattes, le mien aussi; leur compte porte 600 pieds de madriers d'un pouce et demi, le mien 700; leur compte porte 300 pieds de chanlattes, le mien porte la même quantité; leur compte porte 15 jours et demi pour un homme et un attelage; le mien ne porte que 10½ jours.

Q. Vous maintenez que votre compte est correct?—R. Oui.

Q. Etiez-vous vice-président de la compagnie de l'hôtel Neebing?—R. Je ne l'avais jamais su avant que M. Brown m'eût demandé de signer en cette qualité certains papiers que le gouvernement lui avait envoyés.

Q. Avez-vous jamais assisté à des assemblées de la compagnie?—R. En juillet 1876, M. Oliver me demanda un jour d'aller à son bureau où se tiendrait une assemblée de la compagnie. Je me rendis au bureau de M. Oliver, mais il était seul avec son teneur de livres, M. Flannagan.

Q. M. Brown n'était pas présent?—R. Non; M. Flannagan, sur une question de M. Oliver, dit que M. Brown était sorti avec M. Buckingham.

Q. Qui est ce M. Buckingham?—R. Le secrétaire de M. Mackenzie. M. Buckingham était là dans le temps.

Q. Est-ce là la seule assemblée à laquelle vous avez assisté?—R. Oui, et comme la chose a tourné, il n'y a pas eu d'assemblée.

Q. Où avez-vous vu M. Buckingham?—R. A Fort-William, au bureau d'Oliver, Davidson et Cie.

Q. M. Buckingham avait-il quelque chose à faire à cette assemblée?—R. Je n'en sais rien.

Q. Avez-vous eu quelque conversation avec M. Oliver depuis que vous êtes descendu ici pour rendre témoignage?—R. Oui.

Q. Au sujet de ces comptes?—R. Non.

Q. Vous a-t-il parlé au sujet du témoignage que vous alliez donner?—R. Non.

Q. De quoi vous a-t-il parlé?—R. Il est venu me trouver pour me dire qu'il pensait que j'avais droit à une certaine rémunération. Je lui avais déjà demandé auparavant la balance qui m'était due sur mon compte; mais ni lui ni M. Davidson n'avait voulu admettre cette balance. Lundi dernier, M. Oliver me dit qu'il croyait que j'avais droit en effet à une balance, qu'il était prêt à me la donner, et il m'offrit cent piastres.

Q. Il ne vous a pas offert d'avantage?—R. Il me demanda si j'étais satisfait de cette somme; je lui répondis que j'acceptais cette somme avec remerciements.

Q. Ne vous a-t-il rien dit de plus?—R. Il me dit qu'il réglerait avec moi à Toronto, après qu'il aurait entendu mon témoignage. Je lui répondis qu'il ferait mieux d'en finir tout de suite et de me donner la somme; là-dessus, il me signa un chèque pour les cent piastres.

Q. Vous a-t-il donné à entendre qu'il vous paierait les cent autres piastres que vous réclamez par votre compte?—R. Il n'a point parlé de donner davantage. Il me demanda si j'étais satisfait de la somme de cent piastres; je lui répondis que j'accepterais cette somme, mais je ne lui ai point donné de quittance.

Q. Vous avez dit que M. Oliver vous promettait de régler avec vous, après qu'il aurait entendu votre témoignage?—R. Non, M. Davidson m'a dit hier ou avant-hier qu'il voulait d'abord entendre mon témoignage.

Q. Avant de s'engager à rien vous donner?—R. M. Davidson ne s'est pas engagé à rien me donner. Lorsque j'ai rencontré ici M. Oliver pour la première fois, il m'a dit qu'il ne voyait pas pourquoi nous serions en mauvais termes. Je lui ai répondu que je n'avais rien du tout contre lui; que s'il y avait mésintelligence entre nous deux, c'était de sa part. Il me dit qu'il voulait d'abord entendre mon témoignage.

Q. Voulaient-il dire avant qu'il eût donné le sien, ou avant de régler avec vous?—R. Je n'en sais trop rien.

Q. Qu'avez-vous compris quand il vous a fait cette observation?—Je ne sais quelle était son intention.

Q. Mais qu'avez-vous compris quand il vous a dit cela?—R. Je ne sais ce qu'il voulait dire. Je ne m'attendais point à recevoir ces cent piastres, car ils m'avaient dit auparavant qu'ils ne me donneraient pas plus que ce qui m'avait été payé; ainsi je ne m'attendais nullement à recevoir cette somme à Ottawa.

Q. Avez-vous compris que cette somme vous était donnée dans le but de vous influencer dans votre témoignage?—R. Non, et je n'ai pas été influencé le moins du monde par le fait que cette somme m'a été payée.

Q. Avez-vous, l'été dernier, écrit une correspondance à un journal de Toronto, au sujet de cet hôtel?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous produire cette correspondance?—R. La voici.

Q. A votre retour de Prince-Arthur's-Landing, vous vous êtes adressé à M. Davidson pour avoir un règlement de compte?—R. Oui, il prétendait que la société ne me redevait rien; il y avait un différend entre nous.

Q. Vous étiez irrité?—R. Je n'étais pas content.

Q. Et c'est pour donner cours à votre mécontentement que vous avez publié votre correspondance dans le journal le *Mail*?—R. J'ai publié ma correspondance dans ce journal.

Q. On vous a payé treize cents et quelques piastres pour ce qui vous revenait de l'hôtel?—R. Oui.

R. N'avez-vous pas dit que c'était un très-gros prix que vous receviez là?—R. Oui, je l'ai dit.

Q. Alors, comment se fait-il que vous ayez prétendu que la compagnie vous redevait encore?—R. Lorsque j'ai dit cela, je ne connaissais point le compte d'Oliver, Davidson et Cie contre le gouvernement; ce n'est que plus tard que j'ai vu leur compte. Celui-ci ayant été admis, j'ai pensé que j'avais droit à ma part du montant tout comme Oliver, Davidson et Cie.

Q. Oliver, Davidson et Cie ont-ils fourni quelques articles après l'envoi de ce compte du 26 octobre 1875?—R. Je ne m'en rappelle pas; je ne puis dire.

Q. Quand êtes-vous parti de là?—R. Vers le 1er octobre 1876.

Q. C'est-à-dire un an environ après la date de ce compte?—Oui.

Q. Dans le cours de cette année-là, Oliver, Davidson et Cie ont-ils fourni des articles pour l'hôtel?—R. Il n'a plus rien été fourni après que les travaux eurent été arrêtés, un an avant mon départ.

Q. Comme actionnaire de la compagnie, vous prétendiez avoir une part des profits réalisés avec cet hôtel?—R. Oui, je prétendais avoir le même droit que les autres.

Q. Vous avez payé vos actions par votre compte de main-d'œuvre?—R. Oui, et c'était les payer comptant.

Q. Avez-vous eu une part dans les \$500 de dommages qu'Oliver, Davidson et Cie se sont fait payer par le gouvernement?—R. Non, pas avant d'avoir reçu ce qui m'a été payé ici.

Q. Vous n'avez pas eu de part non plus dans les intérêts, au montant de cent piastres, qu'ils ont reçus du gouvernement?—R. Non.

Q. Et vous n'avez reçu, outre votre compte de main-d'œuvre, que ces cent piastres qui vous ont été données l'autre jour?—R. Oui, c'est tout.

Q. Auriez-vous eu ces cent piastres, croyez-vous, si vous n'étiez pas venu ici pour rendre témoignage?—R. Je ne m'attendais à rien recevoir.

Q. M. Oliver ne vous a-t-il rien dit au sujet des cent autres piastres restant sur votre réclamation?—R. Non.

Q. Ne vous a-t-il pas dit qu'il réglerait avec vous à Toronto?—R. Avant de me donner les cent piastres, il me dit qu'il réglerait à Toronto. Je réclamaï deux cents piastres, il me dit qu'il réglerait avec moi à Toronto, et il me donna ensuite cent piastres ici.

Q. Vous a-t-il parlé du témoignage que vous alliez rendre?—R. Non.

Q. M. Davidson est-il le seul membre de la compagnie qui ait fait allusion à votre témoignage?—R. Oui, c'est le seul.

Q. Vous avez entendu le témoignage de M. Oliver, lui avez-vous fait quelque remarque sur ce qu'il a dit au sujet du peïnturage exécuté par vous aux maisons des ingénieurs?—R. Non.

Q. Avez-vous exécuté des peïnturages dans ces maisons?—R. Non, mon contrat ne comprenait point le peïnturage.

Q. Vous n'avez rien dit à M. Oliver au sujet du témoignage qu'il a donné?—R. Non, rien.

Le déposant ne dit rien de plus.

JAMES DUFF HENDERSON.

JOSEPH DAVIDSON est appelé, prête serment et est interrogé comme suit:—

Q. Où demeurez-vous?—R. A Toronto.

Q. Etes-vous l'un des membres de la compagnie Oliver, Davidson et Cie?—R. Oui.

Q. Lorsque M. Henderson est revenu de Prince-Arthur's-Landing, vous a-t-il demandé un règlement de compte?—R. Oui.

Q. Qu'est-ce qui s'est passé entre vous?—R. Il réclamait \$300. J'écrivis à ce sujet à M. Oliver, qui m'envoya un chèque pour \$300, payable à Henderson, en me disant de me faire remettre \$16 pour une facture de Marsh et McNabb. M. Henderson était sur le point de commencer une construction sur Church Street et il me demandait de lui fournir une grande quantité de bois. J'exigeais un mortgage sur la construction; il me dit qu'il irait faire préparer les papiers par M. Leys, mais il n'en fit rien. Je lui payai \$200 comptant, lui livrai du bois pour \$84 et gardai \$16, que j'ai ensuite payées à Marsh et McNabb, ce qui couvrait le chèque de \$300.

Q. Fut-il satisfait de cela?—R. Oui, parfaitement satisfait.

Q. Vous a-t-il après cela demandé une autre somme?—R. Oui. Son frère est tombé en banqueroute à Toronto; j'ai souffert une grosse perte avec celui-ci. Henderson me dit à son retour qu'il allait entrer en société avec son frère, et je ne voulus point me fier à lui.

Q. Vous a-t-il demandé quelque autre somme?—R. Avant de publier sa lettre dans le *Mail*, il envoya sa femme à mon bureau me réclamer les \$16 dont je viens de parler, et me dire que si je ne les lui payais, il publierait dans le *Mail* une lettre de révélations. Je lui fis dire que je n'avais rien à cacher; de là sa lettre et ma réponse.

Q. Cette lettre, il l'a publiée parce que vous avez refusé de lui donner les \$16 que vous aviez payées à Marsh et McNabb?—R. Oui.

Q. En quels termes avez-vous été ensemble depuis lors?—R. Nous ne nous sommes point parlé depuis, excepté l'autre jour que je l'ai rencontré dans la rue, M. Oliver était avec moi.

Q. Avez-vous lu le témoignage rendu par M. Clarke devant ce comité?—R. Je l'ai lu dans les journaux.

Q. Vous avez acheté de lui des lots en 1874?—R. Oui, conjointement avec M. Leys; il s'agit de M. John Clarke.

Q. Il vous a vendu, à vous et à M. Leys, quatre lots en novembre 1874. Voici ce qu'il a rapporté au comité à ce sujet:

“ Q. M. Davidson vous dit-il, après la vente, pourquoi il avait fait ces acquisitions?—R. Oui; il savait, dit-il, que le terminus serait placé là. On ignorait généralement si le terminus serait à Fort-William ou à Prince-Arthur's-Landing.

“ Q. Mais M. Davidson vous dit, que ce serait au premier de ces endroits?—R. Oui.

“ Q. Et vous dit-il comment il avait su cela?—R. Oui, il m'assura tenir ce renseignement de M. Mackenzie.

“ Vous dit-il où il l'avait eu?—R. Je fis la remarque qu'il me paraissait assez peu probable que M. Mackenzie lui eût écrit au sujet du terminus; là-dessus il répondit que M. Mackenzie était à Toronto et qu'il avait appris la chose de sa bouche. Pour en avoir le cœur net, car il m'était resté des doutes, je pris des informations et je constatai que M. Mackenzie était effectivement à Toronto.

“ Q. Quand cela se passait-il?—R. A la fin de novembre (1874.)

“ Q. M. Davidson vous montra-t-il quelque plan de la réserve pour le chemin de fer?—R. Oui; il entra dans mon bureau et me montra une carte; elle était teintée “ tout comme le plan que voici (la pièce produite A).

“ Q. Vous dit-il d'où lui venait cette carte?—R. Il dit qu'il l'avait eue d'Ottawa.”

Je voudrais savoir si vous avez jamais eu avec M. Clarke en 1874, lorsque vous avez fait ou après avoir fait l'acquisition de ses terrains, quelque conversation relativement à des renseignements que vous auriez reçus sur la situation du terminus du chemin de fer du Pacifique?—R. Non. M. Clarke est un courtier de change avec qui j'ai eu quelques transactions. Malheureusement, j'ai perdu avec lui dans des affaires de mines. Il me pressait d'acheter les terrains dont vous parlez. C'est un homme auquel, je pense, on n'eût pas avancé à Toronto une livre de chandelles; il m'ahurissait pour me faire prendre ces lots, qui, me disait-il, auraient une grande valeur, parce que les journaux avaient fait connaître le tracé de la ligne, et que, d'après l'opinion générale, le terminus du chemin de fer allait être placé quelque part dans le voisinage de ces terrains.

Q. Il vous disait cela?—R. Oui; là-dessus, je consultai M. Leys, et nous nous décidâmes à acheter ces terrains en commun.

Q. Quand les avez-vous achetés?—R. Vers la mi-novembre 1874. Le marché fut conclu vers le 10 et l'acte fut passé vers le 19 ou le 20 novembre.

Q. Aviez-vous eu avant cela quelque conversation avec M. Mackenzie ou quelque autre membre du gouvernement sur le sujet du chemin de fer du Pacifique?—R. Je jure positivement que je n'avais jamais reçu aucun renseignement de M. Mackenzie, ni d'aucun autre membre du gouvernement, ni d'aucun ingénieur ou employé du gouvernement, sur le sujet du terminus du chemin de fer du Pacifique.

Q. Vous jurez cela positivement?—R. Je le jure positivement.

Q. Auriez-vous reçu quelque renseignement au moyen d'une carte ou d'un plan venant de l'un des départements d'Ottawa ou d'un bureau subordonné du service des explorations?—R. Je jure positivement n'avoir reçu sur ce sujet aucun renseignement quelconque ni de M. Mackenzie, ni de qui que ce soit appartenant au service civil ou aux départements d'Ottawa.

Q. Avez-vous eu en aucun temps quelque correspondance ou communication personnelle avec M. Mackenzie ou quelque autre membre du gouvernement relativement au terminus du chemin de fer?—R. Non, je le jure positivement.

Q. Vous rappelez-vous avoir vu M. Mackenzie à Toronto pendant l'automne de 1874?—R. Je n'ai pas vu du tout M. Mackenzie en 1874. Je me rappelle l'avoir vu au Queen's Hotel, lors de l'élection de M. Turner. Une députation fut envoyée auprès de lui. Elle se composait de M. Howland, de M. Leys et d'une vingtaine d'autres citoyens de Toronto. Cela se passait dans l'automne de 1875. Je m'en rappelle bien,

car j'ai eu la fièvre typhoïde peu de temps après, ce qui m'a empêché de prendre part à l'élection.

Q. Etes-vous prêt à jurer que le témoignage de M. Clarke sur le point en question est entièrement faux?—R. Je le jure positivement, sans la moindre hésitation.

Q. Vous jurez que ce témoignage n'est appuyé sur rien?—R. Il ne repose sur rien du tout.

Q. Auriez-vous donné à entendre à M. Clarke soit directement soit indirectement dans vos opérations avec lui, que vous aviez reçu des renseignements de M. Mackenzie ou de quelque autre membre du gouvernement?—R. Jamais. Cet hiver, lorsque cette enquête-ci se préparait, je suppose, M. Clarke, un jour que je le rencontrai dans la rue, me fit cette question: "Vous rappelez-vous m'avoir dit-il y a quelques années, que le gouvernement vous avait informé que le terminus serait placé à Fort-William"? Non, lui répondis-je. "Eh bien, répliqua-t-il, le sénateur Aikins m'a interrogé à ce sujet; je lui ai dit que vous m'aviez tenu ce propos, et je m'attendais à être assigné devant un comité pour affirmer mon dire." A quoi, je répartis: "Si vous affirmez cela, M. Clarke, vous serez coupable de mensonge, pour le reste de vos jours."

Q. Lorsque vous avez acheté ces lots, aviez-vous un plan qui pût vous faire connaître quels seraient vraisemblablement les terrains expropriés?—R. Non. J'ai eu, dans le cours de l'hiver ou du printemps de 1875, un plan qui venait du bureau des Terres de la Couronne. M. Leys s'était procuré ce plan; il est mon avocat, et nous avons acheté les terrains en société.

Q. Quand avez-vous appris positivement quels terrains allaient être expropriés?—R. Je l'ai appris par M. Leys en voyant le plan. Je ne savais alors rien de plus que ce qu'il y avait sur ce plan et ce que publiaient les journaux.

Q. Ce plan venait du Bureau des Terres de la Couronne de Toronto?—R. Oui.

Q. Quand l'avez-vous eu?—R. En 1875, dans le cours de l'hiver ou du printemps. M. Clarke a dit que c'était en novembre.

Q. Avez-vous encore ce plan?—R. Il est entre les mains de M. Leys.

Q. Pouvez-vous préciser la date à laquelle vous avez eu ce plan?—R. Je l'ai eu en janvier ou février 1875; peut-être était-ce en mars.

Q. Vous avez aussi acheté des lots de M. Savigny?—R. M. Savigny a vendu quelques terrains à M. Allister Clarke. Il avait voulu me vendre ces mêmes terrains quelques mois auparavant, en me disant qu'il était ingénieur, qu'il connaissait la contrée de Fort-William, et que le terminus du chemin de fer serait ou devait être placé là.

Q. Quel prix demandait-il de ses lots?—R. Il demandait soixante à soixante et dix piastres du lot. Il les a vendus plus tard cinquante piastres le lot à Clark, qui me les a revendus.

Q. Connaissez-vous le bureau de M. Savigny à Toronto?—R. Oui, le bureau de Savigny fait face à celui de Clark.

Q. Avez-vous jamais dit à M. Savigny que vous aviez eu des renseignements particuliers ou des renseignements officiels au sujet du terminus du chemin de fer du Pacifique?—R. J'ai montré à M. Savigny le plan que j'ai eu en 1875; dans le temps, le plan était devenu public parce qu'il avait été enregistré à Toronto, mais je ne lui ai pas dit d'où venait la copie que je tenais de ce plan.

Q. Voici ce qu'a dit l'autre jour devant ce comité M. Savigny, interrogé sur ce point:

"Q. Avez-vous demandé à M. Davidson où il avait eu ce plan?—R. Oui, naturellement; cela me paraissait singulier.

"Q. Que répondit-il?—R. Il répondit qu'il l'avait eu de bon lieu,—que ce plan était parfaitement authentique.

"Q. Vous le montra-t-il comme une chose que tout le monde pouvait voir, ou en confidence?—R. En confidence.

"Q. Le montra-t-il à quelque autre personne?—R. Oui, à M. John Clark—du moins ce dernier me l'a dit. Je ne l'ai pas vu le lui montrer."

R. Vers le temps où je montrai ce plan à Savigny, je le montrai aussi à plusieurs autres personnes; en particulier, à M. Leys, avec qui j'avais des intérêts communs. Sur ces entrefaites, il reçut avis du bureau des Terres de la Couronne que les ventes de terrains à Fort-William seraient suspendues jusqu'à ce que la réserve nécessaire pour le chemin de fer du Pacifique eût été déterminée.

Q. Avez-vous dit à M. Savigny d'où venait votre plan?—R. Non, je ne le lui ai pas dit.

Q. Vous ne lui avez pas donné à entendre que vous l'aviez obtenu d'une source à laquelle vous aviez seul accès?—R. Je ne crois pas lui avoir rien dit au sujet de ce plan. Il était intéressé à Prince-Arthur's-Landing dans une couple de cents acres. Il travaillait de concert avec Shortis pour faire placer le terminus à Fort-William. Je ne me rappelle point ce que je lui ai dit dans cette circonstance.

Q. Quand avez-vous fait pour la première fois des acquisitions de terrains dans la contrée du lac Supérieur?—R. En 1871 ou 1872. J'ai acheté conjointement avec M. Leys deux mille cent acres au Sault-Ste-Marie en 1874.

Q. Dans quel but avez-vous fait cet achat?—R. Je pensais que le terminus du chemin de fer du Pacifique serait placé-là. J'ai aussi acheté des terrains sur un certain point du côté opposé, pensant qu'un autre chemin de fer viendrait aboutir à ce point.

Q. Quel placement avez-vous fait au Sault?—R. Un placement de douze à quatorze mille piastres. J'ai aussi acheté des terrains à Nipigon.

Q. En avez-vous acheté aussi à Prince-Arthur's-Landing?—R. En 1871 ou 1872, le gouvernement fit faire une vente de terrains, à laquelle j'achetai assez largement. J'ai dans cette contrée cinq mille acres de terre, en dehors de mes lots sur la Kaministiquia.

Q. Qu'est-ce qui vous engageait à faire de telles acquisitions? Était-ce la prévision de l'établissement du chemin de fer du Pacifique?—R. J'ai bâti avec Oliver une scierie sur la Kaministiquia. J'ai acheté à Prince-Arthur's-Landing dans la pensée qu'il se construirait quelque jour un chemin de fer sur la rive nord du lac Supérieur. J'ai acheté à Fort-William parce que le gouvernement précédent avait fait tirer une ligne dans la direction exactement suivie depuis par le tracé actuel.

Q. En quelle année?—R. En 1871 ou 1872.

Q. Est-ce vers ce temps-là que M. Murdoch a fait une étude de terrain en vue de fixer le terminus?—R. M. Murdoch a opéré sur les lieux cette année-là. Toutefois, je ne suis pas très-sûr des dates.

Q. Lorsque vous avez acheté vos lots sur la Kaministiquia, saviez-vous que le levé topographique eût été exécuté en vue de choisir ce point particulier pour y établir le terminus?—R. Oui, et c'est pour cela que j'ai acheté mes lots. La ligne suivie est celle que le gouvernement précédent avait fait tirer: la seule différence consiste en ce que le premier tracé allait jusqu'à Prince-Arthur's-Landing.

Q. N'avez-vous pas pensé plus tard que le terminus serait placé ailleurs qu'à Fort-William et qu'à Prince-Arthur's-Landing?—R. En 1874, d'après tout ce que je pouvais voir, je pensais que le chemin de fer irait aboutir à Nipigon, et c'est pour cela que j'ai acheté alors des terrains à cet endroit.

Q. Vous n'auriez pas acheté à Nipigon, si vous n'aviez pas pensé que le chemin de fer dût venir aboutir à ce point?—R. Non, certainement.

Q. Ainsi, en 1874, vous pensiez que le chemin de fer irait à Nipigon?—R. Cela paraissait devoir être ainsi, d'après ce que disaient les journaux.

Q. Est-ce vous qui avez négocié la vente des terrains vendus par votre société à la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, c'est moi qui ai passé les titres. M. Oliver et M. Marks avaient, l'été précédent, fait marché ensemble pour cinq parcelles sur le numéro six.

Q. En quelle année cela?—R. En 1876, je pense. J'ai vendu à la compagnie plusieurs lots appartenant soit à Oliver et à moi, soit à Oliver, Davidson et Cie. J'ai aussi vendu un terrain de la contenance de $\frac{8}{100}$ d'acre, appartenant à Madame

Davidson. La société Oliver, Davidson et cie n'avait aucun intérêt dans ce terrain, que j'ai vendu sur le pied de quatorze cents piastres l'acre.

Q. Ce terrain se trouvait dans l'emplacement de ville?—R. Oui.

Q. M. Marks a dit, l'autre jour, en rendant témoignage, que ces terrains avaient été vendus par un seul et même acte, pour un seul et même prix, sans évaluation particulière des parcelles; est ce ainsi que la vente a été faite?—R. La vente de cette parcelle de $\frac{1}{100}$ d'acre était une affaire entièrement distincte des opérations dans lesquelles M. Oliver, M. Brown ou M. Leys se trouvaient concernés.

Q. A-t-il été stipulé un prix particulier pour les différentes parcelles?—R. Le lot No. 3 dans la 2e concession de Neebing a été vendu \$18 l'acre; le lot No. 4, le même prix; les lots de parc ont été vendus \$40 l'acre; les trois lots sur le No. 6, quatre-vingts piastres le lot. Deux lots appartenant à M. Brown et à moi, quatre-vingts piastres, chacun. Pour chaque lot, le prix a été stipulé séparément; des actes séparés seront passés avec les différents propriétaires, bien que, pour l'expédition, il n'ait été fait d'abord qu'un seul acte. Le prix de vente a été payé entre mes mains et je l'ai divisé entre les propriétaires des terrains, en remettant à chacun la somme qui lui revenait.

Q. Avez-vous ici une copie de l'acte dont vous venez de parler?—R. Oui. (Le témoin produit cette copie.)

Q. Avez-vous, dans vos négociations avec M. Marks, discuté la valeur de chacun des lots en particulier, et fixé un prix pour chacun?—R. Oui. J'étais fâché que M. Oliver eût vendu à si bas prix les lots de la compagnie dans lesquels j'avais un intérêt. Je pensais que les lots de parc et les lots sur la concession No. 6 n'avaient pas été vendus assez cher. Quant aux $\frac{1}{100}$ d'acre, le prix en a été payé à Madame Davidson. Cette transaction était tout-à-fait étrangère aux autres.

Q. Par quel membre de votre société les ventes de vos terrains à Prince-Arthur's-Landing ont-elles été principalement effectuées?—R. J'ai vendu bon nombre de lots; M. Brown et M. Oliver en ont vendu quelques-uns. Les terrains étaient tous en mon nom, et c'est moi qui ai passé les actes de vente. J'ai vendu aux enchères le lot 22 à M. Elwes, au prix de \$430. J'ai aussi vendu à M. George Henderson un lot sur le côté sud de Frederica Street au prix de \$270. Ces dernières ventes ont eu lieu en 1875, à un encan fait à Toronto. Tous les lots que j'ai vendus à des particuliers à Fort William et qui se trouvaient dans la même situation que les lots expropriés par le gouvernement, m'ont invariablement rapporté un meilleur prix que celui qui m'a été payé par le gouvernement.

Q. Savez-vous à combien on estimait le terrain de la ferme McKellar?—Je connais très-bien cette ferme. J'ai appris que les lots sur cette ferme se vendent très cher. McKellar m'a dit qu'il a déjà vendu une grande partie de ses lots riverains.

Q. A quel prix? Les a-t-il vendus plus cher ou moins cher que les vôtres?—Je crois que les lots riverains de McKellar ont été vendus plus cher que les nôtres.

Q. Quand vous a-t-il mentionné leur valeur courante?—R. Je le rencontre de temps à autre; il m'a parlé de la valeur de ses lots en 1876.

Q. Quelle valeur vous a-t-il mentionnée?—R. Je ne me suis point appliqué à fixer cela dans ma mémoire, mais je sais que le prix était assez élevé, et McKellar m'en exprima sa satisfaction.

Q. Cela se passait après la détermination du tracé de la ligne?—R. Oui. La ferme McKellar est longue et étroite; elle a environ un quart de mille de front sur la rivière; le sol s'abaisse en arrière.

Q. Le bord de la rivière est plus élevé?—R. Oui, mais la déclivité n'est pas forte en gagnant la profondeur; il n'y a qu'une pente légère.

Q. La ferme McVicar est-elle voisine de la ferme McKellar?—R. Je crois que oui.

Q. La ferme McVicar a-t-elle plus de profondeur?—R. Je n'en suis pas sûr.

Q. La propriété de la Compagnie de la Baie d'Hudson est-elle contiguë à la ferme McVicar?—R. Oui. J'ai moins reçu du gouvernement pour les lots de Mme Davidson que les autres vendeurs n'ont reçu pour leurs terrains. Les lots 9, 10 et 13, South Frederica Street, ne m'ont rapporté que \$200 le lot, tandis que les autres vendeurs ont eu \$250 du lot.

Q. Quelle somme votre société avait-elle placée en achats de terrains sur la Kaminstiquia?—R. Environ \$100,000.

Q. Quels placements avez-vous faits en votre nom privé?—R. Avec ma part dans la société, mes placements dans l'Algoma s'élèvent à la somme de \$50,000 à \$60,000.

Q. Savez-vous comment les choses se sont passées relativement à la fourniture des matériaux destinés à la construction de l'hôtel Neebing?—R. M. Oliver voyait à cela. Je ne suis pas allé à Fort-William depuis 1874. J'ai pleine confiance dans l'honnêteté et l'intégrité de M. Oliver.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet du compte de quincaillerie?—R. J'en ai apporté ici une copie. Il a paru y avoir une erreur parce qu'il manquait une facture que je représente ici. La somme totale que j'ai payée pour quincaillerie est de \$296.35. Le compte porte \$291.00.

Q. Alors Marsh et McNabb vous redoivent \$5?—R. Oui.

Q. Avez-vous payé ce compte en entier à Marsh et McNab?—R. Oui, et tout est correct. M. Henderson avait donné les commandes de fournitures.

Q. M. Henderson devait-il par son contrat d'entreprise fournir les articles de fer?—R. Je ne sais; les détails de l'entreprise ont été réglés entre M. Oliver et lui; il a fait les commandes comme constructeur de l'hôtel.

Q. En quel temps avez-vous appris que le gouvernement avait déposé le plan des terrains dont il aurait besoin pour le terminus à Fort-William?—R. Dans le cours de l'hiver ou du printemps de 1875.

Q. Jurez-vous que c'est de M. Leys que vous avez pour la première fois reçu cette information?—R. Autant que je puis m'en rappeler, c'est M. Leys qui m'a le premier donné cette information; mais je jure positivement que je l'ai eue au département des Terres de la Couronne dans le cours de l'hiver ou du printemps de 1875.

Q. Voulez-vous dire que c'est un renseignement verbal ou un plan que vous avez eu au département des Terres de la Couronne?—R. Ce n'est pas un plan que j'ai eu, mais un petit dessin au trait, marquant par une ligne rouge sur le bord de la rivière la réserve du gouvernement pour le chemin de fer; il n'y avait point d'indications de rues sur ce dessin en dehors de la ligne rouge.

Q. Quand avez-vous acheté les lots d'Allister Clark?—R. Vers le temps où ont été achetés ceux de John Clark, c'est-à-dire vers le 10 ou le 12 novembre 1874, mais les actes de vente ont été passés plus tard.

Q. Le jour que vous avez conclu cet achat, n'avez-vous point dit à John Clark et à Savigny que vous aviez appris où allait être fixé le terminus?—R. Comment aurais-je pu dire une telle chose? Ils prétendent que j'avais alors le plan, mais celui-ci n'a été enregistré que le 12 décembre.

Q. Mais vous auriez pu l'avoir vu avant son enregistrement?—R. Je jure positivement que je ne l'avais point vu.

Q. Vous êtes bien sûr que vous n'avez point dit à Clark et à Savigny le jour même où vous avez conclu cet achat, que vous aviez appris que le terminus allait être fixé à l'emplacement de ville?—R. Je ne leur ai point dit cela lorsque j'ai acheté les lots.

Q. Qu'est devenu le plan original que vous leur avez montré?—R. Je ne puis le dire; le plan perdait toute importance du moment qu'il était livré à la publicité.

Q. Quelle somme avez-vous placée en achats de terrains dans l'enceinte de l'emplacement de ville et dans le township de Neebing?—R. Je ne saurais trop vous le dire. J'ai des terrains à moi seul; j'en ai en commun avec Oliver, Davidson et Cie, et aussi avec M. Leys. Mon intérêt équivaudrait à la propriété de 17,000 acres de terrain, à peu près, dans cette contrée-là.

Q. Quelle somme avez-vous placée en achats de terrains dans l'emplacement de ville et dans le township de Neebing, tant en votre propre et privé nom que comme membre de votre société?—R. Cela n'est pas facile à dire; la société avait dans l'enceinte de l'emplacement de ville vingt-huit ou trente lots qui ont été expropriés par le gouvernement.

Q. Quels renseignements avez-vous eus de M. Leys?—R. Il m'a dit qu'au bureau des Terres de la Couronne à Toronto avait été déposé un plan qui indiquait la réserve qu'allait faire le gouvernement pour le chemin de fer du Pacifique, et que le bureau

des Terres ne vendrait plus de terrains en dedans de l'espace délimité par la ligne rouge tracée sur ce plan. C'est dans le cours de l'hiver ou du printemps de 1875 que M. Leys m'a dit cela. J'ai appris ensuite que, vers ce temps-là, le plan avait été enregistré à Prince-Arthur's-Landing.

Q. M. Leys est votre grande autorité?—R. Je n'ai eu d'informations d'aucun autre.

Q. Relativement aux achats effectués par la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing, et à la division du terrain en parcelles, la compagnie a eu à traiter avec plusieurs propriétaires?—R. Oui, il y avait plusieurs propriétaires.

Q. Comment se fait-il que les actes translatifs en faveur de cette compagnie aient été passés simplement sous votre nom et sous celui de votre femme?—R. Les ventes opérées par notre société se faisaient à mon nom: c'était notre habitude. Les ventes que j'ai opérées au nom de ma femme ont été faites ainsi pour les distinguer de celles de la société. L'automne précédent, MM. Marks et Oliver avaient passé contrat pour des terrains appartenant à la société Oliver, Davidson et Cie, bien que les titres de ces terrains fussent à mon nom. J'ai pour principe de ne jamais revenir sur ce que font mes associés et d'exécuter, pour ma part, leurs engagements. La vente des $\frac{82}{100}$ d'acre, sur le pied de \$1,400 l'acre, est une transaction tout à fait distincte des autres et qui ne regarde que Madame Davidson.

Q. Qui était l'avocat de la Compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing?—R. Je crois que c'était un Monsieur Roaf.

Q. Toutes ces parcelles de terrain prises par la Compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing: étaient, dites-vous, à votre nom et à celui de votre femme?—R. Je ne suis pas sûr que le lot No. 4 ne fût pas au nom de M. Oliver. Les autres étaient à mon nom. Je puis signer pour M. Oliver comme pour moi-même. M. Oliver a souvent vendu des terrains dont je tenais le titre, mais il n'avait rien à voir dans l'affaire des $\frac{82}{100}$ d'acre, dont j'ai parlé.

Q. La division en parcelles n'a-t-elle pas été faite à votre suggestion? Ne deviez-vous pas être payé en une seule et même somme pour ces terrains-là?—R. Pas du tout, le prix des lots avait été convenu l'automne précédent, à l'exception du terrain de Madame Davidson, dont le prix ne fut arrêté qu'au printemps. On me pressa fort de conclure la vente de ce terrain.

Q. Par qui la vente de ce terrain a-t-elle été conclue?—R. Par M. Oliver qui l'a vendu à M. Marks. Oliver m'avait écrit à ce sujet.

Q. M. Marks a dit que les terrains avaient été payés en une seule et même somme: est-ce le cas?—R. M. Marks et M. Leys savent parfaitement que notre société n'avait aucun intérêt quelconque dans les terrains appartenant à Madame Davidson.

Q. A combien de propriétaires appartenaient les lots urbains que le gouvernement a expropriés à Fort-William?—R. A cinq propriétaires: MM. Leys, Oliver, Peter J. Brown, Wells, d'Ingersoll, Mme Davidson et moi-même.

Q. Etiez-vous les seuls intéressés dans ces lots?—Oui, je le pense. Je parle de mémoire.

Q. Les titres de tous ces lots étaient-ils à votre propre nom?—Il n'est pas facile à un homme possédant de 20,000 à 30,000 acres de terre à différents titres de se rappeler tous les détails de ses titres. Je veux dire ici toute la vérité, rien que la vérité.

Q. Jurez-vous qu'il n'y avait pas d'autres personnes que celles que vous venez de nommer, d'intéressées dans l'expropriation?—R. Je ne puis jurer cela; mais, au mieux de ma connaissance, il n'y avait d'intéressés que Oliver, Brown, Wells, Madame Davidson, Leys et moi-même.

Q. Vous ne jurez point qu'il n'y avait pas d'autres intéressés?—R. Non, mais je ure que je n'en connais point d'autres.

Q. S'il y eût eu d'autres intéressés, vous l'auriez su, vraisemblablement?—R. Je crois que je l'aurais su en effet.

Q. Avez-vous passé les actes translatifs de la propriété de ces terrains en faveur du gouvernement?—R. Les terrains ont été cédés au gouvernement par ceux qui en avaient les titres.

Q. Madame Davidson a reçu une certaine somme du gouvernement : cette somme a-t-elle été payée à elle ou à vous ?—R. Elle a signé la quittance et j'ai retiré l'argent, c'est-à-dire le prix des trois lots dont elle avait les titres. Les lots de ma femme étaient à son nom.

Q. De qui Madame Davidson avait-elle acheté ses lots ?—R. Du gouvernement d'Ontario. Je ne me suis jamais guère occupé des actes et titres : c'était l'affaire de mon solliciteur.

Q. Le compte de quincaillerie que vous avez produit ici ce matin avait-il été transmis au gouvernement avec les autres papiers ?—R. Je ne sais. Il y avait une erreur de quatre-vingt-deux piastres dans le compte de quincaillerie. La première facture était pour une somme moindre que cette facture-ci, dont j'ai moi-même payé le montant, Je ne connais rien des détails de l'hôtel Neebing, n'ayant pas été à Fort-William depuis 1874, mais je sais que ce compte-ci est correct et que je l'ai payé moi-même.

Q. Le relevé de comptes de l'hôtel Neebing porte à \$291 les articles de quincaillerie fournis par la maison McNabb et Marsh ; je voudrais savoir quelle est la somme totale que vous avez payée à cette maison pour ses fournitures à l'hôtel Neebing ?—R. J'ai payé \$250, le 10 février 1876 ; \$30, le 17 mars de la même année, et plus tard une balance de \$16.35.

Q. A qui avez-vous remis les commandes d'articles jusqu'à concurrence de ces montants ?—R. J'ai remis ces commandes, qui m'ont été envoyées de Fort-William, à McNabb et Marsh, en leur disant d'expédier les articles à la compagnie de l'hôtel à Fort-William. Quand McNabb et Marsh m'ont demandé de l'argent, je me suis adressé aux actionnaires de la compagnie de l'hôtel ; j'ai eu de l'argent des actionnaires, ou je m'en suis procuré autrement, et j'ai payé à McNabb et Marsh le montant total de \$296.35.

Q. L'argent payé par le gouvernement pour l'hôtel Neebing a-t-il passé par vos mains ?—R. Je le crois. J'ai, cela va sans dire, déposé cet argent au crédit de la compagnie.

Q. Etes-vous sûr d'avoir reçu cet argent ?—R. Je ne puis le dire positivement ; en y réfléchissant, je suis porté à croire que ce n'est pas moi qui ai reçu cet argent.

Q. Avez-vous eu quelque chose dans le partage de cette somme entre les intéressés ?—R. Non, rien du tout ; et tout ce que j'ai retiré de mes parts dans la société, ça été simplement le montant de ma mise.

Q. Quel était le montant de votre mise ?—R. Cinquante piastres. M. McNabb avait versé cent piastres ; M. McVicars aussi.

Q. Vous faites partie de la société Oliver, Davidson et Cie ; la société a reçu \$500 de dommages ; avez-vous partagé dans cette somme ?—R. Je suppose que l'argent a été déposé à la banque au crédit d'Oliver, Davidson et Cie.

Q. Dans la comptabilité de votre société, vous devrez recevoir une part de ces cinq cents piastres, et aussi une part des cent piastres payées à titre d'intérêts ?—R. Je le suppose, si j'y ai droit. Pour ce qui est de mes actions, j'ai retiré simplement ma mise de cinquante piastres, sans intérêt. La balance qui pourrait me revenir est entre les mains de la société.

Q. M. Oliver vous a-t-il parlé de ce paiement de cent piastres qu'il a fait à Henderson, la semaine dernière ?—R. Il m'a dit que Henderson avait réclamé une part dans les dommages payés pour l'hôtel, et qu'il avait donné ordre à M. White de lui payer cent piastres.

Q. Quel est ce M. White ?—R. Je ne l'avais jamais vu avant d'être venu ici. Je crois qu'il est de Strathroy.

Q. Vous saviez qu'il avait été donné un chèque de \$300 à Henderson pour tout solde ?—R. M. Oliver avait fait le chèque et me l'avait transmis.

Q. S'il n'était plus rien dû à Henderson, comment expliquez-vous que M. Oliver lui ait payé cette dernière somme de cent piastres ?—R. Je ne connais point les pensées de M. Oliver.

Q. Il ne vous a pas dit pourquoi il avait payé cette somme?—R. Il m'a dit qu'il croyait que Henderson avait droit à quelque chose dans les dommages, et qu'il lui avait donné cent piastres. Voilà tout ce que je sais à ce sujet.

Q. Mais Henderson avait réclamé une part des dommages longtemps avant le règlement par lequel vous rejetez cette prétention?—R. Ne m'associez point en cela avec M. Oliver. Je n'ai rien eu à faire en cette matière.

Q. Mais quand un membre de votre société paie une somme de cent piastres, vous devez en savoir quelque chose?—R. M. Oliver ne m'a point donné d'explications là-dessus. Je le rencontrai au moment où il allait prendre le train de l'ouest, à la gare de cette ville; il me dit que Henderson était mécontent, qu'on aurait dû lui payer cent piastres de plus, et que lui, Oliver, avait payé cette somme à Henderson.

Q. Le chèque de \$300 donné à Henderson portait que cette somme était pour solde de tous comptes?—R. Oui, si je m'en souviens bien.

Q. Jurez-vous que ce chèque a été délivré et payé?—R. Je le jure positivement.

Q. Et malgré cet acquittement, vous avez payé cent piastres à Henderson, au moment où il allait rendre témoignage devant ce comité?—R. Je ne lui ai point payé cette somme.

Q. Elle lui a été payée par Oliver, Davidson et Cie?—R. Oliver lui a payé cette somme, ou plutôt White l'a payée pour Oliver.

La suite de l'interrogatoire est remise au lendemain.

6 avril 1878.

L'interrogatoire est repris.

Q. Vous avez dit hier que la Compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing avait acquis de Madame Davidson une superficie de 82-100 d'acre?—R. Oui.

Q. Est-ce là la quantité précise?—R. Oui, autant que je puis le dire; l'écart ne serait tout au plus que d'un huitième d'acre.

Q. Ce plan représente-t-il correctement les parties expropriées?—R. Je ne puis le dire, mais M. Leys a ici un plan des lieux.

Q. Sur combien de lots s'est opérée cette expropriation?—R. Sur onze ou douze lots, dont on a pris une trentaine de pieds de largeur, à l'exception de quelques-uns qui n'ont été que légèrement entamés.

Q. Si l'on eût pris huit-dixièmes d'acre sur un ou deux lots seulement, le dommage qui en serait résulté à la propriété de Madame Davidson eût été moindre que celui qui a été causé par l'expropriation d'une lisière à travers les douze lots?—R. Cette expropriation a causé moins de dommage aux terrains de Madame Davidson que l'expropriation opérée par le gouvernement; parce que les lots acquis par le gouvernement nous interceptent le passage à la rivière.

Q. Est-ce vous-même qui avez fait le calcul des quantités de terrain expropriées sur les lots de Madame Davidson?—R. J'ai eu le calcul des quantités de M. Leys ou de M. Roaf, et j'en ai pris note sur mon livret.

Q. Vous n'êtes pas sûr que ces quantités soient exactes?—R. Je sais qu'elles le sont, à une bien petite différence près.

Q. Quelle est la contenance de ces lots?—R. Ce sont des lots d'un demi-acre.

Q. En traversant ce bloc, le chemin de fer en a-t-il diminué la valeur autant et plus même que si deux lots entiers en eussent été pris?—R. S'il se faisait là une grande-ville, le chemin de fer ne nuirait point à ces terrains, sur lesquels on pourrait établir des cours à charbon et des cours à bois.

Q. Combien de lots avez-vous vendus avant d'apprendre où serait fixé le terminus, et avant de recevoir avis officiel du lieu choisi?—R. Je n'ai jamais reçu d'avis officiel à ce sujet.

Q. Combien aviez-vous vendu de lots avant que la compagnie de l'hôtel Neebing eût été informée que l'emplacement de l'hôtel allait être exproprié?—R. Cela n'est pas facile à dire; il y a eu tant de ventes.

Q. Combien avez-vous vendu de lots depuis janvier 1874 à venir au moment où

les terrains ont été pris pour le chemin de fer?—R. Nous avions vendu à l'encan un lot à M. Elsworth au prix de \$430, et nous acceptâmes \$420 comptant.

Q. Combien de lots aviez-vous vendus dans l'enceinte de la réserve?—R. Je ne puis vous le dire de mémoire, mais je puis vous procurer une liste de nos ventes. Nous avons eu un plus haut prix des particuliers que du gouvernement.

Q. Stevenson a-t-il acheté de vous son lot à vente privée?—R. Oui.

Q. Combien a-t-il payé ce lot?—R. \$250.

Q. Le prix mentionné aux actes est-il toujours le prix que vous avez réellement reçu?—R. Oui, autant que je le sais, pour tous les lots compris dans la réserve.

Q. Savez-vous quelque chose de la vente qui a été faite à M. Hazlewood?—R. Oui, il a acheté dix ou douze lots en dehors de la réserve.

Q. Ne lui en avez-vous pas vendu dans l'enceinte de la réserve?—R. Nous lui avons vendu le 18 mai 1876 dix lots du No. 6.

Q. Savez-vous quelque chose de la vente faite par M. Oliver à M. Hazlewood, de lots situés dans l'enceinte de la réserve?—R. Non, la vente fut faite par M. Oliver, et je ne sais rien de cette vente.

Q. Le prix du lot de la réserve comprenait-il le prix des lots du No. 6?—R. Non.

Q. Avez-vous quelque raison de douter que cette vente faite à M. Hazlewood n'ait pas été sincère?—R. Non.

Q. Y a-t-il eu quelque différence entre le prix de vente des lots achetés par M. Hazlewood sur le No. 6 et le prix qu'il vous a payé pour ces mêmes lots?—R. Oui. Les lots ont été vendus \$100, et nous n'avons reçu que \$40.

Q. A quelle distance du terminus ces lots se trouvent-ils?—R. Je ne puis préciser la distance.

Q. Pouvez-vous dire pourquoi le prix des lots a été porté à cent piastres en l'acte de vente, tandis que le prix payé n'a été que de quarante piastres?—R. Je ne sais pourquoi cela a été fait ainsi. J'ai toujours compris que le prix était de quarante piastres.

Q. Croyez-vous que le prix mentionné à l'acte de vente du lot de la réserve ait été payé pour ce lot?—R. Je n'ai point de raison de ne pas le croire. Je pense que s'il eût été fait une déduction, je l'aurais su, mais je ne puis affirmer sous serment ce dont je n'ai pas une connaissance certaine.

Q. A-t-il été vendu par votre société ou par vous-même personnellement, en dehors de l'emplacement de ville, à quelqu'autre acheteur que M. Hazlewood, des lots dont les prix mentionnés aux actes de vente diffèrent des prix qui vous ont été payés?—R. Je crois que le cas de M. Hazlewood est le seul de ce genre. C'est le 18 mai 1876 que j'ai vendu les lots auxquels vous faites allusion.

Q. Était-ce avant l'arrivée des estimateurs sur les lieux?—R. Je crois que les estimateurs sont allés là en 1876.

Q. Si, à leur arrivée sur les lieux, les estimateurs trouvaient que des lots en dehors de l'emplacement de ville, avaient été vendus cent piastres le lot, ce fait ne devait-il point les influencer dans leurs appréciations?—R. Il faut se rappeler que les lots de M. Hazlewood se trouvaient à un quart de mille de la rivière; je voudrais bien vous vendre là aujourd'hui quelques lots au même prix. Je puis dire aussi que les ventes faites à Elwes, à Duckworth et à Henderson ont toutes été des ventes de bonne foi.

Q. M. Savigny a dit, si vous vous en souvenez, que vous aviez apporté à son bureau une carte qui indiquait la réserve à faire pour l'emplacement du terminus, et qu'il avait crayonné cette indication sur sa propre carte?—R. Oui, il a dit cela.

Q. L'avez-vous vu crayonner cette indication sur sa carte?—R. Oui, je lui montrai ma carte, il prit un crayon et traça sur sa carte l'emplacement délimité sur la mienne.

Q. Vous souvenez-vous quand a eu lieu la vente Blackwood?—R. Oui.

Q. Est-ce quelque temps avant cette vente que vous avez montré votre carte à Savigny?—R. Ce doit être dans le cours de l'hiver ou du printemps de 1875 que je lui ai montré ma carte.

Q. Quand la vente a-t-elle eu lieu ?—R. Vers le 12 mai, je pense.
 Q. Il s'était écoulé un certain intervalle entre le jour de l'exhibition de votre carte et le jour de la vente ?—R. Je suis certain de cela.
 Le déposant ne dit rien de plus.

JOSEPH DAVIDSON.

6 avril.

JOHN LEYS est appelé, prête serment et est interrogé comme suit :

- Q. Où demeurez-vous ?—R. A Toronto.
 Q. Quel est votre état ?—R. Je suis avocat.
 Q. Avez-vous eu un intérêt dans des terrains à Fort-William ?—R. Dans quelques-uns.
 Q. Dans des terrains expropriés par la Couronne ?—R. Oui.
 Q. Quand avez-vous commencé à faire des achats de terrains dans la région du lac Supérieur ?—En 1855 et 1856, j'ai acheté des terrains à Superior-City, près de Duluth. J'engageai un ami de Toronto à aller faire choix de terrains à Superior-City.
 Q. En quelle année avez-vous fait vos premiers achats sur le côté canadien ?—R. En 1869, je crois.
 Q. Où avez-vous acheté ?—R. En 1869, 1870 et 1871, j'ai acheté des terrains dans le voisinage de Prince-Arthur's-Landing.
 Q. Jusqu'à quel temps avez-vous fait des achats dans le voisinage de Prince-Arthur's-Landing ?—R. Jusqu'en 1872.
 Q. Pensiez-vous alors que le chemin de fer du Pacifique viendrait aboutir à Prince-Arthur's-Landing ?—R. Comme cet endroit est l'extrémité de la route Dawson, je pensais qu'il pourrait bien devenir aussi le terminus du chemin du Pacifique.
 Q. Quand avez-vous commencé à faire des acquisitions de terrains à Fort-William ?—R. J'ai fait des acquisitions dans le township de Neebing en 1872—peut-être en 1871.
 Q. Et à Fort-William ?—R. Mes premières acquisitions au fort-William ont eu lieu, en 1873.
 Q. Aviez-vous acheté là en votre nom ou en société avec M. Davidson ?—R. J'ai acheté des lots en mon nom, d'autres au nom de ma femme, d'autres en société avec M. Davidson, et un lot conjointement avec MM. Oliver et Davidson.
 Q. Vous n'êtes pas intéressé dans la société Oliver, Davidson et Cie ?—R. Non.
 Q. Avez-vous acheté des terrains ailleurs sur le lac Supérieur ?—R. En janvier 1874, j'ai acheté un grand terrain au Sant-Ste-Marie.
 Q. Quel but aviez-vous en cela ?—R. Dans le temps, on parlait beaucoup du chemin de fer du Pacifique, et on pensait qu'il passerait au Saut, d'après le projet Sir Hugh Allan. Le Saut serait alors probablement devenu une ville importante. Nous achetâmes là la propriété McNabb. Je suis pour une moitié, M. Davidson et M. Laird sont chacun pour un quart dans cette acquisition.
 Q. Combien avez-vous payé cette propriété ?—R. Treize mille piastres. Peu de temps après cela, j'ai acheté mille acres joignant la propriété McNabb. M. Davidson est pour la moitié dans ce second achat.
 Q. Quand vous avez vu que le terminus ne serait point placé là, où vous êtes ensuite porté, à la recherche de la ligne du chemin de fer ?—R. Dans le même temps, le capitaine James Dick me conseillait fortement d'acheter à la baie de Nipigon. Il me montra une carte indiquant la situation de cette baie sur le lac et me parla du havre qu'elle offrait, par comparaison avec les autres havres du lac Supérieur. Il était d'opinion que le terminus serait placé sur cette baie.
 Q. Les explorations étaient-elles alors en cours d'exécution ?—R. A cette époque, les explorations se poursuivaient en tous sens. Je m'adressai au Département des

Terres à Toronto pour savoir s'il y avait là-bas des terrains disponibles, et aussi pour savoir qui en avait pris. Je constatai que M. John Shedden, un ami intime de Sir Hugh Allan, avait pris quelques lots dans cette localité; je trouvai aussi que mon ami M. le sénateur Aikins avait fait une demande d'achats de lots, et qu'un M. Stratton, du département du Revenu de l'Intérieur, neveu du sénateur Aikins, si je ne me trompe, avait aussi fait demande d'achats de lots. On m'a dit depuis que M. Stratton avait transféré ses lots à M. Aikins. Tout cela me porta à penser, dans le temps, qu'il était fort désirable d'avoir prise là-bas sur quelques lots de terre.

L'honorable sénateur Aikins.—M. Stratton n'est pas mon neveu.

Q. Et vous avez alors acheté des lots à la baie de Nipigon?—R. Quelques-uns.

Q. Votre attente au sujet de ces endroits ayant été trompée, vous êtes-vous employé ensuite à la réussite d'un autre projet de chemin de fer?—R. Oui. En 1874, je me suis employé avec plusieurs autres messieurs à obtenir une charte pour constituer une compagnie appelée la Compagnie du grand chemin de fer du Nord-Ouest, qui a pour objet de construire une voie ferrée de la Baie du Tonnerre à Winnipeg. Ceux qui ont travaillé avec moi à la création de cette compagnie sont MM. Howland, Thompson, Marks, Oliver, Brown, King, Davidson, Cook, Williams, Hay et Gordon. Nous avons pensé que si ce chemin de fer traverse la région en ligne droite, un embranchement partant de la tête du lac Supérieur viendra s'y souder.

Q. Où amenez-vous votre tête de ligne?—R. La charte fixe le terminus à Fort-William.

Q. Savez-vous à quel point particulier votre terminus doit être fixé. Devait-il l'être là où le terminus du Pacifique a été placé?—R. Notre terminus doit être établi sur le bord de la rivière à Fort-William.

Q. Vous êtes le solliciteur de M. Davidson?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous, en cette qualité, nous expliquer les ventes de terrains faites à la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing, et la base d'après laquelle ces terrains ont été évalués? Qui était le solliciteur de la compagnie?—R. M. Roaf.

Q. Avez-vous ici une copie de l'acte translatif, rédigé de concert par vous deux?—R. Oui, voici une copie de cet acte.

Q. Cet acte porte la stipulation suivante: "Il est convenu entre les parties aux présentes que les prix respectifs qui seront exprimés aux actes de vente respectifs des dits terrains, seront comme suit, savoir: pour les terrains en premier lieu mentionnés, quatre cents piastres."—Quels sont ces terrains?—R. Cinq lots qui avaient été vendus par M. Oliver à M. Marks, sur le No. 6, à côté de la ligne du chemin de fer du Pacifique.

Q. L'acte stipule encore ce qui suit: "pour le terrain en second lieu mentionné, la somme de onze cent soixante piastres." Quel est ce terrain?—R. La lisière appartenant à Madame Davidson et traversant l'emplacement de ville.

Q. L'acte contient cette autre stipulation: "pour le terrain mentionné en troisième lieu, la somme de cent vingt-six piastres." Quel est ce terrain?—R. La partie expropriée à travers les lots de parc 15 et 16 et à travers deux lots de ferme.

Q. A-t-il été compris entre vous et M. Roaf que ces sommes représentaient le prix véritablement payé aux vendeurs?—R. Il n'y a jamais eu de question quant au prix à payer pour les cinq lots sur Gore Street; il n'y a jamais eu de désaccord sur le prix à payer pour le passage à travers les lots de parc, ni à travers les lots de ferme; mais M. Marks écrivit à M. Davidson une lettre très-ambiguë au sujet de l'acquisition du droit de passage à travers les lots de Madame Davidson dans l'emplacement de ville. Je compris que M. Marks offrait \$160 pour le passage sur chaque lot. L'interprétation de M. Roaf fut que cette offre de \$160 était pour une superficie correspondant à un lot, ce qui équivalait à \$360 l'acre. A une certaine époque, M. Davidson proposa à la compagnie d'échanger contre d'autres terrains la lisière à prendre pour le passage de la voie sur les lots de Madame Davidson. Les négociations durèrent quelques mois, de janvier à juin, puis Madame Davidson finit par accepter l'offre qui lui avait été faite pour le droit de passage sur ses lots. Les prix des différents lots, additionnés ensemble, ont formé la somme totale mentionnée en cet acte-ci. C'est pour l'expédition qu'il n'a pas été passé d'acte distinct pour chaque

lot particulier. M. Davidson a eu soin de se faire autoriser par tous les intéressés à signer en leur nom; il s'est fait autoriser par M. Brown à signer pour Madame Brown, avant de passer l'acte de vente en faveur de la compagnie. Je l'ai autorisé moi-même à cette fin pour l'intérêt que j'avais dans le lot de ferme No. 3. Il a été convenu d'un prix nommément pour chacune des parcelles. Ces prix additionnés ont donné le montant porté à l'acte.

Q. Aviez-vous quelque expérience en fait d'expropriations de terrains pour des chemins de fer? Votre attention s'est-elle portée sur les dispositions de l'acte des chemins de fer de 1868?—R. Je suis le solliciteur de la compagnie du chemin de fer de Toronto et Nipissingue. J'ai acquis pour cette compagnie le droit de voie sur toute sa ligne, et j'ai eu, cela va sans dire, occasion d'étudier l'acte des chemins de fer. Si je comprends bien cet acte, dans le cas où l'expropriation embrasse la totalité d'une propriété, il n'y a pas lieu à faire valoir de plus value contre l'exproprié. Nous n'avons eu qu'un seul cas d'arbitrage sur la ligne que je viens de nommer. Nous avons réglé à l'amiable avec tous les propriétaires, à l'exception d'un nommé Gillespie, à qui les arbitres ont accordé beaucoup moins que nous ne lui avions offert. Nous étions d'avis que lorsque le terrain appartenant à un individu est exproprié en totalité, il n'y a pas de compensation à invoquer contre lui, parce que son terrain lui est payé au prix courant, au temps de l'achat. Si l'expropriation n'est que partielle, et que le reste de la propriété augmente de valeur à cause du chemin de fer, il y a lieu alors à peser les circonstances particulières du cas.

Q. Lorsqu'il vous fallait plus de trente-trois verges de largeur, (je ne parle point des déclivités et des emplacements de stations où vous aviez droit de prendre 150 verges de largeur sur 250 verges de longueur) que faisiez-vous? Il vous fallait alors acquérir en dehors des dispositions de l'acte?—R. Dans ce temps-là, nous ne pouvions avoir de sablonnières, à moins de payer des prix exorbitants. Nous avons, à cause de cela, fait amender la charte de la compagnie.

Q. Lorsque vous preniez au-delà des trente-trois verges, après l'amendement de votre charte, pensiez-vous avoir droit de faire valoir contre les expropriés la plus-value acquise par les parties non expropriées de leurs terrains, à cause de la proximité de la voie ferrée?—R. Non.

Q. Savez-vous si quelque cas aurait été décidé conformément à votre manière de voir?—R. Oui. La compagnie du chemin de fer Méridional fit des expropriations en vertu de l'acte de 1871, qui étend la faculté d'exproprier en exigeant le dépôt d'un plan des terrains et l'obtention d'une ordonnance à cet effet. A Amherstburg, je crois, la compagnie prétendit que les arbitres missent en ligne de compte la plus-value acquise par la partie non expropriée d'un certain terrain, mais la cour rejeta cette prétention et maintint que la compagnie devait payer le terrain pris par elle à la valeur courante.

Q. Quel est ce cas-là?—R. C'est le cas de la compagnie du chemin de fer Méridional vs. Norval Cunningham *et al*, 41 Queen's Bench, page 95.

Q. Cette décision a-t-elle été rendue d'après les dispositions de l'acte général des chemins de fer ou d'après les dispositions d'une charte spéciale?—R. D'après les dispositions de l'acte général et d'après les pouvoirs conférés à la compagnie par son acte spécial.

Q. Avez-vous eu avec M. Davidson, au sujet du terminus de Fort-William, quelque conversation dans laquelle il vous aurait dit dans quel temps il a su que le terminus avait été définitivement choisi?—R. Nous avons très-souvent conversé ensemble.

Q. Comme vous aviez là des intérêts communs, je suppose que vous avez discuté entre vous plus d'un point important; savez-vous quand il a appris que le terminus allait être placé à Fort-William?—R. Pendant l'hiver de 1874-75.

Q. Était-ce après le 1er janvier?—R. Oui, cela ne fait pas doute.

Q. Aviez-vous un intérêt dans la vente faite par John Clark à Davidson?—R. Oui, et aussi dans la vente faite par Allister Clark.

Q. Avez-vous lu les témoignages rendus ici par MM. Davidson, John Clark et Savigny?—R. Oui.

Q. Avez-vous vu le plan ou carte dont il y est parlé?—R. En voici une copie que je me suis procurée, il y a quelques jours.

Q. Savez-vous quand ce plan a été déposé au bureau des Terres de la Couronne?—R. Je l'ai appris l'autre jour au bureau même. La date du plan est du 12 décembre; celle du dépôt est du 14 décembre 1874.

Q. Est-ce vous, ou M. Davidson, qui avez le premier vu le plan au département?—R. Je crois que c'est moi. Etant allé au bureau des Terres de la Couronne, j'appris que ce plan était venu d'Ottawa; quelques instants après, je rencontrai M. Davidson à qui j'annonçai cette nouvelle.

Q. Cette nouvelle l'a-t-elle surpris?—R. Il me dit qu'il allait de suite prendre une copie du plan. Il s'impressionne aisément et il me parut se réjouir fort du choix qui avait été arrêté.

Q. Ce qu'il vous a dit alors vous a-t-il fait penser que c'était la première nouvelle qu'il eût de ce choix?—R. Oui; nous allions de société en 1873 dans nos achats de terres à Toronto et sur le lac Supérieur, c'est-à-dire que si l'un de nous achetait, l'autre devait être invité à prendre, s'il le désirait, une part dans l'achat. Ainsi, je ne doute point—bien que la chose puisse être autrement—que c'est moi qui ai appris à M. Davidson le choix qui avait été arrêté.

Q. S'il eût entendu parler de ce choix auparavant, ne vous l'aurait-il pas dit, pensez-vous?—R. Il me l'aurait dit, assurément. Il se pourrait qu'il eût eu une demi-douzaine de plans avant cela, pour ce que j'en sais, mais je ne crois pas qu'il en eût eus.

Q. Le plan dont vous parlez est celui dont il est question dans les témoignages de Clark et Savigny?—R. Je l'ignore. Je ne sais rien de ce qui s'est passé entre M. Davidson et M. Clark, mais M. Davidson m'a montré un plan qu'il avait eu au département des Terres de la Couronne, après l'information que je lui avais donnée.

Q. Est-ce après l'achat des terrains qu'il avait eu ce plan?—R. Longtemps après. L'acte que nous a consenti M. John Clark est du 21 novembre 1874. Les lots de M. Allister Clark, dans lesquels M. Davidson a un intérêt, ont été achetés vers le 1er décembre, mais comme il y avait une question de douaire à régler, l'acte n'a été passé que le 16 décembre 1874.

Q. Avez-vous quelque intérêt en commun avec M. Davidson dans les terrains qu'il a acquis au Manitoba?—R. Non. Je n'aime point à entreprendre des spéculations à une aussi grande distance de chez moi.

Q. Je crois que vous avez dit que cette carte-ci est une copie de celle que M. Davidson s'est procurée au département des Terres de la Couronne?—R. Cette carte-ci me paraît être une copie de celle qu'il s'est procurée au département des Terres de la Couronne; le dessin est le même en tous points.

Q. Vous ne pouvez affirmer que M. Davidson n'a pas eu cette carte avant l'époque que vous avez mentionnée?—R. Je ne le puis pas, certainement. Il aurait bien pu avoir cinquante cartes, sans me le dire, mais, comme d'après nos conventions, j'avais droit de partager pour moitié dans ses achats de terrains, il me semble bien invraisemblable qu'il eût été en possession d'une carte comme celle-là sans m'en donner connaissance.

Q. Vous êtes d'avis que, lorsqu'un chemin de fer traverse des terrains situés comme ceux de l'emplacement de ville de Fort-William, l'acte des chemins de fer de 1868 n'est pas susceptible d'application, dans le cas où l'expropriation embrasse la totalité d'un lot?—R. Cela ne fait point doute, à mon avis.

Q. L'acte était-il susceptible d'application dans le cas d'Oliver, Davidson et Cie, qui avaient d'autres lots dans l'emplacement urbain, et des terrains en dehors de cet emplacement, dans le township de Neebing?—R. Je ne sais si les estimateurs devaient tenir compte des terrains situés en dehors de l'emplacement urbain. L'acte, je pense, devait s'appliquer au lot No. 6 qu'Oliver, Davidson et Cie, avaient dans Neebing, pour ce qui est de la quantité dont cet acte permet l'expropriation.

Q. L'acte a-t-il été appliqué quant à cette disposition?—R. Je ne sais. D'après ce que j'ai entendu dire, l'expropriation aurait embrassé une bien plus grande superficie que celle de 150 verges sur 250, autorisée par l'acte de 1868, mais j'ignore l'étén-

due de l'expropriation; je n'ai jamais été là. La 9e section de l'acte des chemins de fer de 1868 porte ce qui suit :

“ L'étendue des terrains qui pourra être prise, sans le consentement du propriétaire, n'excèdera pas trente-trois verges de largeur, excepté dans les endroits où le chemin de fer est élevé de plus de cinq pieds au-dessus ou abaissé de plus de cinq pieds au-dessous de la surface de la ligne, ou là où il est établi des doubles voies, ou érigé des gares, dépôts ou autres ouvrages, ou livré des marchandises; et alors, pas plus de deux cent cinquante verges de longueur sur cent cinquante de largeur, sans le consentement de la personne autorisée à faire la cession des terrains; et les endroits où cette largeur supplémentaire devra être prise seront indiqués sur la carte ou plan, ou sur les plans ou profils, en tant qu'ils seront alors constatés, mais le défaut d'indication sur les plans n'empêchera pas que cette largeur supplémentaire ne soit prise, pourvu qu'elle le soit sur la ligne indiquée ou dans les limites de distance fixées ci-dessus.”

Q. Savez-vous s'il y a eu quelque différence entre les prix mentionnés aux actes de vente des terrains et les prix payés par les acheteurs?—R. Je ne connais pas un seul cas, excepté celui de M. Elwes, où le prix porté à l'acte de vente ait excédé le prix qui a été payé. M. Elwes avait acheté au prix de \$430, payable moitié comptant, moitié à trois mois. Il paya toute la somme comptant moyennant une déduction de dix piastres.

Q. Toutes les ventes de terrains dans l'emplacement de ville ont-elles été faites de bonne foi?—R. Oui.

Le déposant ne dit rien de plus.

JOHN LEYS.

9 avril 1878.

M. THOMAS D. TAYLOR est appelé, prête serment et est interrogé comme suit :

Q. Où demeurez-vous?—R. A Richmond, Ontario.

Q. Quel est votre état?—R. Je suis ingénieur civil.

Q. Avez-vous vu l'hôtel Neebing à Fort-William?—R. Je l'ai vu.

Q. Savez-vous combien il est entré de bois dans cette construction?—R. Oui, je l'ai mesuré.

Q. Quelle est cette quantité?—R. Quarante-neuf mille six cent vingt-sept pieds.

Q. Qu'est-ce que cela comprend?—R. Les bois de charpenterie, montants, colombages, poutres, solives, la toiture, les planchers et les revêtements; aussi un appentis pour le bois de chauffage.

Q. Cette quantité comprend tout le bois employé, moins les lattes et le bardau?—R. Oui.

Q. Quand avez-vous mesuré le bâtiment?—R. Le 26 août dernier.

Q. Avez-vous fait ce mesurage avec soin?—R. Je l'ai fait avec soin. Comme j'allais partir prochainement par le bateau, un de mes amis alla mesurer pour moi le bâtiment; mais, afin d'être sûr, j'allai moi-même le lendemain vérifier son mesurage; nos chiffres se sont accordés, à quelques pieds près.

Q. Quelle était la qualité du bois employé pour cette construction?—R. Je dois dire que c'était du bois de qualité inférieure. Je n'ai pas pu trouver une bonne planche: c'était du bois noueux, à l'exception des ais pour les planchers, qui sans être assez bons étaient passables.

Q. Vous avez mesuré le bois mis en œuvre?—R. Oui.

Q. Restait-il sur les lieux du bois en piles?—R. Je ne puis dire; je n'en ai pas vu en piles le jour que je suis allé là. J'allais à Fort-William presque tous les jours de la semaine. Je conduisais les travaux sur la section voisine.

Q. Êtes-vous entré dans le bâtiment?—R. Oui, souvent.

Q. Avez-vous vu à l'intérieur des portes et des châssis de fenêtres mis en piles?—R. Oui, j'en ai vu à l'intérieur du bâtiment.

Q. Quel objet aviez-vous en vue en allant mesurer ce bâtiment?—R. Je l'ai mesuré simplement par curiosité.

Q. Vous n'étiez pas intéressé dans cette entreprise de construction?—R. Non, je demeurais à une petite distance et j'étais sur le point de venir ici. Je suis allé mesurer les dimensions de l'hôtel par curiosité. Tout le monde parlait de cet hôtel. C'était une honte à mon sens de le construire sur ce point-là, et l'on en disait tant de choses, que je pris la résolution d'en aller mesurer les dimensions.

Q. La quantité de bois mise en œuvre ne devait pas égaler la quantité délivrée pour la confection du bâtiment; il y a nécessairement beaucoup de perte en déchets dans la mise en œuvre?—R. Sans doute; je ne donne ici que la quantité du bois mis en œuvre dans la confection.

Q. Ces mauvaises planches que vous avez vues formaient-elles le revêtement, ou bien devaient-elles être recouvertes?—R. Je ne crois pas qu'elles dussent être recouvertes.

Q. Avez-vous pris note du nombre des portes et des châssis?—R. Oui, j'ai compté 14 portes, 13 châssis avec vitres et 16 sans vitres; 28 paquets de bardeaux et 280 paquets de lattes.

Q. Toutes les portes étaient-elles posées?—R. Non; six ou sept seulement étaient posées; les autres servaient à former temporairement une cloison de séparation entre la cuisine et le corps de bâtiment.

Q. Quelle serait la proportion des déchets par rapport à la quantité du bois employé dans une construction comme celle-là?—R. Je n'ai point d'expérience en fait de constructions, mais je crois qu'il est resté bien peu de déchets; on a tout utilisé autant qu'il est possible.

Q. Quelqu'un vous a-t-il demandé de mesurer ce bâtiment?—R. Non. Si on me l'eût demandé, j'aurais pu le faire sans manquer à mes devoirs professionnels, parce que le gouvernement m'avait renvoyé de la section dont j'étais chargé.

Q. Pourquoi le gouvernement vous avait-il renvoyé?—R. Je n'en sais rien, vraiment. La raison donnée a été que les travaux étaient achevés.

Q. Les travaux étaient-ils achevés sur votre section?—R. Non.

Q. Étaient-ils fort avancés?—R. Oui.

Q. Qui vous a remplacé comme ingénieur?—R. M. Ireland. M. Hazlewood m'avait promis de m'envoyer à la rivière des Anglais, mais j'ai appris ensuite que M. Têtu avait été stationné là.

Q. Avez-vous calculé la valeur des matériaux employés à la construction du bâtiment?—R. Oui, voici le calcul que j'ai fait de leur valeur, en les mettant à un prix élevé: 7,200 pieds de bois pour planchers, à \$18 les mille pieds, \$129,60; 42,427 pieds autres bois, à \$10 les mille pieds, \$424,27; 28 paquets de bardeaux à \$3 le paquet, \$84.00; 280 paquets de lattes à 15 cents, \$42.00; 14 portes à \$3, \$42; 13 châssis vitrés à \$2.75, \$35.75; 16 châssis sans vitres à \$1.50, \$24; total pour ces articles, \$781.62. En ajoutant à cette somme \$600.00 pour la main-d'œuvre, on aurait en tout \$1,381.62.

Q. Mais cela ne comprend point les articles de fer: clous, serrures, pentures?—R. Non, je n'aurais pu estimer ces articles.

Q. Avez-vous examiné la cave?—R. Oui.

Q. Avez-vous estimé libéralement la valeur des articles que vous venez d'énumérer?—R. Oui.

Q. Êtes-vous au fait de la valeur de ces espèces de matériaux?—R. Oui; la maison de l'ingénieur au passage de la Kaministiquia a été construite sous ma surveillance, et j'ai eu occasion de connaître ainsi la valeur du bois de construction employé pour cette maison. L'hôtel Neebing ne valait rien comme solidité, parce que les pilotis de fondation étaient à peine enfoncés dans le sol.

Q. Comment avez-vous vu cela?—R. Je les ai examinés. Voici ce que je lis dans mes notes: "Cave de 30 x 25 pieds, formée par un mur en pierres liées avec de l'argile: le mur est inutile, car il s'affaisse; la gelée a soulevé le bâtiment; il faudra enlever les planchers et consolider la charpente en l'asseyant sur une fondation en pierres."

Q. Quelle hauteur pouvait avoir la cave?—R. Je suis d'assez haute taille, et je m'y tenais debout, en m'inclinant un peu. Elle avait à peu près six pieds de hauteur. Le déposant ne dit rien de plus.

T. D. TAYLOR.

12 avril 1878.

M. HUGH RYAN est appelé, prête serment et est interrogé comme suit :

Q. Vous avez entrepris la construction de l'une des sections du chemin de fer du Pacifique?—R. Oui.

Q. Votre société a-t-elle un bureau à Prince-Arthur's-Landing, sur le dock?—R. Oui, nous avons là un bureau.

Q. Où vous êtes-vous procuré les portes et les châssis de votre bureau?—R. Nous avons eu quelques portes et châssis destinés à l'hôtel Neebing.

Q. En vertu de quelle autorisation?—R. Je ne sache pas que nous ayons eu une autorisation particulière pour cela. Je n'étais pas là le jour que ces articles ont été pris, mais je sais qu'on s'en est servi.

Q. En avez-vous rendu compte?—R. Oui.

Q. A qui?—R. A M. Hazlewood.

Q. En avez-vous déduit la valeur sur les sommes que le gouvernement avait à vous payer?—R. Oui.

Q. Votre société a remboursé le gouvernement de cette valeur?—R. Oui.

Q. Combien les avez-vous payés?—R. Nous en trouvions le prix très-élevé. Les châssis n'avaient point reçu leurs vitres; on n'avait pris qu'une porte.

Q. Vous rappelez-vous combien vous avez payé ces châssis et cette porte?—R. La porte a été payée quatre piastres, environ, et les châssis une piastre et demie ou deux piastres, la pièce. J'étais présent lorsque M. Hazlewood a déduit de notre compte la valeur de ces articles. J'ai objecté que le prix en était trop fort.

Q. Avez-vous eu occasion de faire monter du fret par la rivière?—R. Oui, nous avons fait monter nos approvisionnements et notre matériel.

Q. Dans quelle espèce de bâtiments?—R. Dans des steamers et dans une goëlette.

Q. La goëlette a-t-elle dû être remorquée?—R. Oui.

Q. Quelle en était le tirant d'eau?—R. Elle tirait environ dix pieds et demi; c'était une goëlette du grand modèle dit du canal Welland. Elle fut touée à la remonte et descendit à la voile.

Le déposant ne dit rien de plus.

HUGH RYAN.

M. WILLIAM KINGSFORD, ingénieur civil, est appelé, prête serment et est interrogé comme suit:—

Q. Où demeurez-vous?—R. Je demeure actuellement à Ottawa.

Q. Quel est votre état?—R. Je suis ingénieur civil, chargé de l'inspection des ports, du St.-Laurent et des lacs depuis le golfe jusques et y compris le lac Supérieur.

Q. Combien comptez-vous d'années d'expérience dans votre profession?—R. Je suis attaché au département des Travaux Publics depuis six ans, et j'ai une quarantaine d'années d'expérience dans ma profession.

Q. Avez-vous jamais fait le levé de la Kaministiquia?—R. Le personnel sous ma direction en a fait le levé en 1876. Ses constatations sont consignées sur ce plan-ci, qui est de cent pieds au pouce.

Q. Quelle distance y a-t-il de l'embouchure de la Kaministiquia au terminus du chemin de fer?—R. Trois miles et $\frac{6}{10}$. Toutes nos indications se rapportent à l'étiage de la rivière.

Q. Quelle est la profondeur moyenne de l'eau ?—R. Le comité voudra-t-il bien me permettre de lui donner lecture d'un rapport que j'ai adressé au département le 6 avril 1877, et dont voici la teneur :

“ OTTAWA, 6 avril 1877.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les études topographiques et sur les travaux opérés à la Kaministiquia en 1876.

“ Les levés exécutés d'après mes instructions par M. Michaud, appartenant à mon personnel d'ingénieurs, comprennent la barre de sable de 3, 500 pieds de longueur en travers de l'embouchure, et une étendue en rivière de trois milles $\frac{1}{2}$, en remontant jusqu'au dépôt du chemin de fer du Pacifique. Les indications ont été recueillies en vue des dragages qui devaient se poursuivre pendant la saison de 1876.

“ La rivière Kaministiquia a l'avantage de former un havre excellent pour le commerce, et parfaitement protégé contre les vents

“ Elle a un ressemblance marquée avec les rivières qui ont assuré à Chicago et à Milwaukee leur prééminence commerciale.

“ Les eaux voisines de la Kaministiquia n'offrent point de port aussi sûr que le sien pour le chargement et le déchargement des navires.

“ Quand les vents soufflent avec violence dans la baie, ils y soulèvent de grosses vagues, qui rendent impossible l'abord à des quais exposés.

“ La Kaministiquia présenterait une situation généralement excellente, si ce n'était de cette barre qui s'étend en travers de son embouchure sur une longueur de 3,500 pieds.

“ La rivière peut se diviser en trois sections. C'est à la station du Pacifique qu'elle a le plus de profondeur, et, à son embouchure, qu'elle en a le moins ; ici, elle a généralement moins de 13 pieds de fond, et elle atteint quinze pieds en remontant au premier point.

“ De l'embouchure à une petite distance en amont de Fort-William, la profondeur est de 10 à 11 pieds sur toute la largeur du fond ; on y trouve cependant quelques points plus profonds.

“ Le projet qu'on a en vue est d'obtenir pour la navigation une profondeur de 13 pieds dans les étiages.

“ Pour cela, il faudra draguer le lit sur un espace de 1,600 pieds à l'ouest de Fort-William. Sur cet espace la profondeur ordinaire varie de 13 à 15 pieds, jusqu'au point appelé la première rivière ; de ce point, au quai du Pacifique, on a une profondeur suffisante, laquelle varie de 15 à 18 pieds. De l'embouchure au quai du Pacifique, la distance est de 3 milles soixante-deux centièmes.

“ La largeur ordinaire de la rivière est de 350 pieds. Nous avons ici évidemment un havre rare par sa capacité, pouvant suffire aux exigences du commerce que sa création fera surgir, offrant un abri sûr et toutes les facilités nécessaires pour l'établissement de quais et jetées.

“ Les travaux de dragage ont été mis en adjudication par voie de publicité.

“ L'adjudication faite, les travaux ont été commencés le 24 juillet et poursuivis jusqu'au 14 octobre. On a enlevé 21,570 verges cubes de déblais, moyennant une dépense de \$8,050.55.

“ Le crédit affecté à ces travaux par le Parlement a été de \$6,000. Cette somme épuisée, le travail de dragage a été continué au prix de \$9 de l'heure, tandis que le prix porté au contrat d'entreprise était de \$15 de l'heure.

“ Une tranchée de 22 pieds de largeur, a été pratiquée au travers de la barre ; une seconde tranchée, commencée par les deux bouts à la fois et poursuivie aussi activement que le temps l'a permis, a été conduite sur une longueur de 800 pieds à l'est, et de 1,000 pieds à l'ouest ; il reste à enlever au milieu 1,700 pieds pour la compléter.

“ Si la largeur du chenal est limitée à 45 pieds, les navires ne pourront le franchir qu'avec beaucoup de difficulté. Les vents de sud-est sont souvent mauvais, et à moins de s'avancer dans un chenal de suffisante largeur, les navires seront toujours en danger de s'échouer. Une largeur moindre de 66 pieds, représentant trois tranchées du dragueur, serait à peine sûre.

“ Dans les beaux temps, une entrée de 44 pieds serait à peine suffisante dans un chenal marqué par des bouées. En rivière, un chenal de 45 pieds, bien marqué par des bouées, serait assez large.

“ Pour obtenir une profondeur uniforme de treize pieds de fond, il faudra pratiquer sur certains points dans la rivière proprement dite, des dragages dont l'ensemble sera de 3,850 pieds cubes de déblais. Si le département ne fait point exécuter ces travaux, je ne vois point de quelle source pourrait venir l'argent nécessaire pour leur exécution.

“ Si le lit de la rivière n'est pas creusé, les navires, après avoir franchi le chenal dragué, iront s'échouer dans les parties les moins profondes de la rivière.

“ Pour donner à la tranchée en travers de la barre 60 pieds de largeur, il faudrait enlever 24,000 verges cubes ; il faudrait opérer aussi un dragage de 16,000 verges en rivière, ce qui ferait un ensemble de déblaiements de 40,000 verges.

“ Si les entrepreneurs continuent d'exécuter leur travail au prix de \$9.00 l'heure, l'entreprise actuelle reviendra à \$10,000, environ.”

J'ai l'honneur, d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD,

Ingenieur dirigeant.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, Travaux Publics.

Q. Vous estimez à \$10,000 la somme nécessaire pour l'achèvement vauz ?—R. Oui, sur une largeur de quarante-quatre pieds et une profondeur de treize pieds, mais ces proportions sont tout à fait insuffisantes pour donner aux améliorations de la rivière un caractère définitif. Il faudrait avoir dix-huit pieds dans le havre, dix-neuf pieds sur le lac et dix-sept pieds dans la rivière. On peut fixer à seize pieds le tirant d'eau offert à la navigation entre Buffalo et le lac Supérieur. La tranchée à l'embouchure de la Kaministiquia couvrira au-delà de trois mille cinq cents pieds et devra être creusée à une profondeur de dix-huit pieds.

Q. Quelle profondeur proposez-vous pour le présent?—R. Pour le présent, l'économie qui est à l'ordre du jour a fait limiter l'approfondissement à treize pieds. Mes instructions sont pour treize pieds.

Q. Combien coûtera cet approvisionnement à treize pieds?—R. Les travaux de la saison dernière ont coûté dix mille piastres. La partie draguée du chenal a reçu cette profondeur de treize pieds. Les navires tirant treize pieds d'eau franchissent la tranchée. Les travaux sont en cours d'exécution, depuis deux ans seulement.

Q. Le chenal se remplit-il par les apports du courant?—R. Tout chenal artificiel est sujet à se remplir plus ou moins ; un cours d'eau détourné a besoin d'être dragué périodiquement ; mais il faut être en possession d'un ensemble de faits pour en venir à des conclusions en pareille matière, et nous n'avons point de données suffisantes sous ce rapport pour ce qui est de la Kaministiquia.

Q. Quel serait le coût relatif de la dépense à faire en dragages pour l'entretien du chenal à cette profondeur?—R. C'est une question qu'il est facile de mettre sur le papier, mais un homme pratique, ayant une réputation professionnelle à risquer, n'entreprendra point de faire pareil calcul. Cependant je croirais, par simple aperçu, qu'il suffirait d'un dragage d'un couple de mois par année pour curer un chenal de cent cinquante pieds. J'ai reçu aujourd'hui un rapport sur le havre de Bayfield, qui a été creusé à une profondeur de dix pieds, il y a quelque temps ; la profondeur varie aujourd'hui de neuf pieds neuf dixièmes à neuf pieds deux dixièmes. Sur quelques points l'exhaussement a été de huit pouces, sur d'autres, de plus de huit pouces, et ailleurs le fond ne s'est pas exhaussé. Il va sans dire que tout cours d'eau a son caractère propre.

Q. Cette barre à l'embouchure de la Kaministiquia prouve que la rivière charrie beaucoup de matières?—R. Oui, mais ces matières ont pu mettre bien des siècles à

s'accumuler. On ne peut tirer de conséquences d'un fait comme celui-là; l'eau est bien trompense. Quant aux travaux à exécuter sur la barre, tout ingénieur peut les entreprendre; je ne crois pas qu'il y ait besoin d'encassements. A Chicago, on a fait des encassements pour arrêter le progrès de l'ensablement, mais de nouveaux atterrissements se sont formés autour de ces ouvrages, par l'effet de la loi de la pesanteur. Les matières en suspension dans un cours d'eau tendent naturellement à se précipiter. Je ne ferais donc point de jetées pour protéger le chenal contre les ensablements, mais pour le mettre ainsi que le port à l'abri des vents. Cela toutefois n'est pas nécessaire.

Q. Quelle est la largeur de la barre?—R. En voici un plan, et voici aussi des modèles en carton de vapeurs à hélice appropriés aux dimensions du chenal. En plaçant ces modèles sur le plan, on se rend compte de l'espace offert aux plus gros navires qui naviguent sur les lacs. Depuis que j'ai été cité devant ce comité, j'ai eu occasion d'aller à Sorel et j'ai été frappé des points de ressemblance du Richelieu à cet endroit avec la Kaministiquia.

Q. Avez-vous jamais réfléchi au mouvement de transport qui pourrait s'effectuer sur la Kaministiquia?—R. Le mouvement de transport y trouverait des éléments inépuisables.

Q. Quelle est la longueur de la barre?—R. Trois mille cinq cents pieds.

Q. Vous dites dans votre rapport que le havre est très-agité par les gros temps: les vagues battent-elles fort contre les quais?—R. Oui, le lac Supérieur est sujet à des tempêtes périodiques, qui ont causé et causeront encore des désastres.

Q. Mais dans le port de Prince-Arthur's-Landing, les navires ont-ils jamais souffert de ces tempêtes?—R. Je n'ai point de cela une connaissance personnelle.

Q. Lequel des deux ports pourrait être, à moins de frais, rendu propice et suffisant pour les besoins du commerce qu'on peut s'attendre à voir surgir dans cette contrée?—R. Mon opinion est que le port de Prince-Arthur's-Landing devrait être creusé à dix-huit pieds de profondeur. Dans ce cas, pour maintenir constamment cette profondeur, il faudra draguer le fond au besoin, après avoir assis les jetées dans dix-huit pieds d'eau. D'après mes calculs, le coût des travaux permanents à exécuter, pour obtenir dix-huit pieds de profondeur dans le port de Prince-Arthur's-Landing s'éleverait à \$643,000; pour obtenir une profondeur de quinze pieds seulement, la dépense serait de \$440,000. Un port étendu, ayant seulement quinze pieds de profondeur, coûterait \$390,000; un port moins grand, ayant dix-huit pieds de profondeur, coûterait \$232,000. La Kaministiquia devrait être approfondie à dix-huit pieds sur la barre et à dix-sept pieds en rivière. Nous avons marqué au confluent l'emplacement d'un bassin à tourner de trois cents pieds de largeur sur douze cents de longueur. Ce bassin est compris dans mon estimation. La dépense à faire en dragages pour donner à la rivière dix-sept pieds de profondeur, cent pieds de largeur, et à l'ouverture de la barre deux cents pieds de largeur, serait de \$81,700. Si l'on ne donnait à l'ouverture que cent pieds de largeur, la dépense ne dépasserait pas \$51,000.

Q. Quelle profondeur donneriez-vous à l'ouverture?—R. Dix-huit pieds, et je donnerais dix-sept pieds en rivière. Un chenal de cent pieds de largeur ne coûterait que \$61,000. Il serait nécessaire d'y faire des curages, périodiquement. Le service d'un bateau dragueur, y compris les réparations et l'usure, revient à \$7,400 par saison.

Q. Faudrait-il faire des curages pendant plusieurs mois tous les ans?—R. Je ne saurais le dire, mais le service d'un bateau dragueur revient en tout à \$7,500 par saison entière.

(Le témoin exhibe des plans faits par lui-même, du port de Prince-Arthur's-Landing et de la Kaministiquia, indiquant la situation et l'étendue des superficies à draguer.)

Q. Avez-vous fait des devis estimatifs pour les docks du chemin de fer sur la Kaministiquia?—R. Ce genre d'ouvrage n'entre pas dans mes attributions.

Q. Quelle serait la profondeur de l'eau à l'extrémité du dock projeté à Prince-Arthur's-Landing?—R. Dix-huit pieds.

Q. Quelle comparaison pourrait se faire, selon vous, entre les deux ports, si les améliorations décrites par vous y étaient exécutées?—R. La Kaministiquia me paraît ressembler beaucoup au port de Chicago et à celui de Milwaukee.

Q. Quelles ressemblances y a-t-il entre la rivière à Milwaukee et la Kaministiquia? Est-elle aussi large?—R. Elle n'est pas aussi large, et tous les lots viennent aboutir au bord de la rive. J'ai représenté au ministre la nécessité de réserver une lisière de terrain le long de la rivière pour y établir des quais, comme on a fait à Paris, sur la levée de la Tamise, et sur les bords de l'Arno, à Florence. Il y a deux affluents formant fourche, l'un à la Mission et l'autre à la ferme McKellar, lesquels, s'ils étaient fermés par un barrage, avec un débouché pour empêcher la stagnation de l'eau, offriraient un espace suffisant pour un très-grand développement de quais. A Chicago les lots viennent jusqu'à la rivière, et font des lacunes dans la ligne de quais; en sorte que ce port a le même inconvénient à cet égard que Milwaukee. Le ministre des travaux publics a pris des mesures pour avoir une lisière de terrain, large de 100 pieds environ, le long de la Kaministiquia, et si les espérances de l'heure présente se réalisent ce bord de rivière sera, un jour, l'une des plus belles promenades du monde.

Q. Mais Chicago et Milwaukee, pour se créer des ports, n'avaient pas à choisir; ils n'avaient que ces petites rivières, et point d'abri naturel au-dehors, comme la baie du Tonnerre.—R. Il est vrai; mais la baie du Tonnerre reçoit les vents d'environ 90 degrés de l'horizon, et, par suite, elle n'est guère moins exposée et plus commode que l'abord de Chicago.

Q. Les vents dominants viennent-ils de la partie du nord-ouest?—R. Les vents dominants sur tous les lacs viennent de l'ouest; mais une tempête du sud-ouest a détruit, un jour, nos ouvrages à Port-Albert. Il y avait là un terrain sec, sur lequel j'avais fait une construction sur pilotis, croyant bien qu'elle y pourrait durer des siècles: un coup de vent du sud-ouest a tout balayé.

Q. Cette tempête du sud-ouest ne s'est-elle pas fait sentir sur toute la largeur du lac?—R. Oui... mais je pourrais dire que presque toutes les tempêtes sur ces lacs sortent du nord-ouest.

WILLIAM KINGSFORD.

16 avril.

M. W.-H. CARPENTER est appelé et prête serment.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Kincardine.

Q. Êtes-vous allé à Fort-William?—R. Oui.

Q. Quand?—R. J'y suis allé tous les ans depuis 1874.

Q. Connaissez-vous la propriété de McKellar sur la Kaministiquia?—R. Je la connais.

Q. N'avez-vous jamais eu le projet d'acheter une partie de ce terrain?—R. Oui. En 1875, j'eus dessein de bâtir un magasin avec une maison d'habitation sur le bord de la rivière, et je demandai à M. McKellar ce qu'il me vendrait le terrain: il me dit qu'il en voulait avoir de 50 à 70 dollars, et, même pour certains endroits, 100 dollars par pied de front sur la rivière.

Q. Quelle était la profondeur des lots?—R. De la rivière au chemin, il y avait, je pense, une étendue en longueur d'environ 70 pieds.

Q. A combien serait revenu l'acre de terre à ces prix-là?—R. Je ne sais pas au juste.

Q. Quelle était la grandeur du lot?—R. A mon calcul, l'acre serait revenu à \$2,000 environ. Ce prix était si exorbitant que j'en demeurai là.

Q. Avez-vous dit à M. McKellar que vous vouliez bâtir une maison?—R. Oui.

Q. A quelle époque de l'année était-ce?—R. En juillet ou en août, je pense.

Q. Y avait-il avec vous quelque autre personne en disposition aussi d'acheter du terrain?—R. Oui, M. Beath, gérant de la banque d'Ontario, était avec moi; nous parlions d'acheter ensemble le terrain pour y bâtir des maisons le long de la rivière, si le prix était raisonnable, dans l'idée que nous pourrions faire quelque profit de cette manière.

Q. Vous étiez ensemble?—R. Oui; mais nous abandonnâmes aussitôt notre projet en entendant les prix extravagants qui nous étaient demandés. M. McKellar faisait ses lots en arrière 250 à 400 dollars.

Q. A quelle distance ceux-ci étaient-ils de la rivière?—R. Ils se trouvaient de l'autre côté de la route, à cent pieds au moins de la rivière.

Q. Quelle était la grandeur de ces lots?—R. Un cinquième d'acre.

Q. Cela aurait fait plus de mille dollars l'acre?—R. Oui.

Q. Avez-vous été sur le derrière de la ferme? ou savez-vous quelle est la hauteur de cette partie-là au-dessus de l'eau?—R. Je ne sais pas grand'chose du derrière de la ferme.

Q. Savez-vous quelle est l'étendue de cette ferme sur le front?—R. Non.

Q. En 1875, lorsque vous avez demandé à M. McKellar de vous vendre un lot, savait-on que le terminus était fixé à Fort-William?—R. Le lieu précis n'était pas définitivement choisi. On ne savait pas si le terminus serait sur la terre de M. McKellar ou dans l'emplacement de ville; mais on supposait généralement qu'il serait placé à l'un de ces deux endroits.

Q. Saviez-vous si M. McKellar avait droit de vendre ce lot, s'il en était propriétaire?—R. Je n'ai jamais examiné son titre au bureau d'enregistrement, n'ayant pas acheté le terrain.

Q. Savez-vous qu'il y a, le long des deux rives, une réserve d'une chaîne qui appartient au gouvernement?—R. Je l'ignorais à cette époque et je l'ignore encore.

Q. A quelle distance le chemin est-il de la rivière?—R. Je ne sais; la distance est très-petite.

Q. M. McKellar se disait-il propriétaire de ce terrain?—R. Oui.

Q. Pensez-vous qu'il fût homme à usurper ce titre si la propriété n'eût pas été à lui?—R. Non.

Q. Il vous aurait vendu le lot au prix qu'il vous en demandait?—R. Oui; à en juger par la manière dont il répondit à ma proposition.

WM. H. CARPENTER.

16 avril 1878.

M. JOHN WHYTE est appelé et prête serment.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Mitchell, en Ontario.

Q. Vous étiez à Ottawa à la fin du mois dernier?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu alors une conversation avec M. Henderson au sujet d'une certaine somme de \$100 qu'on dit lui avoir été remise par M. Oliver?—R. Le 29 ou le 30 mars, M. Henderson m'arrêta dans la rue, et me demanda si j'étais un ami de M. Oliver; je lui dis que oui. Là-dessus il me parla d'un ancien compte oublié, à ce qu'il prétendait, dans un certain règlement avec M. Oliver, et que celui-ci avait refusé de lui payer depuis; il m'apprit ensuite que MM. Oliver, Davidson et compagnie avaient reçu \$500 du gouvernement pour dommages par discontinuation de l'hôtel Neebing; et ajouta qu'il croyait avoir droit, comme actionnaire, à une part de ces \$500. Après l'avoir écouté je lui dit que je ne savais rien de cela. Alors il me demanda si je voulais en parler à M. Oliver et je le lui promis. J'allai voir M. Oliver, qui ne parut pas se faire une idée bien juste de ce dont il s'agissait. Je lui dis qu'il était assez singulier que j'eusse été arrêté sur la voie publique pour l'entendre accuser de ne pas payer ses dettes, et qu'à sa place j'aimerais mieux satisfaire M. Henderson que de le voir porter de la sorte ses plaintes par les rues. Voilà à peu près tout ce qu'il y eut cette fois-là. Le lundi suivant, le 1er avril, je recontrais de nouveau M. Henderson, qui me demanda si j'avais vu M. Oliver, si je lui avais parlé et ce qu'il allait faire. Je lui conseillai d'aller le voir lui-même. Je pense, lui dis-je, que vous obtiendrez quelque chose. M. Oliver pensionnait au Windsor House. M. Henderson me pria de l'accompagner, et j'y consentis. M. Oliver nous reçut dans sa chambre. Il y eut entre eux pendant quelques instants un échange de paroles assez vif; M. Henderson disait qu'il avait perdu de l'argent, tandis que M. Oliver avait trouvé son

compte. J'engageai alors M. Oliver à le payer. M. Henderson déclara qu'une somme de \$100 le contenterait, et qu'il la prendrait en acquit tant de sa créance que de sa part des \$500. Je pressai M. Oliver de le satisfaire pour mettre fin à ses plaintes. "Si je vous donne quelque chose, lui dit-il, vous irez conter que j'ai voulu vous suborner." L'autre protesta que non et que cette somme-là lui était légitimement due. "Soit, reprit M. Oliver; mais quand bien même je pourrais, pour un sou, vous gagner à changer votre témoignage, je ne voudrais point le donner; tout ce que je vous demande, c'est de dire la vérité, mon coquin!" c'est l'expression dont il se servit. L'argent lui fut donc remis, et comme il l'empochait déjà, je lui dis: "Attendez! vous iriez peut-être vous imaginer qu'il n'y avait là que cinquante dollars, car vous n'avez pas compté; comptez donc, je vous prie, et assurez-vous que vous avez votre argent." La somme comptée, il trouva qu'elle était de cent dollars. "MM. Oliver, Davidson et compagnie, lui dis-je, sont donc maintenant quittes envers vous?" "Oui," répondit-il. La conversation finit là et nous nous séparâmes.

Q. Connaissez-vous M. Henderson avant votre conversation avec lui dans la rue? —R. Je ne lui avais jamais parlé avant le moment où il vint me demander si je connaissais M. Oliver. Il m'avait vu souvent avec lui, et je suppose qu'il s'adressait à moi à cause de cela.

Q. Saviez-vous qu'une enquête se faisait ici?—R. J'étais venu à Ottawa pour affaire privée, et j'étais entré ici par hasard pendant que les capitaines donnaient leurs témoignages. Je n'étais aucunement intéressé à l'accommodement entre M. Oliver et M. Henderson; je n'ai pas eu d'autre but que d'accorder leur différend.

Q. Saviez-vous qu'il y avait eu auparavant un règlement de comptes entre la société Oliver, Davidson et compagnie et M. Henderson?—R. Pas du tout. M. Henderson me parla d'un ancien compte qu'ils avaient réglé ensemble, et prétendit avoir oublié cet autre dans le temps.

Q. Comment cela? cet item de \$500 n'a été découvert qu'au cours de la présente enquête?—R. Il s'agissait d'un vieux compte pour je ne sais quel ouvrage qu'il avait exécuté; car je ne m'en suis pas autrement enquis. M. Oliver, lorsque je lui en parlai, me dit qu'il croyait qu'il y avait eu, effectivement, quelque petit ouvrage de fait, dont M. Henderson n'avait pas été payé,—et que celui-ci n'avait pas eu non plus sa part des \$500. "Il reste, ajouta-t-il, \$200 de cet argent en ma possession." Je lui conseillai alors fortement de payer entièrement cet homme pour qu'il n'allât pas conter à tout le monde qu'on ne lui avait pas payé son dû;—car j'ai pour principe dans mes propres affaires, de ne point traîner et de régler tout de suite avec les gens.

Q. Saviez-vous que lors, du règlement, M. Henderson avait donné une quittance générale?—R. Je n'en savais rien.

Q. Saviez-vous qu'il était cité en témoignage à l'enquête instituée ici?—R. Oui.

Q. Ne vous vint-il pas à l'esprit qu'on pourrait trouver étrange que M. Oliver lui eût fait ici un pareil paiement?—R. Non.

Q. Avez-vous remarqué si M. Oliver a pris les \$100 qu'il lui a comptés d'une autre somme plus forte, ou s'il avait juste ces \$100?—R. Il les lui compta, je pense, à même une plus forte somme.

Q. M. Henderson en donna-t-il reçu?—R. Non, je ne le pense pas; je servais de témoin de la transaction, comme de médiateur. Ce paiement était fait pour solde définitif. M. Henderson avait dit qu'il était pauvre et que M. Oliver était plus capable de payer les \$100 que lui de s'en passer; et je le pensais aussi.

Q. Avait-il mentionné le montant de l'ancien compte qu'il disait n'avoir pas été réglé?—R. Il avait mentionné une somme de \$20 ou environ—je ne puis pas vous dire le chiffre au juste.

Q. Y eut-il quelque discussion entre eux à l'égard de la compagnie de l'hôtel?—R. Il y eut quelques propos assez vifs; car ils ne paraissaient pas trop amis; ils me faisaient l'effet d'être un peu comme Roderick Random et sa maîtresse: ils étaient bien du même avis, seulement ils ne pouvaient pas s'accorder.

Q. Fut-il question de la compagnie de l'hôtel?—R. M. Henderson dit qu'il était un actionnaire de cette compagnie et qu'il se croyait en droit autant que tout autre d'avoir sa part des \$500.

Q. Que répondit à cela M. Oliver?—R. Rien, il semblait trouver cela raisonnable.

Q. Avant le paiement des \$100, M. Oliver vous avait-il dit que la réclamation de M. Henderson par rapport à l'ancien compte était fondée?—R. Lorsque je lui avais parlé de ce compte, il m'avait dit qu'il avait là une petite dette.

Q. Puisque cette dette n'était que d'une vingtaine de dollars, comment se fait-il que M. Oliver soit allé jusqu'à \$100?—R. Mon but, je sais, était d'amener le règlement de compte, pour qu'il ne n'en fut plus parlé.

Q. Combien y avait-il de temps que vous étiez dans la chambre avec M. Henderson et M. Oliver, lorsqu'ils commencèrent d'échanger des paroles vives?—R. Un quart d'heure, à peu près.

Q. Quel était le sujet de ces paroles vives?—R. C'était que l'un avait gagné de l'argent avec l'hôtel Neebing et que l'autre en avait perdu par son marché; M. Henderson se plaignait que lorsqu'il avait conduit là-bas des hommes pour exécuter les travaux, on ne s'était pas trouvé prêt à les commencer, et que ses hommes avaient été obligés d'attendre; bref, qu'il avait perdu de la sorte sur son entreprise.

Q. M. Oliver ne lui répondit-il pas qu'il n'avait pu perdre de l'argent de cette manière, parce que le salaire de ses hommes lui avait été payé du jour de leur départ de Toronto?—R. M. Oliver reconnut seulement l'ancienne créance et le juste droit à une part des \$500. Après avoir compté l'argent à M. Henderson, il lui dit: "Vous voilà certes bien payé! vous avez eu plus que votre part." Mais je l'avais très-vivement pressé, je le répète, de lui payer cela, parce qu'il valait mieux, disais-je, lui donner un peu plus que son dû que de lui laisser une occasion de se plaindre qu'on lui était encore redevable de quelque chose.

JOHN WHYTE.

16 avril.

M. ADAM OLIVER est appelé et prête serment.

Q. Étiez-vous présent lorsque M. Whyte a donné tout à l'heure son témoignage touchant les \$100?—R. Oui.

Q. A-t-il rapporté les faits comme ils se sont passés?—R. Oui; je confirme son récit: il a bien rapporté tout ce qu'il savait de la transaction. Si maintenant vous désirez que je vous instruisse de ce qui s'est passé entre M. Henderson et moi, hors de sa présence, je suis prêt à le faire. Les \$100 ont été payés comme il vous l'a dit; et son témoignage des circonstances dont il a eu connaissance, est entièrement exact.

Q. Avez-vous hésité à compter cette somme à M. Henderson? Ne craigniez-vous pas qu'on ne supposât que le témoignage de M. Henderson avait pu être influencé par là?—R. J'ai hésité un peu. La veille, dans la matinée, — le jour même où vous avez reçu mon témoignage, il y a eu samedi huit jours, — j'avais rencontré M. Henderson, en venant ici, sous le porche du parlement, et je lui avais parlé de la querelle qu'il avait eue avec M. Davidson dans le *Mail* et le *Globe*, l'été dernier, au sujet d'une somme de \$16 qui n'avait pas été mentionnée au compte du gouvernement et que M. Henderson prétendait avoir déboursée pour des articles de fer. Je lui dis: "Si vraiment vous pouvez fournir quelque explication à cet égard, je vous rembourserai les \$16. Mais j'aimerais mieux entendre auparavant M. Davidson." Il continua encore quelques instants la conversation, et nous en vîmes à parler du témoignage que nous devons rendre devant ce comité. Alors, en se frottant les mains, il me dit: "Tenez, vous feriez mieux de me donner cent dollars. Donnez-les moi, et ma déposition vous sera toute favorable; je serai de votre côté." Je trouvai la proposition si répugnante que je le quittai à l'instant. Je ne l'ai plus revu jusqu'à l'entrevue amenée par M. Whyte. Ce dernier m'avait conseillé dans l'intervalle de payer ce vieux compte, comme il dit; et j'ai payé. M. Whyte a rapporté, je crois, très-exactement les circonstances de ce fait.

Q. A l'égard du bois qui est entré dans la construction de l'hôtel, je voudrais savoir s'il était mesuré lors de la livraison ou avant de sortir de votre moulin; et si c'était M. Flanagan, votre commis, qui le mesurait, ou M. Henderson?—R. Il avait

été convenu entre M. Henderson et moi que, M. Flanagan étant un homme en l'exactitude de qui on pouvait se fier, le bois ne serait pas soumis à un nouveau mesurage. D'ailleurs, je ne crois pas que M. Henderson ait pu le mesurer. Je lui en ai mené moi-même trois ou quatre charges de barge et j'ai vu transporter ce bois du bateau à l'hôtel, je l'ai vu aussi couper et mettre en œuvre ; mais jamais je n'ai vu M. Henderson ni d'autres y appliquer la mesure.

Q. Quel était ce bois ?—R. Le bois des planchers et du lambrisage intérieur.

Q. Quelle quantité en avez-vous vu transporter à l'hôtel sans avoir été mesurée après la livraison ?—R. Je ne sais pas ; je ne pourrais non plus vous dire au juste combien de fois j'ai vu transporter de ce bois à l'hôtel—trois, quatre ou cinq fois. J'étais là pour aider au déchargement, et dans aucune de ces occasions M. Henderson n'a mesuré le bois reçu.

Q. Quelle proportion de la fourniture totale représentaient ces charges de bateau ?—R. La barge prenait, dans ses voyages, de 5,000 à 15,000 pieds peut-être de bois.

Q. A ce compte, quelle quantité en avez-vous vu clouer au bâtiment en construction ?—R. Ce que j'en ai vu, chaque fois, mettre en œuvre n'allait pas, je suppose, à un millier de pieds.

Q. Ainsi vous avez vu décharger ce bois et vous en avez vu employer une partie sans qu'on eût fait un nouveau mesurage ?—R. Oui.

Q. Combien en avez-vous vu prendre ainsi sur chaque charge ?—R. Pas plus d'un millier de pieds, je pense.

Q. Toujours est-il que le bois a été déchargé et employé sans être mesuré de nouveau ?—R. Oui.

Q. Maintenant passons à autre chose. Il y a preuve acquise, je crois, qu'une grande partie des portes et des croisées n'avaient pas été posées et étaient restées dans le bâtiment : savez-vous ce que cela est devenu ensuite ?—R. Non.

Q. Ces portes et croisées n'ont-elles pas été employées à un bâtiment que vous construisiez pour le gouvernement ?—R. Non pas à ma connaissance. Il n'y a à cet égard qu'une assertion de M. Henderson. Au surplus, il déclare que, lorsqu'il est parti de la maison il y avait 3,000 pieds de bois en piles, que le feroman de M. Oliver vint chercher ensuite pour bâtir des cottages. Or, nous ne bâtissons pas les cottages en ce temps-là ; nous les avons bâtis dès l'année précédente. Je n'ai aucune connaissance de cet enlèvement de bois et je ne crois pas qu'il ait eu lieu.

Q. Savez-vous si on a employé de ces portes et croisées à quelque bâtiment fait par vous pour le gouvernement ?—R. Non.

Q. Personne n'avait-il été autorisé par vous à se servir de ces portes et châssis ?—R. Personne par moi.

Q. Ou par quelque autre agissant pour vous ?—R. Je ne le pense pas.

Q. Pendant les travaux de construction qui représentait votre société sur les lieux ?—R. Personne autre que moi.

Q. Vous surveilliez vous-même le bâtiment ?—R. Non pas à l'époque que vous entendez ; c'est le printemps précédent que les cottages ont été bâtis.

Q. Le printemps de 1874 ?—R. M. Henderson dit que tout cela a eu lieu lorsqu'il est revenu de là-bas ; et il en est revenu dans l'automne de 1876. L'hôtel Neebing a été commencé en juillet 1875.

Q. Quand le bâtiment que vous avez fait pour l'habitation de l'ingénieur a-t-il été commencé et fini ?—R. Cette construction s'est faite pendant le printemps de 1875, j'entends la construction des bâtiments de l'ingénieur, desquels parle M. Henderson dans sa déposition—des cottages. La maison de l'ingénieur proprement dite a été bâtie en 1876.

Q. Qui a surveillé les travaux à celle-ci ?—R. C'est moi.

Q. Dites-moi si, dans la construction de cette maison de l'ingénieur, on a employé des portes ou des croisées ou du bois portés sur le compte de la Compagnie de l'hôtel Neebing.—R. Pas à ma connaissance. M. Henderson faisait de petits ouvrages de menuiserie à cette maison, il a pu y apporter quelque chose. L'autre jour, il m'a dit

à la porte du parlement qu'il était allé chercher à l'hôtel un peu de bardeaux et de clous.

Q. Aurait-il pu en emporter pour la valeur de \$20 à votre insu?—R. Il n'aurait pu prendre la valeur de \$10 en matériaux sans que j'en eusse connaissance.

Q. Aviez-vous un conducteur au bâtiment en construction?—R. J'en ai eu un quelque temps; Henderson ne faisait pas l'ouvrage d'une manière satisfaisante, je le lui ôtai pour en charger mes hommes.

Q. Quand les cottages ont-ils été bâtis?—R. Au printemps et dans l'été de 1875.

Q. Avant l'hôtel?—R. Oui, avant l'hôtel, et la maison de l'ingénieur a été bâtie après.

Q. Quand M. Henderson a-t-il commencé à travailler à cette dernière?—R. Dans l'automne de 1875.

Q. Etiez-vous là dans l'hiver de 1875?—R. Non.

Q. Quand êtes-vous parti de la baie du Tonnerre cette année-là?—R. En automne: je ne puis vous dire précisément quel jour. Ordinairement, depuis cinq ans, je pars de la baie le 1er novembre.

Q. Et quand y êtes-vous revenu en 1876?—R. Vers le milieu de mai, par le premier bateau.

Q. Ainsi, durant un intervalle de six mois, M. Henderson a continué les travaux de construction à la maison de l'ingénieur, en dehors de votre surveillance.—R. Notre société lui a fait faire pendant ce temps les planchers; ils étaient achevés lorsque j'y suis retourné.

Q. La menuiserie n'a donc été commencée qu'après votre retour?—R. Oui; il n'y avait, je crois, que le lambrissage d'une chambre d'appliqué, et je le fis ôter.

Q. Avez-vous visité l'hôtel Neebing pendant sa construction?—R. Pas souvent, et je n'y suis pas entré depuis que le gouvernement en a pris possession. Pendant sa construction j'y allais de fois à autre, pour voir comment marchaient les travaux et comment M. Henderson les exécutait. J'exerçais une certaine surveillance de la part de la compagnie, et j'ai trouvé quelquefois à redire.

Q. Je voudrais savoir si les ouvriers à ce bâtiment étaient payés plus cher que ceux que M. Henderson employait ailleurs à la même époque?—R. Ils recevaient les salaires ordinaires des ouvriers.

Q. Voyez au compte l'article de la main-d'œuvre et dites-nous si les salaires qu'il mentionne étaient bien alors les taux moyens?—R. J'ai examiné ce compte avant aujourd'hui, et j'ai consenti à son paiement par la compagnie.

Q. Avez-vous consenti à payer plus que le salaire raisonnable et honnête?—R. Non, mais ce qui est mentionné dans ce compte.

Q. Avez-vous jamais donné à entendre à M. Henderson que le gouvernement serait probablement le payeur et qu'il importait peu de savoir si les salaires n'étaient pas excessifs?—R. Non; je suis sûr de n'avoir donné à entendre rien de tel.

Q. Y a-t-il eu collusion entre M. Henderson et vous à cet effet que vous laisseriez porter en compte, soit pour les matériaux, soit pour la main-d'œuvre, des prix plus forts que ceux qui eussent été demandés à des particuliers?—R. Il n'y a eu aucune collusion entre M. Henderson et moi, ni entre aucune autre personne et moi. Nous bâtissions l'hôtel à la bonne foi lorsque nous avons eu l'avis portant injonction de cesser les travaux.

Q. Quand avez-vous eu cet avis?—R. En février 1876, et depuis lors je ne suis jamais entré dans la maison.

Q. Jusqu'au jour où vous avez eu l'avis, les travaux de construction se sont-ils toujours faits d'une manière consciencieuse et économique, conforme à l'intérêt de la compagnie et au vôtre?—R. Oui. Je ne me suis pas trouvé là durant les derniers mois, je le répète. M. Henderson occupait alors la maison et y tenait hôtel.

Q. Il en occupait une partie?—R. Oui, la partie qui en était terminée

Q. En bonne foi, si vous aviez eu l'intention de bâtir une maison vraiment destinée à servir d'hôtel, n'auriez-vous pas fait de meilleures fondations?—R. J'aurais pu en faire de meilleures si j'avais eu tout contrôle. C'est M. Henderson qui a construit la maison. Dans sa déposition il a juré qu'il y avait en-dessous des poteaux de

cède; il n'y en avait pas un dans toute la construction; les poteaux étaient d'épinette rouge et de sapin.

Q. Si le gouvernement n'avait pas requis la cession de ce bâtiment en vue du chemin de fer, auriez-vous, comme président de la compagnie de l'hôtel, alloué à M. Henderson l'article de \$1,326 que porte son compte pour frais de main-d'œuvre à ce bâtiment?—R. Je pense qu'oui. Il y a des gens avec qui l'on règle quelquefois en leur donnant plus que leur dû. M. Whyte vous en a fait connaître un exemple.

Q. Ce mémoire est-il plus fort qu'il ne devrait être?—R. Il est assez fort, je pense, mais peut-être ne l'est-il pas beaucoup plus qu'il ne devrait être: la discontinuation des travaux n'a pas été sans inconvénient pour M. Henderson, car il avait dessein d'habiter l'hôtel.

Q. M. Henderson, pendant qu'il le bâtissait, s'attendait-il qu'il aurait le droit de le prendre à bail? vous fit-il entendre qu'il ne le garderait probablement pas, qu'il n'y tiendrait pas hôtel?—R. Jamais; au contraire il se dépêcha d'y entrer quand le bâtiment n'était pas encore à moitié fini, et commença tout de suite à y ouvrir hôtel. Le jour de l'an il y donna un bal public ou quelque fête de ce genre.

Q. Y êtes-vous jamais entré pendant qu'il y tenait hôtel?—R. Non.

Q. Savez-vous où votre teneur de livres est allé depuis qu'il vous a quitté?—R. Non. Un an environ après son départ, ayant entendu dire qu'il était à Chicago, j'ai mis dans les journaux un avis que je lui adressais, mais je n'ai plus entendu parler de lui. Je pense qu'il est allé en Irlande.

Q. Vous savez qu'il a mesuré le bois?—R. Oui.

Q. Étiez-vous présent aux mesurages?—R. Je m'y suis trouvé plusieurs fois. Il mesurait tout notre bois.

Q. Lui avez-vous jamais insinué qu'il pouvait bien étendre un peu la fourniture parce qu'il était probable qu'elle serait payée en fin de compte par le gouvernement?—R. Je ne lui ai jamais insinué rien de semblable ni jamais dit que le gouvernement prendrait peut-être le bâtiment.

Q. Avez-vous raison de douter de l'exactitude des inscriptions de M. Flanagan sur vos livres?—R. Nullement.

Q. Avez-vous jamais entendu mettre son exactitude en doute?—R. Non; tout au contraire, je l'ai entendu vanter, et, pour moi, je crois que M. Flanagan est un teneur de livres irréprochable.

Q. Pensez-vous qu'il y ait eu collusion entre M. Henderson et lui? ou que le bois ait été chargé en compte autrement qu'il ne l'eût été s'il s'était agi d'un acheteur ordinaire?—R. C'est le prix régulier qui a été inscrit; et le bois a été mesuré et porté sur le compte de l'hôtel Neebing absolument comme on eût fait pour un particulier.

Q. Les portes et les croisées ont-elles été faites par vous?—R. Non; elles ont été confectionnées à Ingersoll. Je jure positivement que le nombre de portes et de châssis mentionné sur le compte a été transporté par moi au quai et délivré à Jim Henderson; et que j'ai vu celui-ci porter le tout au bâtiment en construction. La fourniture entière de portes est chargée sur le compte d'Oliver, Davidson et compagnie; et les deux mémoires sont exactement semblables, sauf une certaine différence de prix, due à ce que le fret est ajouté sur notre mémoire au coût des portes, et que les frais de transport à Fort-William sont minimes.

Q. S'il y avait eu de ces portes et croisées mises à quelqu'une des maisons que vous bâtissiez dans le temps en auriez-vous eu connaissance?—R. Assurément.

Q. Jurez-vous positivement qu'aucune n'a été employée à un autre bâtiment construit pour vous?—R. A moins que ce ne soit à la maison de l'ingénieur, puisque M. Henderson mentionne une croisée et des bardeaux; je jure positivement que je n'ai jamais employé aucune de ces portes et de ces croisées et qu'à ma connaissance personne d'autre non plus n'en a pris. Mais j'ai vu une porte et un châssis à la maisonnette sur le dock, laquelle appartient à MM. Purcell et Ryan. Ces derniers disent avoir été autorisés par M. Hazlewood à les prendre.

Q. Avez-vous eu occasion de parler à M. Hazlewood depuis la cession de l'hôtel au gouvernement?—R. Oui.

Q. Lui avez-vous parlé des matériaux qu'on prétend avoir trouvé de manque?—
R. M. Bethune m'a parlé, un jour, de matériaux enlevés. Les frères de M. Henderson demeureraient alors dans le voisinage de l'hôtel.

Q. Qui a été chargé, après l'expropriation, des clefs du bâtiment? est-ce M. Bethune ou M. Hazlewood?—R. Ils ont été un peu négligents à prendre possession, et ont attendu pour cela jusqu'au printemps de l'année dernière; c'est alors qu'ils ont loué le bâtiment à M. Carmichael pour y tenir une pension.

Q. Enfin, vous ne savez point par vous-même où sont allées les portes qui manquent?—R. Non, je ne le sais point.

Q. Une dernière question au sujet du compte de la compagnie de l'hôtel Neebing. C'est le compte rendu au gouvernement; il se monte à \$5,029 et est signé de vous en votre qualité de président de la compagnie; dites-moi si vous vous êtes jamais donné la peine de vérifier les mémoires, d'après lesquels il a été dressé?—R. Non, je ne les ai pas vérifiés lorsque le compte a été dressé. Je présume qu'en faisant la vérification, j'eusse découvert l'erreur des \$500.

ADAM OLIVER.

M. FRANCIS LAW est appelé et prête serment.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Meaford, en Ontario.

Q. Quel est votre état?—R. Entrepreneur de bâtiments et manufacturier.

Q. Exercez-vous à présent votre état d'entrepreneur?—R. Je suis gérant de la "Law Building and Manufacturing Company."

Q. C'est une compagnie chartrée?—R. Une compagnie par actions.

Q. En êtes-vous le chef?—R. Oui.

Q. Avez-vous une grande expérience de la construction?—R. Oui; depuis que je suis capable de travailler en bâtiments, je n'ai pas fait autre chose.

Q. Avez-vous bâti beaucoup de maisons?—R. Oui, beaucoup.

Q. Avez-vous fait des bâtiments dans les localités situées sur le lac Supérieur?—
R. J'ai fait plusieurs constructions au Saut-Sainte-Marie, l'année dernière. J'ai bâti une maison à Michipicoton pour la Compagnie de la baie d'Hudson.

Q. Et vous savez quels sont par là les prix de la main-d'œuvre?—R. Oui.

Q. Êtes-vous allé à Fort-William?—R. Oui, au mois de novembre dernier.

Q. Avez-vous visité alors l'hôtel Neebing?—R. Oui.

Q. Pourquoi cette visite?—R. J'avais entendu dire à Prince-Arthur's-Landing que le gouvernement allait faire exécuter des réparations à l'hôtel pour y installer des bureaux, et l'idée m'était venue, pendant que j'attendais à Fort-William le départ du bateau, de parcourir la maison et de prendre note de ses dimensions, afin que si l'on appelait des soumissions, je pusse soumissionner à bon escient.

Q. Avez-vous examiné la maison bien soigneusement?—R. Oui.

Q. Quel a été le résultat de votre examen?—R. J'ai donc pris les dimensions du bâtiment, et, de retour chez moi, vers la fin de novembre, j'ai dressé une estimation. Il y avait soixante-douze pilotis de fondation, en épinette rouge et sapin.

Q. Combien avez-vous estimé qu'ils avaient coûté?—R. Je les ai mis dans mon estimation au prix de \$36.

Q. Quelle était la longueur de ces pilotis?—R. La terre était un peu gelée lors de ma visite, et je ne pourrais pas vous dire s'ils étaient enfoncés fort avant, mais ils sortaient du sol de deux pieds. Je les ai estimés à 50 cents pièce, y compris la pose. Il y avait eu cent dix verges d'excavation; à 20 cents la verge, \$22. Soixante-cinq perches de maçonnerie de pierres; à \$2.50 la perche pour les fondements de pierres brutes—\$192.50; dans cette somme je comprends la pierre, les autres matériaux et la main-d'œuvre.

Q. A combien avez-vous estimé la toise de pierres?—R. Je ne me rappelle pas.

Q. A combien revient la pose d'une toise de pierres?—R. Dans nos localités on compte toujours par perche. J'ai estimé la main-d'œuvre à \$1 par perche de 16 pieds $\frac{1}{2}$. Il y a 800 pieds courants de fondation: soit, à 20 cents le pied, \$160, y

compris la main-d'œuvre. 20,000 pieds, *board measure*, de montants et de solives longues, quelque-unes longues de toute la largeur du bâtiment et plus coûteuses que les autres; j'estime cette charpente \$24, y compris la main-d'œuvre.

Q. A quel prix pourriez-vous avoir de la charpente?—R. Le prix des mille pieds est de \$12 pour les faibles longueurs, ayant moins de 16 pieds; et ce prix augmente progressivement de 25 cents les 1,000 pieds par chaque pied d'excédant.

Q. Savez-vous ce que la charpente se vendait au moulin d'Oliver?—R. Non; mais je l'estimais au prix que j'eusse moi-même demandé pour l'ouvrage de charpente, Je m'étais enquis des prix au bureau d'Oliver, mais non pas de ceux du bois long. La règle ordinaire parmi les marchands de bois est d'exiger, lorsque les pièces ont plus de 16 pieds de longueur, un surcroît de 50 cents les mille pieds par chaque excédant de deux pieds. J'ai compté 14,000 pieds de courte charpente à \$18 les mille pieds, main-d'œuvre comprise,—soit \$262. 20,000 pieds de bois d'un pouce, avec main-d'œuvre, à \$15,—il s'agit de tout le bois d'un pouce employé dans la maison en lambrissage, etc.—\$375.

Q. A combien avez-vous estimé ce bois de menuiserie les mille pieds?—R. A \$11, je pense.—33,000 bardeaux posés, \$190. Je ne suis pas monté sur le toit pour le mesurer, et la quantité que j'indique là est approximative: je l'ai calculée d'après les dimensions du bâtiment. (Une partie du toit n'a pas reçu sa couverture.) 8,500 pieds de planchers, avec la main-d'œuvre—\$295.50. Les escaliers, les quels ne sont pas achevés, \$25. J'ai marqué dans mes notes 275 verges de plâtrage, \$98.25.

Q. Cette somme comprend-elle le lattis?—R. Le lattis de tout ce qui est plâtré.

Q. Quelle sorte de plâtrage était-ce?—R. C'était généralement une double-couche; je pense qu'on quelques endroits il n'y avait qu'un simple enduit.

Q. Combien de chambres avaient été plâtrées?—R. Quatre, je pense;—en consultant mes notes, je vois qu'il n'y a que deux grandes pièces.

Q. Quelle est la grandeur de ces chambres?—R. 24 pieds sur 14, ou environ.

Q. Combien ont-elles de verges d'enduits?—R. 75.

Q. Qui valent combien?—R. 35 cents la verge. Le plâtrage ne se fait pas à meilleur marché là-bas. J'ai plâtré une maison à Michipicoten, l'année dernière, et l'ouvrage m'a coûté tout autant.

Q. Est-il plus difficile de se procurer des matériaux à Michipicoten qu'à Fort-William?—R. Non; les steamers prennent le fret exactement au même prix pour ces deux endroits.

Q. D'où aviez-vous fait venir votre bois pour la maison que vous avez bâtie à Michipicoten?—R. De Meaford et de Collingwood; j'avais fait une convention pour le transport de ce qu'il m'en fallait; et le fret m'est revenu à \$6 par 1,000 pieds de bois, rendus à Michipicoten.

Q. Mais le transport ne coûterait pas autant en achetant de MM. Oliver, Davidson et compagnie?—R. Non; mais il y a une différence dans le prix du bois. Je puis livrer de ce bois à Prince-Arthur's-Landing au même prix à peu près que celui que MM. Oliver, Davidson et compagnie demandaient à leur scierie, et que j'ai su dans le temps d'autres personnes. Il y a dans l'hôtel environ 340 verges de lattis; je les ai estimées à \$40.80. La porte du devant \$15; elle était vitrée. J'ai compté 15 portes sur leurs gonds, soit \$120, où je comprends le prix des encadrements, etc.; 18 fenêtres, \$144; 11 portes à panneaux non posées et dont on avait fait une sorte de cloison dans un bout de la maison: \$27.

Q. Combien y a-t-il de portes sur leurs gonds?—R. Quinze.

Q. Combien y avait-il de croisées?—R. Environ 50 châssis, dont une partie garnis de vitres.

Q. A quel prix total les avez-vous estimés?—R. A \$60; je ne puis dire positivement combien il y en avait de vitrés.

Q. Étaient-ils peinturés?—R. Pas tous.

Q. Quelle était la grandeur des vitres?—R. Il y en avait de 14 pouces sur 28; d'autres de 14 pouces sur 30; et j'ai compté une douzaine de petits châssis. Les vitres étaient, je pense, de quatre différentes grandeurs.

Q. Vous les évaluez moins de \$1.50 la pièce?—R. A peu près cela; j'évalue le

tout \$60. Je compte 270 pieds de corniche achevés dans la maison; \$59: 1400 pieds de boiserie: \$42. Il y a une arrière-cuisine jointe à la maison, non crépie mais revêtue de grosse boiserie; et dans une partie de la maison, l'entre-deux des revêtements des murs est rempli de sciure de bois; j'alloue pour cela \$100, y compris la main-d'œuvre.

Q. Quelle était l'étendue de ce remplage?—R. Je ne pourrais le dire au juste,—environ 2,500 pieds.

Q. Quelles parties des murs avaient été ainsi remplies de sciure?—R. Le mur extérieur des pièces plâtrées, et le pan est du bâtiment.

Q. Est-ce que tout le pan est avait reçu ce remplage?—R. Tout le rez-de-chaussée, et l'aile dans toute sa longueur.

Q. A quelle hauteur?—R. Douze pieds.

Q. Le mur de derrière était-il rempli de la même manière?—R. Je le pense, mais je ne l'ai pas examiné. Il était lambrissé et j'ai supposé que tout ce qui était en boiserie avait été rempli de sciure. J'ai estimé l'ouvrage comme si j'avais eu à le terminer.

Q. Quelle était l'étendue en hauteur et en longueur de la surface du remplage?—R. Douze pieds sur cent quatre-vingt-neuf, indépendamment de l'arrière-cuisine.

Q. L'arrière-cuisine avait-elle aussi des murs remplis de sciure?—R. Je pense que oui; les murs sont garnis d'un lambrissage de planches d'un pouce; et il est d'usage en pareil cas de faire un remplissage de sciure quand on n'applique pas d'enduits. Je ne jurerais pas que derrière les revêtements plâtrés il y a de la sciure; mais je suppose qu'il y en avait tout comme derrière les surfaces non lattées.

Q. Quelle est l'épaisseur de ce remplissage?—R. Celle des montants—quatre pouces.

Q. Combien avez-vous compté de verges de remplissage?—R. 2,500 pieds superficiels, outre l'appentis de bois.

Q. Comment avez-vous pu constater qu'il y avait un remplissage de sciure si le mur était latté et plâtré à l'intérieur de la maison et garni d'un revêtement de planches à l'extérieur?—R. Il y en avait une partie qui n'était pas plâtrée, et par les interstices j'ai vu la sciure.

Q. Et vous avez estimé que les remplissages exécutés valaient \$100?—R. Oui; la livraison et le bourrage de la sciure.

Q. Votre estimation comprend-elle autre chose?—R. Elle comprend encore une somme de \$284 pour dépenses accidentelles, frais de steambout, pertes de temps, etc. Je sais qu'en bâtissant une maison à Michipicoton, j'ai perdu le sixième de mon temps, et j'ai eu cependant à payer les hommes que j'y avais menés, du jour de leur départ jusqu'à leur retour. J'avais fait une convention avec l'agent du steamer *City of Owen-Sound*, pour aller me débarquer à Michipicoton et m'y chercher à une certaine époque.

Q. N'avez-vous pas eu à payer quelque supplément de prix pour cela?—R. Rien de plus de ce que j'aurais eu à payer si j'avais été à Fort-William.

Q. Quelle est cette estimation dont vous venez de nous donner lecture: est-ce une appréciation de la valeur des ouvrages en leur état actuel?—R. Oui.

Q. Pourquoi entriez-vous dans un détail si précis?—R. Parce que j'avais su à Prince-Arthur's Landing que le gouvernement allait aménager la maison en bureaux.

Q. Qu'aviez-vous affaire de tout cela pour l'aménagement?—R. Je voulais savoir comment était la maison.

Q. Avez-vous distingué les prix des matériaux d'avec les prix de main-d'œuvre?—R. J'estime les matériaux à \$1,816; somme ronde.

Q. Que mettez-vous pour la sciure seule?—R. \$100 pour la sciure et le travail du remplissage.

Q. Mais faites abstraction de la main-d'œuvre: comment êtes-vous arrivé à déterminer le prix de la sciure?—R. J'ai examiné et j'ai calculé que le tout coûterait \$100.

Q. Sur quelle base formiez-vous ce calcul?—J'avais rempli de sciure les murs de plus

d'un bâtiment avant cette époque, et je pense pouvoir faire une assez juste évaluation de cette nature d'ouvrage.

Q. Mais encore deviez-vous avoir une base de calcul?—R. Un remplissage de sciure coûte au moins \$1,00 par verge.

Q. Combien y avait-il de verges?—R. La sciure elle-même ne coûte rien : ce qui coûte c'est de la rendre au lieu d'emploi et d'en remplir les murs.

Q. Je vois dans le mémoire de M. Henderson que le prix marqué pour la sciure de bois—délivrée—est de \$5.00?—R. Alors il n'y a pas de sciure dans les pans plâtrés, comme j'avais supposé. En donnant mon témoignage, que j'ai volontairement offert, je n'ai aucun objet, aucun résultat en vue.

Q. Pouvez-vous nous dire approximativement la quantité de bois entrée dans la construction du bâtiment, en la réduisant en *board measures*?—R. Je l'évalue à 59,000 pieds ; c'est là, du moins, la quantité de bois dont je ferais provision, si j'avais à bâtir une maison semblable à celle-là.

Q. A votre estimation, combien cette maison a-t-elle coûté?—R. Je l'ai estimée \$3,000.

Q. Quel est le chiffre du bois dans cette somme?—R. Je la décompose comme ceci : matériaux, \$1,860 ; main-d'œuvre, \$900 ; imprévus, \$284. A quoi j'ajoute 15 p. 100 pour la différence du coût des travaux de construction en 1877 et 1875.—soit \$450.

Q. Cette bonification est-elle juste?—R. Je le crois, car il existait une différence dans les prix des matériaux et de la main-d'œuvre, comparés en 1877 avec ceux de 1875.

Q. Pensez-vous que \$3,450 soit l'honnête valeur de cet édifice?—R. J'en trouverais l'évaluation raisonnable à \$3,000, si la maison avait été bâtie l'année dernière. Je n'aimerais pas à en entreprendre une semblable pour un moindre prix ; je soumissionnerais, du moins, pour cette somme.

Q. Quel était le salaire des ouvriers, en 1875, à Menford?—R. De \$1.75 à \$2.00 par jour.

Q. Quel est-il à présent?—R. De \$1.25 à \$1.50.

Q. Quel but aviez-vous en allant examiner l'hôtel Neebing?—R. J'avais entendu dire à Prince-Arthur's-Landing qu'on voulait l'approprier en bureaux.

Q. Et à cause de cela vous en avez dressé ce qui vous paraît être une évaluation exacte et libérale?—R. Oui.

Q. Quel rapport y avait-il entre cette estimation et votre dessein d'achever la maison ? avez-vous fait votre estimation à la demande de quelqu'un?—R. Non.

Q. En avez-vous été payé?—R. Non.

Q. Et pourtant une telle évaluation n'avait aucun rapport à ce que vous vous proposiez,—l'achèvement de l'édifice et son appropriation à un nouvel usage?—R. Non, je l'ai faite pour ma propre instruction, et bien peu de personnes en ont eu connaissance.

Q. Comment êtes-vous venu à porter la chose à la connaissance du gouvernement?—R. J'avais parlé à deux ou trois personnes de mon évaluation et je leur avais dit que j'en avais les chiffres.

Q. Avez-vous rien fait pour informer le gouvernement que vous aviez visité la maison et l'aviez évaluée en détail?—R. Je l'avais fait savoir à un ou deux de ses employés là-bas.

Q. A quoi bon cette mention des frais accidentels ou imprévus dans vos notes?—R. Si j'avais à soumissionner je tiendrais certainement compte de ces imprévus dans mon calcul. Je puis vous dire qu'il m'en avait coûté tout autant de ce chef dans une entreprise que j'avais eue de la Compagnie de la baie d'Hudson, à Michipicoten.

Q. Les pilotis placés sous la maison valaient-ils quelque chose comme tels?—R. Je ne m'en serais pas servi ; toutefois, ils n'ont pas été mis là sans une certaine dépense.

Q. Valent-ils quelque chose comme pilotis?—R. Ils ne dureront pas longtemps.

Q. Le mur de pierres est-il fait pour durer?—R. Non ; il s'éboulait parce que le mortier n'était pas protégé contre la gelée.

Q. On y avait employé du mortier?—R. Oui; mais ce mortier n'avait pas eu assez de chaux.

Q. En contenait-il?—R. Il n'y en avait guère.

Q. Y avez-vous vu de la chaux?—R. Non.

Q. A votre retour de Fort-William avez-vous eu communication avec quelque membre du gouvernement?—R. Non.

Q. Avez-vous communiqué votre examen de l'hôtel à M. Snider? ou à qui l'avez-vous communiqué?—R. Je ne sais s'il me faut répondre à cela.

Q. A qui avez-vous communiqué que vous aviez des notes?—R. A M. Cloan, de Meaford.

Q. L'avez-vous communiqué à quelque autre—tenant de plus près au gouvernement?—R. Oui, à M. McMaster de Collingwood. Je vous assure que je ne me serais jamais attendu, lorsque j'ai pris ces notes, au tour qu'on cherche à donner à la chose.

Q. Qui vous avait dit que le gouvernement allait probablement faire exécuter des aménagements intérieurs à l'hôtel?—R. Deux ou trois personnes à Prince-Arthur's-Landing; je ne sais si je pourrai me rappeler leurs noms..... Un homme qui demeurait alors dans la maison même me l'a dit, et un nommé Conway aussi, qui habitait à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Dans votre voyage à Prince-Arthur's-Landing et à Fort-William, avez-vous vu quelqu'un de la société Oliver, Davidson et compagnie?—R. Non.

Q. N'avez-vous vu aucun de ses employés?—R. Oui, le commis.

Q. Ce dernier vous a-t-il suggéré de visiter l'hôtel, d'en faire l'examen ou l'estimation?—R. Non.

Q. Dans ce voyage avez-vous cherché à savoir, vous êtes-vous informé si le gouvernement avait l'intention d'achever l'édifice?—R. Non, je n'ai vu non plus aucun de ses agents.

Q. Qui donc aurait pu vous apprendre que le gouvernement avait cette intention?—R. C'était un on-dit. Je n'avais rien à faire, j'attendais le bateau, l'idée m'est venue de visiter l'hôtel pour être prêt à soumissionner si l'occasion s'en présentait.

FRANCIS LAW.

25 avril.

L'honorable ALEX. MACKENZIE est appelé et prête serment.

Q. Je désirerais tout d'abord vous faire une question à l'égard du choix de la Kaminstiquia pour terminus du chemin de fer du Pacifique; qu'est-ce qui a déterminé ce choix?—R. Lorsque je suis devenu ministre des Travaux Publics, un ingénieur, M. Murdoch, avait été chargé d'aller étudier la ligne depuis la rivière Kaminstiquia, ou plutôt depuis la Baie du Tonnerre. Au printemps, en recevant les informations de cet ingénieur, j'eus avec M. Fleming et M. Trudeau, mon assistant, plusieurs consultations: je pensais alors que le mieux serait de faire aboutir le chemin à la Pointe des Meurons, tête de la voie navigable profonde dans la Kaminstiquia, parce que toute cette étendue de la rivière servirait de port et aussi qu'on économiserait plusieurs milles de ligne de fer. M. Murdoch, pendant ce temps, exécutait, je crois, le levé de la partie de la rive où le terminus a été fixé ensuite. Pour le choix de ce terminus, j'eus donc de fréquentes conférences avec M. Fleming et M. Trudeau. Je n'avais aucune connaissance technique de la localité; mais j'étais allé dans la Kaminstiquia et j'avais une idée générale du caractère de cette rivière, de sa profondeur, de la nature de ses bords; je savais aussi quelle était la hauteur d'eau sur la barre. M. Fleming semblait être tout à fait sûr, ainsi que M. Trudeau, que c'était bien là le meilleur endroit pour le terminus. J'entrai dans leur sentiment et la Kaminstiquia fut choisie d'un commun accord par les chefs du Département, c'est-à-dire par l'ingénieur en chef, l'ingénieur du district aussi, à ce qu'il me fut dit, mon assistant et moi.

Q. Votre première opinion, toutefois, aurait été d'aller à un lieu plus haut dans la rivière que celui qui a été choisi finalement?—R. Oui; mais M. Fleming et M.

Murdoch me firent connaître qu'à cause de l'élévation des berges en amont, il était pratiquement impossible d'aller loin.

Q. Et en conséquence le terminus a été fixé au premier point favorable en aval ?
—R. Là où il est. Je ne me rappelle pas toutes les raisons, car c'était en consultation générale d'un caractère oral bien plus que par communications écrites; mais l'emplacement actuel a été choisi tout à fait par l'ingénieur et par moi.

Q. Veuillez maintenant expliquer comment M. Wilson a été nommé évaluateur, et qui l'avait recommandé?—R. J'avais écrit à M. Pardee, commissaire des Terres de la Couronne en Ontario, que nous allions avoir besoin des services d'un arpenteur provincial pour refaire plusieurs bornages dans les townships et dans l'emplacement de ville par lesquels devait passer le chemin de fer; qu'il nous fallait une pétition des résidents, en vertu de l'acte relatif aux arpenteurs, pour que ces nouvelles délimitations fussent légales; que mon désir était d'employer en même temps cet arpenteur comme évaluateur; et que, ne connaissant moi-même personne d'entendu pour cela, je le priais de m'indiquer quelqu'un ayant vu ce pays et y ayant déjà exécuté des arpentages aux ordres du département; un homme en qui nous puissions avoir confiance. Là-dessus M. Pardee me recommanda M. Wilson, qui m'était inconnu, que je n'avais jamais rencontré à ma connaissance; mais nous agréâmes la recommandation, et je télégraphiai ensuite à M. Robert Reid, de London, pour lui offrir la charge d'évaluateur conjointement avec M. Wilson, ce qu'il accepta.

Q. Le dépôt des plans a-t-il eu lieu aussitôt qu'il a pu se faire après le choix?—
R. Oui; les plans furent préparés, autant que je puis me le rappeler, à la fin de l'automne de 1874. Il se présenta alors une question, dont M. Fleming, moi et mon assistant nous eûmes à nous occuper: où fallait-il déposer ces plans pour remplir le vœu de l'acte sur les chemins de fer? On remarquera que, d'après le Statut de 1874, nous avions à prendre, en ce qui concernait le dépôt des plans, pour rendre l'expropriation légale, des dispositions un peu différentes des formalités établies par l'acte concernant les chemins de fer. Le gouvernement fédéral a, de tout temps jusqu'à présent, tenu que la limite de l'Ontario est à la baie du Tonnerre,—que la rivière Kaministiquia tout entière, en d'autres termes, que son embouchure est sur le territoire de Kéwatin. On a établi, comme vous savez, une ligne conventionnelle à l'île Hunter; nous vendons les terres qui sont à l'ouest de cette ligne, et le gouvernement d'Ontario vend celles d'en deçà, après entente que, lorsque la limite provinciale aura été fixée, il y aura un règlement général. Mais, à l'égard de la division légale, il n'en est pas de même. Par exemple, les magistrats à Fort-Francis ont été commissionnés et payés par les deux gouvernements, afin qu'on fût certain qu'ils agissaient légalement. Pour revenir à la question du dépôt des cartes ou plans, point de ligne conventionnelle qui la déterminât; ce qu'ayant considéré, nous nous autorisâmes du paragraphe onze de la 8e section du Statut, lequel est ainsi conçu: " Il suffira que la carte " ou plan et le livre de renvoi de toute partie de la ligne du chemin de fer n'étant pas " dans un district ou comté pour lequel il y a alors un greffier de paix, soient déposés " au bureau du ministre des Travaux Publics du Canada; et toute omission, énoncia- " tion fautive, ou déclaration erronée de terrains qui y sera faite, pourra être corrigée " par l'entrepreneur, du consentement du ministre, et certifiée par lui; et le chemin " de fer pourra alors être construit conformément à telle correction certifiée." Il nous parut, et au Ministre de la Justice aussi, qu'en déposant la carte à mon bureau, nous satisferions à la loi, mais il était évident que ce dépôt, conforme à la loi interprétée littéralement, aurait pratiquement peu d'utilité; et nous décidâmes d'envoyer une copie de la carte le plus promptement possible pour être déposée au bureau d'un fonctionnaire public à Prince-Arthur's-Landing, M. Van Norman, qui était, je pense, régistrateur et magistrat stipendiaire; de la sorte tous les intéressés pourraient avoir connaissance du dépôt. La carte fut envoyée, autant que je puis m'en souvenir, en janvier 1875.

Q. En fut-il envoyé aussi une copie à Toronto?—R. Oui; au bureau des Terres de la Couronne, et une autre, je pense, au Saut-Ste-Marie, mais je n'en suis pas bien sûr; quoi qu'il en soit, nous primes toutes les précautions pour rendre la chose notoire. Par rapport au chemin, je dois vous dire que, sachant le gouvernement local encore

en possession du terrain jusqu'à une certaine distance sur le tracé, j'écrivis une lettre à M. Pardee, dans l'automne de 1874; je n'ai pu retrouver la copie de cette lettre, dont M. Pardee, je pense, se souvient bien. Après lui avoir dit que la ligne irait probablement dans la direction de la baie du Tonnerre, je le priais de ne plus vendre de terres par là et de ne communiquer à personne la probabilité dont je lui faisais part, pour ne pas donner l'éveil à la spéculation. J'ai trouvé dans ma recherche une lettre ayant trait à la baie Georgienne, et de même nature que celle touchant le tracé de la baie du Tonnerre; en voici une copie (cotée A) :

(Personnelle.)

OTTAWA, 14 octobre 1874.

MON CHER MONSIEUR,—D'après l'ordre de M. Mackenzie, je vous adresse en même temps que cette lettre une carte du tracé probable du chemin de fer depuis la rivière des Français vers l'est, au cas où la ligne de M. Hazlewood serait adoptée. Il est à peu près certain que le chemin suivra la ligne tracée sur la carte; et à cause de cela, vous voudrez bien avoir l'obligeance de garder secret cet envoi et ne laisser personne à votre département prendre communication de la feuille; car le gouvernement fédéral désire non-seulement prévenir la spéculation, mais empêcher les journaux de parler du tracé avant que tout soit définitivement décidé.

Votre serviteur,

Signé: WM BUCKINGHAM.

A l'honorable T. B. PARDEE, Toronto.

Q. Vous faisiez cet envoi au gouvernement d'Ontario pour l'aviser que le gouvernement fédéral allait requérir la cession du terrain indiqué sur la carte?—R. Oui.

Q. Saviez-vous quels étaient les propriétaires des terrains à Fort-William?—R. Non; je connaissais M. McKellar et sa famille; je savais que M. McVicar demeurait là-bas, et que ces personnes y avaient des propriétés; car j'étais allé chez elles quelques années auparavant, en 1864, je pense; mais je ne connaissais aucun des propriétaires de lots dans l'emplacement de ville.

Q. Saviez-vous que MM. Oliver, Davidson et compagnie avaient des lots dans cet emplacement?—R. Je savais qu'ils avaient une scierie aux environs, mais j'ignorais la situation précise de ce moulin et j'ignorais qu'ils eussent des lots dans l'emplacement de ville.

Q. Avant le dépôt du plan, avez-vous donné à cette compagnie ou à quelqu'un de ses membres des informations au sujet du tracé?—R. Non, ni à d'autres.

Q. M. Brown a-t-il été autorisé par votre département à agir comme solliciteur ou conseiller de M. Reid et de M. Wilson?—R. Il a été autorisé seulement à donner ses conseils sur les titres.

Q. Quand avez-vous eu la première nouvelle qu'il avait donné conseil à M. Reid sur un autre point?—R. M. Reid était venu de là-bas après y avoir été plusieurs semaines. Il avait eu quelque difficulté à retrouver certains propriétaires; ses recherches l'avaient conduit à Daluth et à d'autres endroits, et il apportait le résultat de tous leurs travaux jusque-là. En discutant différentes questions avec lui, je sus que M. Brown avait rendu l'opinion que le gouvernement n'avait pas donné de suffisants avis. J'en fus très-surpris, et j'écrivis, le même jour, une lettre à M. Brown sur un ton fort sensible de mécontentement.

Q. Avez-vous là cette lettre?—R. Non, mais je puis en envoyer chercher une copie.

La copie, qu'on a envoyé chercher, est produite et lecture en est faite.

OTTAWA, 2 août 1876.

MONSIEUR,—J'ai su par les estimateurs envoyés à Fort-William que vous avez rendu l'opinion qu'il n'a pas été donné d'avis régulier par le gouvernement de son intention de procéder aux expropriations.

En informant les estimateurs qu'ils pourraient vous consulter sur les difficultés relatives aux titres, le Département ne se proposait certainement pas de soumettre à votre appréciation la manière d'interpréter un acte législatif; il entendait vous demander seulement de les éclairer, dans les matières de routine, quand ils auraient recours à vos lumières légales. Quant à l'opinion que vous avez énoncée, elle répugne à la loi et elle est contraire aux intérêts de votre client—qui a bien et dûment pris possession des terrains en janvier 1875,—toute propre, par conséquent, à servir les intérêts des anciens propriétaires.

Votre devoir était simplement de constater la sincérité et la validité des titres, avant le paiement des indemnités; voilà tout.

J'apprends aussi que vous avez personnellement un intérêt dans quelques lots atteints par l'expropriation; il va sans dire que les titres de ces lots ne peuvent nous être convenablement transportés que par l'intermédiaire d'un autre solliciteur.

J'attendrai vos explications avant de prendre une résolution; et j'ai chargé le secrétaire de ce département de vous prier de discontinuer vos services jusque-là.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

Signé : A. MACKENZIE.

A Monsieur P. J. BROWN,
Iugersoll.

M. Brown n'a pas donné cette opinion; voici sa réponse à ma lettre :

OTTAWA, 5 août 1876

A l'hon. A. Mackenzie,
etc., etc.
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Votre lettre du 2 courant, au sujet de la manière dont j'aurais agi dans l'affaire des expropriations à Fort-William, me peina autant qu'elle m'étonne. Je répons que les évaluateurs sont tombés dans une véritable méprise en déclarant que je leur avais donné l'opinion que l'avis d'expropriation de certains terrains pour le chemin de fer, publié en janvier 1875, n'était pas conforme à la loi. Je n'ai point donné d'opinion de ce genre. A la vérité, je leur ai dit, en deux différentes occasions peut-être, au cours d'une conversation privée, que l'avis me paraissait insuffisant; mais c'était là le propos d'une simple conversation et non l'expression d'une consultation professionnelle; et je ne m'imaginai certes pas qu'ils iraient prendre la chose tout autrement et auraient même l'idée d'y donner suite. Du reste, je ne crois pas qu'ils en aient fait tant de compte; je crois, qu'au contraire, ils se sont reportés à la situation des choses en janvier (1875) pour se déterminer d'après elle dans leur travail d'évaluation. Voici, en effet, les cas qu'ils m'ont soumis et pour lesquels ils voudront, j'en suis persuadé, me rendre bon témoignage.

1o M. Charles F. Elwes avait acheté, en mai 1875, le lot 25, *S. Frederica Street*, moyennant \$420. J'ai conseillé de ne pas dépasser à son égard l'indemnité allouée pour les autres lots sis au même endroit, vu qu'il avait acquis ce terrain après le mois de janvier 1875.

2o J'ai donné le même avis relativement au lot 76, même rue, lequel appartenait à six différentes personnes et qui leur avait coûté près de \$1,200; mon conseil, si je ne me trompe, a été suivi par les évaluateurs.

3o A l'égard de l'hôtel Nesbing, je leur ai conseillé de ne pas faire une évaluation définitive de l'indemnité, sans, au préalable, s'être assurés de la *bona fides* de la transaction et avoir soumis ce cas-là au gouvernement.

4o Quant à l'hôtel Hendrick, cas semblable au précédent, je n'ai pas été consulté à son sujet, mais je crois qu'ici il y a eu fixation de l'indemnité par les évaluateurs.

5o En ce qui concerne l'hôtel McCarrme, situé sur une partie du lot No. 1 *Water Street*, comme McCarrme avait acquis l'emplacement et bâti la maison en 1874 et

qu'il était fondé à réclamer une pleine indemnité, j'ai conseillé aux évaluateurs de faire le meilleur marché qu'ils pourraient.

J'ignore ce que contient leur rapport; mais je viens d'énumérer les cas sur lesquels ils m'ont consulté, et je pense qu'en ce qui est de ces affaires, de même que dans toutes mes relations avec eux, ils témoigneront que j'ai agi en conscience. Si l'on m'a accusé d'avoir agi autrement, ou, à un degré quelconque, dans l'intérêt des anciens propriétaires, j'oppose la dénégation la plus énergique à pareille imputation. Je suis jaloux de mon honneur d'homme privé et d'homme de profession et jusqu'à présent je sens que je n'ai rien fait pour mettre mes amis dans l'embarras ou me déshonorer.

Il me reste à dire un mot des trois lots que je possède au nom de ma femme: je me proposais de faire dresser l'acte translatif et de l'envoyer, avec extrait et tous certificats nécessaires, au département de la Justice, pour qu'il y fût approuvé.

Dans l'espoir que ces explications vous paraîtront suffisantes et seront prises en favorable considération par vous.

Je demeure, cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,

Signé: P. J. BROWN.

Q. Après avoir constaté que M. Brown avait des intérêts personnels à Fort-William, avez-vous pris des mesures pour faire nommer un autre solliciteur?—R. A ma demande, le département de la Justice en a nommé un autre.

Q. M. Brown avait-il été nommé par le département de la Justice?—R. Oui, j'avais demandé à ce département, selon la pratique généralement suivie, qu'il le nommât. En certains centres, tels que Halifax, Saint-Jean, Victoria, Winnipeg, nous avons un agent en titre; mais dans les lieux écartés et moins importants, où la nécessité d'une agence ne peut être que temporaire, nous avons à faire choix, à l'occasion, de la personne la plus convenable. J'avais désigné M. Brown parce que j'avais su ou qu'il tenait un bureau là-bas ou qu'il y allait souvent, et parce que je n'y connaissais pas d'autre praticien.

Q. Saviez-vous que M. Brown était de la société Oliver, Davidson et compagnie?—R. Je ne le savais pas avant que M. Reid me l'ait dit.

Q. En ce cas vous ne saviez pas qu'il avait part dans des terrains en société avec eux?—R. Je ne l'ai su que le même jour, comme ma lettre en fait foi.

Q. Vous rappelez-vous quand M. Murdoch a été révoqué?—R. Je ne me rappelle pas l'époque précisément; je pense que ce fut dans l'automne de 1874 ou au commencement de 1875.

Q. Pourquoi fut-il révoqué?—R. J'avais reçu avis par des lettres qu'il ne vaquait pas à son travail; les plaintes devinrent si nombreuses, elles étaient si bien fondées selon toute apparence, que M. Fleming se détermina à envoyer quelqu'un s'assurer de la chose. M. Hazlewood fut chargé de cette mission et constata que les plaintes étaient justes, que M. Murdoch n'avait jamais examiné le pays comme il aurait dû faire, mais qu'il s'était contenté de tracer une ligne sur la carte et d'envoyer une expédition opérer une exploration dans la direction de cette ligne. En recevant ces informations sur son compte, nous crûmes devoir nous passer de ses services, et à sa place nous nommâmes feu M. Hazlewood, qui, je lui dois ce témoignage, n'accepta la charge qu'avec une extrême répugnance, après l'avoir refusé d'abord, à cause de cette enquête qu'il avait eu à faire sur les actes de son prédécesseur. M. Fleming le choisit parce qu'il était l'un des employés sous lui les plus dignes de confiance, et ce choix eut pour résultat un changement considérable au tracé et par suite une importante diminution de dépenses. Telle fut la cause de la révocation de M. Murdoch.

Q. Où demeuraient les personnes qui vous ont écrit au sujet de ce dernier?—R. J'aurais de la peine à vous le dire: on nous a écrit de Prince-Arthur's-Landing, et nous avons aussi reçu des lettres de voyageurs qui visitaient, pendant l'été, ces endroits-là.

Q. Qui étaient-ils?—R. C'est plus que je ne puis dire.

Q. En conséquence de ces différentes lettres, vous avez destitué M. Murdoch.—R. Non, mais en conséquence de sa négligence à remplir son devoir, qui nous avait été signalée par elles.

Q. Avait-il sous ses ordres un personnel nombreux?—R. Oui.

Q. Les lettres dont il s'agit exposaient-elles qu'il s'était absenté durant des semaines de suite?—R. Oui, que durant des semaines, il n'avait pas vaqué aux opérations, sans s'être absenté toutefois de la localité. Sa grande faute, c'était qu'il n'avait exécuté aucun examen préliminaire du pays pour se mettre en mesure d'opérer ensuite une meilleure étude de tracé.

Q. M. Fleming, dans vos consultations, était-il d'avis qu'on choisit l'emplacement de ville pour terminus?—R. Je ne reconnais pas ici ce nom d'emplacement de ville : M. Fleming recommandait de placer le terminus là même où vous le voyez marqué en couleur sur la carte.

Q. A-t-il donc recommandé de choisir cet endroit-là de la rivière?—R. Oui; je n'en ai jamais indiqué aucun moi-même.

Q. Le choix a été fait; alors M. Fleming a désigné la quantité de terrain à prendre?—R. Il a conseillé précisément le choix de l'emplacement marqué sur la carte. M. Fleming, je le répète, a recommandé de prendre le terrain qui a été acquis pour la gare et ses dépendances.

Q. Non pas, toutefois, de choisir ce lieu-là pour terminus?—R. Je dis que oui.

Q. Mais il ne dit pas cela dans son témoignage.—R. Je ne me mets pas en peine de son témoignage; le fait, le voilà; tel est mon témoignage propre. Je n'avais pas une connaissance technique des lieux pour pouvoir juger moi-même d'aucun point en particulier de la rivière. Il me semblait que le terminus aurait dû être plus haut qu'il n'est sur cette voie navigable.

Q. Savez-vous que certains ingénieurs employés aux explorations étaient dans l'usage d'acheter des terrains dans les localités où ils supposaient que l'on pourrait placer le terminus?—R. Je ne l'ai su que lorsque mon attention a été appelée sur le fait que M. Hazlewood avait des lots à Fort-William. J'ai parlé alors de la chose à M. Fleming; celui-ci m'a dit, que selon lui, il n'y avait rien qui pût être imputé à blâme à M. Hazlewood, et il m'en donna plusieurs raisons dans le temps. Ce cas-là est le seul à ma connaissance.

Q. Ne trouvez-vous pas, toutefois, cette manière d'agir fort peu convenable de la part d'un ingénieur employé par le gouvernement aux explorations?—R. Je le pense; encore qu'il n'eût pas de voix dans le choix du terminus, ce qu'il faut dire en faveur de M. Hazlewood, je suis, cependant, entièrement de l'avis qu'un ingénieur, dans la circonstance, ne doit pas faire de ces acquisitions; je vais plus loin, et je déclare que, selon moi, un membre du Parlement a pareillement le devoir de s'en abstenir. Peut-être, en ce qui concerne vos dernières questions, devrais-je ajouter que je me tiens responsable du choix de la Kaministiquia pour terminus, aussi bien que M. Fleming; que je n'ai nul désir, même sur ce que ce choix a eu de technique, de m'affranchir de la responsabilité qui m'en revient. Il m'arrive quelquefois de céder à l'avis d'un employé, dans des matières techniques, contre mon propre jugement.

Q. M. Fleming, dans sa déposition, a fait les réponses suivantes à certaines questions:

“ Q. Avec qui avez-vous eu, lors de la détermination du terminus, les entretiens que vous avez mentionnés?—R. Avec M. Mackenzie.

“ Q. Pas avec d'autres personnes?—R. Non pas avec d'autres personnes dont je me souviens.

“ Q. Qui a fait le choix du terminus? qui a fixé l'emplacement même?—R. C'est le gouvernement qui a fait le choix du terminus du chemin de fer du Pacifique sur le lac Supérieur.

“ Q. Qui a fait choix du morceau de terre pour cet objet?—R. C'est moi; j'ai désigné le morceau de terre teinté de rouge sur le plan produit devant le comité, comme étant le terrain qu'il fallait pour le terminus.”

M. Fleming, dans ces réponses, rapporte-t-il les faits avec exactitude?—R. Je dois dire, tout d'abord, que, lorsque j'étais membre du gouvernement d'Ontario,—en

1872—ce gouvernement décida de creuser le chenal dans l'embouchure de la Kaministiquia, regardée comme le meilleur port, et qu'il y dépensa \$22,000 (en dragages. Aux observations que M. Fleming a faites touchant la navigation de cette rivière, j'ajouterai qu'à l'époque dont il parle nous avions les rapports de M. Hazlewood et de M. Murdoch. Quant à moi, j'étais tout à fait en faveur de Nipigon, et jusqu'à notre consultation finale dans les derniers jours de décembre, mon impression a toujours été que c'était là le meilleur terminus parce que, si le chemin pouvait se construire aussi bien de la rivière Rouge à ce point, on aurait en suivant cette direction une ligne plus directe vers l'est que si l'on allait aboutir à la baie du Tonnerre.

Q. Qui a choisi l'emplacement précis du terminus à la Kaministiquia?—R. Personne autre ne pouvait le choisir que l'ingénieur; car je ne connaissais pas du tout la ligne, et je n'ai exprimé, d'ailleurs, aucune opinion à son sujet. Le témoignage de M. Fleming est en parfaite concordance avec ce que j'ai dit. Sans doute que le gouvernement a choisi l'endroit, mais il l'a choisi sur la recommandation des ingénieurs.

Q. Mais M. Fleming ne dit pas cela?—R. Il devrait le dire.

Q. Vous étiez d'opinion qu'un endroit plus haut sur la rivière serait préférable; vous n'étiez donc pas pour le choix qui a été fait?—R. Je connaissais bien la Kaministiquia; je savais qu'elle était profonde; dès longtemps avant qu'il ait été question du chemin de fer, j'avais passé plusieurs jours sur cette rivière; et mon idée était qu'on pourrait sauver la construction de quelques milles de voie en choisissant un endroit plus haut sur son cours; mais je m'en remis entièrement aux ingénieurs du soin de déterminer le point où le chemin devait atteindre la rivière. On m'avait dit autrefois qu'elle était profonde jusqu'à la pointe des Meurons.

A. MACKENZIE.

25 avril.

M. JOHN MACKELLAR est appelé et prête serment.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Fort-William.

Q. Depuis combien de temps?—R. J'y ai presque toujours été depuis quinze ans.

Q. Quelle terre avez-vous prise quand vous êtes allé demeurer là-bas?—R. Je me suis établi alors sur une terre attenante à l'emplacement de ville et au township de Neebing.

Q. Cette propriété n'est-elle pas située à l'est de l'emplacement de ville?—R. Oui.

Q. En avez-vous demandé au gouvernement la concession dans ce temps-là?—R. Oui, en 1864.

Q. Avez-vous fait alors quelque paiement pour cette terre?—R. Je fus autorisé à envoyer au département le plan de la terre, levé par un arpenteur provincial; je l'envoyai en 1865, avec le prix qu'il fallait payer, lequel était à cette époque de 20 cents l'acre.

Q. Combien votre forme contient-elle d'acres?—R. Cent soixante-treize acres.

Q. Ne confronte-t-elle pas à la rivière?—R. Oui.

Q. Jusqu'où s'étend-elle en profondeur?—R. A un mille et un huitième environ.

Q. Quelle est la largeur de la terre sur le front?—R. Un quart de mille.

Q. Quand les premières opérations d'études sur votre terre ou la terre adjacente, pour le chemin de fer du Pacifique, ont-elles eu lieu?—R. En 1872, je pense; le tracé étudié traversait l'arrière-partie de ma terre.

Q. Où M. Murdoch avait-il commencé ses études de terrain?—R. Près de l'embouchure de la rivière.

Q. Les continua-t-il dans l'automne de 1873?—R. Oui; il y revint en 1873, dans l'automne, avec un nombreux personnel sous ses ordres.

Q. Avec combien d'hommes?—R. Avec une troupe de soixante à quatre-vingts hommes.

Q. Reprit-il son travail en arrivant?—R. Non; il fut obligé d'attendre quelque temps,—jusqu'à ce que les lacs fussent glacés.

Q. Combien de temps attendit-il de la sorte?—R. Je ne crois pas qu'il ait pu continuer effectivement ses opérations avant le mois de janvier.

Q. Jusque-là tout son monde demeura dans l'inaction?—R. Oui; en partie, je pense; je ne puis dire s'il fut absolument inactif.

Q. M. Murdoch s'était-il rendu là-bas au dernier voyage de bateau?—R. Oui, au dernier voyage d'automne, vers le 13 novembre, si je ne me trompe.

Q. Et il reprit son exploration l'année suivante?—R. Oui, au point, je pense, où il s'était arrêté à sa campagne précédente.

Q. Fit-il des explorations au Nipigon en 1873 et en 1874?—R. Non; je l'avais rencontré à Nipigon en 1872. Cette année-là, je le vis, d'abord, sur le *Chicora*, en juillet, avec M. Rowan et une troupe d'hommes, allant explorer à Nipigon. Je m'en revins en août, et il se rendit, sur le *Cumberland*, à Fort-William, avec moi. Je lui dis, en cette occasion, que je pensais qu'il pourrait trouver une meilleure ligne à Fort-William qu'à Nipigon.

Q. C'était en 1872?—R. Oui; je crois qu'il s'en allait alors à Toronto. Il envoya quelques hommes par le dernier bateau à la Kaministiquia, et il y revint lui-même par la voie de Duluth.

Q. Était-ce à Prince-Arthur's-Landing ou à Fort-William qu'il avait ordre d'étudier le terrain?—R. Ses instructions, à ce que je compris, étaient de commencer ses opérations à Fort-William; mais il tira une ligne de Prince-Arthur's-Landing au Fort. La contrée, entre l'emplacement de ville et la rivière Neebing, espace d'environ deux milles, est unie, et l'on pourrait sans difficulté y diriger des lignes dans tous les sens.

Q. Le pays est-il uni en allant tout droit de votre ferme à la station Murillo?—R. Non; en y allant en droite ligne, on rencontre au nord de la ligne du chemin de fer un pays inégal.

Q. En approchant de votre ferme par l'ouest, le terrain est-il assez uni pour que l'on puisse y établir facilement une voie ferrée,—sur une étendue de trois à quatre milles, par exemple?—R. Oui; on n'a aucune difficulté à arriver à ma ferme.

Q. Où sont vos améliorations sur votre terre?—R. Auprès de la rivière, dans le coin sud-est.

Q. Jusqu'où vont-elles en arrière? ou plutôt combien, lors des explorations, aviez-vous défriché d'acres?—R. Vingt ou vingt-cinq au front du lot; il restait dans le coin un petit morceau qui était encore en bois, mais j'avais bien dix-huit ou vingt chaînes en état d'amélioration le long du front.

Q. Combien ces améliorations vous avaient-elles coûté?—R. Il m'en avait coûté plus de \$60 par acre, pour défricher certaines parties et les débroussailler. C'était tout bois d'épinette rouge.

Q. Combien vos bâtiments vous avaient-ils coûté jusque-là?—R. J'avais une très bonne maison en bois carrés, posés pièce sur pièce, de 25 pieds sur 42, à deux étages, avec revêtement de planches à l'extérieur, et lattis plâtré à l'intérieur; de plus des étables, un magasin et des docks. Tout cela avait coûté beaucoup d'argent.

Q. Combien?—R. Entre \$3,500 et \$4,500; je suppose qu'à l'heure qu'il est, toutes ces améliorations, défrichements, nettoyages et constructions, coûteraient plus de \$4,000.

Q. Coûte-t-il plus cher à bâtir là qu'ailleurs?—R. Cela coûtait plus cher en effet, à cette époque.

Q. Quand vous a été délivrée la patente pour cette terre?—R. En 1875.

Q. Dans les deux ou trois années précédentes, n'avez-vous pas eu des propositions d'achat de votre terre?—R. Non; aucune que je sache. En 1872, j'avais dit à M. Murdoch qu'il me paraissait partir d'un point trop bas sur la rivière et je lui avais offert de lui vendre quelques acres de ma terre s'il voulait y placer la station.

Q. Où plaçait-il alors le terminus?—R. Son tracé partait d'un point situé près de l'embouchure de la rivière.

Q. Pourquoi trouviez-vous ce point-là trop bas?—R. Parce que la rive y est basse et qu'il y aurait eu très-peu d'espace pour l'établissement de docks.

Q. La rivière est-elle sujette à déborder à cet endroit?—R. L'inondation n'est pas grande : la Kaministiquia ne se déborde jamais.

Q. Le terrain est-il sec?—R. Il est plat et presque au niveau de l'eau.

Q. A quelle distance cet endroit est-il de votre ferme?—Il en est distant d'un mille et demi à deux milles. Le terrain y est bas, car il a fallu y bâtir un trottoir, élevé d'un pied au-dessus du sol, pour aller d'un phare à l'autre.

Q. De sorte que si l'on voulait y construire une gare, il faudrait exhausser le terrain?—R. Oui; d'ailleurs, il y aurait peu d'espace pour les docks; et l'on peut s'attendre à une assez grande activité commerciale au terminus, si le Nord-Ouest répond à l'idée qu'on en a.

Q. Quelqu'un vous a-t-il demandé, avant 1875, à acheter votre terre?—R. Quelques personnes m'ont dit qu'elles prendraient des lots quand je voudrais la diviser en lots.

Q. Après avoir eu votre patente, avez-vous vendu des emplacements à quelqu'une d'elles?—R. J'ai divisé environ 14 ou 15 acres en lots de ville en 1875.

Q. A quel prix les avez-vous vendus?—R. J'en ai vendu plusieurs \$100 à 200 le lot.

Q. Quelle était la grandeur de ces emplacements?—R. Ils étaient de 50 pieds sur 100.

Q. Dans un acre combien y en aurait-il?—R. Un peu plus de huit.

Q. Combien les avez-vous vendus l'un portant l'autre?—R. Le prix moyen de ce que j'ai vendu en 1875 s'est élevé à plus de \$1,100 l'acre.

Q. Étaient-ce tous des lots de front?—R. Non.

Q. Combien avez-vous vendu d'emplacements en 1875?—R. Je crois que j'ai vendu, cette année-là, la contenance de deux acres et demi environ,—ou 22 lots.

Q. Quelques-uns des acquéreurs avaient-ils cherché à acheter de ces lots avant 1875?—R. Quelques-uns m'avaient parlé d'emplacements longtemps avant qu'on ait commencé le chemin de fer,—dès l'hiver de 1872-73.

Q. Votre terre confine-t-elle à la rivière?—R. Oui.

Q. Elle ne finit pas à la route?—R. Non, ma patente me donne le terrain en deçà jusqu'à la rivière, à la réserve d'un chemin le long du bord. On a fait la route de la rivière aux Tourtes il y a quelque temps, et elle passe en arrière, dans mon défrichement.

Q. Vous avez donc du terrain entre la route et la rivière?—R. Oui.

Q. A quelle distance la route est-elle du bord de la rivière?—R. A une chaîne et demie ou deux chaînes. La route, comme de raison, était plus facile à faire dans le défriché que sur le front.

Q. Avez-vous vendu des lots dans le temps où les arbitres évaluaient les terrains là-bas?—R. J'en vendais depuis 1875. En 1876, j'ai vendu mes lots plus cher que l'année précédente.

Q. Quel est le prix moyen, par acre, que vous avez eu en 1876?—R. J'ai vendu des lots sur le pied de \$1,600 l'acre; mais à tout compter, le prix moyen a été de \$1,300. J'ai vendu dix-sept lots en 1876.

Q. Connaissez-vous le lot No. 8 de la rue Fredericka?—R. Oui, il appartenait à ma sœur et a été pris par le gouvernement pour le chemin de fer.

Q. Quelqu'un avait-il demandé à l'acheter, avant l'expropriation?—R. Oui, un nommé Parks, marchand, avait voulu l'acheter dans l'hiver qui a précédé la fixation du terminus, à peu près dans le temps où le plan fut envoyé à l'enregistrement.

Q. Que vous en offrit-il?—R. \$300. Sur mon conseil, ma sœur refusa cette offre; je croyais qu'elle pourrait avoir un meilleur prix de son terrain, car c'était un lot de coin, de plus de trois quarts d'acre.

Q. Combien les évaluateurs ont-ils alloué pour ce même lot?—R. \$250. Nous ne pensions pas qu'il serait atteint par la réserve.

Q. M. Murdoch, au cours de sa déposition devant nous, a été questionné au sujet de votre ferme; voici une demande avec sa réponse :—

“ En parlant de la ferme McKellar, vous avez déjà dit, je pense, à quel prix on eût pu l'acheter en 1875; quel prix avez-vous mentionné?—R. On eût pu acheter cette terre pour \$75 l'acre.”

M. Murdoch était-il fondé vraiment à dire cela?—R. Non; personne ne m'a fait de propositions d'achat ni en 1874 ni en 1875, par la raison que le premier emplacement étudié était près de l'embouchure de la rivière, et le second un mille et demi ou deux milles au-dessus de ma ferme.

Q. Cependant M. Murdoch parle de l'année 1874 ou 1875; lui avez-vous proposé alors votre terre au prix de \$75 l'acre?—R. Non.

Q. Vous jurez positivement que non?—Je ne pense pas que personne ait eu un entretien de cette nature avec moi au sujet de ma terre; seulement il y avait des gens qui disaient que le gouvernement la prendrait. Mais un jour,—c'était dans l'hiver de 1872-73—j'ai dit à M. Murdoch, à Fort-William, que je croyais qu'il partait d'un point trop bas de la rivière, et j'ai ajouté: “ Si vous voulez venir à un point plus haut, je vous vendrai dix ou quinze acres de terre à un prix raisonnable.”

Q. En 1874 ou 1875, n'auriez-vous pas consenti à vendre votre ferme sur le pied de \$75 l'acre?—R. Non, car je trouvais qu'elle valait davantage; et à l'heure qu'il est elle vaut encore beaucoup plus.

Q. Si un acheteur sérieux était venu vous dire: “ McKellar, voulez-vous \$75 par acre, comptant, pour votre ferme?” auriez-vous accepté son offre?—R. Je ne le pense pas: j'étais établi là, et que le terminus fût au-dessus ou au-dessous de ma ferme, peu n'importait, puisque j'étais sûr qu'il serait dans mon voisinage. Non, je n'aurais pas accepté alors les \$75.

Q. Vous croyiez donc, dès 1872 ou 1873, que le terminus serait placé quelque part dans le voisinage de votre terre?—R. Oui; telle a toujours été mon opinion.

Q. Avez-vous vu les explorateurs à l'œuvre?—R. Oui; j'ai toujours pensé que le terminus du chemin de fer serait à Fort-William, et sachant qu'il ne pourrait pas être porté bien haut sur la rivière, ni rester à son embouchure, j'étais convaincu que ma terre, à cause de sa situation, devait acquérir beaucoup de valeur.

Q. Et après ce que vous aviez su, auriez-vous voulu, en 1874, la vendre pour \$75 l'acre?—R. Non, mais si le terminus avait été porté à Nipigon, je l'aurais peut-être vendue à ce prix-là.

Q. Étiez-vous à Fort-William dans le temps où s'y trouvaient les évaluateurs?—R. Oui.

Q. Savez-vous si les expropriés ont été généralement satisfaits des prix qu'ils ont reçus?—R. Ceux qui avaient peu de terrain ont considéré la cession de leurs lots comme un sacrifice qu'ils avaient à faire à l'intérêt des autres.

Q. Savez-vous si M. McIntyre avait du terrain à Fort-William?—R. Oui.

Q. Tous ses lots ont-ils été pris?—R. Oui; tous ceux qu'il avait dans l'emplacement de ville, je pense.

Q. Faisait-il des plaintes au sujet de son expropriation?—R. Il se plaignait à tout le monde que le gouvernement n'avait pas agi avec justice dans son expropriation.

Q. Savez-vous si quelques-uns des expropriés ont menacé de soumettre la question de l'indemnité à l'arbitrage?—R. Non.

Q. N'a-t-on pas été dans l'incertitude pendant quelque temps sur le lieu que le gouvernement allait choisir pour terminus? ne se demandait-on pas s'il serait à Prince-Arthur's-Landing, à Nipigon ou à la Kaministiquia?—R. Oui, pendant quelque temps, on se demandait s'il serait à la baie du Tonnerre ou à Nipigon.

Q. Avant le choix de la Kaministiquia, quelle pouvait être, à votre idée, la valeur de votre ferme?—R. Si le chemin de fer n'était pas là, elle n'aurait pas, comme de raison, la même valeur qu'à présent.

Q. Mais combien vaudrait-elle?—R. En l'estimant au prix d'autres lots, elle aurait encore eu beaucoup de valeur; mais je ne saurais répondre précisément à votre question. Me ferme se trouve dans une région minière, où le terrain est sujet à l'influence de la spéculation.

Q. Votre ferme profite-t-elle beaucoup de cette influence ?—Même sans le chemin de fer, si la localité devenait un grand centre d'exploitations métallurgiques, ma terre serait d'une notable valeur.

Q. Je voudrais savoir combien elle valait avant que l'on ait su où était le terminus ?—R. Tout le monde n'a pas la même idée du prix d'un terrain. A Prince-Arthur's Landing, par exemple, certains terrains étaient montés, en 1874, à \$5,000 et \$6,000 l'acre.

Q. Quelle était la valeur des terrains de ferme chez vous en 1873 ?—R. D'abord, si vous défrichez un morceau de terre, les travaux nécessaires pour le mettre en état d'être cultivé, vont vous coûter de cinquante à soixante dollars par acre...

Q. Combien avez-vous d'acres en culture ?—R. Environ vingt ou vingt-cinq. Le lot de ferme en arrière de ma ferme, s'est vendu, dans l'hiver de 1870-71, cinq cents dollars.

Q. Quand avez-vous eu votre patente ?—R. En 1875.

Q. En quelle année avez-vous fait arpenter votre terre ?—R. En 1865, l'année où j'en ai demandé la concession.

Q. A quel prix l'avez-vous eue ?—R. Au prix de vingt cents l'acre et à la charge de l'améliorer.

Q. Avant la fixation du terminus à la Kaministiquia, c'est-à-dire avant d'être influencé par cet avantage,—en 1873 ou en 1874— si l'on vous eût offert de prendre toute votre terre à \$50 l'acre, auriez-vous refusé ?—R. Je n'en sais rien ; j'y étais établi alors.

Q. Mais cette offre vous aurait-elle paru assez avantageuse ?—R. Oui, pour certaines parties de ma terre.

Q. Connaissez-vous le caractère du pays entre votre ferme et la station de Murillo, en ligne droite ? Trouverait-on sur toute l'étendue de cette ligne un sol uni pour le chemin de fer ?—R. On n'y aurait pas, je pense, un bien bon tracé, car, au nord, le pays est inégal. Au reste, je ne crois pas qu'il soit possible de trouver une bonne voie plus au nord que la ligne qui a été tirée.

Q. Le présent tracé et une ligne tirée directement de la station de Murillo à votre ferme, ne seraient pas fort éloignés l'un de l'autre ; y a-t-il, cependant, une différence marquée dans le caractère de la contrée que traverseraient les deux lignes ?—R. Je ne puis pas dire que la dissemblance soit marquée. Je pense qu'il serait aussi aisé d'arriver à ma ferme qu'à l'emplacement de ville ; mais on ne pourrait pas aller en ligne droite de la station de Murillo à ce dernier endroit.

Q. Avez-vous eu connaissance que des bateaux aient été forcés de sortir de Prince-Arthur's-Landing pour aller s'abriter dans la rivière ?—R. J'ai vu le *Frances Smith* dans la rivière, l'automne dernier. Le capitaine Woods me dit qu'il n'avait pu rester au dock du Landing à cause du gros temps, et qu'il avait dû gagner la rivière.

Q. Avait-il du fret pour le Landing ?—R. Je ne sais pas ; mais il resta toute la journée dans la rivière et il lui fallut aller, le soir, chercher les malles au Landing.

Q. Demeura-t-il dans la rivière jusqu'à la fin de la tempête ?—R. Oui.

Q. Avait-il du fret pour la Kaministiquia ?—R. Je ne crois pas ; le bateau fut toute la journée à nos docks.

Q. Le capitaine vous dit-il qu'il y attendait le beau temps pour retourner au Landing ?—R. Il me dit qu'il ne voudrait pas se tenir au dock du Landing dans un gros temps. Le steamer *Quebec* arrivait au Landing comme le *Frances Smith* en partait. On m'a dit qu'il rompit quelques amarres en débordant.

Q. Qui est capitaine du *Quebec* ?—R. Le capitaine Anderson.

Q. Où étiez-vous lorsque vous avez vu le *Frances Smith* regagner le dock ?—R. Chez moi.

Q. D'où vous étiez vous pouviez-vous le voir arriver au Landing ?—R. Non ; je l'ai vu passer l'embouchure de la rivière, mais non pas arriver au Landing. En 1874, j'ai vu le steamer *Ontario* venir à moins de cent verges du dock et rebrousser chemin ; et, en 1870, des bateaux lever l'ancre et courir chercher un abri sous les îles Welcome. C'était avant qu'il y eût un dock au Landing. La baie est comme toute autre grande nappe d'eau ; les vents s'y font sentir ; ils y soufflent aussi bien que sur le lac Ontario ou dans toutes les baies ouvertes.

Q. Avez-vous jamais vu les glaces se mouvoir sous l'action des vents au Landing ?
—R. Oui; j'y ai vu, en 1865, une assez grande nappe de glaces en mouvement; elle emporta quelques constructions du gouvernement qui étaient près du bord.

JOHN McKELLAR.

29 avril.

M. WILLIAM MURDOCH est appelé et prête serment.

Q. La pièce No. 5 n'est-elle pas le plan qui accompagnait votre rapport à M. Fleming, et dans lequel vous avez indiqué un tracé pour le chemin de fer jusqu'à l'embouchure de la Kaministiquia?—R. Oui.

Q. M. Simpson faisait-il partie de votre personnel?—R. Oui, M. Alexander Simpson.

Q. Est-il encore vivant?—R. Non, il est mort.

Q. Quand fut-il employé par vous pour la première fois?—R. Dans l'hiver de 1872, je pense.

Q. L'avez-vous employé ensuite jusqu'à son décès?—R. Il fut employé quelque temps sur le Central et sur le chemin du Pacifique six mois environ, jusqu'à la résiliation du contrat pour la baie Georgienne. Avant cela, je l'avais eu de temps en temps pendant mes opérations. Il demeurait au Saut-Sté-Marie, où il exerçait sa profession d'arpenteur.

Q. Combien de temps fut-il avec vous à la Kaministiquia?—R. Il y fit avec moi une campagne d'exploration, depuis l'automne de 1872, je pense, j'entends depuis la fermeture de la navigation cette année-là, jusqu'au printemps de 1873; on peut constater cela au bureau du chemin de fer du Pacifique, où se trouvent les feuilles des salaires.

Q. Dans cette campagne fit-il le levé du terrain à l'embouchure de la Kaministiquia?—R. Oui.

Q. La pièce produite No. 7 est son carnet d'opérations?—R. Oui, ce sont les notes d'un arpentage que M. John McIntyre, de la Compagnie de la baie d'Hudson, fit faire de sa terre, représentée sur mon plan de l'embouchure de la rivière.

Q. Le plan que vous avez envoyé avec votre rapport à M. Fleming dans le printemps de 1874?—R. Oui; la terre de M. McIntyre y est indiquée.

Q. N'est-ce pas dans votre rapport de 1874 que se trouve cette recommandation: "J'appellerai respectueusement votre attention sur l'opportunité de pousser la ligne vers l'embouchure de la rivière, afin d'avoir un sol d'un niveau plus bas pour les docks, etc., et afin aussi que la navigation jusqu'au terminus soit possible plus long-temps en automne?"—R. Oui.

Q. Ce plan (pièce No. 17), qui fut déposé au département des Terres de la Couronne, se rapporte aux notes du carnet de M. Simpson, n'est-ce pas?—R. Oui, je suppose, mais je ne pense pas l'avoir vu avant aujourd'hui.

Q. Saviez-vous que M. McIntyre adressa, dans le printemps de 1873, une demande au Département des terres pour obtenir la concession du terrain arpenté à l'embouchure de la Kaministiquia?—R. Oui.

Q. Aviez-vous eu avec lui quelque conversation au sujet de cette demande?—R. Oui.

Q. D'où il était résulté que vous auriez une part dans la propriété?—R. Pas nécessairement.

Q. Cependant je crois que vous vous attendiez à en avoir une?—R. Pardon, je ne m'y attendais pas.

Q. N'avez-vous jamais déclaré à personne que vous vous attendiez à avoir une part dans cette terre?—R. M. McIntyre avait dit qu'il m'y donnerait une part, mais il n'a été rien stipulé entre nous à cet effet.

Q. Quoi qu'il en soit, à la suite de cette promesse, un de vos aides fit un arpentage du terrain dont il s'agit et envoya son plan avec une demande au Département; et vous fîtes vous-même un rapport à M. Fleming dans lequel vous exprimiez l'avis

que c'était là l'endroit qu'il convenait de choisir pour le terminus du chemin du Pacifique?—R. Je n'ai jamais exprimé cet avis, comme le montrent mes dépositions de l'année dernière et de cette année.

Q. Ne disiez-vous pas dans votre rapport : " J'appellerai respectueusement votre attention sur l'opportunité de pousser la ligne vers l'embouchure de la rivière, afin d'avoir un sol d'un niveau plus bas pour les docks, etc., et afin aussi que la navigation jusqu'au terminus soit possible plus longtemps en automne " ? Cette citation n'est-elle pas exacte?—R. Oui ; je recommandais de prolonger la ligne vers l'embouchure de la rivière, et je le recommanderais encore.

Q. Et vous avez envoyé M. Simpson faire l'arpentage et le plan du terrain près de l'embouchure pour M. McIntyre?—R. J'ai permis à M. Simpson de lever le plan, dans le temps qu'il était employé et payé par le gouvernement ; et je pense que j'avais parfaitement le droit de le lui permettre, car il se trouvait alors inoccupé. J'ajoute que M. McIntyre voulait avoir ce terrain, parce qu'il avait une maison dessus, qui était habitée par M. Borron ; il m'avait parlé souvent de son intention, et il était convaincu que l'endroit devait acquérir beaucoup de valeur : un jour, il me dit : Si vous voulez un intérêt dans la propriété, je vous en donnerai un."

Q. N'avez-vous jamais exprimé à personne votre désappointement de ce que cet endroit n'eût pas été choisi pour terminus?—R. Non ; ne m'étant jamais attendu qu'il le serait.

Q. N'avez-vous jamais dit que le gouvernement s'en souviendrait parce qu'il vous avait maltraité?—R. Jamais que je sache : si je l'ai dit, je ne m'en souviens pas.

Q. En tout cas, vous vous rappelez que vous avez, dans votre rapport, recommandé de pousser la ligne jusqu'à ce point?—R. Encore à l'heure qu'il est, je recommanderais de l'amener vers l'embouchure de la rivière.

Q. Et ce rapport accompagnait votre plan, sur lequel la ligne pointillée est prolongée jusque-là?—R. Oui, comme je l'eusse tracée sur tout autre plan.

Q. Le temps que M. Simpson a employé pour faire le levé de ce terrain, a-t-il été crédité au gouvernement?—R. Non.

Q. Croyiez-vous donc avoir droit de permettre à M. Simpson d'arpenter pour un particulier dans le temps qu'il était au service du gouvernement?—R. Dans la circonstance, oui. M. Simpson n'était pas occupé alors ; aucun travail ne lui était assigné ; et je crus que M. McIntyre, à cause des services qu'il avait rendus au gouvernement, dans l'exploration du tracé du chemin de fer, méritait cette faveur.

Q. M. McKellar, dans sa déposition, l'autre jour, a dit que les hommes que vous aviez conduits à Fort-William dans l'automne de 1873, étaient restés dans l'inaction jusqu'en janvier ; est-ce le cas?—R. Non ; cela n'est pas exact, et M. McKellar rectifierait, je pense, son assertion si vous le rappeliez devant vous. Mes hommes, après leur arrivée à la baie du Tonnerre, avaient à se préparer pour aller dans l'intérieur des terres. Afin qu'il n'y ait plus d'incertitude là-dessus, je vais dire comment les choses se sont passées. J'arrivai à Prince-Arthur's-Landing le 9 novembre, je crois, par le bateau *Chicora*. Les hommes allèrent camper à une petite rivière près de Fort-William, et je les occupai à emmancher leurs haches et à préparer toutes les parties de leur équipement pour la campagne d'hiver. Les lacs d'en haut n'étaient pas encore pris. Il me fallait emporter le gros des provisions nécessaires à travers une contrée de lacs et de forêts, déserte, sans chemin frayé, jusqu'à la hauteur des terres et à travers le lac des Mille Lacs, à une distance, je pense, d'environ 120 milles. Le nombre des chevaux qui m'avait été assigné par M. Rowan, assistant de M. Fleming, était insuffisant ; je le savais en partant d'Ottawa, et j'étais décidé à agir à ma propre discrétion. Je n'avais en effet que quatre attelages pour transporter 50 tonnes d'approvisionnements l'espace de 120 milles, par des chemins qu'il fallait frayer et sur des glaces, tantôt couvertes d'eau, tantôt hérissées et impraticables aux chevaux au point de forcer l'expédition à y camper le soir. Il me fallut augmenter le nombre de chevaux, sans quoi je n'aurais pu entretenir sur la ligne l'approvisionnement nécessaire de vivres. Rendu au point où je devais commencer l'exploration, j'eus à percer un chemin d'une vingtaine de milles tout au travers des bois pour les chevaux, et à tirer une ligne de 25 milles, avant de pouvoir commencer les opérations régulières

du tracé de la ligne principale. Pour me rendre là, j'avais nécessairement attendu que la neige couvrit la terre et que les lacs fussent gelés. J'ai ici mon journal avec un détail de tout ce que j'ai fait durant les mois auxquels avait trait votre question.

Q. Combien aviez-vous d'hommes?—R. Une soixantaine. Aux premières neiges, j'en envoyai un partie travailler à Shébandowan et je fis rester les autres à Prince-Arthur's-Landing jusqu'à ce que les opérations pussent être utilement commencées: je trouvais qu'il était plus économique de les garder là et de les y nourrir que de les conduire dans l'intérieur, en pleine forêt, où ils demeureraient ensuite dans l'inaction, mangeant les provisions dont le transport était si malaisé et si coûteux. Je n'ai jamais fait un travail plus rude et plus consciencieux que dans cette campagne; jamais personne n'a fait plus d'ouvrage, au cours des explorations du chemin de fer du Pacifique, dans le même espace de temps, que je n'en fis alors. Je traçai moi-même 115 milles de la ligne, M. Moberly étant tombé malade et n'ayant pu remplir sa tâche; M. Garden s'avança vers l'est 76 milles; nous ne finîmes nos opérations et ne revînmes à Prince-Arthur's-Landing que deux semaines avant l'ouverture de la navigation dans la baie du Tonnerre. Et cependant j'ai été blâmé, renvoyé, calomnié; on me rend victime des vues du gouvernement. Je mentionne ici ces faits pour justifier ma conduite et défendre ma réputation professionnelle.

Q. M. Mackenzie a déclaré que vous aviez été révoqué: quelle a été la cause de votre révocation?—R. M. Mackenzie vous a dit qu'il avait reçu des lettres de la baie du Tonnerre; les auteurs de ces lettres l'informaient que je ne vaquais pas à mon travail; de plus que j'étais un tory tout à fait irréconciliable; et de bien d'autres griefs de cette nature.

Q. Quand avez-vous été révoqué?—R. En septembre 1874. J'écrivis alors à M. Mackenzie; et si le comité veut bien me le permettre, je lui donnerai lecture d'une copie de ma lettre; ma position y est nettement exposée.

“ OTTAWA, 4 décembre 1874.

“ A l'honorable ALEXANDER MACKENZIE,
Ministre des Travaux Publics,
etc., etc., etc.
Ottawa.

“ MONSIEUR,—Je prends respectueusement la liberté d'attirer votre attention, en votre double qualité de premier ministre du gouvernement et de ministre des Travaux Publics, sur le traitement étrange et immérité que j'ai eu à subir pendant que j'exécuais mon travail d'études du tracé pour le chemin de fer du Pacifique.

“ Comme vous êtes déjà instruit de ma situation et des accusations auxquelles je suis secrètement en butte, il doit me suffire d'exposer ici brièvement ce qu'il y a de plus grave pour moi dans les circonstances, avant de vous adresser la demande qui est l'objet de cette lettre.

“ L'été dernier, paraît-il, dans le temps même où j'étais occupé à mon travail, une ou plusieurs personnes de la baie du Tonnerre vous firent par lettres certaines dénégations dans les termes les moins mesurés, contre moi et contre le personnel d'ingénieurs que j'avais l'honneur de diriger.

“ Ces lettres privées, quels qu'en fussent être les auteurs, furent trouvées, à ce qu'il paraît encore, assez importantes pour nécessiter une enquête: elle fut ordonnée, et pour la conduire on envoya un officier à la Baie du Tonnerre. Celui-ci, au lieu de rechercher la vérité des accusations, se mit dès son arrivée à agir envers moi comme si on lui avait ordonné de tenir pour constants les faits qui m'étaient imputés. Il prit lui-même la direction de mon personnel, révoqua mes ordres et me traita d'ailleurs de la manière la plus indigne, sans avoir ouvert aucune enquête, à ma connaissance.

“ Sachant combien il importait que les études fussent menées à bonne fin, j'ai souffert tout cela avec patience, j'ai pressé les travaux et, à la clôture de la naviga-

tion, je suis revenu à Ottawa. Peu de jours après mon arrivée, j'ai vu la même personne recommencer à mon égard, au bureau qui m'a été assigné ici, les mêmes procédés de persécution. Enfin aujourd'hui je reçois, par l'intermédiaire de l'ingénieur en chef des explorations, vos instructions qui me font entendre que mes services ne seront point requis pour la préparation des plans de ces études exécutées sous ma direction.

" Dans de telles circonstances, je crois ne pas faire une demande outrée en priant que l'on m'indique les noms de mes accusateurs, ce qui serait, je crois, tout à la fois juste et raisonnable à mon égard et avantageux au département, s'il est vrai, comme le bruit en a couru, que ces accusations proviennent d'un individu décrié, qui, à la Baie du Tonnerre, faisait quelquefois de sa maison un lieu infâme.

" D'autre part, je me crois en droit de demander qu'il me soit donné copie des communications portant contre moi ces accusations, afin que je puisse offrir ma justification.

" Vous voudrez reconnaître, sans doute, que cette affaire est de plus grave conséquence qu'une simple privation d'emploi ; car si des hommes à qui sont confiées d'importantes fonctions et qui par la nature de celles-ci sont exposés à de pareilles attaques, si ces hommes, dis-je, n'ont pas la faculté et l'occasion de se défendre, quand la calomnie vient les atteindre, quelle sécurité y a-t-il pour les honnêtes gens ! et si on permet aux diffamateurs d'exercer leur métier dans le secret—de donner leur coup, pour ainsi dire, à la faveur de l'ombre—et de se dérober ensuite aux conséquences, quand les dénonciations occultes cesseront-elles ?

" Le vrai moyen d'y mettre un terme serait assurément de confronter l'accusateur avec l'accusé. C'est là tout ce que je demande, et à qui dois-je donc recourir si ce n'est au chef du département où je sers depuis tant d'années et jusqu'à ce moment, je crois pouvoir le dire avec une juste fierté, d'une manière honorable pour moi et utile au public.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM MURDOCK."

Q. Vous a-t-on permis de prendre connaissance des accusations portées contre vous ?—R. Non ; M. Mackenzie a paru croire que j'avais, de dessein formé, méconnu son titre de chef du département, en adressant mes lettres à M. Fleming, l'ingénieur en chef, à qui j'étais responsable de mes actes. Tout ce que je demandais à M. Mackenzie, c'était une enquête sur ma conduite. Il m'a refusé cet acte de justice. Et maintenant le gouvernement vient répéter ici les mêmes imputations pour ravaler mon caractère. En 1874, lorsque j'allai à la Baie du Tonnerre avec deux troupes d'explorateurs pour tracer la ligne, j'avais sous mes ordres M. Moberley et M. Garden comme ingénieurs divisionnaires, chargés chacun d'une expédition. M. Moberley eut à faire le tracé depuis la limite ouest de l'emplacement de ville de Fort-William jusqu'à la route Dawson, en partant de la tête de la navigation, afin de laisser M. Fleming choisir l'emplacement du terminus. M. Garden entreprit la partie de la ligne qui s'étend de la petite rivière aux Fraises à Shébandowan et au delà vers le lac des Mille-Lacs.

Les instructions que j'avais eues de M. Fleming portaient de faire faire sur le terrain, le tracé jusqu'à Shébandowan. Je dis à M. Moberley de l'exécuter du côté du sud, en cherchant les pentes les plus faibles et la plus courte ligne qu'il serait possible d'obtenir, puis de passer au nord. Il procéda à la détermination de la partie sud du tracé ; mais ses travaux furent plus longs qu'on ne s'y était attendu, en sorte qu'il n'alla pas au nord. En conséquence, et pour que cette section pût être mise en entreprise, il dut arpenter, pour la partie nord de son tracé, la ligne qui avait été tirée l'année précédente : le printemps suivant, nous y aurions réalisé les changements nécessaires ; mais la direction me fut ôtée et je n'eus pas l'occasion de faire ce que d'autres ont fait depuis. J'admets que la ligne tracée l'année dernière est plus courte et meilleure que celle qu'on ne m'a point permis d'achever.

Q. Lorsque vous recommandiez dans votre rapport au gouvernement de choisir un point situé plus bas en rivière pour le terminus, quel point aviez-vous en vue?—R. Un point quelconque qui fût situé entre l'endroit où le tracé avait été commencé et le Fort-William. J'étais d'avis que la rive au-dessous du poste de la Compagnie de la baie d'Hudson offrait un sol trop bas et qui exigerait bien du remblai pour le rendre propre à servir de terminus.

Q. Si le département, vous avait demandé les raisons qui vous portaient à conseiller d'étendre la ligne vers l'embouchure, vous les auriez données?—R. Certainement; mais on ne me les demanda point; on me traita comme quelqu'un qu'on voulait compter pour rien.

Q. N'avez-vous pas été quelque temps ingénieur du chemin de fer de Toronto-Ottawa?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous M. McClellan, de Pickering?—R. Oui, très-bien.

Q. Avez-vous eu, à certaine époque, le dessein d'entrer ensemble dans une entreprise concernant le chemin de fer de Toronto-Ottawa?—R. M. McClellan avait le projet d'établir une ligne partant de Frenchman's Creek et qui se serait reliée au chemin de fer de Toronto-Ottawa.

Q. Mais ce projet a été abandonné?—R. Non pas que je sache; il est toujours sous les yeux du public et on va le reprendre et y donner suite.

Q. J'entends abandonné de votre part et de celle de M. McClellan?—R. Je ne crois pas que M. McClellan se mêle de l'entreprise du chemin de fer de Toronto-Ottawa.

Q. Toujours est-il que l'arrangement que vous aviez ensemble pour tirer du profit de la construction de l'embranchement dont vous parliez, n'a pas eu de suite?—R. Je ne me suis point proposé d'en tirer du profit. M. McClellan m'avait parlé de la construction d'un embranchement et demandé ce qu'elle coûterait et si je voulais lui prêter mon assistance, ajoutant que c'était là un projet où je pouvais entrer, non pas pour servir ses intérêts, mais pour le bien de tous ceux que la chose concernait. Je lui avais répondu que je le seconderais de tout mon pouvoir si j'avais l'occasion de le faire.

Q. Lui avez-vous dit, lorsque l'affaire a manqué: Voilà bien ma malchance ordinaire?—R. Bien probablement.

Q. Faisiez-vous allusion par ces paroles à votre proposition de prolonger le chemin de fer jusqu'à l'embouchure de la Kaministiquia et avez-vous dit alors que le gouvernement s'en souviendrait et que vous aviez perdu là \$10,000?—R. Je nie hautement cela.

Q. N'avez-vous pas déclaré à M. McClellan que, si vous n'aviez pas été révoqué, vous auriez probablement gagné là \$10,000?—R. Non, je lui ai dit que j'avais perdu \$10,000 en conséquence de ma révocation,—par la privation de mon salaire.

Q. Pourquoi avez-vous envoyé M. Simpson faire l'arpentage dont il a été question pour M. McIntyre?—R. A l'époque où M. Simpson l'a fait, il était employé par le gouvernement et il résidait chez M. McIntyre. Comme il n'avait aucun travail à exécuter pour le moment, M. McIntyre étant venu me demander si je voudrais permettre à cet ingénieur de lever pour lui le plan du terrain, je lui répondis: Je le veux bien. Il me semblait qu'après tous les bons offices que le gouvernement avait reçus de lui, M. McIntyre avait des titres à cette légère faveur.

Q. M. McKellar, rendant témoignage l'autre jour, a déclaré qu'il ne vous avait jamais proposé sa ferme pour \$75 l'acre; qu'est-ce qui a donc pu vous faire croire le contraire?—R. M. John McKellar est venu me trouver un jour, que j'étais chez M. McIntyre, et m'a dit qu'il voulait se défaire de sa propriété,—qu'il vendrait la moitié de sa ferme au prix de \$75 l'acre. Je lui ai répondu: "John, en ce moment je ne connais personne qui pût vous en donner ce prix-là; mais si j'apprenais qu'il y a quelqu'un en disposition d'acheter votre terre, je vous en informerais."

Q. Vous souvenez-vous d'avoir dit à M. McClellan que vous aviez perdu dix mille piastres?—R. Je crois m'en souvenir.

Q. Expliquez-nous comment, à votre idée, vous entendiez avoir perdu cette somme?—R. Il n'y a qu'une manière de l'expliquer: j'ai perdu deux mille quatre cents piastres par année d'appointements que je recevais, avec mes dépenses en sus, comme attaché à l'exploration du tracé de la voie ferrée. Je n'ai été partie à aucune

spéculation à Prince-Arthur's-Landing, à Fort-William ni à la rivière Kaministiquia ; je ne possède en tout qu'un seul lot de terre dans cette contrée.

Q. En quelle année avez-vous été renvoyé?—R. En 1874.

Q. Quand avez-vous eu cette conversation avec M. McClellan?—R. Il y a de cela trois ou quatre mois.

Q. Combien y a-t-il d'années que vous avez été renvoyé?—R. Au-delà de quatre ans.

Q. Avez-vous toujours eu de l'emploi depuis lors dans votre profession?—R. Non.

Q. Vous avez été employé de temps à autre par la compagnie du chemin de fer Central?—R. Oui.

Q. Et aussi par la compagnie du chemin de fer de Toronto-Ottawa?—R. Oui, pendant trois mois.

Q. Et vous avez fait le tracé de la ligne nord du Central?—R. M. Mackenzie a fait faire le tracé sur mes données par M. Lumsden.

Q. Avez-vous été employé sur l'embranchement de la baie Georgienne?—R. Pendant un court espace de temps.

Q. Alors, vous n'avez pas entièrement perdu votre temps?—R. Non, mais je l'aurais entièrement perdu si j'avais été abandonné au bon vouloir de M. Mackenzie et des autres ministres.

WILLIAM MURDOCK.

29 avril.

M. JOHN MACKELLAR, rappelé, est interrogé de nouveau comme suit :

Q. Savez-vous si les bateaux à vapeur sont entrés régulièrement dans la Kaministiquia ce printemps?—R. J'y ai vu entrer deux bateaux, le *Manitoba* et le *Manistee*.

Q. Le *Manitoba* a-t-il eu quelque difficulté à faire son entrée?—R. Il a donné sur un vieux pilotis qui se trouve à l'entrée du chenal.

Q. A quelle heure cela est-il arrivé?—R. Entre neuf et dix heures du soir.

Q. Faisait-il bien noir?—R. La nuit n'était pas noire.

Q. Les feux d'alignement étaient-ils allumés?—R. Oui.

Q. Avait-on, avant cela, constaté la profondeur de l'eau dans la rivière?—R. Oui.

Q. Quelle était cette profondeur?—R. J'avais trouvé onze pieds huit pouces au point le moins profond sur la barre.

Q. Etiez-vous sur le vapeur qui a été employé à faire les sondages?—R. Non.

Q. Etiez-vous sur le vapeur qui a été remonté par le capitaine Anderson?—R. Non.

Q. Le capitaine Anderson serait-il entré en rivière avec le *City of Quebec*, s'il avait eu onze pieds et demi d'eau?—R. Je crois que le *City of Quebec* aurait pu entrer. Le chenal n'est pas large et il est très-facile de le sonder du bateau même. On m'avait dit qu'il n'avait pas plus de dix pieds quatre pouces, mais je l'ai exploré et j'ai trouvé onze pieds huit pouces.

Q. Les marchandises à destination de Fort-William ont-elles été déchargées à Prince-Arthur's-Landing ce printemps?—R. Oui, et le *Manitoba* les a remontées.

Q. Quel est le tirant d'eau du *Manitoba*?—R. Neuf ou dix pieds, je suppose.

Q. Avez-vous fait vous-même des sondes dans le chenal?—R. Oui. Lorsque j'ai entendu dire qu'il n'y avait que dix pieds d'eau dans le chenal, je suis allé, avec mon frère, en constater la profondeur.

Q. Quelle profondeur avez-vous trouvée?—R. Onze pieds huit pouces à l'endroit le moins profond.

Q. Ce bateau qui a touché était-il sorti du chenal?—R. Il donna contre le vieux pilotis et alla se jeter sur le côté opposé du chenal.

Q. Qui commandait ce bateau?—R. Le capitaine Symes.

Q. Avez-vous pris des sondes sur toute la longueur du chenal?—R. Oui, depuis le moulin d'Oliver, Davidson et cie jusqu'en bas, sur le barre.

Q. Savez-vous quelle profondeur on a trouvée l'année dernière?—R. On a dit que la profondeur était de douze pieds dans le chenal l'année dernière.

Q. Avez-vous constaté que le fond du chenal s'était exhaussé?—R. Il ne s'est pas exhaussé entre le point où la profondeur est de onze pieds huit pouces et le point où elle est de quatorze pieds, en dehors de la barre; mais cette année, le niveau de l'estuaire est plus bas de six à huit pouces qu'il ne l'est d'ordinaire. Il n'y a qu'un seul point sur la barre où la profondeur n'atteint que onze pieds huit pouces; partout ailleurs le chenal a de douze à treize pieds de fond.

Q. Comment expliquez-vous que le *Manitoba* se soit échoué en remontant le chenal?—R. Il s'était trop approché du bord avant de tourner en se dirigeant sur les feux, et n'eut plus assez de champ. Le capitaine m'a dit qu'après avoir frappé sur le pilotis, le vapeur fut jeté sur le côté opposé du chenal.

Q. Si le vapeur eût suivi le chenal, aurait-il eu assez d'eau pour le remonter?—R. Oui, et il a pu le remonter ensuite très-bien. J'étais allé à bord.

Q. Les bâtiments peuvent-ils entrer en tout temps dans le port de Prince-Arthur's-Landing?—R. Oui, le port est sur une grande baie; il y a de l'espace tout plein. Je désire faire quelques corrections à ma déposition précédente: c'est l'*Ontario* et non le *Québec*, qui, en 1874, a dû s'éloigner de Prince-Arthur's-Landing, n'ayant pu aborder. Le mouvement des glaces dont j'ai parlé a eu lieu en 1865. C'est en 1872 ou 1873 que j'ai parlé à M. Murdoch de lui vendre un terrain, parce que je pensais que le terminus serait placé vis-à-vis de la Mission.

Le déposant ne dit rien de plus.

JOHN MCKELLAR.

29 avril.

M. G.-H. McCLELLAN est appelé, prête serment et est interrogé comme suit :

Q. Où demeurez-vous?—R. Dans le township de Pickering.

Q. Connaissez-vous M. Murdoch qui a été entendu ici comme témoin?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu avec lui quelque transaction?—R. Nous avons fait ensemble le projet d'une certaine transaction; nous nous en étions entretenus.

Q. Avez-vous eu avec lui quelque conversation au sujet de l'emplacement du terminus du chemin de fer du Pacifique sur la Kaministiquia?—R. Nous n'avons pas parlé du terminus, précisément; je n'étais pas assez au fait de cette question. Je travaillais alors à obtenir un embranchement de chemin de fer pour relier le port de Pickering à la ligne de Toronto-Ottawa, et nous n'avons guère parlé d'autre chose. Après le rejet du règlement municipal de subvention de la cité de Toronto, je rencontrai M. Murdoch à Duffin's-Creek et il me dit qu'il était malchanceux—il avait des intérêts dans l'entreprise de la ligne de Toronto-Ottawa. Je savais qu'il avait recommandé comme point-terminus du chemin de fer du Pacifique une autre situation que celle choisie par le gouvernement, et je savais qu'à cause de ce qui s'était passé relativement à cela, il était en mésintelligence avec le gouvernement. Je me suis aperçu, au cours de ses conversations, qu'il était mortifié et désappointé d'avoir été destitué; il me dit que le gouvernement n'avait rien gagné à cela mais lui avait fait perdre dix mille piastres.

Q. Par suite de la fixation du terminus?—R. Je ne sais si c'était par suite de cette fixation ou par suite de la cessation de son emploi sur la ligne.

Q. Vous a-t-il dit que le gouvernement allait s'en souvenir?—R. Il me donna à entendre que les choses n'en resteraient pas là.

Q. A-t-il dit que le gouvernement allait s'en souvenir?—R. Je ne me rappelle point les expressions mêmes dont il s'est servi.

Q. Quelle impression ses paroles ont-elles produite dans votre esprit quand il vous a dit que les choses n'en resteraient pas là, et qu'il avait fait une perte de dix

mille piastres?—R. J'ai compris qu'il voulait parler d'un comité comme celui-ci, devant lequel certaines accusations seraient formulées. Il ne s'expliqua point, à la vérité, mais je pensais alors qu'il se ferait une enquête sur la question de savoir qui du gouvernement ou de M. Murdoch avait eu tort ou raison dans cette affaire.

Q. Avez-vous inféré de ce que vous a dit M. Murdoch qu'il eût gagné dix mille piastres, si l'endroit désigné par lui avait été choisi pour l'emplacement du terminus?—R. J'ai inféré de ce qu'il a dit que si ses plans et recommandations eussent été acceptés, il serait naturellement resté au service du gouvernement, et qu'il aurait par là gagné dix mille piastres.

Q. Avez-vous compris qu'il voulût parler de ses appointements ou de spéculation sur des terrains?—R. Il m'a dit tout simplement que le gouvernement lui avait fait perdre dix mille piastres. Je ne sais si c'était par la privation de son emploi ou le rejet de ses plans.

Q. Il vous a dit cela au cours d'une conversation sur les avantages éventuels d'une entreprise dans laquelle vous aviez une communauté d'intérêt?—R. Oui.

Q. Vous a-t-il dit qu'il était toujours malchanceux?—R. Le règlement municipal de la cité de Toronto ayant été rejeté par les contribuables, le projet du chemin de fer de Toronto-Ottawa tombait par là-même, et nous perdions la chance d'avoir à notre port une station à charbon. Je fis à M. Murdoch, à cette occasion, l'observation que le rejet de ce règlement était une chose fâcheuse; là-dessus il me dit qu'il était malchanceux, ou quelque chose dans ce sens.

Q. Vous a-t-il, dans cette circonstance, parlé du terminus du Fort-William?—R. Il ne m'a pas parlé du terminus précisément. Il ne m'en a jamais parlé qu'en tant qu'il s'agissait du mauvais accueil fait à ses plans par le gouvernement, et de la manière dont il avait été traité par le gouvernement. Il était très-aigre à l'égard de celui-ci.

Q. Vous a-t-il donné à entendre qu'il était blessé de ce que le gouvernement n'eût pas accepté la proposition qu'il lui avait soumise—d'amener la tête de ligne à l'embouchure de la Kaministiquia?—R. J'ai compris qu'il était mécontent à cause de cela et à cause de son renvoi. J'ai pensé que si ses plans eussent été approuvés, il serait encore au service du gouvernement, mais ses plans ayant été désapprouvés pour des raisons que j'ignore, cela lui avait fait perdre dix mille piastres.

Q. Voulaient-il dire que cette perte lui était causée par la privation de son emploi?—R. Il ne l'a pas dit; il ne s'est pas expliqué davantage.

Q. Quand a eu lieu cette conversation?—R. Il y a quatre mois à peu près.

Q. M. Murdoch vous a-t-il décrit quelque endroit recommandé par lui sur la Kaministiquia?—R. Je ne connais point ces lieux-là, et je ne l'ai point interrogé sur leur situation. Nous n'avons jamais parlé de la Kaministiquia.

Q. Avez-vous pensé dans le temps que le choix qui a été fait de l'emplacement du terminus fût pour quelque chose dans cette perte de dix mille piastres?—R. Il ne m'est pas facile de répondre à cette question. Je ne crois pas que je sois obligé de vous dévoiler quelle fut ma pensée intime, lorsqu'il me tint ce propos.

Q. Quelle fut votre pensée intime?—R. Je pensai que M. Murdoch connaissait quelque moyen de se procurer quelque avantage; je ne sais rien de ce moyen; je ne l'ai point interrogé là-dessus; mais comme il a dit ici qu'il voulait parler, dans cette occasion, de la perte de son salaire, je le crois, et je l'aurais cru également, s'il m'avait dit cela dans le temps.

Q. Mais il ne vous a pas dit alors qu'il parlait de son salaire?—R. Je crois qu'il m'a dit en juin qu'il recevait l'équivalent de quatre mille piastres par année—deux cents piastres de salaire par mois, et ses dépenses.

Q. Vous a-t-il dit cela avant cette conversation que vous avez rapportée?—R. Oui.

Q. Si M. Murdoch recevait \$2,400 de salaire par année et ses dépenses en sus, et s'il est vrai que le gouvernement l'ait renvoyé sans examiner son cas, ne croyez-vous pas qu'il ait eu en cela quelque raison d'hostilité contre le gouvernement?—R. A la place de M. Murdoch—s'il recevait \$2,400 de salaire par année, avec ses dépenses en sus, et s'il a été renvoyé sans cause—je ne me croirais pas suffisamment indemnisé par une offre de vingt mille piastres.

Q. Ne croyez-vous pas qu'il ait souffert dans sa réputation professionnelle d'ingénieur par suite de la conduite du gouvernement à son égard?— R. J'ai entendu la version de M. Murdock; il mettait beaucoup d'amertume dans ce qu'il disait du gouvernement, mais je ne connais point la raison pour laquelle le gouvernement l'a congédié. Je dirai que je sympathisais avec M. Murdock parce qu'il avait perdu son emploi, bien que nous soyons en politique opposés l'un à l'autre. Je ne sais ni comment ni pourquoi M. Murdock a été renvoyé, mais si les choses se sont passées comme il me les a représentées, on a bien mal agi à son égard.

J. H. McCLELLAN.



ANNEXES.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

OTTAWA, 11 décembre 1875.

F. BRAUN, écr.,

Secrétaire du département des Travaux Publics.

MONSIEUR,—L'année dernière, à cette époque, vous avez reçu des instructions du ministre portant l'ordre de prendre, sous l'autorité du statut, les mesures nécessaires pour l'acquisition, dans l'emplacement de ville de Fort-William, sur le lac Supérieur, d'une étendue de terrain suffisante pour les besoins du chemin de fer. Le 10 décembre dernier, je vous ai remis un plan, préparé par moi, de toutes les pièces de terres dont il convenait d'obtenir immédiatement possession. Si je ne me trompe, vous l'avez communiqué au ministre de la Justice, afin que les mesures légales d'usage soient prises pour acquérir le terrain.

Celui-ci consiste en un certain nombre de petits lots de ville, et j'ai eu avis, ces jours derniers, que plusieurs particuliers continuent d'en acheter ou d'en revendre. J'ai le devoir, par conséquent, d'attirer sur ce sujet l'attention du département, pour qu'il se hâte, s'il ne l'a pas encore fait, de prendre possession du terrain dans les formes légales.

J'ai l'honneur d'être, etc.

SANDFORD FLEMING,
Ingénieur en chef.

OTTAWA, 24 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai à vous donner instruction de la part du Ministre de la Justice d'aller le représenter à Fort-William en qualité d'agent pour l'achat des terrains à acquérir à l'ouest de cette localité, en vue du chemin de fer du Pacifique.

Les estimateurs, MM. Wilson et Reid, auront à vous consulter sur les titres, etc. Le département des Travaux Publics devra vous transmettre la formule voulue pour les actes d'acquisition.

Avant de prendre possession d'un terrain, vous devrez en premier lieu faire connaître au département par un rapport votre opinion sur le titre de propriété du vendeur; vous transmettez en même temps un projet de l'acte d'acquisition, un sommaire des enregistrements et toutes les pièces nécessaires à l'intelligence du titre de propriété. Si ce titre est trouvé satisfaisant par le ministre, ce département vous le retournera, et vous passerez alors et ferez enregistrer l'acte d'acquisition, puis vous ferez compléter le sommaire du registraire par l'insertion de l'acte d'acquisition au nom de la Couronne. Ces deux dernières pièces devront être transmises ici, accompagnées des certificats du trésorier municipal et du shérif et des certificats relatifs aux baux de la Couronne. Vous joindrez aussi votre mémoire d'honoraires et frais de pièces.

Le prix d'achat sera payé par l'agent de la banque de Montréal, à la succursale la plus proche, le vendeur devant prouver à cet agent son identité en lui remettant un certificat venant de vous, par lequel vous lui ferez savoir que l'immeuble (dont vous donnerez brièvement la description) a été acquis au nom de Sa Majesté, sur valables titres et est exempt de toutes charges quelconques.

Au cas où vous auriez besoin de plus amples instructions, vous vous adresseriez à ce département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

Z. A. LASH,
A. M. J.

P. J. BROWN, écr.,

Avocat, etc., Ingersoll.

PROMESSE DE MARCHÉ ENTRE JAMES D. HENDERSON, DE LA CITÉ DE TORONTO, ET OLIVER, DAVIDSON ET CIE.

J. G. Vickers, Joseph Davidson, Oliver, Davidson et Cie. et autres étant convenus de se constituer en une compagnie par actions aux fins de construire un hôtel à Fort-William, le dit James D. Henderson s'engage à souscrire pour deux mille piastres d'actions dans cette compagnie, aussitôt que le livre d'actions sera ouvert. Il est entendu que le dit Henderson aura le privilège de prendre à bail le dit hôtel pour un terme de cinq années, aussitôt que la construction en sera achevée, et, à l'expiration du dit terme, de renouveler ce bail pour un autre pareil terme de cinq années, le dit Henderson devant fournir l'ameublement à ses frais. Il est entendu entre Oliver, Davidson et Cie et les actionnaires qu'il va être procédé sans retard à la construction du dit hôtel, comme il est aussi entendu que le dit Henderson, en tant qu'il est par état entrepreneur de constructions, va être chargé de bâtir le dit hôtel, en se conformant aux instructions que lui donneront de temps à autre les directeurs de la dite compagnie. Les dits Oliver, Davidson et Cie fourniront les bois de charpente et de menuiserie, bardeaux, lattes, pierres, portes et châssis nécessaires pour le dit hôtel, et feront payer ces matériaux à la compagnie au prix marchand.

S'il s'élevait quelque différend entre la compagnie et le dit Henderson ou les dits Oliver, Davidson et Cie, on en référerait à l'arbitrage, en la manière accoutumée.

Le dit Henderson paiera à la compagnie un loyer à raison de dix pour cent sur la somme employée.

L'emplacement sur lequel doit être construit le dit hôtel appartenant à Oliver, Davidson et Cie, ceux-ci s'engagent à en passer acte de vente à la Compagnie, moyennant le prix de \$250, aussitôt que la Compagnie sera incorporée; elle aura aussi le privilège d'acheter au même prix le lot No. 34 sur le côté sud de Gore Street.

Les actions souscrites au montant de \$2,000 par le dit Henderson seront acquittées par son travail et celui de ses ouvriers dans la confection du dit hôtel, jusqu'à concurrence. Si ces travaux s'élevaient à plus de deux mille piastres, la différence en plus serait payée au dit Henderson par la Compagnie; si ces travaux restaient en deçà de la dite somme, il aurait à verser en argent la balance nécessaire pour parfaire le montant de ses actions.

Le dit James D. Henderson et les dits Oliver, Davidson et Cie ont signé et scellé a présente promesse de marché, qu'ils conviennent conjointement avec les actionnaires individuels, de faire rédiger suivant les formes légales, aussitôt après que la compagnie aura été incorporée.

Signé à Fort-William, ce 29^e jour de juillet 1876.

JAMES D. HENDERSON,
OLIVER, DAVIDSON ET CIE.

COMPAGNIE DE L'HOTEL NEEBING.

Progrès de la construction à date.

FORT-WILLIAM, 26 octobre 1876.

La première aile ou l'aile de l'est de l'hôtel mesure 80 x 24 pieds; elle repose sur 26 pilotis d'épinette rouge de 6 pieds 6 pouces de longueur, ayant 10 pouces d'épaisseur au centre. Le grillage est formé par trois sablières de 10 x 10 pouces et de 80 pieds de longueur, placées sur le devant au milieu et à l'arrière, par deux sablières de 24 pieds à chaque bout, et par des solives de 2 x 10 pouces, espacées de vingt pouces sur les pièces longitudinales. Le plancher est fait d'ais embouffetés d'un pouce et quart d'épaisseur. Les solives du second étage ont 2 x 10 pouces; le plancher posé est en ais d'un pouce et quart. Le mur, devant et derrière, est formé de

montants de 2 x 4 pouces, espacés de 16 pouces, et d'un revêtement de bonnes planches d'un pouce à l'intérieur et à l'extérieur, le vide intermédiaire rempli de sciure de bois. Les solives du grenier ont 2 x 8 pouces et sont espacées de 16 pouces. Les chevrons ont 2 x 6 pouces et sont espacés de 2 pieds. La toiture est en planches d'un pouce, rangées sans vides, et recouverte en bardeaux. Le premier étage est divisé en quatre pièces, savoir: une salle à manger de 60 x 24 pieds, ayant six fenêtres et deux portes ouvrant sur le vestibule, châssis et portes non encore posés—deux chambres à coucher de 10 x 20 pieds, achevées chacune, ayant une porte et une fenêtre. La fenêtre du vestibule est posée; le vestibule est lambrissé sur 44 x 4 pieds. Le second étage est divisé en quatorze chambres à coucher. Les portes et fenêtres manquent. Il y a une cuisine en arrière de 16 x 25 pieds; le revêtement est posé et le toit couvert en bardeaux. Une rallonge ou appentis a 16 x 25, mais n'est pas encore couvert en bardeaux.

Le corps principal mesure 80 x 30 pieds, et est construit des mêmes espèces de matériaux. Le revêtement extérieur est posé ainsi que le toit, qui est à moitié couvert en bardeaux. Au coin de l'est, il y a une cave de 30 x 30 pieds et de 7 pieds de hauteur, formée par un mur de pierres dures liées avec de l'argile bleue en guise de mortier. Il y a sur le premier étage deux chambres de 16 x 24 pieds: l'une a reçu ses trois châssis et ses deux portes, l'autre un châssis et une porte; la boiserie est finie ainsi que le plâtrage—une chambre lambrissée sur quatre pieds de hauteur; le premier étage a un grand vestibule de 21 x 30 pieds, un salon pour messieurs de 20 x 30, un salon pour dames de 15 x 30. Ces diverses pièces prennent tout le premier étage. Sur le second, il y a pour les dames un salon privé, ouvrant sur un passage qui conduit à une galerie, et huit chambres à coucher.

Les ouvrages en sont rendus là.

JAS D. HENDERSON,
Constructeur.

Oliver, Davidson et Cie ont présenté leur compte—je l'ai trouvé satisfaisant à venir à aujourd'hui.

JAS D. HENDERSON,
Constructeur.

RAPPORT

DU

COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT

CHARGÉ DE FAIRE UNE ENQUÊTE SUR TOUT CE QUI SE RATTACHE A LA
CONSTRUCTION DE

L'ÉCLUSE DU FORT FRANCES,

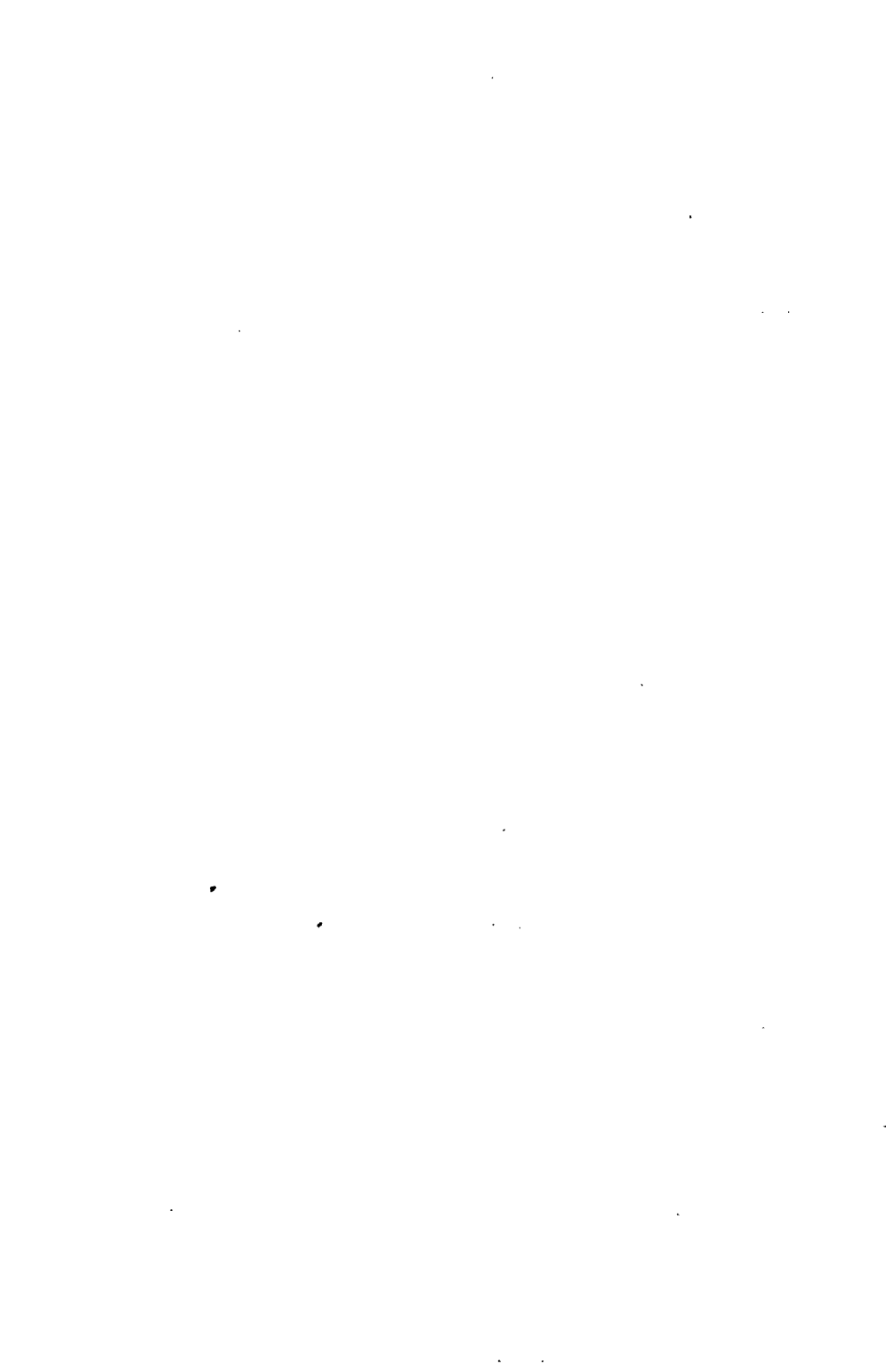
ET

PROCÈS-VERBAL DE SON ENQUÊTE.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU SÉNAT.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.
1878.



RAPPORT.

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ,

Mardi, 30 avril, 1878.

Le comité chargé de s'enquérir des questions suivantes, savoir :

" 1o Si l'écluse de *Fort-Frances*, après qu'elle aura été achevée, pourra servir pour les besoins du commerce, en liaison avec le chemin de fer du *Pacifique*, de manière à former partie de la communication directe entre le lac *Supérieur* et le *Manitoba*? Si non, quels seraient les travaux indispensables à exécuter (en addition à la dite écluse de *Fort-Frances*) pour établir une ligne de communication non interrompue par bateaux à vapeur entre la station du chemin de fer à *Port-Savane* (*Lac des Mille-Lacs*) et *Kéwatin* (*Portage du Rat*), et quel serait le coût probable de ces travaux ?

" 2o A quoi servira, dans l'intérêt du pays, la dite écluse, si elle ne peut servir pour les besoins du commerce, en liaison avec le chemin de fer du *Pacifique*, de manière à former partie de la dite communication directe ?

" 3o Quelle est la distance de la dite écluse au point qui en est le plus rapproché sur la ligne du chemin de fer du *Pacifique* ?

" 4o Quelles sont les dimensions de la dite écluse ainsi que le coût estimatif et probable de sa construction ? Quelles sommes ont été dépensées pour cette écluse, pour les travaux qui en dépendent ou qui en sont les accessoires, autant qu'on a pu le constater, et sur quels crédits les sommes ainsi dépensées ont-elles été prises ? Ces emplois de deniers ont-ils toujours été conformes à la loi, et les travaux de l'écluse ont-ils été donnés à construire par contrat ou autrement ?

" 5o Et généralement de s'enquérir de tout ce qui se rapporte à l'écluse de *Fort-Frances*, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et pièces, et instruction de faire rapport de temps à autre à cette honorable Chambre,"—a pris en considération les sujets ainsi soumis à son examen et a l'honneur de faire rapport comme suit :

Les dépositions ci-annexées constatent que l'écluse de *Fort-Frances* est située sur la rivière *La Pluie*, à un mille et demi environ de sa sortie du lac de ce nom ; que cette écluse a pour objet de faire remonter une chute d'environ vingt-trois pieds, où il faut aujourd'hui faire portage ; que lorsque cette écluse sera achevée et que les obstacles présentés par les rapides du *Manitou* et du *Long-Saut* auront été enlevés, la communication par eau aura lieu sans interruption entre le lac *la Pluie* et le lac des *Bois*.

Les dépositions font aussi voir que le *Port-Savane*, point où le chemin de fer du *Pacifique* se relie à la voie d'eau, est séparé du lac *La Pluie* par neuf portages, et qu'entre ces deux points, la dénivellation est de quatre cents pieds.

Votre comité a été convaincu par l'enquête qu'il a faite que l'écluse de *Fort-Frances*, après qu'elle aura été achevée, ne pourra servir pour les besoins du commerce, en liaison avec le chemin de fer du *Pacifique*, de manière à former partie de la communication directe entre le lac *Supérieur* et le *Manitoba*—bien que cette écluse eût été très-utile, en attendant la construction de la voie ferrée ininterrompue, si l'on ne se fût pas écarté de la route de la chute de l'*Esturgeon*.

Il est regrettable, dans l'opinion de votre comité, que l'écluse ait été commencée avant que le tracé du chemin de fer eût été définitivement fixé ; et lorsqu'on a résolu de changer le tracé en adoptant, au lieu de la route de la chute de l'*Esturgeon*, la direction actuelle sur *Port-Savane*, qui est tellement au nord qu'elle rend impossible l'utilisation des voies d'eau en liaison avec le chemin de fer, votre comité est d'avis qu'on aurait dû en même temps arrêter les travaux de l'écluse.

La preuve établit que les travaux sur le tronçon compris entre *Fort-William* (lac *Supérieur*) et le lac *Shébandowan*, par la voie de la chute de l'*Esturgeon* (sur un bras du lac *La Pluie*) ont été donnés à l'entreprise le 13 avril 1875; que les travaux ont été arrêtés, et le contrat d'entreprise annulé le 19 janvier 1876, et que le tracé a été changé pour celui de *Port-Savane*.

Qu'à l'époque de ce changement de tracé, en janvier 1876, la dépense faite ne dépassait pas la somme de \$73,940.20.

Votre comité est d'opinion que les travaux de l'écluse auraient dû être discontinués à cette époque, d'autant que ces travaux, qui consistaient en excavations dans le roc, n'étaient point susceptibles de détérioration, et que la construction de l'écluse aurait pu être reprise plus tard, si on l'eût jugé à propos dans l'intérêt du public en général.

En novembre 1875, c'est-à-dire vers le temps où l'on prenait la détermination de changer le tracé du chemin de fer, le département des Travaux Publics télégraphiait ce qui suit au surintendant de l'écluse:

“ Arrêtez tous les travaux de canalisation à *Fort-Frances*; suspendez toutes opérations.”

Cet ordre pourrait porter à croire que le gouvernement s'était convaincu, à la suite du changement adopté dans la direction du tracé, qu'il fallait abandonner tout à fait l'écluse de *Fort-Frances*; mais malheureusement en avril, 1876, le département donna instruction au surintendant de reprendre les travaux de l'écluse en les faisant exécuter à la journée. (Voir document parlementaire No. 88, de 1877.)

M. *Mortimer*, l'un des ingénieurs interrogés par votre comité, a affirmé que le gouvernement avait eu, à une certaine époque, l'intention de réparer la route *Dawson*, et lui avait donné instruction en 1874 d'explorer les portages et les voies d'eau entre le lac *Shébandowan* et le lac des *Bois*; qu'après avoir fait cette exploration, il adressa au département des Travaux Publics un rapport sur les améliorations qu'il jugeait nécessaires, et dont il évalua la dépense à \$341,000, en y comprenant les travaux sur la rivière *La Pluie*. M. *Mortimer* croit que l'ingénieur en chef, M. *Sandford Fleming*, fut d'avis que les avantages, nécessairement temporaires, que l'on aurait retirés de ces travaux, auraient été trop au-dessous de la dépense à faire pour leur exécution, et le projet fut en conséquence abandonné.

M. *Sutherland*, surintendant des travaux à *Fort-Frances*, a fait au comité la description d'un projet pour améliorer la communication entre *Port-Savane* et le lac *La Pluie*. Ce projet se rapproche assez des améliorations recommandées par M. *Mortimer*, mais n'a rapport qu'à des travaux d'une nature temporaire, et entraînerait, d'après l'estimation de son auteur, une dépense de \$150,000. M. *Sutherland* n'est pas ingénieur, et n'a point fait une étude minutieuse de la route pour l'ouverture de laquelle il a donné ses calculs. Le plan de M. *Mortimer* ne comprend pas une écluse à *Fort-Frances*. La substitution d'une écluse au portage sur ce point serait sans utilité véritable, si le projet d'amélioration dont elle formerait partie ne devait pas avoir pour objet d'ailleurs de supprimer, comme le ferait un chemin de fer allant du lac *Supérieur* à la chute de l'*Esturgeon*, les portages avec l'ascension et la descente de 400 pieds qui se rencontrent entre le lac *La Pluie* et *Port-Savane*.

Votre comité ne suppose pas que l'on ait l'intention, en attendant que l'on construise la partie centrale de la section du lac *Supérieur* du transcontinental canadien, de joindre les deux tronçons extrêmes, presque achevés aujourd'hui, de cette section, savoir: le tronçon de 114 milles établi du lac *Supérieur*, dans la direction de l'ouest, jusqu'à la rivière des *Anglais*, et les 114 milles de la rivière *Rouge*, vers l'est, au portage du *Rat*,—au moyen d'une ligne passant par les courts mais abrupts portages, et les étendues d'eau, au courant quelquefois rapide, qu'il y a entre *Port-Savane* et le lac *La Pluie*. Si le gouvernement avait le dessein d'adapter cette voie aux exigences du commerce, votre comité pense que les améliorations eussent dû être exécutées assez tôt pour permettre de transporter au *Manitoba* les rails et autres matériaux de chemin de fer, dont le fret depuis *Duluth* a coûté déjà au pays, d'après les comptes publics, plus de deux cent mille piastres.

Votre comité, en outre, est d'opinion que les nombreux transbordements qui

seraient inévitables entre *Port-Savane* et le lac la *Pluie*, soit qu'ils se fissent par corps de chargement ou par portions, seraient cause que cette voie ne pourrait avantageusement faire concurrence, en ce qui regarde l'économie du transport et de l'entretien, aux lignes de communication ouvertes sur le territoire des *États-Unis*, dont le réseau de rails paraît être déjà presque terminé jusqu'à la frontière du *Manitoba*, par voie de *Pembina*.

Votre comité a constaté qu'à l'époque où *MM. Carpenter et Cie* avaient l'entreprise des transports par la route *Dawson*, et recevaient un bonus de \$75,000 par année du gouvernement, le taux du fret du lac *Supérieur* à *Fort-Frances* était de \$40 par tonne.

Votre comité a su que le gouvernement ne se propose pas d'exécuter les améliorations nécessaires—indépendamment de l'écluse de *Fort-Frances*—pour ouvrir aux bateaux à vapeur une voie non interrompue entre la station du chemin de fer de *Port-Savane* et celle du *Portage du Rat*, et en conséquence il n'a pas cru devoir se procurer une évaluation du coût présumable des grands travaux qu'il serait indispensable de faire pour obtenir cette communication.

Votre comité n'a pu constater que l'écluse de *Fort-Frances* ait un caractère d'utilité générale. Il a acquis la preuve, au contraire, qu'elle ne procurera pas d'avantages appréciables, même à la localité où elle est située. Le commerce du bord canadien, si fertile de la rivière *La Pluie*, comme de tout le pays à l'ouest de l'écluse, ira chercher le chemin de fer au *Portage du Rat*; une bien faible partie de ce commerce s'acheminera par la voie de l'écluse vers l'est, parce qu'à l'extrémité orientale du lac *La Pluie* elle rencontrerait les huit portages et la hauteur de 400 pieds qui sépare ce lac de *Port-Savane*. Le pays, sur la rive canadienne du lac *La Pluie*, est impropre à la culture; un commerce médiocre de gros bois de construction et de billots à sciages, voilà tout ce qu'on peut en attendre. Pour le transport de cette nature de produits, il n'est pas besoin de faire une écluse à *Fort-Frances*; une glissoire peu coûteuse y suffirait; encore s'en passerait-on bien d'ici à plusieurs années. On a dit que l'écluse peut être utile comme ouvrage militaire, mais il n'a pas été pris de témoignage sur ce point, le comité étant d'opinion qu'on ne saurait sérieusement prétendre qu'une écluse isolée sur la frontière du *Minnesota*, et déjà si peu importante au point de vue commercial, puisse avoir quelque notable utilité comme ouvrage militaire.

Il a été constaté par l'enquête que la distance entre l'écluse de *Fort-Frances* et le point de la voie transcontinentale canadienne le plus rapproché, est de 90 à 100 milles; et que l'écluse a les dimensions suivantes: longueur, 200 pieds; largeur dans œuvre, 38 pieds; hauteur d'eau sur le seuil à eau basse, d'après *M. Rowan*, 4 pieds et demi, d'après *M. Sutherland*, 5 pieds et demi. Le tirant d'eau qu'on voulait primitivement avoir était de sept pieds. *M. Sutherland*, dans sa déposition, a fait connaître que la dépense des travaux s'élèvera, le 30 juin prochain, à \$210,389; que la dépense totale après parfaite confection, et y compris les frais d'enlèvement des empêchements de navigation aux rapides *Manitou* et du *Long-Saut*, n'excèdera pas \$250,000.

Votre comité espère que cette dernière somme ne sera point dépassée, parce que, dans son opinion, la dépense de l'écluse dont il s'agit, quel qu'on soit le montant, est injudicieuse et sera tout-à-fait inutile au pays.

L'argent dépensé pour la construction de l'écluse et les travaux accessoires a été pris sur les crédits affectés de temps en temps aux frais relatifs aux études de tracé et à la construction du chemin de fer du Pacifique, ainsi qu'à l'amélioration des voies de navigation auxquelles il se relie. Les travaux ont été exécutés, d'après les instructions du gouvernement, à la journée, au lieu de l'être à l'entreprise, comme le veut "l'Acte du chemin de fer canadien du Pacifique, 1874."

Le tout respectueusement soumis.

D. L. MACPHERSON,

Président.

PROCÈS-VERBAL DE L'ENQUÊTE.

SÉNAT, 13 mars 1878.

MARCUS SMITH, ingénieur civil, est appelé, assermenté et interrogé comme suit :

Q. Vous êtes l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique?—R. Je fais fonctions d'ingénieur en chef pendant l'absence de M. Fleming.

Q. Avez-vous apporté avec vous les plans relatifs à l'écluse du fort Frances?—R. Oui, tous ceux que je connais.

Q. Le chemin de fer est-il construit de Fort-William à Port-Savane?—Le nivellement est fait jusqu'à Port-Savane, et un peu au-delà, mais les rails ne sont posés que sur un parcours de quarante et un milles. Je parle de mémoire; les distances précises sont données dans le rapport annuel.

Q. A Port-Savane, le chemin de fer se relie à l'un des bras du lac des Mille Lacs?—R. Oui; la rivière Savane, qui se décharge dans le lac, est navigable jusqu'à la station du chemin de fer, ou peut être rendue navigable jusqu'à ce point.

Q. Savez-vous quelle est la profondeur de la rivière?—R. Je ne le sais pas. J'ai eu peu à faire sur cette partie de la ligne; j'ai été employé principalement sur la section de la Colombie-Britannique jusqu'à l'année dernière.

Q. Êtes-vous allé à Port-Savane?—R. Non, mais je suis allé près de là. En 1876, j'ai suivi en partie les explorations qui se faisaient entre la rivière aux Anglais et le Portage du Rat; j'ai passé par le lac des Mille Lacs mais je ne suis pas remonté jusqu'à Port-Savane; je me suis dirigé à l'ouest. Je n'ai pas vu le plan des sondages de la Savane.

Q. Se proposait-on de se servir des voies d'eau depuis Port-Savane au Portage du Rat, en liaison avec le chemin de fer?—R. Je n'en sais rien; cela ne m'a jamais été dit, et le ministre ne m'a point donné d'instructions à ce sujet.

Q. Est-ce qu'on est à construire une écluse à Fort-Frances?—R. Oui.

Q. N'avait-on pas pour objet de faire servir cette écluse en liaison avec le chemin de fer?—R. Tout ce que je sais à ce sujet est par oui-dire. Comme je l'ai déjà dit, j'ai été occupé de l'autre côté des montagnes, jusqu'à l'été dernier. Les travaux du canal, d'après les instructions que j'ai reçues, ont été placés sous la direction des ingénieurs du chemin de fer du Pacifique, mais je ne sais point quel était le but de ce canal. J'ai ignoré de fait quelle était la situation du canal jusqu'en 1876. On ne m'a jamais consulté à ce sujet.

Q. Vous-a-t-on jamais demandé de présenter un rapport sur ce canal?—R. Non.

Q. Savez-vous si cet ouvrage a été recommandé par M. Fleming?—R. Je ne sais. J'ai eu tant à faire de l'autre côté des Montagnes-Rocheuses qu'il ne m'a pas été possible avant les derniers dix-huit mois de m'occuper de la section orientale. Aucun rapport n'est passé par mes mains, et je n'en ai vu aucun.

Q. Avez-vous compris que l'écluse de Fort-Frances se construisait en vue de servir en liaison avec le chemin de fer?—R. C'est ce que j'ai compris, d'après ce que j'ai entendu dire. J'ai ici un plan de M. Dawson qui fait voir pourquoi l'écluse a été commencée; c'est le plan de la route Dawson; j'en produis un tracé marqué "A" que j'ai trouvé au bureau. Ce plan indique la direction qu'on a eu l'intention de suivre, à l'origine, pour le chemin de fer, ainsi que le tracé actuel. La ligne pointillée indique la direction primitive, et c'est en vue de cette direction que l'écluse de Fort-Frances a été commencée. Si cette direction eût été suivie, le canal aurait eu une immense importance, mais il a perdu son importance, au point de vue du chemin de fer, celui-ci ayant été établi plus au nord. Quand je dis que le canal a "perdu son importance" j'entends dire que son utilité a grandement diminué, ou qu'il a perdu sa principale importance, en tant qu'il s'agit du chemin de fer.

Q. Aura-t-il quelque utilité, au point de vue du chemin de fer du Pacifique ?
—R. Il pourra avoir son utilité ; on pourra probablement l'utiliser dans une certaine mesure. Je pourrai mieux expliquer comment, en me servant de la carte générale du tracé, publiée sous la direction de M. Fleming.

Q. Veuillez donner votre explication.—R. La carte "B" que je produis a été publiée en 1876. Elle a été dressée par M. Fleming, ou sous sa direction. Elle fait voir le tracé de la ligne depuis le lac Supérieur jusqu'à la côte du Pacifique. Les parties de la ligne qui sont en noir indiquent les sections données à l'entreprise ; entre la rivière aux Anglais et Kéwatin (Portage du Rat) il y a une lacune indiquée par la partie rouge de la ligne ; cette lacune entre les deux tronçons donnés à l'entreprise a une longueur d'environ cent quatre-vingt-cinq milles. La cause qui a fait retarder la mise en adjudication des travaux de cette section intermédiaire est la difficulté d'y arriver autrement que par l'extrémité des deux tronçons en cours de construction. Du fort Frances, on se rend sur le bras nord du lac La Pluie, lequel est navigable jusqu'à un point où l'on rencontre une rivière qui, par une suite de petits lacs, forme une bonne route pour les canots jusqu'au milieu de cette section intermédiaire. Cette route pourrait être utilisée jusqu'à un certain point par les entrepreneurs des travaux de cette section pour y porter des approvisionnements. Il faudrait faire huit ou neuf portages par cette voie, qui ne peut être considérée que comme une route de canots, et qui offre le seul moyen de pénétrer dans cette région, dont la nature rocheuse et accidentée rendrait très-dispendieuse la construction d'un chemin ordinaire. L'on pourrait donc par la route que j'indique expédier en canots du fort Frances des approvisionnements pour les travaux de cette section. Cette route est connue, je pense, sous le nom de route du lac Manitou.

Q. Cette route n'étant qu'une route de canots, pourquoi construire au fort Frances une écluse de bateaux à vapeur ?

R. L'écluse n'a certainement pas été faite en vue de cette route. Je pense que l'écluse n'eût pas été construite, si le canal n'eût pas été très-avancé lorsque la direction de la ligne a été changée.

Q. Est-ce que pour l'envoi d'approvisionnements dans la dite région l'écluse n'équivaudrait pas au portage ?—R. Oui.

Q. Ne faudra-t-il pas le même temps pour remonter l'écluse en canot que pour faire le portage ?—R. Je ne le pense pas ; le portage à cet endroit n'est pas long, mais il est malaisé. Il faudrait plus de temps pour portager que pour remonter l'écluse.

Q. Est-ce une chose économique ou opportune de construire cette grande écluse simplement en vue d'une route de canots ?—R. Je n'aurais pas recommandé de construire cette écluse dans ce seul but.

Q. Pour les fins du commerce, cette écluse sera-t-elle de quelque utilité en liaison avec le chemin de fer du Pacifique ?—R. Non, pas en liaison avec le chemin de fer. Cependant, elle pourra, pendant la construction, être de quelque utilité.

Q. En supposant que la route Manitou soit aussi bonne que vous la représentez, le portage du fort Frances, si on ne l'eût pas amélioré, n'eût pas ajouté aux difficultés de transport ?—R. La différence n'eût pas été grande ; les canots n'offrent qu'un moyen bien limité de transport.

Q. Vous ne pouvez employer que des canots sur cette route ?—R. Oui.

Q. Quelle est la distance du lac La Pluie au tracé du chemin de fer par la route Manitou ?—R. Soixante et cinq milles sur la carte.

Q. Avez-vous une voie navigable depuis votre point de départ sur le lac La Pluie ?—R. J'ai donné la distance depuis le point navigable sur le coin nord du lac La Pluie. Sur les soixante et cinq milles, il y a, vers le milieu du trajet, un espace de treize millès où l'on pourrait faire naviguer un petit bateau à vapeur. Dans le voisinage du tracé, on aurait dix autres milles de navigation sur le lac Wabigon. Sur les soixante et cinq milles, on aurait donc vingt-cinq milles à peu près où l'on pourrait naviguer avec de petits bateaux à vapeur.

Q. A-t-il été transporté des provisions par la route en question ?—R. Oui, on a

expédié par là quelques provisions pour les ingénieurs. On a suivi d'autres routes pour les points plus à l'ouest.

Q. Le tracé est-il définitivement fixé sur le tronçon indiqué par la ligne rouge, entre la rivière aux Anglais et le Portage du Rat?—R. Ce tracé a été fait comme essai; on y apportera quelques légers changements dans la construction.

Q. A-t-on donné à l'entreprise quelque partie de ce tronçon?—R. Aucune partie de ces cent quatre vingt-cinq milles n'a encore été mise en adjudication.

Q. Ce tronçon sera, avez-vous dit, difficile à construire?—R. On n'eût pas avancé les travaux, en le mettant plus tôt en adjudication; parce que le pays restera inaccessible tant que le chemin de fer n'aura pas été poussé de l'est jusqu'à la rivière aux Anglais, et de l'ouest jusqu'au Portage du Rat. Alors ce tronçon pourra se construire par les deux extrémités à la fois; la route Manitou venant aboutir au centre, offrira un moyen d'activer les travaux.

Q. Quand pensez-vous que le tracé soit définitivement fixé sur ces cent quatre-vingt-cinq milles?—R. Le tracé est suffisamment fixé dès à présent pour que les travaux soient adjudgés; les légères déviations pourront se faire au cours des travaux.

Q. Se propose-t-on de donner les contrats cette année?—R. Le ministre ne m'en a point parlé.

Q. Combien faudra-t-il de temps pour construire ce tronçon?—R. Cela n'est pas facile à dire, vu les difficultés d'accès. Il ne faudra pas moins de deux années. Un entrepreneur actif pourrait, je pense, construire ce tronçon en deux ou trois ans.

Q. Serait-ce assez de deux ou trois ans?—R. Les travaux pourraient bien prendre plus de trois ans; mais ils pourraient se faire en moins de trois ans, si on les pressait.

Q. Avez-vous exploré vous-même cette section de la ligne?—R. Oui, jusqu'à une certaine distance. Lorsque M. Fleming est allé en Angleterre en 1876, je l'ai remplacé; j'ai parcouru alors une partie considérable de cette section, m'arrêtant çà et là, afin de me former une idée générale de la région. Comme je l'ai dit, le pays est entrecoupé de rochers et de marécages. C'est un pays difficile, surtout dans les cinquante milles à l'est du Portage du Rat.

Q. Avez-vous remonté la route Manitou?—R. Non; j'en ai eu l'intention, mais les vents me retinrent de l'autre côté du lac. Les ingénieurs qui ont fait le tracé, M. Mortimer et autres, connaissent cette route.

Q. Savez-vous quelle est la différence de niveau entre le lac La Pluie et cette section?—R. Je ne puis dire quelle est la différence exacte. J'ai vu une carte qui donne les niveaux approximativement; la différence est considérable: de deux à trois cents pieds et davantage. Il y a de nombreux rapides et huit ou neuf portages entre le lac La Pluie et le lac Wabigon. C'est un trajet comme celui de la route Dawson.

Q. La ligne du chemin de fer est-elle de niveau avec le lac des Mille Lacs?—R. La ligne dépasse un peu, je crois, le niveau du lac, du moins sur quelques points.

Q. Le comité doit-il comprendre que vous dites ce qui suit, à savoir: qu'en substituant une écluse à un portage sur la route entre la rivière La Pluie et le lac Wabigon, on a pu faciliter en quelque chose le transport de provisions et d'articles pour la construction du chemin de fer, mais que, pour les fins du commerce, l'écluse ne sera d'aucune utilité en liaison avec le chemin de fer du Pacifique?—R. Cette écluse ne servira pas pour le commerce de transit, mais elle pourra être avantageuse pour le commerce local. Une fois le chemin terminé, il est clair qu'elle ne servira à rien pour le commerce de transit.

Q. Supposé que, la ligne étant terminée du lac Supérieur à Savane et du Portage du Rat à Selkirk, il s'écoule quelques années avant l'achèvement du tronçon intermédiaire, dans ce cas, l'écluse en question aurait-elle, dans l'intervalle, quelque utilité particulière?—R. Cela dépend de la question de savoir si la route Dawson pourrait être utilisée de manière à ce qu'on expédiât par cette voie les marchandises plutôt que par la voie détournée du chemin de fer de St-Paul. Je n'ai point étudié cette question, mais la route Dawson ne saurait, à mon avis, faire concurrence aux voies ferrées. Pendant les deux dernières saisons, elle n'a été fréquentée que par les partis de travailleurs employés à l'écluse, et par les ingénieurs. En été, les voyageurs peuvent suivre cette route, mais elle nécessiterait trop de transbordements, et partant

trop de dépense, pour le fret pesant. Si le climat eût permis la navigation toute l'année, il eût peut-être été à propos d'améliorer les portages et d'y établir des tramways avec machines fixes pour passer les bateaux tout chargés ; mais la navigation est fermée six mois durant ; pendant les six autres mois, le matériel resterait inactif et il faudrait faire les frais d'en prendre soin.

Q. Connaissez-vous la région du lac La Pluie ?—R. Je n'en connais que ce que j'ai pu voir en descendant en canot.

Q. En quelle année était-ce ?—R. En 1876. Il m'a paru y avoir de très-belles terres entre le lac La Pluie et le lac des Bois. Sur les deux côtés de la rivière La Pluie, on voit des terres basses couvertes de peupliers et de chênes. J'ai campé deux ou trois fois sur le lac La Pluie. Le long du lac, il y a peu de bonnes terres, mais on rencontre de beaux bois de pins sur ses bords.

Q. Vous n'avez pas campé sur le côté canadien de ce lac ?—R. Non, le vent m'avait forcé d'aller chercher refuge sur le sol américain.

Q. Quelles essences de bois trouve-t-on à Port-Savanne, là où passe le chemin de fer ?—R. Je ne suis pas allé à Port-Savanne ; entre le fort William et Port-Savanne, l'épinette rouge est en bonne quantité et fournira de très-bon bois pour les traverses. Les massifs d'épinettes sont mêlés de bouquets de pins et de cèdres, mais l'épinette prédomine.

Q. Quelles essences rencontre-t-on entre Selkirk et le Portage du Rat ?—R. Il n'y a que peu de bois dans le voisinage de Selkirk ; le pays est mieux boisé vers l'est. Les entrepreneurs ont eu de la difficulté à se procurer du bois pour les traverses jusqu'à ce qu'ils soient parvenus à vingt milles de Selkirk ; au-delà de ces vingt milles ils ont trouvé du bois le long du tracé du chemin.

Q. Emploie-t-on beaucoup de bois dans la construction du chemin de fer ?—R. On va en employer beaucoup sur la section quinze, (contrat de M. Whitehead) qui part du Portage du Rat et se dirige à l'ouest l'espace de trente-cinq ou trente-sept milles jusqu'au lac La Croix. L'usage du bois ne sera que temporaire. La section est rocheuse et inégale ; les frais d'aplanissement eussent été tels qu'on a laissé de l'élévation dans les rampes, en sorte qu'il faudra faire beaucoup plus de ramblais que de déblais. On établira de longues étendues de chevalets pour réduire les quantités de déblaiement. Une fois les rails posés, on transportera de la terre et du gravier pour combler les ouvrages en bois. Partout où l'on trouve de la terre, on réduit les pentes par des terrassements au lieu d'élever la voie sur chevalets, car ce dernier ouvrage a besoin d'être renouvelé après quelques années.

Q. Va-t-on discontinuer tout à fait les travaux en chevalets ?—R. Je crains qu'on ne puisse le faire dès à présent, mais on n'aura recours à ce mode de construction que quand on ne pourra s'en dispenser. Les remblais en pierre sont très-dispendieux, et, dans quelques sections, il est difficile de trouver de la terre pour les terrassements.

Q. Quelles essences de bois trouve-t-on dans la section non encore donnée à l'entreprise ?—R. D'après ce que j'ai vu et d'après les rapports des ingénieurs, il y a assez de bois pour les besoins du chemin de fer dans cette région. Il s'y trouve de bons massifs de pins. Ce bois n'est pas toujours beau, mais fera très-bien pour les traverses. Cette région contient assez de pin et d'épinette rouge pour les besoins de la construction du chemin de fer ; c'est mon opinion.

Q. Combien de temps peuvent durer les chevalets de pin et d'épinette rouge ?—R. De dix à douze ans et même plus longtemps. J'ai présidé comme ingénieur, en 1855, aux travaux de chemin de fer exécutés entre Hamilton et Toronto ; quelques-uns des ponts en bois construits à cette époque subsistent encore ou ont subsisté jusqu'à tout dernièrement ; ils ont subi de grandes réparations, il est vrai, mais ils avaient, je pense, duré une douzaine d'années.

Q. Dans la région du lac Supérieur, le bois est-il aussi bon que dans celle dont vous venez de parler ?—R. Je ne sais. Je suppose que vous connaissez le pays entre Hamilton et Toronto. Le pin qui croissait là était très-bon ; le pin qui croît le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique me paraît être aussi bon. La section du lac Supérieur traverse une région couverte de rochers sans vallées qu'on puisse

suivre, et entrecoupée par des marécages et des baises où croissent des bouquets de bois, mais non des forêts continues.

Q. Combien de temps pourront durer les ouvrages en chevalets sans nécessiter de dispendieuses réparations?—R. On n'a jamais eu l'intention de réparer plus tard ces ouvrages. Avant qu'ils ne se détériorent, et au fur et à mesure que les rails seront posés, les terrassements se feront continuellement. Les chevalets n'ont été mis en place que pour permettre la circulation dans le but d'aller quérir pour les remblaiements des matériaux moins dispendieux que le roc. C'est ce procédé qui a été employé pour les chemins de fer *Union & Central Pacific*. On a jeté des ponts de chevalets sur de larges vallées, qui ont ensuite été comblées; on est encore à en combler quelques-unes. Après l'ouverture de la voie, on en poursuit l'achèvement. Nous évitons ces ouvrages en bois autant que cela est possible, et nous remblayons la voie partout où se trouve de la terre à distance convenable.

Q. De cette manière, le compte du capital restera ouvert pendant un temps indéfini?—R. Pendant longtemps; le compte du capital du *Central Pacific* n'est pas encore clos.

Q. Quels sont les matériaux employés pour les ponceaux sur le Pacifique canadien?—R. Les ponceaux sont en bois. Aux endroits où il faudra des ponceaux, on a laissé entre les chevalets des espaces suffisants pour y établir des ponceaux en maçonnerie. Les ponceaux de bois pourront plus tard être renouvelés en pierre, sans déranger les chevalets. Quant à ceux-ci, il n'y aura pas lieu, je pense, de les renouveler quand ils se détérioreront.

Q. Quel serait le procédé le plus économique: construire dès à présent les ponceaux en pierre, ou bien les construire en bois pour avoir à les renouveler plus tard en pierre?—R. Nous ne pourrions les construire maintenant en pierre; il n'y a point de chemins dans cette région tourmentée, pour aller chercher la pierre convenable, qui se trouve d'ailleurs bien souvent à de grandes distances; après que les travaux temporaires de la voie ferrée auront été achevés, nous pourrions utiliser celle-ci pour apporter la pierre nécessaire aux endroits voulus.

Q. Ainsi les travaux dont il s'agit sont simplement temporaires?—R. Ces travaux sont temporaires pour une notable partie; en cela, on a en vue l'économie. Une partie considérable des chemins de fer *Central et Union Pacific* a été construite de la même manière, bien que ces chemins traversent des régions sèches et découvertes; nous avons au contraire à traverser sur un long parcours un pays rocheux et accidenté qui présente beaucoup plus de difficultés.

Q. Quelle comparaison établiriez-vous entre le Pacifique et l'Intercolonial?—R. Il n'y a point de comparaison à établir entre ces deux chemins. L'Intercolonial est l'un des chemins les mieux faits du continent. Il n'y a point à comparer non plus les régions traversées par les deux chemins. Il y avait des routes le long de l'Intercolonial; les matériaux étaient à portée. Pour construire le Pacifique dans le genre de l'Intercolonial, il faudrait dépenser une somme énorme.

Q. Combien de temps peut durer le bois dans les ponceaux?—R. De huit à dix ans; peut-être plus longtemps. Naturellement, la partie supérieure à la surface du sol pourrit plus vite, parce qu'elle est exposée à s'humecter et à sécher alternativement.

Q. Avez-vous exploré la région comprise entre le lac Shébandowan et la Chute de l'Esturgeon?—R. Non; tout ce que je connais du pays, c'est ce que j'ai pu observer en passant par là en canot sur la route Dawson.

Q. Lorsqu'on a adjugé la ligne de Shébandowan, se proposait-on de se diriger sur la Chute de l'Esturgeon?—R. Oui.

Q. Savez-vous si l'on a fait des explorations en vue d'établir la ligne entre la Chute de l'Esturgeon et les Rétrécis du lac des Bois?—Je ne sais si l'on a fait des explorations dans ce but, mais des ingénieurs employés aux études m'ont dit que la route du lac des Bois est regardée comme impraticable. Je ne sais point de connaissance personnelle si cette route a jamais été explorée.

Q. Celle de la Chute de l'Esturgeon au Portage du Rat a-t-elle été explorée?—

R. J'ai vu des tracés de cette route sur les plans, mais je ne connais point les lieux. (L'honorable M. Scott produit un plan marqué "C").

Q. Pouvez-vous nous dire pourquoi la route de la Chute à l'Esturgeon a été abandonnée?—R. Je ne le sais point personnellement, mais j'ai entendu dire que cette route est impraticable.

Q. A-t-on fait une exploration soigneuse du pays situé entre la Chute de l'Esturgeon et le Portage du Rat?—R. Je crois que oui, mais je ne puis l'affirmer. On a fait de nombreuses explorations dans cette région, à ce que m'a dit M. Fleming. Je n'ai point de cela une connaissance personnelle. Nous avons au bureau un plan de ces explorations: c'est le plan marqué "C" qui vient d'être produit.

Q. Lorsque les travaux de l'écluse ont été commencés à Fort-Frances, on avait, n'avez-vous pas dit, l'intention de faire passer le chemin de fer par la Chute de l'Esturgeon?—R. C'est ce que j'ai compris; je n'étais point préposé au tracé, mais c'est ce que m'a dit M. Fleming.

Q. Si on eût suivi cette route, l'écluse n'eût-elle pas été de première importance?—R. Oui, l'écluse eût eu alors une très-grande importance; elle nous eût permis de transporter directement les marchandises à partir de la Chute de l'Esturgeon, et la ligne eût été mise en opération quelques années plus tôt.

Q. Ne se rencontre-t-il pas quelques rapides en haut de l'écluse de Fort-Frances?—R. De Fort-Frances, la rivière La Pluie est navigable jusqu'au lac; mais on rencontre un petit rapide en haut et deux en bas du fort.

Q. Ces deux derniers sont-ils considérables?—Ce sont d'assez forts rapides. Le rapide Manitou (je parle ici de mémoire seulement) est à trente ou quarante milles en bas de l'écluse, sur la rivière La Pluie. Ce rapide est égal, mais, le courant y est très-fort; les vapeurs ne peuvent le remonter sans être toués; la force de leurs machines ne suffit pas, il faut avoir recours à la touée; c'est ce qui se fait actuellement; la navigation a besoin d'être améliorée sur cette rivière.

Q. En supposant que la navigation pût être rendue parfaitement praticable pour les petits vapeurs depuis l'extrémité orientale du lac La Pluie jusqu'à la traverse du Portage du Rat, pensez-vous que cette écluse de Fort-Frances aurait l'effet d'activer le développement d'un commerce local bien important au point de vue du trafic de la voie ferrée?—R. Je ne sais trop quels pourraient être les produits de la région; mais elle renferme de grandes étendues de forêts; l'écluse serait donc fort utile pour le transport du bois, quelles que pussent être d'ailleurs les autres exportations par ce débouché pour tout le territoire compris entre le fond du lac La Pluie et le Portage du Rat. En bas du lac, il y a de bonnes terres le long de la rivière.

Q. Avez-vous pris passage sur le gros bateau à vapeur du lac des Bois?—R. Un bateau mu par des roues à aubes a voyagé sur le lac, mais à mon arrivée, il avait cessé ses voyages. Ce bateau allait au Portage du Rat, et de l'Angle nord-ouest, en traversant le lac, à la rivière La Pluie, qu'il remontait jusqu'au pied du Long-Saut.

Q. Le bateau ne remontait pas ce rapide à la touée?—R. Non, il était remplacé à cet endroit par un vapeur plus petit.

Q. Quand le bateau dont vous venez de parler a-t-il été construit?—R. Il l'a été il y a quelques années par M. Dawson.

Q. Combien a-t-il coûté?—R. Je n'en sais rien.

Q. Les produits agricoles de la vallée de la rivière La Pluie, au cas où cette rivière serait améliorée, s'expédieraient-ils au Portage du Rat, ou bien les enverrait-on au chemin de fer par une route moins longue?—R. Ces produits seraient expédiés au Portage du Rat; cette route est dans le sens du courant et offre le trajet le plus facile.

Q. Quelle est la différence de niveau entre le lac La Pluie et le lac des Mille Lacs?—R. Je ne puis dire; je n'ai pas ici la carte.

Q. Cette différence est-elle de quatre cents pieds?—R. Elle peut être de trois à quatre cents pieds; elle est de quelques centaines de pieds.

Q. Supposé que le chemin de fer fût achevé entre le fort William et Port-Savane d'un côté et entre le Portage du Rat et Selkirk, de l'autre côté, quelle serait l'utilité commerciale de l'écluse du Fort-Frances?—R. Elle serait utile pour les entrepreneurs des travaux de la voie, qui pourraient envoyer par là des matériaux et pro-

visions. Je pense, toutefois, que le transport par St-Paul et Pembina coûtera bien moins cher, surtout lorsque l'embranchement de Pembina sera achevé.

Q. Mais pour les fins du commerce, à quoi servira l'écluse?—R. Le commerce suivra la route la plus économique.

Q. Supposé qu'un train arrive à Port-Savane avec deux ou trois chars de marchandises, est-il raisonnable de penser que l'on transborderait ces marchandises sur de petites embarcations pour les expédier par la route Dawson?—R. Si les marchandises étaient envoyées à Port-Savane, je suppose qu'on les expédierait en effet par la route Dawson; mais il n'est pas raisonnable de supposer que l'on envoyât des marchandises à Port-Savane, quand le fret, par le chemin de fer de Duluth coûte moins cher.

Q. Si vous aviez mille barils de lard à envoyer au Manitoba, par quelle route les enverriez-vous?—R. Par la route la plus économique.

Q. Serait-ce la route Dawson?—R. Je ne le pense pas. Il n'est pas clair tout d'abord qu'il en fût ainsi.

Q. La route Dawson—pour laquelle il a été dépensé des sommes égalant en une seule année la dépense entière faite pour l'écluse de Fort-Frances—était-elle, il y a cinq ans, la route la plus économique? Serait-elle aujourd'hui la route préférable?—R. Je suppose que cette route devait être la plus économique, puisque le gouvernement l'a construite.

Q. En allant par le chemin de fer au Portage du Rat, d'un côté, et à Port-Savane, de l'autre côté, a-t-on une route supérieure à l'ancienne route Dawson?—R. Oui, cette route est bien supérieure à l'ancienne; nous évitons trois portages et nous avons soixante et dix milles de rail. Lorsque le chemin de fer sera fait du Portage du Rat à Selkirk, la route sera bien meilleure.

Q. Lorsque les tronçons des deux extrémités seront achevés, n'aura-t-on pas une route bien supérieure à ce qu'était la route Dawson, sans le chemin de fer?—R. Oui, nous aurons une route bien supérieure.

Q. Voulez-vous dire que la route Dawson, telle qu'elle est à partir de Port-Savane, ne peut servir pour le commerce en liaison avec la voie ferrée entre le Portage du Rat et Port-Savane?—R. Elle pourrait servir, mais je doute que cette route soit la meilleure. Je crois que le rail par Duluth est la meilleure route. La route Dawson peut servir, mais je ne puis dire quel serait le coût relatif du transport sur cette route par comparaison avec l'autre.

Q. Cette route peut-elle servir pour le commerce?—R. Je ne sais quel serait le prix du fret par cette route; mais je puis dire tout d'abord et sans entrer dans des calculs, d'après mon expérience du bas prix auquel les chemins de fer transportent les marchandises, qu'il est raisonnable de supposer que la voie ferrée sera choisie de préférence. Si l'on me disait que le fret par notre route est à meilleur marché, j'en tenterais l'expérience, mais s'il se trouvait être plus cher, je prendrais l'autre route.

Q. Avez-vous fait quelque estimation du trafic auquel on peut s'attendre sur les deux tronçons de notre voie ferrée?—R. Non; je n'ai point vu d'estimation de ce trafic, et je n'en ai point fait moi-même.

Q. D'après la connaissance que vous avez du pays pensez-vous qu'il puisse se faire un commerce bien important entre Fort-William et Port-Savane?—R. Le commerce qui se fait là aujourd'hui dépend de la construction du chemin, et consiste en un mouvement de provisions, de matériaux et d'ouvriers pour les travaux. Sur une distance de vingt à trente milles à partir du Fort-William, la région présente de bonnes terres.

Q. Quel trafic y aura-t-il entre Selkirk et le Portage du Rat?—R. Il y aura peu de commerce à faire là, mais la région est boisée.

Q. Si nous avons à envoyer des troupes là-bas, l'écluse du Fort-Frances serait-elle de quelque avantage, avant l'achèvement du chemin de fer?—R. Elle ferait éviter un portage; c'est tout l'avantage que nous en retirerions dans le cas que vous posez.

Q. Est-ce qu'un vapeur, grâce à l'écluse, ne pourrait pas transporter les troupes directement de la Chute de l'Esturgeon au Portage du Rat?—R. Oui, si les rapides

inférieurs étaient améliorés. Un petit vapeur voyage actuellement entre Fort-Frances et certains points sur le lac des Bois. Il descend assez bien, mais pour remonter le courant, il faut le touer dans les rapides.

Q. Un petit vapeur naviguait aussi sur le lac La Pluie?—R. Oui; ce vapeur est plus fort que celui qui voyage sur la rivière, et il ne pourrait, je pense, descendre la rivière. Il voyage du fond du lac à l'écluse.

Q. Si l'écluse était achevée, jusqu'où ce vapeur pourrait-il aller?—R. Je ne connais point la profondeur de la rivière entre l'écluse et le rapide Manitou. Si cette profondeur est suffisante, aucun rapide ne se présente entre ces deux points. La profondeur varie, et on rencontre çà et là des barres de sable. Un peu au-dessus de l'écluse, le fond est haut et forme un rapide. En bas de l'écluse, à une trentaine de milles, se trouve le rapide Manitou, et en bas de celui-ci se trouve le Long-Saut.

Q. La rivière La Pluie est la frontière entre le Canada et les Etats-Unis?—R. Oui.

Q. Quelle est la hauteur d'eau sur le busc dans l'écluse de Fort-Frances?—R. Je ne puis dire; je n'ai point vu le plan depuis quelque temps.

Q. Il devait y avoir sept pieds d'eau sur le busc, mais on a dit que cette hauteur a été réduite; savez-vous si tel est le cas?—R. J'ai entendu dire qu'une réduction avait eu lieu l'été dernier, mais je ne me rappelle pas de quelle hauteur d'eau.

Q. Vous faites fonctions d'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique?—R. Oui.

Q. L'écluse dont il est question ne fait-elle pas partie de la ligne du chemin de fer?—R. Depuis l'été dernier seulement. A mon départ, le ministre m'informa que cet ouvrage avait été, par arrêté en conseil, transféré au chemin de fer du Pacifique. Lorsque je passai à l'écluse en 1876, elle ne faisait pas partie des travaux du Pacifique; je n'avais alors rien à y voir et je n'y fis pas grande attention.

Q. Quelle est la date de cet arrêté en conseil?—R. Je n'en connais point la date. Je fus informé de sa passation le printemps dernier, lorsque je partis pour aller faire l'inspection du canal.

Q. Le changement à l'écluse ne devait-il pas se faire par vos ordres?—R. Non pas; c'est l'ingénieur préposé au canal qui a dressé les plans, et j'ai compris que le changement n'a pas été fait par M. Fleming; il n'a pas été fait non plus par mes ordres. J'en ai entendu parler l'automne dernier à Winnipeg; j'ignorais alors que la chose eût eu lieu; je n'ai fait aucune recommandation à ce sujet.

Q. De fait, l'écluse comme partie du chemin de fer était dans vos attributions?—R. Elle est aujourd'hui dans mes attributions. M. Smellie me dit à l'instant même que les instructions relatives au changement fait à l'écluse ont été envoyées au bureau pendant que j'étais absent l'été dernier.

Et le déposant ne dit rien de plus.

MARCUS SMITH.

Le capitaine JAMES DICK est appelé, assermenté et interrogé comme suit :

Q. Connaissez-vous bien le pays que traverse la route Dawson, du lac Supérieur au lac des Bois?—R. Oui.

Q. Quelles occasions avez-vous eues de connaître cette route?—R. J'ai transporté de la baie du Tonnerre quantité de matériaux par cette route pour construire les bateaux au Fort-Frances.

Q. Avez-vous construit le bateau qui navigue actuellement sur le lac La Pluie?—R. Oui.

Q. Et aussi le bateau du lac des Bois?—R. Oui.

Q. Quel est le tirant d'eau du bateau du lac La Pluie?—R. Il a été fait, de même que celui du lac des Bois, pour tirer trois pieds d'eau. Je ne sais pas quel est actuellement leur tirant, à la suite de l'imbibition du bois; mais l'intention était d'avoir trois pieds de tirant.

Q. Ne tiraient-ils pas plus de trois pieds quand on les a mis à l'eau?—R. Je ne puis pas le dire; je n'étais pas là quand on a commencé à les faire voyager.

Q. Quelles sont les dimensions du bateau du lac La Pluie?—R. A peu près cent pieds de long, et de cinq pieds et demi à six pieds de cale.

Q. Avez-vous transporté de Fort-William les machines de ces bateaux par la route Dawson ou par une autre route?—R. Je les ai transportées par le lac Shébandowan, puis par le lac Cachabowie et le lac des Mille-Lacs, jusqu'au portage du Baril, et de ce point j'ai descendu du lac des Mille-Lacs par la route Dawson.

Q. Le transport de ces machines par cette route s'est-il opéré facilement?—R. Non, pas très-facilement.

Q. Ce transport a-t-il été très-difficile?—R. Non, pas absolument difficile, mais très ennuyeux; il a fallu y mettre du temps.

Q. Combien de temps avez-vous mis à transporter une charge de Fort-William au lac La Pluie?—R. Les machines ont été transportées en automne jusqu'au portage Brûlé; l'été suivant, elles ont été transportées de ce portage à Fort-Frances, où nous sommes arrivés dans les derniers jours d'octobre. Nous étions parti du portage Brûlé le dix-neuf de juin.

Q. Le transport a donc pris la meilleure partie de deux saisons?—R. Les machines ne sont arrivées d'Hamilton que tard dans l'automne, sans cela, nous serions arrivés là-bas bien plus tôt.

Q. Combien ce transport vous a-t-il coûté par tonne?—R. Je ne saurais le dire.

Q. Connaissez-vous bien la voie d'eau qui conduit par le lac La Pluie à Fort-Frances?—R. Oui, je la connais bien.

Q. Connaissez-vous l'endroit où se construit l'écluse?—R. Oui, très-bien.

Q. En supposant que l'écluse fût achevée, la voie d'eau, telle qu'elle est aujourd'hui, pourrait-elle servir pour les fins du commerce: je veux dire la voie d'eau allant du lac des Mille-Lacs au lac La Pluie?—R. Cette voie pourrait servir pour le commerce, mais il serait bien extraordinaire que le commerce prît cette direction. C'est ce que je puis dire par expérience.

Q. Les frais de transport par cette voie n'en rendraient-ils pas l'usage impossible dans la pratique?—R. Je le pense bien; le transport par cette voie serait tout simplement absurde, quand le prix du fret est si réduit actuellement.

Q. Faudrait-il faire de grands frais pour améliorer la navigation de manière à rendre facile aux vapeurs le trajet du lac La Pluie au lac des Mille-Lacs?—R. Il faudrait faire pour cela de très-grands frais.

Q. Connaissez-vous les rapides qui sont en bas de l'écluse de Fort-Frances?—R. J'ai passé par là une fois. Je suis descendu jusqu'à Hungry-Hall, dans le bas de la rivière.

Q. Connaissez-vous le rapide qui se trouve à la source de la rivière?—R. Oui, très-bien.

Q. Le gros bateau descend-il ce rapide?—R. J'ai entendu dire que le gros bateau l'avait descendu et remonté une fois, mais il y a très-peu d'eau à ce point-là.

Q. Le bateau passe-t-il ce rapide régulièrement?—R. Certainement non; l'eau devient trop basse en automne.

Q. Pouvez-vous dire approximativement combien vous a coûté par tonne le transport de votre matériel du lac Supérieur à Fort-Frances?—R. Je ne crois pas que ce transport ait coûté moins de cent quarante dollars (\$140) par tonne. Je ne puis donner le chiffre exact, mais c'est à peu près cela.

Q. Quel pourrait être le coût du transport depuis Port-Savane sur le lac des Mille-Lacs à Fort-Frances?—R. Le transport coûterait autant, proportionnellement à la distance.

Q. Cela ferait environ cent dollars par tonne?—R. Bien près, je pense. Je ne puis établir de comparaison quant à la distance et à la durée respectives des deux trajets.

Q. Combien demanderiez-vous par tonne pour transporter des marchandises de Port-Savane à Fort-Frances?—R. Je demanderais un prix assez rond.

Q. Ce n'est pas de fait une route que personne s'aviserait de prendre pour le

commerce?—R. S'il y avait des tramways sur les portages, ou si ceux-ci étaient entretenus comme du temps que M. Dawson exploitait la route, le transport de marchandises pourrait s'y effectuer, mais à grands frais. La route n'est pas propice pour le commerce, telle qu'elle est aujourd'hui.

Q. L'écluse de Fort-Frances ne sert qu'à faire disparaître un seul obstacle : un portage?—R. Oui, seulement un portage.

Q. Le portage de Fort-Frances est-il le plus mauvais entre le lac des Mille-Lacs et la rivière La Pluie?—R. C'est un portage uni.

Q. Mais on ne pourrait nulle part ailleurs obtenir la même étendue navigable en rachetant deux portages?—R. Ce portage est court.

Q. Mais il n'y a pas d'autre obstacle sur la grande voie de communication par eau qui se trouve ainsi ouverte?—R. Il y a deux grandes étendues navigables, au-dessus et au-dessous de l'écluse.

Q. L'écluse relie-t-elle parfaitement ces deux étendues navigables?—R. Non; il faudra faire disparaître des rapides.

Q. Quelle est la profondeur d'eau dans la rivière, en automne, au-dessus du rapide?—R. En septembre, j'aurais pu, en m'aidant d'une perche, traverser de pied la rivière, en bas de la chute du fort Frances, et atteindre la rive du Minnesota. Il passait alors très-peu d'eau sur la chute.

Q. Les eaux sont-elles d'ordinaire aussi basses à cette saison?—R. Je suis parti de là le premier novembre. Les eaux sont très-basses dans les saisons ordinaires.

Q. Ainsi, en supposant que la navigation fût ouverte pendant six mois, on ne pourrait, deux mois sur les six, naviguer sur la rivière à cause de l'abaissement des eaux?—R. C'est cela.

Q. Savez-vous quelle est la profondeur de l'eau à trente milles plus bas, au rapide Manitou?—R. Je n'en sais rien; je ne connais pas aussi bien le bas de la rivière; mais il y avait très-peu d'eau sur les rapides quand j'ai passé par là.

Q. Ils'ensuit que l'écluse du fort Frances ne sert point le moins du monde à rendre navigable la rivière La Pluie?—R. Il faudra faire disparaître les trois obstacles.

Q. Faudra-t-il encore des écluses?—R. Non, je pense qu'il suffira de faire sauter les roches.

Q. Faudra-t-il une écluse au rapide inférieur?—R. Il suffira, je pense, de faire sauter le rocher en cet endroit.

Q. Connaissez-vous le pays qui borde le côté canadien du lac La Pluie? Quel aspect présente-t-il?—R. Je connais cette région; il y a des espaces de bien belles terres le long de la rivière.

Q. Je parle des alentours du lac?—R. Je n'ai point vu là de terres propres à la culture. Il peut s'en trouver à quelque distance en arrière: mais il n'y en a point sur les bords du lac.

Q. Vous avez dirigé la construction des bateaux dont il a été parlé?—R. Oui, j'en ai dirigé la construction, après en avoir fait faire les devis. J'ai emmené les ouvriers sur les lieux.

Q. Ces bateaux ont-ils été construits à l'entreprise ou à la journée?—R. Ils ont d'abord été donnés à construire à l'entreprise, puis le contrat d'entreprise ayant été abandonné, ils ont été achevés à la journée. Un incendie avait détruit mes provisions, et les Sauvages avaient fait fuir mes hommes, c'est ce qui m'avait contraint dans le temps de renoncer au contrat.

Q. Vous avez dit que le transport des provisions par la route que vous avez suivie a coûté \$140 la tonne; pouvez-vous dire à combien reviennent les bateaux à vapeur?—R. Ils ont coûté énormément cher; je n'ai jamais vu le montant.

Q. Les deux ont-ils pu coûter \$150,000?—R. J'ai entendu dire combien ils ont coûté, mais je ne me le rappelle pas.

Q. Ont-ils coûté cela au moins?—R. Je ne saurais dire, mais ils ont coûté une très-grosse somme.

Q. Les travaux en cet endroit entraînent de grands frais?—R. Oui; les frais eussent été moindres si les Sauvages n'eussent point chassé mes hommes, et si mes

provisions n'eussent point été détruites par le feu. Nous avons éprouvé dans le temps de très-grandes difficultés.

Q. Êtes-vous retourné là depuis?—R. J'ai été là en 1871, 1872 et 1873.

Le déposant ne dit rien de plus et a signé

JAMES DICK.

16 mars 1878.

HENRY J. MORTIMER est appelé, assermenté et interrogé :

Q. Vous êtes ingénieur?—R. Oui.

Q. Avez-vous été employé par le gouvernement?—R. Oui, depuis le mois de juin 1872 jusqu'à il y a environ trois semaines.

Q. Avez-vous exploré la route Dawson?—R. J'en ai exploré tous les portages.

Q. En quel temps?—R. Dans l'automne de 1874; le rapport a été présenté en 1875.

Q. Avez-vous exploré les rapides au-dessous de l'écluse de Fort-Frances?—R. Je ne les ai pas explorés, mais j'en ai pris des notes.

Q. Quelle occasion avez-vous eue de les examiner?—R. En remontant la rivière nous fûmes assez longtemps retardés au Long-Sault; j'eus alors l'occasion de prendre toutes les notes que je voulus.

Q. Comment remontâtes-vous la rivière?—R. En steamer, étant partis de l'angle nord-ouest du lac des Bois.

Q. Était-ce le steamer régulier employé sur le lac des Bois?—R. Nous nous rendîmes sur ce steamer jusqu'au Long-Sault; là, nous changeâmes de bateau et prîmes un petit vapeur pour atteindre Fort-Frances.

Q. Que faudrait-il faire pour rendre la rivière propre à la navigation pour le vapeur du lac des Bois?—R. D'après les notes que j'ai prises, il faudrait faire au Long-Sault une excavation de 200 pieds à peu près dans le roc vif, et il faudrait enlever les roches du fond de la rivière sur un espace de 400 pieds. L'excavation devrait avoir de trois à quatre pieds de profondeur. Il est bien difficile de préciser les quantités, en l'absence d'un plan exact des lieux.

Q. Mais vous n'auriez ainsi que quatre pieds d'eau?—R. Il y aurait plus que cela; il y aurait six pieds d'eau dans les étiages, si ces améliorations étaient exécutées.

Q. Que faudrait-il faire encore pour avoir six pieds d'eau sur tout le parcours en remontant au fort Frances?—R. Il faudrait améliorer le rapide Manitou. D'après mon estimation, il faudrait faire dans le roc une excavation de trois cents pieds de long et de cinq pieds de profondeur pour établir le chenal sur la rive canadienne. Du côté américain, les travaux seraient moins considérables, parce que le chenal actuel longe la rive américaine. Le rapide est court, mais le courant y est très-fort, et il n'y a point de roches ni au-dessus ni au-dessous dans le lit de la rivière.

Q. De quel côté se trouve le chenal au Long-Sault?—R. Il n'y a point de différence à cet endroit, la rivière ayant la même profondeur sur toute sa largeur. Le lit de la rivière est à peu près de même formation sur les deux côtés.

Q. Quelle chute y a-t-il du rapide Manitou au Long-Sault, en comprenant ces deux rapides?—R. Il peut y avoir une chute d'une dizaine de pieds entre ces deux points, c'est-à-dire depuis le haut du Manitou au pied du Long-Sault. Le rapide du Long-Sault a deux milles de long; il est à six ou sept milles du Manitou, qui n'a pas plus de six ou sept cents pieds de long d'une extrémité à l'autre. Il y a environ neuf milles de la tête du Manitou au pied du Long-Sault.

Q. Pourrait-on obvier à cette dénivellation, sans établir d'écluse ou de jetée?—R. Je crois que oui. Même dans l'état actuel des rapides, le vapeur pourrait les remonter, quoique avec difficulté, s'il avait des machines assez fortes.

Q. Quel est le tirant d'eau de ce vapeur?—R. Deux pieds et demi à trois pieds. Même en tirant davantage, il pourrait remonter aisément le Manitou.

Q. Les excavations que vous proposez n'auraient-elles pas l'effet de faire baisser les eaux de la rivière entre les deux rapides?—R. Il faudrait certainement, pour maintenir le niveau de l'eau dans la rivière, établir des levées latérales sur certains points.

Q. Des bateaux destinés au commerce pourraient-ils remonter les rapides, tels qu'ils sont à présent?—Oui.

Q. Ces bateaux pourraient-ils remorquer?—B. Ils ne pourraient remorquer que très-peu.

Q. Le fret transporté sur la rivière est-il chargé sur le vapeur ou sur des barges remorquées?—R. Le fret est transporté sur le steamer jusqu'au premier rapide, puis transbordé par des hommes sur des barges, qui sont remorquées par un vapeur plus petit. Les hommes hâlent ces barges pour leur faire passer le rapide; quelquefois le vapeur a pu franchir le rapide sans les barges, mais il a fallu généralement le hâler comme les barges; cela dépend de la hauteur de l'eau. En haut du rapide, le vapeur prend de nouveau les barges à la remorque pour les conduire au portage voisin.

Q. Un vapeur ayant les machines convenables, et assez puissant pour remonter de lui-même le rapide, pourrait-il prendre quelque chose à sa remorque?—R. Non. Je me suis trouvé là il y a eu un an au mois d'octobre dernier. Nous remontâmes le rapide en faisant hâler nos bateaux. Le steamer fut essayé seul avec une pression de 104 livres de vapeur; à mi-chemin, il fut entraîné en arrière. Le mécanicien éleva la pression à 112 livres; le steamer passa le rapide, mais la vapeur descendit à 64 livres.

Q. Vous avez dit qu'il faudrait des levées?—R. Oui, je pense qu'il en faudrait.

Q. Seraient-elles considérables?—R. Pas très-considérables; suffisantes simplement pour diriger l'eau dans le chenal.

Q. Vous avez exploré tous les portages depuis le lac La Pluie en remontant?—R. Oui.

Q. Il se rencontre un obstacle en haut du fort Frances. Quelle est la nature de cet obstacle?—R. J'en ai pris le niveau; je n'ai jamais attaché aucune importance à cet obstacle, car il peut être aisément surmonté en modifiant les levées au fort Frances, de façon à surélever l'eau pour submerger le rapide.

Q. Cela n'aurait-il pas l'effet d'inonder la rive minnésotaine?—R. Non, les bords sont élevés; bien que le niveau de la rivière ait été élevé de deux pieds à deux pieds et demi, il n'y a point eu apparence d'inondation, les bords de la rivière ayant une hauteur de six à sept pieds.

Q. Il n'y a point d'enfoncements dans les terres de ce côté là?—R. Non.

Q. A partir du lac La Pluie, quels obstacles rencontre-t-on?—R. Du lac La Pluie, le trajet est libre jusqu'à la Chaudière, distance diversement évaluée de quarante-cinq à quarante-neuf milles. Un obstacle se présente à la Chaudière, où il y a, dans les basses eaux, un rétréci qui nécessiterait des travaux d'excavation dans le roc. Lorsque le bateau tire plus de trois pieds six pouces ou trois pieds sept pouces, il est souvent arrêté à ce point.

Q. Les excavations seraient-elles dans le roc?—R. Oui.

Q. Quelle quantité d'excavations faudrait-il?—R. Environ quatre cents pieds de long, sur à peu près deux pieds de profondeur.

Q. Quelle serait la largeur nécessaire?—R. Soixante pieds à peu près. Comme l'espace à franchir est très-court, un bateau pourrait passer sans danger sur cette largeur.

Q. Connaissez-vous l'endroit où est situé Port-Savane?—R. Oui.

Q. Avez-vous fait des explorations sur la ligne du chemin de fer du Pacifique?—R. Oui, j'en ai exploré des centaines de milles.

Q. Entre le lac Supérieur et la rivière Rouge?—R. Oui.

Q. Avez-vous établi le tracé entre le lac Supérieur et Port-Savane?—R. Non, j'étais plus à l'ouest; j'ai tiré plusieurs lignes préliminaires dans cette direction, mais j'ai établi le tracé sur une section de soixante et dix milles, qui est vis-à-vis la région du fort Frances.

Q. Le tracé est-il fixé sur cette section?—R. Oui, c'est ce que nous appelons un tracé préliminaire, qui, cela va sans dire, est sujet à être modifié.

Q. Connaissez-vous Port-Savane?—R. Je sais où est Port-Savane; quand j'étais là, l'endroit ne portait pas ce nom.

Q. Pensez-vous que la route entre Port-Savane et le Portage du Rat puisse servir pour les fins du commerce?—R. Cela serait possible, mais il faudrait faire de grands frais sur la route Dawson pour la rendre propre au commerce.

Q. La chose ne serait-elle pas de fait impossible, à cause de la dépense?—R. Cela est matière d'opinion; je ne saurais exprimer une opinion sur ce sujet.

Q. Avez-vous quelque idée de ce que pourrait être une pareille dépense?—R. Je pense que pour améliorer cette route de façon à la rendre propre au transport de dix tonnes de marchandises par jour, il faudrait faire une dépense d'environ trois cent cinquante mille piastres.

Q. Dix tonnes, c'est à peu près le chargement d'un char, n'est-ce pas?—R. Dix tonnes feraient à peu près le chargement d'un char et la moitié d'un autre; on aurait là une autre espèce de chars, des trucks, pour les tramways qui seraient établis sur la route.

Q. La somme que vous mentionnez comprend-elle les travaux en rivières et sur portages?—R. Elle comprend l'établissement des tramways sur les portages—pour les trois plus longs, il faudrait trois petites locomotives—et l'amélioration des rapides.

Q. Pourquoi fixez-vous le transport, dans ces conditions, à dix tonnes seulement? Pourquoi pas cent tonnes par jour?—R. Pour un transport de cent tonnes, il faudrait faire une bien plus grande dépense. Je ne crois pas que le mouvement excédât dix tonnes par jour, d'ici à bien longtemps.

Q. Comprenez-vous dans cette somme de trois cent cinquante mille piastres la dépense à faire aux rapides en bas de Fort Frances?—R. Oui.

Q. Vous avez dit que vous avez exploré le pays au nord de Fort-Frances depuis le lac La Pluie?—R. Oui.

Q. Cette région est-elle propre à la colonisation?—R. Par où j'ai passé, il y avait des espaces de bonnes terres, çà et là. J'ai trouvé, sur une étendue de cinq milles, de très-bonnes terres.

Q. Où cela? R. Dans les premiers trente milles, depuis le lac du Tonnerre, il y a dix à douze milles de bonnes terres; à partir de ces douze milles à venir au Portage du Rat, le pays ne vaut rien. Du lac du Tonnerre au portage du Rat, la distance est d'environ cent dix milles.

Q. Est-il probable que cette région soit jamais habitée?—R. Personne ne s'y établira. La région est impropre à l'agriculture, couverte de rochers mousseux et de bois rabougris.

Q. Y a-t-il là des minerais?—R. Je n'ai point rencontré d'indications de minerais.

Q. Le pays qui borde le lac La Pluie est-il propre à fournir des produits qui seraient exportés par l'écluse de Fort-Frances?—R. Non, pas ce pays-là; mais tout le long de la rivière La Pluie, il y a une lisière de belles terres de deux à huit milles de largeur.

Q. Les produits de cette région prendraient-ils la voie du portage du Rat ou du lac La Pluie?—R. La voie la plus facile pour exporter ces produits serait évidemment celle du portage du Rat.

Q. Pratiquement parlant, ne serait-ce pas l'unique voie?—R. Aujourd'hui, c'est la seule voie; avec les améliorations, il serait très-possible de suivre l'autre voie.

Q. Supposé que le chemin de fer fût achevé, par où seraient dirigées les exportations de cette région-là?—R. Elles le seraient certainement sur le portage du Rat.

Q. Comme s'il n'y avait pas d'écluse à Fort-Frances?—R. Certainement.

Q. Quelle est la distance de Fort-Frances au chemin de fer?—R. Elle est d'environ 90 milles. En ligne droite, elle serait de 70 à 73 milles.

Q. Quelle est cette route de 90 milles?—R. La route de canot par le Manitou.

Q. Combien y a-t-il de portages sur cette route?—R. Il y en a neuf, dont deux ont quatre milles de long.

Q. Avez-vous fait des sondages au Long-Saut?—R. Non; je n'ai point fait de

sondages, mais je me suis bien rendu compte des lieux. Ce que j'ai dit du Manitou et du Long-Saut est seulement approximatif.

Q. Si vous aviez à donner une estimation, comme ingénieur, vous feriez des sondages?—R. Je puis donner une estimation approximative, sans avoir nécessairement à faire des sondages.

Q. Pouvez-vous dire quelle est la profondeur ordinaire du chenal, sans avoir fait de sondages?—R. On peut bien reconnaître une profondeur de deux pieds d'eau sans sondages.

Q. Avez-vous vu le plan marqué "E"?—R. Je l'ai vu, mais je crois qu'il n'indique que bien imparfaitement la difficulté des obstacles qu'il relève.

Q. Seriez-vous fort surpris si les chiffres donnés sur ce plan représentaient la profondeur réelle du chenal pendant les étiages? Veuillez dire quels sont ces chiffres?—R. Neuf pieds et demi, onze, quinze, quinze, quinze. L'obstruction causée par les roches du Long-Saut n'est pas indiquée sur ce plan "E." L'excavation à faire dont j'ai parlé consisterait à percer la pointe rocheuse indiquée sur le plan.

Q. Pouvez-vous dire quelle est la largeur de la rivière à cet endroit?—R. Je ne puis le dire; il y a déjà longtemps que j'ai fait mes observations.

Q. On m'a dit que cette largeur est de cent pieds?—R. Je le pense bien, mais le lit est couvert de roches.

Q. Seriez-vous surpris d'apprendre que le bateau de petite force employé sur la rivière a pu franchir ce point toutes les semaines l'été dernier?—R. Cela ne me surprendrait pas, mais je serais fort surpris d'apprendre que ce bateau eût pu passer là en toutes saisons.

Q. Connaissez-vous le capitaine E. McCrosky?—R. Je connais un marchand du nom de McCrosky; il peut se faire qu'il se soit qualifié capitaine, pour ce que j'en sais.

Q. Avez-vous dit qu'en serrant la rive américaine, le chenal, au Manitou, est suffisant pour le passage des bateaux?—R. Oui; le chenal longe le roc du côté américain.

Q. Les travaux dont vous avez parlé seraient-ils nécessaires de ce côté pour établir un chenal à eau profonde?—R. Non, pas au même degré, mais il faudrait aussi quelques travaux; actuellement, tout le volume de l'eau est resserré dans un étroit espace; le lit s'abaisse soudainement.

Q. Savez-vous où a été construit le steamer du lac des Bois?—R. A Fort-Frances.

Q. Il a donc descendu la rivière La Pluie?—R. Il a descendu, mais a dû s'arrêter au rapide.

Q. Le niveau de l'eau varie-t-il beaucoup à Fort-Frances?—R. Oui, beaucoup; de cinq pieds, je pense bien.

Q. De sorte que ce bateau pouvait descendre quand il y avait huit pieds et demi d'eau dans la rivière?—R. Le steamer du lac des Bois ne tire que trois pieds d'eau.

Q. A-t-il jamais remonté la rivière?—R. Non.

Q. Vous êtes d'opinion qu'il suffirait d'une très-légère amélioration en haut de Fort-Frances?—R. Il y aurait très peu à faire là; le rapide est actuellement submergé.

Q. Le bateau se rend maintenant au bassin de l'écluse, n'est-ce pas?—R. Oui, j'ai voyagé sur ce bateau tout un été.

Q. Le rapide était-il submergé alors?—R. Oui. Lorsque je dirigeais les travaux je fis faire une autre levée de quarante pieds, et cela permit au bateau de monter et descendre.

Q. Combien cet ouvrage a-t-il coûté?—R. Je ne puis dire au juste; environ deux cent vingt piastres; nous avons sur ce point toutes les facilités désirables.

Q. Avez-vous exploré la section située entre le lac Shebandowan et la Chute de l'Esturgeon?—R. J'ai tiré une ligne préliminaire sur une partie de cette section; je n'ai point passé là depuis la fixation du tracé.

Q. Appartenez-vous au détachement qui a cherché à trouver une route par la Chute de l'Esturgeon?—R. Oui, j'ai exploré la portion voisine du lac Shebandowan; M. Gardon a exploré la portion qui aboutissait à la Chute de l'Esturgeon

Q. Ainsi vous n'avez pas pénétré dans la région où l'on a rencontré les obstacles à l'établissement du chemin de fer?—R. Non, mais j'ai traversé tous les ans une partie de cette région pour aller poursuivre ailleurs mes travaux.

Q. Êtes-vous d'opinion que l'on a fait de suffisantes recherches pour découvrir une route propice à l'établissement de la voie ferrée dans cette direction?—R. Oui; il a été tiré une ligne directement de la chute de l'Esturgeon au lac à l'Aigle. Le but était d'atteindre le portage du Rat.

Q. Cette route était-elle propice?—R. Non; elle était très-mauvaise; de fait, impraticable.

Q. Comment savez-vous cela?—R. L'ingénieur qui l'a explorée me l'a dit.

Q. Êtes-vous passé vous-même par cette route?—R. En traversant la région pour me rendre à mes travaux, j'ai suivi cette route l'espace d'un couple de milles.

Q. Vous vous rendiez au tracé actuel?—R. Précisément.

Q. Avez-vous pu vous former une opinion des difficultés que présenterait la dite route?—R. Non.

Q. Quels sont les ingénieurs qui l'ont explorée?—R. M. Garden était le chef du détachement d'explorateurs. Il a exploré le pays situé entre la chute de l'Esturgeon et le portage du Rat.

Q. M. Fleming a-t-il été là lui-même?—R. Je ne puis dire.

Q. M. Munroe a-t-il été là?—R. Je ne sais.

Q. Savez-vous en quel temps la route entre le lac Shébandowan et la chute de l'Esturgeon a été abandonnée?—R. Cette décision a été prise par le département, je ne sais en quel temps.

Q. Avez-vous fait des sondages aux Rétrécis?—R. Non. Ce n'était pas nécessaire. Je connaissais le tirant d'eau du bateau; nous fûmes détenus là un jour et une nuit. Le bateau a échoué cinq fois dans le cours de la saison. On a plusieurs fois fait des sondages pour trouver un chenal, mais on n'a pas pu en trouver un.

Q. Seriez-vous surpris d'apprendre qu'un bateau a passé là régulièrement l'été dernier?—R. Cela ne me surprendrait pas du tout, car ce n'est qu'à l'époque de l'abaissement des eaux que le bateau a échoué.

Q. Seriez-vous surpris d'apprendre que le bateau a voyagé régulièrement dans la saison des basses eaux l'année dernière?—R. Il peut se faire que les eaux n'aient pas beaucoup baissé l'an dernier. Pendant la saison dont je parle, le bateau fut arrêté cinq fois; nous allâmes en chaloupe mesurer partout avec une perche la profondeur de l'eau entre l'île et les points marqués "A" et "B" sur la carte "F," sans pouvoir trouver de chenal. Je sais que d'une année à l'autre le niveau du lac a varié de quatre à cinq pieds.

Q. Connaissez-vous l'écriture de la pièce "G"?—R. Je connais ce capitaine McCroskey qui conduit le bateau, et qui a toujours eu un pilote indien à bord; si quelqu'un connaît le chenal, c'est bien ce pilote. Le capitaine, lorsque nous partions de la Chaudière pour Fort-Frances, fit alléger le chargement de dix tonnes, crainte d'échouer. Pour suivre le chenal dans les rétrécis du lac La Pluie, il faut que le bateau vienne à angle droit, presque sur lui-même. Il est à peu près impossible de ne pas sortir du chenal, tant il est difficile de virer à point.

Le déposant ne dit plus rien de plus et a signé.

HENRY IVIE MORTIMER.

J. WALTER DICK est appelé, assermenté, interrogé et répond comme suit :

Q. Connaissez-vous bien la route Dawson?—R. Oui.

Q. Quelle occasion avez-vous eue de la connaître?—R. J'ai été employé pendant deux ans sur la route Dawson, ou plutôt pendant deux saisons de navigation par W. H. Carpenter et Cie.

Q. Ils avaient passé contrat avec le gouvernement pour l'entretien en service de la route et le transport des marchandises et des voyageurs?—R. Oui.

Q. En quelle année était-ce?—R. C'était en 1874 et 1875.

Q. Combien ont-ils transporté de voyageurs sur cette route pendant chacune de ces années?—R. Je ne puis le dire. Je pense qu'en 1874, ils ont pu en transporter mille; je parle approximativement; en 1875, je ne crois pas qu'il soit passé sur cette route cinquante voyageurs. Il a passé des ouvriers, je ne puis dire combien, pour les travaux de l'écluse de Fort-Frances.

Q. Ceux qui ont passé par cette route en 1875 étaient principalement des ouvriers allant à Fort-Frances pour les travaux de l'écluse?—R. Oui.

Q. Avez-vous quelque idée du nombre de tonnes de fret acheminées par cette voie?—R. Le chiffre en serait peut-être de quatre cents tonnes.

Q. Le transport était-il facile?—R. Très-difficile.

Q. Combien de portages à franchir?—R. Sur tout le parcours entre le lac Shébandowan et Fort-Frances, il y a de onze à quinze portages, suivant la hauteur des eaux. Je comprends le portage de Fort-Frances dans ces quinze.

Q. Si vous aviez deux ou trois tonnes de marchandises à expédier par cette route de Prince-Arthur's-Landing à Fort-Frances, comment procéderiez-vous?—R. Je les chargerais d'abord sur un chariot pouvant porter quinze cents livres pour me rendre à Shébandowan, ce qui prendrait deux jours. Je traverserais le lac Shébandowan en bateau jusqu'au portage Kashabowie, trajet de vingt-deux milles. Le portage, de trois quarts de mille, se franchit en chariots jusqu'au lac Kashabowie, sur lequel on navigue l'espace de treize milles environ. Ceci m'amènerait au portage de la Hauteur-des-Terres, qui a un mille et demi de long. Je prendrais ici un bateau pour traverser le lac des Mille-Lacs sur une largeur de vingt-deux milles, et me diriger sur le portage du Baril, qui a un quart de mille. Le portage franchi, je traverserais le lac du Baril, de neuf milles de long, jusqu'au portage Brûlé d'un demi-mille de long; puis je traverserais le lac Windigoustigoun, de seize à dix-huit milles, jusqu'au portage des Français, qui a deux milles de long; puis le lac Kaogassikok, de dix-huit milles, jusqu'au portage du Pin, qui a un quart de mille de long; puis le lac du Pin jusqu'au portage des Deux-Rivières, d'un demi-mille de long; descendant la rivière des Deux-Rivières sur un mille et trois quarts, j'irais traverser ensuite le lac de l'Esturgeon, de vingt milles environ, pour venir tomber dans la rivière Maligne, à l'extrémité ouest du lac de l'Esturgeon. On rencontre ici de un à quatre portages, suivant la hauteur des eaux.

Q. Quelle distance couvrent ces quatre portages?—R. Environ douze milles. J'atteindrais ensuite le portage de l'Île, qui a environ cent verges de long; je traverserais le lac La Crosse jusqu'au portage Néquagon, qui a quatre milles de long; puis le lac Néménkan jusqu'au portage de la Chaudière, qui a environ deux cent cinquante verges de long; je descendrais le lac La Pluie quarante-cinq milles et j'arriverais ainsi au fort Frances, situé à deux milles en aval sur la rivière.

Q. Faut-il décharger et recharger à tous ces portages?—R. Il fallait à chaque portage recommencer cette double besogne.

Q. Êtes-vous allé plus bas que le fort Frances?—R. Oui, j'ai transporté du fret en bas du fort.

Q. Quand l'écluse sera finie, il y aura simplement un portage de moins?—R. On évitera un portage.

Q. Combien de portages entre le lac des Mille-Lacs et le lac La Pluie?—R. De neuf à treize.

Q. Quand l'écluse sera achevée, aura-t-on une bonne voie navigable entre le lac La Pluie et le lac des Bois?—R. Je ne le pense pas.

Q. Quels autres obstacles restera-t-il ?—Deux rapides : le Manitou, à trente-neuf milles en bas du fort Frances, et le Long-Saut, à sept milles en bas du Manitou.

Q. N'y a-t-il pas un rapide à la sortie de la rivière ?—R. Oui, il y en avait un en 1875.

Q. Ainsi, il y a trois obstacles entre le lac La Pluie et le lac des Bois ?—R. Il y en a quatre, en comptant celui du fort Frances.

Q. Savez-vous quelle est la profondeur de l'eau au pied du lac ?—R. Je ne puis dire. Le steamer du lac La Pluie tirait, je pense, trois pieds et demi ; dans les basses eaux, il ne pouvait passer le rapide qui est à la sortie de la rivière.

Q. Vous a-t-il fallu faire des transbordements à ce rapide ?—R. Oui, et descendre le fret dans de petits bateaux.

Q. C'est la même chose que si le portage était long ?—R. C'est la même chose.

Q. Le Manitou est le premier rapide en bas de l'écluse ?—R. Oui.

Q. Quelle profondeur la rivière a-t-elle à ce rapide ?—R. Je ne puis dire ; le remorqueur a toujours pu descendre, et il tirait trois pieds, ou un peu plus.

Q. Quelle est la profondeur de l'eau au Long-Saut ?—R. Cela dépend de l'état de la rivière. J'ai vu les eaux si basses que nous ne trouvions pas prudent de charger le bateau à plus de deux pieds et demi de tirant.

Q. A quelle distance le Long-Saut est-il du Manitou ?—R. A six ou à sept milles.

Q. L'étiage dure-t-il longtemps ?—R. Environ deux mois.

Q. Le bateau remorqueur a-t-il pu remonter le Long-Saut ?—R. On me l'a dit, mais je ne l'ai pas vu.

Q. C'était à l'époque des hautes eaux ?—R. Oui, quand les eaux étaient hautes.

Q. Remonte-t-il le Manitou ?—R. Il faut le touer pour le faire passer là.

Q. L'avez-vous vu descendre le saut ?—R. Non, jamais. Il faut faire un transbordement au Manitou et à la tête du Long-Saut.

Q. Pouvez-vous nous dire les dimensions du steamer du lac des Bois ?—R. Il a environ 110 pieds de long, 20 pieds de bau, et son tirant est, je crois, de quatre pieds.

Q. Jusqu'où peut-il remonter la rivière La Pluie ?—R. Jusqu'au pied du Long-Saut.

Q. A-t-il remonté plus haut que là ?—R. Je ne le pense pas ; du moins, il n'a point été au delà, pendant que je voyageais sur la route.

Q. Ainsi, il faut transborder le fret des bateaux sur le steamer au pied du Long-Saut ?—R. Oui.

Q. Quelle quantité de fret avez-vous transportée pendant la saison ?—R. Quatre tonnes par jour était à peu près ce qui pouvait être transporté sur la route. Le matériel s'était passablement détérioré dans le cours des deux saisons que j'ai dirigé les opérations.

Q. M. Carpenter et Cie avaient entrepris l'exploitation de la route pour le gouvernement ?—R. Oui.

Q. N'étaient-ils pas obligés de pourvoir au bon entretien du matériel ?—R. Je ne sais quelles étaient leurs obligations.

Q. Combien recevaient-ils du gouvernement pour entretenir la circulation sur la route Dawson ?—R. Soixante et quinze mille piastres par saison.

Q. Combien de jours comprenait une saison ?—R. Les dimanches exceptés, cent vingt-cinq jours feraient une longue saison de navigation.

Q. A quelle époque ouvre la navigation ?—R. J'ai vu le 24 mai, sur le lac Shébandowan, des glaces qui rendaient la navigation impossible. Le lendemain, nous pûmes traverser le lac, sans rencontrer de glaces.

Q. A quelle époque la navigation ferme-t-elle ?—R. Je n'ai jamais vu le lac pris à glace. Ce n'est point cette partie de la route qui est fermée la première.

Q. Combien de tonnes de fret peut-on transporter par cette route pendant une saison de cent vingt-cinq jours ?—R. A quatre tonnes par jour, cela ferait cinq cents tonnes.

Q. Quel prix Carpenter et Cie prenait-il pour transporter le fret ?—R. Quarante piastres par tonne pour tout le trajet du lac Supérieur à la rivière Rouge. Je pense que le prix était le même du lac Supérieur au fort Frances.

Q. A ce taux, combien coûterait le transport, proportionnellement, du lac des Mille-Lacs au fort Frances ?—R. De soixante à soixante-quinze pour cent.

Q. Combien faudrait-il ajouter pour le transport du fort Frances au portage du Rat ?—R. Je ne puis répondre à cette question, car je ne connais point cette partie du trajet.

Q. Êtes-vous jamais allé au portage du Rat ?—R. Je n'y suis jamais allé.

Q. Le contrat de Carpenter et Cie comprenait-il le transport au portage du Rat ?—R. Non.

Q. De sorte que vous ne connaissez point cette dernière partie de la route ?—R. Je ne la connais point.

Q. Savez-vous où est situé Port-Savane ?—R. Je n'ai jamais été à Port-Savane ; je sais où cet endroit est marqué sur la carte.

Q. Vous savez qu'il est situé sur la rivière qui coule au lac des Mille-Lacs ?—R. Oui.

Q. Pensez-vous que la route entre Port-Savanne et le portage du Rat puisse servir en liaison avec le chemin de fer, pour les fins du commerce ?—R. Non, je ne le pense pas.

(L'honorable M. Scott : Nous admettons que, dans le temps, cela était impossible. Le fait peut bien être consigné au procès-verbal.)

Q. Vous admettez qu'en 1875, on ne pouvait suivre cette route ?—R. Il n'était pas impossible de passer par là.

Q. Quelle quantité de fret auriez-vous pu acheminer par cette route ?—R. Comme je l'ai déjà dit, on peut transporter sur la route quatre tonnes par jour ; c'est ce qui s'est fait pendant deux saisons.

Q. Pourrait-on transporter par là des matériaux de chemin de fer, tels que des rails ?—R. On pourrait en transporter 500 tonnes peut-être par saison, au même prix proportionnellement qu'a coûté le transport des petites quantités que nous avons expédiées par cette voie.

Q. Combien coûterait ce transport, pensez-vous ?—R. Il pourrait coûter soixante et quinze piastres la tonne.

Q. Connaissez-vous un peu le pays qui borde le lac La Pluie ?—R. Non.

Q. Savez-vous si c'est une région propre à l'agriculture ?—R. Je n'en sais rien.

Q. Combien de portages évitera-t-on par l'achèvement de la voie ferrée entre le fort William et la tête du lac des Mille-Lacs ?—R. Deux portages et les quarante-cinq milles de route, —trois portages.

Q. Êtes-vous jamais passé sur la route, quand elle était sous le contrôle de M. Dawson ?—R. Non.

Q. Êtes-vous passé sur cette route depuis 1875 ?—R. Non.

Q. Vous avez parlé du rapide qui se rencontre en haut de l'écluse du fort Frances : il faudra y faire portage, avez-vous dit ?—R. J'ai dit qu'il fallait y faire portage dans le temps ; on m'a dit qu'à présent le rapide est submergé par l'effet d'une levée placée au-dessous.

Q. Vous a-t-on dit que le steamer arrive régulièrement au bassin ?—R. On m'a dit que le steamer n'a pas voyagé l'été dernier.

Q. Avez-vous jamais fait de sondages dans la rivière ?—R. Non, jamais.

Q. La profondeur d'eau dont vous avez parlé pourrait se trouver le long du rivage et non dans le chenal même ?—R. Mes hommes connaissaient très-bien le chenal, sur lequel ils avaient navigué pendant nombre d'années.

Q. Vous avez donné une estimation de ce que coûterait le fret expédié de Port-Savane : avez-vous jamais été à Port-Savane ?—R. Non, mais je sais où il est situé.

Q. Votre estimation se base sur l'état de choses qui existait lorsque vous étiez là ?—R. Oui.

Q. Pourriez-vous dire quelle était la hauteur d'eau aux deux rapides situés en bas du fort Frances ?—R. Lorsque le bateau tirait plus de deux pieds et demi, il échouait dans le chenal ordinaire.

- Q. Etes-vous sûr qu'il n'y a pas à côté d'autre chenal plus profond que celui-là ?—
R. Je ne puis l'affirmer.
- Q. Avez-vous entendu dire que la rivière peut être passée à gué quelque part ?—
R. Je ne l'ai pas passée à gué, mais j'ai pu la traverser en partie, en sautant de roche en roche.
- Q. Sur quel point ?—R. Au rapide du Long-Saut, 45 milles en bas de l'écluse.
- Q. Combien de fois avez-vous remonté et descendu la rivière ?—R. J'ai fait cinq ou six voyages.
- Q. Qui conduisait le bateau ? A-t-on des pilotes là-bas ?—R. Les hommes chargés de conduire le bateau étaient censés bien connaître la rivière.
- Q. Vous avez dit qu'il ne pouvait être transporté que cinq cents tonnes par saison, du temps que vous étiez là ?—R. C'est ce que le matériel était en état de transporter, d'après notre estimation.
- Q. Voulez-vous dire que les steamers n'auraient pu prendre que cela à leur bord dans une saison ?—R. Non pas ; les steamers auraient pu prendre davantage et remorquer davantage, mais les voitures et les barges n'étaient pas en nombre suffisant.
- Q. Vous avez dit que ces portages étaient difficiles ; n'aurait-on pu diminuer les difficultés en les améliorant ?—R. Il y avait de bons chemins ordinaires sur les portages.
- Q. Tout ce que vous avez dit a trait aux commencements de l'entreprise, non à l'état de choses actuel ?—R. La circulation sur la route a commencé en 1870 ; je suis allé là en 1875.
- Q. Avec un matériel plus considérable, auriez-vous pu faire les transports à meilleur marché ?—R. Jusqu'à un certain point, je pense. Nous avons assez d'hommes pour transporter au-delà de quatre tonnes par jour, mais pas assez de matériel.
- Q. En supposant que vous eussiez eu à votre disposition un matériel beaucoup plus considérable, cette route était-elle susceptible de devenir un important débouché ?—R. Je ne le pense pas. Il faut transborder la marchandise de dix-huit à vingt-six fois, et passer dans des rapides que l'on ne peut franchir avec de gros bateaux.
- Q. Ainsi, cette quantité de quatre tonnes par jour ne pourrait guère être augmentée, vu la nature même des obstacles ?—R. Elle ne le pourrait guère.
- Q. Vous avez dit que l'un des portages a un mille de long, le premier en allant à l'ouest ?—R. Le premier portage est celui de Kashabowie, qui a trois quarts de mille de long.
- Q. A treize milles plus loin, il y a un autre portage de un mille et demi de long ?—R. Oui.
- Q. Entre ce dernier et le portage voisin, la distance est de vingt-deux milles ?—R. Oui.
- Q. Combien de temps mettiez-vous à transporter votre fret du lac des Mille-Lacs à la rivière La Pluie ?—R. Nous mettions un jour par portage.
- Q. Combien d'hommes aviez-vous ?—R. Nous avions deux ou trois hommes sur chaque portage.
- Q. De quelle espèce de bateaux vous serviez-vous pour franchir les rapides ?—
R. De bateaux plats, tirant de trois à quatre pouces, allégés, et huit pouces, chargés.
- Q. Auriez-vous pu employer des bateaux d'un plus fort tirant ?—R. Non, nous ne l'aurions pas pu.
- Q. Quelle était la longueur de ces bateaux ?—R. Dix-huit pieds.
- Q. Auriez-vous pu employer de plus grands bateaux pour franchir les rapides ?—
R. On ne peut descendre la Maligne avec de plus grands bateaux que ceux-là. Il y a sur la Maligne quatre rapides dans un espace de deux milles.
- Q. Ne pourrait-on réunir ces quatre portages en un seul, par un même chemin ?—
R. Je le pense.
- Q. Ainsi, d'après les conditions dans lesquelles il faut l'effectuer, le transport de marchandises par une route de cette nature ne peut qu'être fort limité, quels que soient d'ailleurs la quantité de matériel et le nombre d'hommes employés à ce transport ?—
R. Le transport par cette route sera toujours très-dispendieux, à cause de la nature des lieux.

Q. Vous avez dit que vous aviez deux ou trois hommes sur chaque portage ?—R. Nous avons de deux à quatre hommes, avec les conducteurs des chariots.

Q. Si vous aviez eu une fois plus d'hommes et de bateaux, auriez-vous pu transporter huit tonnes par jour ?—R. Nous aurions pu transporter davantage avec un matériel suffisant.

Q. Combien, croyez-vous ?—R. Je ne saurais dire.

Q. Les portages seront toujours un grand empêchement à toute circulation importante ?—R. Oui.

Q. Quelles marchandises transportiez-vous ?—R. Les principaux articles étaient des provisions, du lard, de la farine, convenablement emballés et généralement mis en sacs.

Q. Pourrait-on naviguer avec des bateaux plus longs que ceux dont vous vous serviez ?—R. Pas sur la Maligne, mais on le pourrait sur les lacs.

Q. Serait-il difficile de transporter des rails ayant de 24 à 30 pieds de long sur des bateaux n'ayant que dix-huit pieds de long ?—R. Cela peut se faire, quoique avec difficulté.

Q. Quelle était votre fonction particulière ?—R. J'étais surintendant du trafic sur toute la ligne en 1874, et sur une section en 1875. J'avais à faire rapport sur tout ce qui concernait l'exploitation.

Q. Quel âge avez-vous ?—R. J'aurai vingt-cinq ans en octobre prochain.

Q. Avez-vous eu quelque expérience dans ce genre d'entreprise ?—R. Non.

Q. Qu'avez-vous fait avant cela ?—R. J'avais été employé comme commis dans les mines du lac Supérieur.

Le déposant ne dit rien de plus.

J. WALTER DICK.

OTTAWA, 10 avril 1878

HUGH SUTHERLAND est appelé, assermenté et interrogé comme suit :—

Q. Avez-vous été chargé des travaux du canal au fort Frances ?—R. Oui, je l'ai été depuis le commencement des travaux, en juin 1875.

Q. Les plans étaient déjà faits quand vous avez été envoyé là ?—R. Oui, le plan de site me fut remis avant mon départ.

Q. Qui avait préparé ce plan ?—R. M. Fleming me le remit ; le plan avait été préparé, je pense, par M. Mortimer.

Q. Quand M. Mortimer avait-il fait l'examen des lieux et dressé son plan ?—R. Le plan avait été dressé l'automne précédent, d'après sa date.

Q. Quelle est la capacité de l'écluse ?—R. Voici le plan. Le canal a 800 pieds de long, à peu près. Il est taillé dans le roc vif sur une largeur de quarante pieds ; le sas a 24 pieds 8 pouces, différence des deux niveaux d'eau. La chambre a environ deux cents pieds de long et 38 pieds de large, dans œuvre. Il y aura 5½ pieds d'eau sur le seuil du busc, dans les plus basses eaux. Je base ce calcul sur le plus grand abaissement des eaux qui se serait produit, avant les travaux, au dire des anciens colons ; mais les eaux ne sont jamais devenues aussi basses pendant mon séjour dans l'endroit. La différence d'élévation entre les hautes et les basses eaux est de huit à dix pieds. Dans quelques saisons, cette différence ne dépasse pas cinq à six pieds. La variation extrême serait de dix pieds. C'est à l'époque de la fermeture de la navigation, en septembre ou octobre, que se produit le plus grand abaissement.

Q. En quelques années cet abaissement n'est-il pas beaucoup plus considérable qu'en d'autres pendant toute la durée de la saison ?—R. Au milieu de l'été, la différence n'est pas bien grande ; mais au printemps, j'ai vu les eaux très-basses, avant l'ouverture de la navigation, elles sont généralement très-basses en hiver et avant

l'ouverture de la navigation ; elles s'élèvent vers la fin de juin ou le commencement de juillet.

Q. Combien faudra-t-il de temps pour finir cette écluse ?—R. Elle peut être finie en quatre mois.

Q. Quatre mois à compter d'à présent ou de l'ouverture de la navigation ?—R. Quatre mois à compter d'à présent. La navigation est ouverte là-bas présentement.

Q. Est-ce de meilleure heure que d'ordinaire ?—R. C'est de très-bonne heure.

Q. Ainsi, l'écluse sera ouverte pour le commerce au printemps prochain ?—R. Oui, elle peut l'être aisément pour le printemps prochain. L'excavation dans le roc est déjà finie depuis quelque temps ; les ouvrages en bois sont très-avancés, et il y a là tout ce qui est nécessaire pour achever promptement les travaux.

Q. Pouvez-vous dire combien cette écluse a coûté jusqu'aujourd'hui ?—R. La dépense, en 1875, a été de \$83,940 ; en 1876-7, de \$54,988.

Q. Combien faudra-t-il cette année pour compléter l'ouvrage ?—R. Jusqu'aujourd'hui, nous avons dépensé \$81,361, tout compris. Cette somme, qui n'est pas encore toute payée, comprend la dépense de cette année intégralement. L'écluse terminée, y compris les portes, reviendra à \$250,000, d'après un calcul aussi exact qu'il m'est possible de le faire aujourd'hui.

Q. Pour arriver à ce chiffre, vous avez inclus une certaine somme qui est à déduire ?—R. Oui ; il y aurait à déduire \$10,000, valeur de provisions prêtées par nous au personnel de l'exploration du chemin de fer du Pacifique.

Q. En quel temps a été effectué ce prêt ?—R. Les explorateurs manquèrent de provisions pour terminer leur campagne d'hiver.

Q. Ainsi, l'écluse coûtera \$250,000, sauf toutefois cette déduction à faire de \$10,000 ?—R. D'après mon calcul, l'écluse coûtera effectivement \$250,000 ; nous n'avons jamais été remboursés de cette valeur de \$10,000.

Q. Quelle est la valeur actuelle de l'outillage ?—R. Il pourrait, je pense, rapporter \$15,000. J'ai déjà pris des arrangements pour en opérer la vente. L'outillage et les animaux peuvent valoir 20,000.

Q. Il y avait des chevaux et des bœufs employés pour les travaux ?—R. Oui ; l'outillage vaut environ \$18,000 ; les chevaux et bœufs, environ \$2,000.

Q. Quels arrangements avez-vous pris pour vendre tout cela ?—R. M. Whitehead m'a fait une offre pour la plus grande partie de l'outillage ; le prix sera déterminé par arbitrage.

Q. L'offre n'est pas pour l'outillage entier ?—R. Non, pas pour le tout. Nous avons là du matériel qui appartient à la route Dawson. M. Whitehead veut avoir les perforateurs et les grues, et les matières explosives qui resteront.

Q. Vous dites qu'il restera des matières explosives ?—R. Il en restera un peu. Je ne puis dire combien nous pourrions vendre cette partie du matériel. Le fils de M. Whitehead, qui dirige les travaux du chemin de fer, m'a parlé l'hiver dernier pour convenir d'un prix ; il prendrait environ les trois quarts du matériel. M. Whitehead en passera par ce que décidera son fils. Celui-ci devait venir au Fort-Francis, et le contre-maître, qui est au fait de la valeur des choses tout aussi bien que moi, a été chargé de fixer un prix en allouant une juste diminution pour l'usure. Ce matériel se trouve si près de la section entreprise par M. Whitehead, qu'il serait avantageux pour lui de se le procurer.

Q. En faisant le calcul du coût de l'écluse, avez-vous déduit la valeur du matériel ?—R. Oui, jusqu'à concurrence de \$15,000.

Q. Cette somme déduite, l'écluse reviendrait à \$250,000 ?—R. Oui, c'est ce que coûtera effectivement l'écluse avec son canal.

Q. Y compris les portes ?—R. Oui, avec les portes.

Q. Et elle donnera alors cinq pieds et demi d'ascension ?—R. Un peu plus.

Q. Quel effet aura cette écluse ? quels obstacles servira-t-elle à surmonter entre les deux points objectifs : la Chaudière et le portage du Rat ?—R. Un bateau pourra aller de la Chaudière au portage du Rat.

Q. Quel obstacle se rencontre le premier en partant de la Chaudière?—R. Celui de la chute du Fort Frances, naturellement.

Q. Le rapide de Peter's-House n'est-il pas le premier obstacle?—R. Non, pas à présent; ce rapide n'existe plus. Il y avait un petit rapide à la sortie de la rivière; à un mille et demi en haut de l'écluse. En faisant sauter les roches et en bouchant les petits chenaux, nous avons relevé les eaux suffisamment pour submerger ce rapide.

Q. Au point où le lac débouche dans la rivière, n'y a-t-il pas un très-fort courant?—R. Pas à présent. Le steamer a remonté et descendu ce courant tout l'été dernier, sous une pression de 105 livres de vapeur. Nous aurions pu remonter ce rapide sans l'améliorer, mais ce n'eût pas été prudent; le steamer le franchit aujourd'hui sous une pression de 65 livres seulement.

Q. Quelle est la pression ordinaire de vapeur pour ce steamer dans les eaux tranquilles?—R. Soixante livres à peu près.

Q. Ainsi vous n'élevez point la pression pour remonter le rapide?—R. Non; nous ne faisons aucune différence à présent.

Q. On aborde au quai sans difficulté?—R. Oui.

Q. Il y a des Rétrécis entre Fort-Frances et la Chaudière?—R. Oui, mais je n'ai jamais trouvé que ces Rétrécis fussent un obstacle à la navigation. Le printemps dernier, j'ai passé les Rétrécis quand les eaux étaient basses; le bateau tirait cinq pieds et demi à l'arrière et n'a touché le fond nulle part.

Q. Quelle profondeur a le chenal?—R. Le chenal a neuf pieds d'eau.

Q. Un bateau peut-il suivre ce chenal?—R. Le bateau n'est sorti du chenal qu'une fois ou deux, et cela quand il était dirigé par un nouveau pilote.

Q. Ce chenal est-il celui dont a parlé M. Mortimer dans son témoignage?—R. Oui, mais M. Mortimer n'a point pasé dans ce chenal.

Q. Quelle largeur a ce chenal?—R. Deux cents pieds dans sa partie la plus étroite entre les roches, et sa longueur est de cinq cents pieds.

Q. Les eaux y sont-elles basses en automne?—R. Oui, les eaux ne montent qu'en juillet.

Q. Prétendez-vous dire que, sur toute la longueur de ce chenal, il n'y a point de roches qui en élèvent le fond de manière à diminuer la profondeur à moins de neuf pieds d'eau?—R. Il n'y a point de roches dans le chenal. M. Mortimer a dû sortir du chenal, car je n'ai jamais entendu dire et n'ai jamais eu connaissance qu'un bateau ait échoué là.

Q. Le bateau a toujours pu franchir le chenal?—R. Oui, depuis qu'il est construit. Le seul cas d'échouage dont j'aie entendu parler est celui mentionné par M. Mortimer.

Q. Dites-nous quelle est la navigabilité de la rivière La Pluie en descendant?—R. La première obstruction est celle du Manitou; vient ensuite le Long-Saut.

Q. Quelle est la profondeur d'eau ordinaire ailleurs qu'à ces deux rapides?—R. Le chenal est profond de dix à vingt pieds ailleurs. Ces deux rapides sont les seuls endroits où il y a peu d'eau.

Au Manitou, dans les plus basses eaux, le chenal a douze pieds de profondeur, mais la rivière est étroite à ce point; dans les hautes eaux, le courant se refoule, et il faut un vapeur pour le remonter; dans les basses eaux, le rapide existe à peine. Il faudrait élargir la chute pour accélérer le courant. Personne n'a jamais mis en doute qu'il y ait beaucoup d'eau au Manitou.

Q. Y a-t-il des roches dans le chenal?—R. Non, point du tout. C'est au Long-Saut qu'il y a des roches.

Q. Que faudrait-il faire au Manitou?—R. Si le chenal était élargi, il n'y aurait plus d'obstruction; mais, dès à présent, on peut y passer avec un bateau assez puissant.

Q. Quelle est la force du bateau employé sur la rivière?—R. C'est un bateau de la force de dix chevaux. L'*Alberton Star*, journal publié au fort Frances contient l'annonce suivante:

“Le remorqueur du gouvernement, après avoir été remis à neuf, a été lancé mardi dernier (26 février) et est descendu la rivière La Pluie jusqu'au Saut, parcours de

40 milles. Il a apporté quantité de farine et autres marchandises; il a pu en remontant franchir le rapide Manitou, sans être aidé. Ce rapide pourrait être remonté en tout temps par un vapeur d'une force ordinaire, cela est certain, si l'on faisait une petite dépense pour élargir la rivière en cet endroit."

Q. Quelle date porte ce journal?—R. Le numéro est du 5 mars; la navigation s'ouvrit le 26 février. Je suis parti du fort Frances le 12 février; j'ai fait 30 milles en bateau, puis j'ai continué ma route sur la glace avec un attelage de chiens. Le bateau est petit et de la force de dix chevaux seulement; il n'a jamais été en bon ordre de fonctionnement. Les eaux sont basses à cette époque-ci, comme je l'ai déjà expliqué, et le rapide est faible.

Q. Le gros bateau du lac des Bois pourrait-il remonter le Manitou, en partant du Long-Saut?—R. Oui, il pourrait remonter assez bien, en partant du Long-Saut; mais il ne pourrait descendre; c'est là la difficulté. Il a pu descendre une fois cependant. Il a été contraint au fort Frances et on lui a fait descendre le Sault, mais cette descente est dangereuse, à cause de la difficulté de se tenir dans le chenal, bordé de roches. C'est le Long-Saut qui présente, en descendant, la principale difficulté: deux pointes opposées s'avancent dans le chenal. Les sondages ont constaté une profondeur de 9 $\frac{1}{2}$, 11, 12, 11 $\frac{1}{2}$, 12 $\frac{1}{2}$, 11, 13, 9 pieds. Ce dernier chiffre est le plus bas.

Q. Le chenal a-t-il moins de neuf pieds d'eau en quelques endroits?—R. Non.

Q. Quelle est la première obstruction qu'il faudrait faire disparaître pour rendre le chenal sûr?—R. Il faudrait enlever une cinquantaine de pieds à l'extrémité des deux pointes dont je viens de parler. Le passage entre ces deux pointes est de 125 pieds, et il a une profondeur de 15 pieds d'eau.

Q. Combien faudrait-il dépenser pour enlever les obstacles qui se rencontrent dans la rivière La Pluie?—R. J'ai demandé au gouvernement \$5,000 pour enlever toutes les obstructions sur la rivière La Pluie; je crois que cette somme serait suffisante.

Q. Les ingénieurs sont-ils de votre avis sur ce point?—R. Je ne sais si les ingénieurs ont étudié les lieux, mais je les ai examinés moi-même bien des fois.

Q. M. Baillargé n'a-t-il pas examiné le chenal?—R. Il n'en a pas eu l'occasion; il n'est resté là que quelques heures. C'est ce qu'il dit dans son rapport. Son opinion repose seulement sur des oui-dire.

Q. Avez-vous quelque expérience pratique des travaux à faire en rivière pour l'enlèvement d'obstacles comme ceux dont il s'agit?—R. Oui.

Q. Êtes-vous ingénieur?—R. Non. Je n'aurais point besoin de perforateurs. Je ferais reculer mon bateau jusqu'aux roches, sous lesquelles j'introduirais un tube chargé de nitro-glycérine et deux autres tuyaux contenant les fils électriques; puis, m'éloignant à soixante verges, je rattacherais les fils à une batterie pour faire sauter les roches. C'est le dernier procédé employé pour enlever les roches du fond des rivières. Je me suis servi de nitro-glycérine au fort Frances, et je n'ai pas eu besoin, en eau profonde, de perforateurs ou autres appareils.

Q. Savez-vous quel était le plan de M. Baillargé pour enlever ces obstructions?—R. Oui, mais je diffère entièrement d'opinion. Si M. Baillargé connaissait le chenal comme je le connais, il serait porté à changer d'avis.

Q. Quelle est la différence de niveau à partir du haut du Manitou à venir en bas du Long-Saut?—R. Elle est d'un pied par mille sur six milles, d'après ce que m'a dit l'ingénieur qui a pris les niveaux; je ne pense pas moi-même qu'elle excède dix pieds sur les six milles. M. Baillargé ne sait pas que le Manitou a un fond uni. Il ne pourrait le savoir que s'il y eût fait des sondages dans les basses eaux.

Q. Avait-il été fait des sondages avant que vous ayez fait les vôtres?—R. Je ne crois pas. M. Baillargé n'en avait pas fait faire. Avec l'aide d'un ancien capitaine familier avec la rivière, j'ai exploré le chenal en bateau; nous avançons au moyen de perches. Après cela, j'ai conduit le vapeur moi-même dans le chenal, et l'ai dirigé à la roue en montant et en descendant.

Q. Vous pensez qu'il suffirait d'une somme de \$5,000 pour enlever les obstacles?—R. J'entreprendrais de le faire pour cette somme, vu les matières explosives que nous avons là-bas.

Q. Quelle longueur de navigation aurait-on si ces améliorations étaient effectuées ?
—R. Une longueur de 180 à 200 milles, depuis la Chaudière jusqu'au portage du Rat, d'après M. Dawson. J'ai fait moi-même ce trajet, et je crois que cette distance est à peu près correcte.

Q. Quelle nature de pays trouve-t-on par là ?—R. Depuis le fort Frances, il y a de bonnes terres couvertes de beaux bois, le long de la rivière La Pluie.

Q. Avez-vous pénétré dans la vallée ?—R. Oui, j'ai passé à l'intérieur et j'ai envoyé des hommes y chercher du bois ; j'ai vu aussi les notes des explorateurs ; les terres sont bonnes tout le long de la rivière La Pluie. De fait, nombre de colons se sont fixés dans cette région, et il est devenu nécessaire d'établir une agence de terres à Fort-Frances.

Q. Quelles récoltes a-t-on eues là ?—R. Nous avons nous-mêmes récolté de l'avoine et des patates, pour la consommation sur les travaux à l'écluse. Il n'y a pas de moulin à farine et on n'a pas encore semé de blé. Les employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson ont cependant déjà essayé la culture du blé.

Q. Quelle lisière de bonne terre trouve-t-on sur la rivière La Pluie ?—R. Je ne puis dire ; je n'ai jamais traversé la région en arrière jusqu'au lac.

Q. Lorsque vous avez fait le trajet jusqu'au portage du Rat, avez-vous traversé le pays en ligne droite, ou êtes-vous allé par le lac des Bois ?—R. Je suis allé par le lac des Bois.

Q. A-t-il été donné des licences de coupes de bois le long de la rivière et sur les bords du lac ?—R. Il en a été donné sur les bords du lac seulement. Les terres sont arpentées le long de la rivière, et les licences ne se donnent que pour les terres non arpentées.

Q. Savez-vous par qui ces licences ont été émises ?—R. Par le ci-devant gouvernement. M. Macaulay, de Winnipeg, en a obtenu une pour cent milles carrés ; M. Fowler une pour la même étendue, et M. Fuller une troisième pour soixante milles carrés, je crois.

Q. Où sont situées ces coupes ?—R. Sur le lac La Pluie et le lac des Bois.

Q. Y a-t-il de bon bois ?—R. On pense que ces coupes ont beaucoup de valeur.

Q. Pouvez-vous dire combien de colons sont allés s'établir là l'année dernière ?—R. Je ne puis dire. Lorsque j'y suis allé, il n'y avait pas un seul colon ; il y en a aujourd'hui environ quatre cents, d'après l'*Alberton Star*, journal publié à Fort-Frances.

Q. Ces colons sont-ils établis sur la rivière seulement ? Y en a-t-il sur les bords du lac ?—R. Il n'y a pas de colons sur les bords du lac.

Q. Pouvez-vous parler du pays compris entre la chute de l'Esturgeon et le portage du Rat ?—R. Je n'ai passé là que par eau. Je n'ai jamais été sur la ligne tirée pour le chemin de fer. J'ai suivi le tracé du Portage du Rat à Winnipeg.

Q. Vous avez dit que l'écluse aura cinq pieds et demi d'eau sur le seuil du busc dans les basses eaux ?—R. Oui.

Q. N'avait-on pas en vue à l'origine une plus grande hauteur d'eau ?—R. Oui, le plan a d'abord été fait pour une hauteur de sept pieds.

Q. Quand en a-t-on changé les dimensions ?—R. Au printemps dernier.

Q. Pourquoi a-t-on fait ce changement ?—R. Je ne le sais pas exactement. La dépense sera par là diminuée, et il y aura toujours assez d'eau pour les bateaux qui navigueront sur le lac. Cinq pieds et demi est le point le plus bas auquel les eaux puissent s'abaisser ; à part les temps exceptionnels d'abaissement en septembre et octobre, il n'y aura pas moins, je pense, de sept pieds et demi à huit pieds d'eau sur le seuil.

Q. La profondeur a été réduite d'un pied et demi ?—R. Elle devait l'être un peu plus ; mais lorsque je reçus des instructions à cet effet, j'avais déjà creusé, à l'une des extrémités, plus avant que ne comportaient ces instructions, et je continuai de donner à la tranchée une profondeur uniforme d'un pied de plus que celle indiquée, laquelle était de quatre pieds et demi, tandis que la profondeur effective est aujourd'hui de cinq pieds et demi. Je dis à mes hommes qu'il valait mieux être sûrs et creuser six

pouces plus bas ; en prenant plus tard les niveaux, nous avons trouvé un excès de profondeur d'un pied.

Q. En aurait-il coûté beaucoup plus pour suivre le premier projet ?—R. Quelques milliers de piastres ; je n'ai point calculé cela.

Q. Avez-vous voulu dire qu'il y a assez d'eau, dans le lac et dans la partie de la rivière en haut de l'écluse, pour des bâtiments tirant neuf pieds d'eau ?—R. Il y a neuf pieds d'eau dans le chenal ; le bateau qui voyage actuellement sur le lac La Pluie ne tire que cinq pieds d'eau, chargé en plein. En toute saison, il y a assez d'eau pour ce bateau.

Q. Quand l'écluse sera achevée, quelle route prendront les produits exportés des bords de la rivière La Pluie : celle du portage du Rat ou celle du lac La Pluie ?—R. Les bois de construction seront expédiés au Manitoba par le portage du Rat, évidemment.

Q. Et les produits agricoles ?—R. Je ne puis rien dire quant à cela ; comme le Manitoba exportera de ces produits, le courant naturel devra être dans l'autre direction.

Q. Croyez-vous que le courant naturel des produits venant des bords de la rivière La Pluie se dirige vers la baie du Tonnerre ?—R. Oui.

Q. Lorsque le chemin de fer sera terminé ?—R. Les exportations prendront la voie de l'est par le portage du Rat. Les établissements qui se formeront à l'est de Fort-Frances auront leur débouché vers l'est.

Q. Où vous êtes-vous procuré le bois nécessaire pour l'écluse ?—R. En partie sur le lac et en partie sur la rivière La Pluie. Les grosses pièces de pin viennent des bords du lac.

Q. Où vous êtes-vous procuré les pièces de chêne ?—R. Nous avons eu quelques grosses pièces de chêne du Minnesota.

Q. Quelles sont les dimensions du pin, équarri ?—R. Douze pouces sur douze, sur une longueur de quarante-cinq pieds. A un endroit situé entre le Manitou et le Long-Saut, nous avons abattu soixante et dix arbres.

Q. A quelle distance sur les bords du lac avez-vous trouvé du pin ?—R. A une distance de vingt-cinq milles de l'écluse.

Q. Sur le côté canadien ?—R. Oui, sur le côté canadien, qui est bien boisé.

Q. Y-a-t-il sur ce lac La Pluie beaucoup de bois pouvant donner douze pouces sur douze pouces d'équarrissage ?—R. Oui ; Mais j'ai préféré aller chercher mon bois en grande partie sur la rivière pour l'amener à l'écluse. Je n'ai pas eu une seule pièce de pin du Minnesota ; mais je pouvais me procurer au Minnesota de plus gros chêne qu'on n'en peut trouver en Ontario. J'ai fait venir le chêne des sources du Mississippi ; il n'y a plus à présent de gros chêne en Ontario. Je le sais d'autant mieux que j'ai fait toute ma vie le commerce de bois.

Q. Combien employez-vous d'hommes à l'écluse actuellement ?—R. De cinquante à soixante peut-être. Il y en avait quatre-vingts à mon départ, mais les ouvriers sont renvoyés à mesure que se terminent les différentes parties de l'ouvrage.

Q. Comment votre chêne est-il passé par le Minnesota ?—R. Par l'une des rivières. Ces rivières peuvent être remontées sur environ deux cent cinquante milles. Elles tombent dans la rivière La Pluie et le lac La Pluie.

Q. Ainsi la région forestière qui s'étend dans le Minnesota jusqu'au faite des terres enverra ses bois par la rivière La Pluie et le lac La Pluie ?—R. A moins que les Américains ne construisent un chemin de fer pour diriger ailleurs ces produits forestiers. Actuellement, le Manitoba tire presque tout son bois de construction de Minneapolis.

Q. Vous dites qu'il y a de bon bois sur la rive nord du lac La Pluie ; les ingénieurs disent, eux, qu'ils n'en ont point rencontré dans leurs explorations ? R. Le chemin de fer passe à cent milles plus au nord que les coupes de bois de cent milles carrés dont j'ai parlé, et qui sont situées le long du lac.

Q. Ceux qui sont passés par le lac Manitou disent n'avoir point vu de bois ?—R. On a dit la même chose de différentes parties de l'Ontario, dans lesquelles il a ensuite été trouvé de bons bois.

A quelle distance de la rive du lac avez-vous pénétré à l'intérieur?—R. J'ai été en canot dans les bras et les passes du lac, aussi loin que j'ai trouvé de l'eau.

Q. Vous n'avez jamais pénétré jusqu'à la ligne du chemin de fer?—R. Non.

Q. Sur quoi repose votre opinion relativement à l'importance forestière de la rive du lac La Pluie?—R. Sur les rapports de ceux que j'ai envoyés y faire recherche de bois, et sur ce que j'ai trouvé moi-même le long de la rive.

Q. Sur ce que vous avez pu voir de votre canot?—R. J'ai exploré les îles et les bras du lac en grande partie.

Q. Jusqu'à quelle distance vous êtes-vous porté à l'intérieur, lors de votre excursion en canot?—R. Il y a là un grand nombre d'îles; c'est une suite de lacs entrecoupés d'îles.

Q. Vous êtes-vous avancé dans les terres qui bordent le lac?—R. Mon exploration a été faite par eau.

Q. Avez-vous été loin par eau?—R. Mon exploration m'a pris une semaine.

Q. Avez-vous remonté quelques cours d'eau?—R. J'ai remonté le Manitou.

Q. Jusqu'où?—R. Jusqu'au rapide.

Q. Combien cela fait-il de milles?—R. C'est un trajet d'une journée.

Q. Avez-vous mis pied à terre à ce point?—R. Oui, pour examiner le bois.

Q. Avez-vous poussé plus loin?—R. A trois ou quatre milles de là, j'ai rencontré un autre lac.

Q. Ainsi, vous n'avez qu'une connaissance fort limitée de cette région forestière?—R. J'ai aussi envoyé là des explorateurs.

Q. Avez-vous remonté d'autres cours d'eau que le Manitou?—R. Je ne puis vous en donner les noms: ils n'ont point de noms. J'ai passé par tous les lacs.

Q. Avez-vous été sur d'autres courants que le Manitou?—R. Oui, mais je ne connais point les noms de ces cours d'eau.

Q. Sur quelle distance avez-vous remonté ces cours d'eau?—R. Je suis allé jusqu'à cent milles à peu près de Fort-Frances.

Q. Avez-vous atteint la source de quelque cours d'eau ou le fond de quelque lac?—R. Non, je n'ai atteint la source d'aucun cours d'eau: c'est une suite de cours d'eau et de lacs. Je devais éviter de prendre du bois sur les coupes de M. Fowler; je suis allé en dehors des espaces de 5, 10 ou 20 milles qu'il avait marqués. M. Fowler a des coupes sur le Manitou, c'est pour cela que je n'ai pas remonté cette rivière au-delà du rapide.

Q. Avez-vous voyagé une journée sur chaque rivière?—R. Le pays présente une suite de lacs, à ce que je comprends, jusqu'à la ligne du chemin de fer, de sorte qu'il y autant d'eau que de terre. Nombre de lacs et rivières ne sont point marqués sur la carte.

Q. Mais avez-vous laissé votre canot pour vous avancer à une certaine distance dans les terres?—R. Je ne me suis pas avancé bien loin.

Q. Jusqu'à quelle distance?—R. J'ai simplement fait portage. Mon but n'était pas d'aller au-delà des endroits où je pourrais me procurer aisément du bois.

Q. De quel point êtes-vous parti pour explorer l'intérieur de la région?—R. Je ne suis pas allé à l'intérieur; j'ai trouvé quantité de bois sur les bords de la rivière La Pluie et du lac La Pluie.

Q. Vous n'avez pas pénétré à l'intérieur de la région?—R. Non, je n'ai pas dit cela; mais j'ai conclu qu'il doit y avoir du bois là, puisque des exploitants y ont pris des coupes de plusieurs centaines de milles d'étendue.

Q. Où avez-vous rencontré du bois dans cette région?—R. En suivant la chaîne de lacs, le lac des Bois et le lac La Pluie, j'ai rencontré nombre d'îles couvertes de bois.

Q. Les îles du lac La Pluie sont-elles boisées?—R. Oui, entre autres, l'île de la Pointe de Sable, qui est à vingt-cinq milles environ de Fort-Frances. M. Fowler a le droit de coupe sur cette île. Il m'a empêché d'y prendre du pin.

Q. Y a-t-il beaucoup de bois brûlé dans cette région?—R. Comme les colons y sont rares, il ne peut y avoir beaucoup de bois brûlé.

Q. Jusqu'à quelle distance pénètre-t on par eau ?—R. On peut, je crois, traverser toute cette région en canot. Ceux qui vont à la recherche du bois, remontent les cours d'eau en canot.

Q. Y a-t-il quelque comparaison à établir entre ce pays boisé et les régions boisées de l'Ottawa ?—R. Il n'y a aucune comparaison à établir. Le pays là-bas est entrecoupé de lacs et de cours d'eau, sans offrir de larges espaces en forêt. Je crois que j'ai très-bien reconnu ce pays-là, pour ce qui est du bois, dans les explorations que j'y ai faites en canot.

Q. Avez-vous rencontré beaucoup de terrains propres à la colonisation sur le lac La Pluie ?—R. Pas dans la partie dont il est question présentement.

Q. Avez-vous conduit les travaux au fort Frances depuis leur commencement ?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous produire copie de la lettre que vous avez adressée au Commissaire des travaux publics le 1er mai 1875, lettre à laquelle réfère M. Braun, mais qui ne se trouve pas dans les pièces imprimées ?—R. Je pourrais la produire, mais je ne l'ai pas ici.

Q. Avez-vous reçu un télégramme du Département des travaux publics en novembre 1875, vous disant de suspendre les travaux ?—R. Oui ; c'est alors que les explorateurs du chemin de fer du Pacifique ont eu besoin de nos provisions pour terminer leur campagne d'hiver. Nous leur avons avancé des provisions, et nos travaux ont été discontinués à cause de cette circonstance. Le montant de l'avance faite à M. Rowan, a été, comme je l'ai déjà dit, évalué à dix mille piastres.

Q. Cette suspension de travaux n'était-elle que temporaire ?—R. Oui ; je reçus instruction de continuer les travaux, dès l'ouverture de la navigation.

Q. Quelle était la dépense faite lors de cette suspension ?—R. Elle était de quatre-vingt mille piastres, environ. C'est M. Rowan, qui me donna instruction, de la part de M. Fleming, de livrer les provisions.

Q. Qui vous a dit que la suspension des travaux n'était que temporaire ?—R. M. Rowan me dit que les provisions et les hommes allaient être employés pour l'exploration du chemin de fer, parce que l'exploration pressait, tandis que les travaux de l'écluse ne pressaient pas.

Q. Avait-il déjà été question avec vous de discontinuer les travaux de l'écluse ?—R. Non.

Q. Il n'en a pas été question lorsque le changement de la ligne a été arrêté ?—R. Il n'en a été question en aucun temps.

Q. On n'a jamais eu d'hésitation relativement à l'achèvement de l'écluse ?—R. Non, on a suspendu les travaux dans les circonstances que je viens de dire ; mais, au printemps, j'ai repris les travaux.

Q. A quelle époque ?—R. En juillet.

Q. Je remarque des fautes d'impression de noms et de dates dans les pièces imprimées. M. Braun, dans une lettre, datée du 18 avril, vous donne les instructions suivantes : " Je dois vous donner instruction de reprendre les travaux de l'écluse en payant les travailleurs à la journée ; vous devrez soumettre au Département une estimation de la dépense mensuelle à faire pendant les douze mois prochains." Avez-vous fait cela ?—R. Oui.

Q. Et les travaux ont recommencé en juillet ?—R. Nous nous sommes rendus sur les lieux en juin en passant par la route Dawson, et les travaux ont été repris en juillet.

Q. Avez-vous vu le Ministre des Travaux Publics, lorsque vous étiez ici l'hiver précédent ?—R. Cela est très-vraisemblable.

Q. Vous rappelez-vous l'avoir vu alors ?—J'eus une entrevue avec M. Fleming et le ministre, et aussi avec M. Trudeau, relativement à la somme nécessaire pour les travaux. J'ai reçu mes instructions principalement de M. Trudeau ou de M. Fleming.

Q. A-t-on discuté l'opportunité de continuer les travaux ?—R. Pas en ma présence.

Q. M. Fleming ou quelque autre ingénieur n'a pas discuté cela avec vous ?—R. Non, je n'ai jamais eu l'idée que l'ouvrage dût être abandonné.

Q. Vous n'avez pas eu lieu de croire qu'on se proposait d'abandonner tout à fait cet ouvrage ?—R. Non. Mes instructions sont là tout entières, à l'exception des instructions verbales que me donna M. Rowan, au nom de M. Fleming, relativement à la livraison des provisions.

Q. Vous ne pensâtes pas alors qu'il s'agissait de renoncer à poursuivre l'ouvrage ?—R. Non.

Q. Avez-vous conduit les travaux exécutés au fort Pelly ?—R. J'ai commencé les travaux au fort Pelly avant d'aller au fort Frances.

Q. Avez-vous eu la direction de la construction des bâtiments du fort Pelly ?—R. Oui, jusqu'à ce qu'ils aient été presque achevés ; je suis alors allé prendre la direction au fort Frances.

Q. Après avoir abandonné le fort Pelly, vous avez été envoyé à Battleford ?—R. Oui, mais le fort Pelly n'est pas abandonné.

Q. Combien de temps avez-vous mis à vous rendre du fort Frances au fort Pelly ?—R. Huit ou neuf jours.

Q. Combien de temps avez-vous mis pour aller de fort Frances à Battleford ?—R. Quinze jours et demi.

Q. Vous y êtes-vous rendu en douze jours de Winnipeg ?—R. En douze jours et demi. Le temps le plus long que j'aie mis à faire ce trajet a été de quinze jours.

Q. Combien voyagiez-vous d'heures par jour ?—R. De quinze à seize heures, en voiture ou à cheval.

Q. Avez-vous transporté un petit vapeur sur la Saskatchewan ?—R. Oui, depuis le lac des Bois.

Q. Comment avez-vous effectué ce transport depuis le lac des Bois ?—R. Je l'ai effectué sur des trucks jusqu'à la rivière Rouge par la route de l'angle Nord-Ouest. Le vapeur était petit, de la force de dix chevaux.

Q. Où est maintenant ce vapeur ?—R. A Battleford, ou près de là.

Q. A-t-il navigué sur la rivière ?—R. Il a été employé à touer du bois pour les travaux.

Q. A quelle distance remonte-t-il en haut de Battleford ?—R. Environ à quatre cents milles. Il a remonté à deux cents milles plus haut que ne l'avait encore fait aucun autre bateau.

Q. Combien de voyages a-t-il fait là ?—R. Je ne sais.

Q. En a-t-il fait plus d'un ?—R. Oui, je crois qu'il a fait deux ou trois voyages, aller et retour, à quatre cents milles en haut de Battleford : c'est la distance par eau, non par terre. Il y a par terre, pour atteindre le point où a été le vapeur, de trois à quatre cents milles ; la différence de distance vient des nombreux détours de la rivière.

Q. Ce vapeur a descendu votre bois ?—R. Oui, et il a monté des provisions.

Q. Jusqu'à quel point a-t-il été ?—R. A cinquante milles au-delà d'Edmonton.

Q. Peut-on naviguer par là tout l'été ?—R. Oui, la meilleure partie de la rivière est au-dessus de Battleford.

Q. Avez-vous descendu votre bois en flottes ou sur des bateaux plats ?—R. Sur des bateaux plats.

Q. Avez-vous perdu de ce bois ?—R. Oui, nous avons perdu 60 ou 70,000 pieds de bois par suite d'une crue subite des eaux, causée par la fonte des neiges dans les Montagnes-Rocheuses. La crue atteignit vingt pieds dans une seule nuit. Nos radeaux étaient amarrés à une jetée ; le gonflement de la rivière entraîna la jetée avec les radeaux et faillit aussi balayer le moulin.

Q. Quelle est la largeur de la rivière à cet endroit ?—R. Un demi-mille sur quelques points, et plus sur d'autres.

Q. Quel était le prix du bois à Battleford ?—R. Nous le manufacturons.

Q. A combien revenait-il, à la mesure de planche ?—Je ne pourrais le dire sans voir les comptes. C'était, dans cette région, la première exploitation qui eût encore été entreprise ; les opérations étaient nécessairement coûteuses. Il me faudrait réfléchir un peu pour faire un calcul. Nous avions à nous procurer du bois, et personne n'aurait pu d'avance en calculer le prix de revient.

Q. Combien pensiez-vous que ce bois coûterait?—R. Ma première idée fut qu'il reviendrait à cinquante piastres les mille pieds.

Q. No vous coûta-t-il pas deux fois autant?—R. Je ne voudrais point dire cela.

Q. Vous a-t-on offert à Battleford le bois dont vous aviez besoin?—R. On ne pouvait m'en offrir, parce qu'il n'y a pas de bois dans cette partie du pays.

Q. Est-ce qu'un capitaine Moore ne vous en a pas offert?—R. Il ne m'en a pas offert, et il n'aurait pu m'en fournir. Il n'aurait pu en faire monter, sans de très-grands frais.

Q. Vous dites qu'il ne vous a jamais offert de bois?—R. Il ne m'en a pas offert.

Q. Il m'a dit lui-même vous en avoir offert à \$60 du mille?—Je suis sous l'impression que je n'ai jamais vu le capitaine Moore avant d'avoir fait le bois dont j'avais besoin.

Q. Combien vous a coûté le transport du vapeur depuis le lac des Bois à la rivière Rouge?—R. De \$300 à \$400.

Q. Avez-vous fait faire ce transport par contrat?—R. J'ai d'abord passé contrat pour \$300 avec un individu, qui a cédé ensuite son contrat à un autre pour le même prix. Ce dernier n'allant pas assez vite, j'ai envoyé des hommes pour l'aider.

Q. A qui aviez-vous d'abord donné le contrat?—R. A un nommé Thompson, de la société Carpenter & Cie. Thompson céda son contrat à un nommé Anderson, sans aucun bénéfice.

Q. Avez-vous les reçus d'Anderson?—R. Oui.

Q. A quel compte avez-vous porté le transport de ce vapeur?—R. Au compte de Battleford.

Q. Avez-vous porté au crédit de l'écluse de Fort-Frances la valeur de ce vapeur?—R. Non. Le vapeur n'appartenait pas au fort Frances, mais à la route Dawson. Comme il n'était pas employé pour le service de la route, je demandai au ministre la permission de m'en servir sur la Saskatchewan.

Q. A-t-il été payé \$300 ou \$600 à Anderson?—R. \$300, comme le font voir les comptes, qui sont au Département.

Q. Le reçu a été signé par Anderson?—R. Oui, et le chèque pour cette somme a été fait payable à Anderson.

Q. Jurez vous positivement que la somme lui a été payée?—R. Oui. Anderson était présent au règlement de compte. Il dut diviser l'argent avec plusieurs autres qui lui avaient loué des attelages pour transporter le vapeur.

Q. L'argent a-t-il été payé à lui ou à Thompson?—R. A Anderson et à ceux qu'il avait engagés. Je ne sais si Thompson avait quelque chose à faire avec cela.

Q. Dites-vous positivement que c'est Anderson qui a reçu l'argent?—R. J'ai réglé avec Anderson; j'ai son reçu. J'avais payé quelques bons venant de lui, je lui donnai un chèque pour la balance, et il me signa un reçu pour \$300.

Q. Le gouvernement avait des magasins au fort Frances pour l'approvisionnement des ouvriers?—R. Oui, au commencement, parce qu'il n'y avait point alors de marchands dans l'endroit.

Q. Combien de temps cela a-t-il duré?—R. Jusqu'à il y a deux ans. Des marchands vinrent s'établir au fort et se plaignirent de ce que le gouvernement tenait un magasin. Là-dessus je discontinuai de faire venir des marchandises et je passai toutes celles qui se trouvaient en magasin à un marchand du nom de Wilson; qui a réglé d'une manière satisfaisante avec le payeur et mon chef des travaux, après mon départ.

Q. Comment les travailleurs se procurent-ils leurs provisions actuellement.—R. Au moyen d'ordres ou bons sur les marchands. La Compagnie de la Baie d'Hudson a un magasin sur les lieux; il y a aussi plusieurs autres marchands. Les travailleurs passent leurs bons aux marchands, qui sont payés par le comptable, le jour de la paie.

Q. Règle-t-on fréquemment avec les marchands?—R. Les hommes reçoivent de l'argent pour eux et pour leurs familles, quand ils en demandent; nous réglons avec les marchands tous les trois mois.

Q. Ainsi, à certains temps, il y a une somme considérable d'arriérés?—R. Oui, quelquefois les arriérés sont considérables.

Q. Il n'y a pas de banque dans l'endroit, naturellement ?—R. Non, nous donnons des chèques sur la banque d'Ontario à Winnipeg.

Q. Quelle somme pouvait être ainsi arriérée pour le trimestre expiré le 30 juin dernier, et n'a pu, par conséquent, être portée dans les Comptes Publics ?—R. L'arriéré d'un trimestre pouvait s'élever quelquefois à dix mille piastres. Je ne puis rien préciser à ce sujet. Cela comprend les gages et les bons. Le compte des gages se réglait tous les trois mois. Quelquefois, des travailleurs non mariés préféraient laisser courir leurs gages sans les retirer au jour de règlement. Il n'y a pas de banques là, et nous ne pouvions garder de grosses sommes sur les lieux. Les hommes auraient murmuré, si on ne leur eût pas donné des bons ou des chèques.

Q. Les choses se sont-elles passées de cette manière à Battleford ?—R. Oui, nous avons suivi là la même pratique. Quand on conduit des travailleurs à quatre ou cinq cents milles à l'intérieur des terres, il faut pourvoir à leurs besoins en leur donnant soit des chèques soit des bons ; sans cela, ces travailleurs seraient mécontents.

(L'interrogatoire du témoin sera repris demain.)

OTTAWA, 15 avril.

HUGH SUTHERLAND comparait de nouveau et son interrogatoire est continué comme suit :—

Q. Avez-vous réfléchi sur les moyens d'améliorer les portages de la route Dawson, en vue d'utiliser l'écluse de Fort-Frances ?—R. Oui.

Q. Avez-vous préparé quelque projet ou proposition à soumettre au ministre ?—R. Oui.

Q. Veuillez expliquer votre projet au comité ; d'abord proposez-vous d'utiliser les deux tronçons de rail, allant l'un de Fort-William à Port-Savane, l'autre du portage du Rat à la rivière Rouge ?—R. Cela forme partie de mon projet.

Q. Comment proposez-vous de franchir les portages ?—R. Je propose d'établir des tramways sur les portages entre Port-Savane et la Chaudière.

Q. Quelle serait la première section de cette route en allant de Port-Savane vers l'ouest ?—R. Celle de Port-Savane à la décharge du lac des Mille-Lacs, puis le Portage du Baril.

Q. Quelle espèce de navigation y a-t-il par là ?—R. La navigation est bonne ; il y a quatre pieds et demi d'eau en toutes saisons. On emploie des remorqueurs à vapeur et des barges.

Q. Quelle obstruction se présente la première en sortant du lac des Mille-Lacs ?—R. Un petit portage appelé portage du Baril, d'un quart de mille ; le portage mène au lac du Baril.

Q. Donnez-nous une idée générale de votre projet—Mon plan est d'établir des tramways sur tous les portages et d'employer des chars étroits de cinq tonnes, à traction de chevaux pour passer les barges ; on ne transborderait qu'au fond du lac La Pluie. Si le service de barges était organisé pour le lac La Pluie et le lac des Bois, on pourrait même éviter ce transbordement ; mais comme il y a déjà sur ces lacs deux gros vapeurs qui peuvent créer une ligne quotidienne pour le trafic, je ne pense pas qu'il fût nécessaire d'organiser un service de barges pour ces lacs. Il n'y aurait donc qu'un transbordement à faire entre Port-Savane et le portage du Rat, après l'achèvement de l'écluse du fort Frances.

Q. Sur quelle étendue les vapeurs navigueraient-ils ?—Depuis le fond du lac La Pluie jusqu'au portage du Rat, par la rivière La Pluie et le lac des Bois, distance de deux cents milles.

Q. Lorsque les améliorations dont vous parliez l'autre jour auront été effectuées, c'est-à-dire, lorsque les obstructions auront été enlevées, et que l'écluse aura été achevée, restera-t-il d'autres obstacles entre la Chaudière et le portage du Rat ?—R. Il n'y en a pas d'autres que ceux que j'ai indiqués.

Q. Ces améliorations, non compris l'écluse, coûteraient \$5,000, à ce que vous avez dit?—R. Oui.

Q. Les barges actuelles suffiraient-elles aux besoins du transport par cette route?—R. Je propose d'employer les barges actuelles jusqu'au portage des Français, qui est à mi-chemin entre la Chaudière et Port-Savane, et d'employer sur les lacs les trois gros remorqueurs qui y font aujourd'hui le service.

Q. En partant de la décharge du lac des Mille-Lacs, quelles difficultés rencontrez-vous sur le premier portage pour établir ce tramway à petite largeur et à traction de chevaux?—R. La difficulté ne sera pas grande sur ce portage; il y aura très-peu de nivellements; j'ai fait un relevé des quantités; la pente entre les deux lacs est très-légère; elle n'a que deux pieds neuf pouces.

Q. Quel parcours navigable a-t-on en partant de là?—R. Le lac du Baril, qui a environ huit milles de long et qui nous conduit au portage Brûlé.

Q. Y a-t-il des bateaux sur ce lac?—R. Oui, il y a des bateaux sur tous ces lacs.

Q. Quelle est la longueur du portage Brûlé?—R. Environ celle du portage précédent: un quart de mille.

Q. Ce portage présente-t-il des obstacles?—R. Non, lorsque la différence de niveau sera trop forte pour suivre le chemin actuel, nous nous proposons d'élever des chevaux; j'ai fait mes calculs pour cela.

Q. Quelle est la pente sur ce portage?—R. Elle est de 17 pieds deux pouces, vers l'ouest.

Q. A quel lac arrivez-vous ensuite?—R. Au lac Windégoustigoun, qui a environ douze milles.

Q. Quelle profondeur a ce lac?—R. Je pense que nous pouvons y trouver partout une profondeur de quatre pieds et demi d'eau. Quelques lacs sont beaucoup plus profonds que d'autres dans les basses eaux. Je crois que nous trouverons aisément quatre pieds et demi sur tous les points; j'en juge par le tirant des bateaux qui naviguent actuellement sur ce lac.

Q. Ces bateaux ont-ils de la difficulté à naviguer sur ce lac?—R. Ils n'ont point de difficulté avec un bon pilote.—Vient ensuite le portage des Français, qui a un mille et trois quarts de long par le chemin actuel. Pour avoir une pente facile, il faudra donner à ce portage une longueur de deux milles et trois quarts. Nous atteignons ensuite le lac Kougassikok, long de quinze milles, puis le portage du Pin.

Q. Quelle pente avez-vous au portage des Français?—R. Une pente de cent dix pieds, à peu près. Il faudra ici deux milles et trois quarts de tramway, ou même un peu plus.

Q. Quelle est la longueur du portage du Pin?—R. Il y a là deux portages: le portage du Pin et le portage des Deux-Rivières, que nous nous proposons de réunir en un seul d'une longueur de trois milles et demi. Chacun des portages a aujourd'hui un demi-mille, mais nous donnerons trois milles et demi au tramway pour avoir une pente facile et éviter tout-à-fait le portage des Deux-Rivières. L'inclinaison sera de 115 pieds entre les points extrêmes.

Q. N'y a-t-il pas plus que ça?—R. C'est ce que donne M. Fleming dans son rapport; j'ai pris ses nivellements.—Nous rencontrons ensuite la rivière Maligne avec le portage dit portage de l'Île, qui a un mille et cinquante-six verges de long. Au lieu de descendre le rapide, comme nous l'avons fait jusqu'ici, nous proposons d'établir le long du cours d'eau un tramway d'un mille et cinquante-six verges, afin d'éviter le transbordement.

Q. Où arrivez-vous ensuite?—R. Le lac suivant a environ dix-sept milles entre l'Île du Portage et le portage Néménquan. Le portage suivant est celui de la Chaudière. Il y aurait quinze milles à faire sur le lac Néménquan, mais nous nous détournons du côté de la Chaudière pour avoir une meilleure navigation. La longueur totale des portages par les chemins de voiture actuels est de six milles et quart ($6\frac{1}{4}$), mais, pour obtenir des pentes aisées, on donnerait à l'ensemble des portages une longueur de douze milles par les tramways, entre le Port-Savane et le lac La Pluie. C'est sur cette donnée que j'ai basé mes calculs.

Q. Emploieriez-vous les bateaux qui sont actuellement sur les lacs?—R. Oui, les plus gros bateaux et les plus gros remorqueurs.

Q. Combien coûterait l'exécution de votre plan?—R. Les tramways reviendraient à \$5,500 par mille, soit \$66,000 pour douze milles. Ceci comprend un mille d'ouvrages en chevalets. Nous n'aurions pas le rail ordinaire des chemins de fer, mais des longuerines recouvertes de bandes de fer plat.

Q. Quelle est votre estimation?—R. Les douze milles complets reviendraient à \$66,000.

Q. Combien pour les chars?—R. Il en faudrait dix-huit; ils coûteraient \$300 la pièce, soit \$5,400.

Q. Quelle serait la capacité de ces chars?—R. Elle serait de cinq tonnes.

Q. Vous parliez d'une voie étroite: quelle largeur aurait le tramway?—R. Trois pieds six pouces.

Q. De quoi auriez-vous encore besoin?—R. De quatre nouvelles barges.

Q. Avez-vous calculé ce que coûteraient les chars à passagers?—R. Non, mais ils coûteraient bien peu, car les chars à fret, en étant garnis de couvertures mobiles, pourraient servir de chars à passagers. La route serait plutôt pour le fret que pour les voyageurs, mais si elle fonctionnait bien pour le fret, elle fonctionnerait également bien pour les voyageurs. Il faudrait quatre nouvelles barges à vapeur, (avec machines), soit \$1,000 chacune; quatre nouvelles barges comme celles actuellement sur la route, (sans machines) soit \$1,000 chacune. Nous emploierions les trois remorqueurs qui naviguent actuellement sur la route. Il faudrait faire à chacun des réparations pour la valeur de \$500, soit \$1,500. On pourrait aisément les aménager pour le transport des passagers. Réparations au steamer du lac La Pluie, \$1,000; au steamer du lac des Bois, \$2,000; travaux à faire aux levées, \$3,000, réparations de bâtiments, \$3,000. Ces bâtiments sont destinés aux hommes employés pour le service de la route. Il faudra un magasin à la Chaudière, lequel pourra coûter \$3,000; pour enlever des obstacles dans la rivière Maligne, et sur d'autres points entre la Maligne et le lac La Pluie, \$2,000; pour enlever des obstacles dans la rivière La Pluie, \$5,000; réparation des barges actuelles \$800; pour établir la correspondance avec le chemin de fer au portage du Rat, \$1,000.

Q. Le steamer est-il monté au portage du Rat?—R. Oui; il a été mis là en hivernement. Il faudrait encore vingt-quatre chevaux avec attelages, à \$110 chacun, soit \$2,640; le transport des hommes, des matériaux et approvisionnements pourrait s'élever à \$5,000. On arrive ainsi à une dépense totale d'environ \$120,000 pour la mise à exécution de mon projet. Il pourrait naturellement se présenter des difficultés imprévues, et j'élève pour cela à \$150,000, le chiffre de la dépense totale.

Q. Quel temps mettrait-on à transporter par cette voie des marchandises de Port-Savane au portage du Rat?—R. Trois jours. De la baie du Tonnerre à la rivière Rouge, le transport s'effectuerait en quatre jours à peu près. Par la route américaine actuelle, ce dernier transport prend de six à sept jours, en y comprenant les retards causés par la douane.

Q. Où ces retards ont-ils lieu?—R. A Duluth. Les marchandises en transit subissent un retard parce que les boîtes et colis doivent être ficelés et scellés avant d'être placés dans les chars; lorsque les consignations sont considérables, cette opération prend beaucoup de temps. Il y a un droit à payer pour cela en sus du fret; quand les colis sont nombreux, ce droit s'élève à une forte somme.

Q. Fait-on payer un droit par chaque colis?—R. Oui, mais ces droits sont portés en bloc sur les factures, et il est fort difficile de s'en rendre compte. Je suppose que le droit se règle d'après le nombre des colis. Il y a encore un courtage à payer, en sus du fret.

Q. Quel est le tarif actuel par tonne, depuis Duluth?—R. Cela varie.

Q. Le fret est-il moins cher pour les marchandises que pour les rails?—R. Il est plus cher pour les marchandises. J'ai payé pour des marchandises \$1.50 à \$2.00 les cent livres. Le fret se divise, je crois, en trois classes; pour la plus basse il est, je pense, de \$1.25 les cent livres.

Q. Quel est le prix du fret pour la marchandise ordinaire?—R. La marchandise

ordinaire paie plus cher que cela, je pense. Il faut se guider sur le tableau des prix de la compagnie, à moins qu'elle ne convienne d'un prix spécial, à la suite de soumissions.

Q. Si la voie ferrée était achevée de Duluth à Winnipeg, quelle différence de temps y aurait-il dans le transport entre cette route et la nôtre telle qu'améliorée d'après votre projet?—R. La durée du trajet sur rail depuis Duluth serait d'environ trois jours. Il faut à présent deux jours pour aller à Fisher's-Landing, et je crois qu'il faudrait presque un jour pour se rendre de Fisher's-Landing à Fort-Garry, au même degré de vitesse.

Q. Il y aurait donc très-peu de différence entre les deux routes, par rapport à la célérité du transport?—R. Très-peu, en tant qu'il s'agit de la durée du trajet, mais il y aura toujours par la voie américaine, l'inconvénient des retards causés par l'examen et les opérations de la douane au port de Duluth.

Q. Toutes les marchandises passant en transit sont-elles soumises à ces formalités?—R. Je crois que la règle s'applique à toutes les marchandises.

Q. Ne scelle-t-on pas les chars de marchandises de complet parcours?—R. Oui, on scelle les chars après avoir scellé les colis pour le complet parcours jusqu'à Fisher's-Landing; on ne gagne point de temps en scellant les chars, car les colis sont préalablement scellés avant d'être mis dans les chars.

Q. Combien coûterait le transport par la route que vous proposez? L'exploitation paierait-elle ses frais?—R. Il est bien difficile de calculer juste en cette matière, mais je suis d'opinion que les marchandises pourraient être transportées par cette route au même prix à peu près que par la route américaine actuelle. Il va sans dire que si nous avions du fret de retour, les expéditions pourraient se faire à meilleur marché.

Q. Comprenez vous le fret sur les deux tronçons de rail, de la baie du Tonnerre à Port-Savane, et du portage du Rat à Winnipeg?—R. Je ne sais pas au juste ce que coûterait le fret sur ces deux tronçons, mais je crois que le prix du transport de complet parcours n'excéderait pas le taux actuel du fret.

Q. Quel est le taux actuel du fret?—R. Il est de \$2-00 à peu près les cent livres: de \$1-25 à \$2-00, suivant la nature des marchandises.

Q. Ce qui fait environ \$40 la tonne?—R. Oui.

Q. Pourrait-on transporter des rails par la route que vous proposez?—R. Oui, on le pourrait.

Q. Etes-vous bien positif quant à la durée du trajet?—R. Oui, je puis parler plus positivement quant à la durée et au mode de transport que quant au coût de ce transport par tonne. Nous aurions une route assez rapide, et si le gouvernement en entreprenait l'exploitation, alors même que celle-ci ne couvrirait pas toute sa dépense, le pays en retirerait un grand avantage, parce que les marchands de Montréal et de Toronto deviendraient les fournisseurs du Manitoba, qui achète aujourd'hui ses marchandises sur les marchés de Chicago et de St-Paul.

Q. Combien de portages y aurait-il en tout?—R. Six; mais ce nombre n'est pas un obstacle à la réalisation de ce plan.

Q. Vous proposez de conduire les chars directement de la voie sur les barges?—R. Oui, il n'y aurait aucun transbordement qu'à la tête du lac La Pluie, où le chargement serait transbordé dans de grands bateaux à vapeur; on pourrait ainsi transporter environ cinquante tonnes de fret par jour.

Q. Il n'y aurait donc qu'un seul transbordement entre les deux sections du chemin de fer?—R. Oui, ou trois transbordements en tout depuis la baie du Tonnerre jusqu'à Winnipeg; et actuellement il y en a deux par la route américaine.

Q. Mais il faudra, pour embarquer les chars et les faire sortir des bateaux aux portages, douze opérations de traction?—R. Non, six seulement; car les chevaux tireront le char à bord à un portage, et, au suivant, le tireront de la barge et le conduiront jusqu'à l'autre bateau.

Q. Je suppose qu'une barge ne prendra qu'un wagon par voyage?—Celles qui sont actuellement sur la route en peuvent prendre deux ou trois.

Q. Ferez-vous embarquer aussi les chevaux?—R. Non, ils resteront toujours aux

portages ; à l'arrivée des bateaux, ces attelages seront aussitôt attachés aux chars et les tireront jusqu'à l'autre bout du portage.

Q. De quelle longueur voulez-vous faire les barges ?—R. C'est une question encore indécidée dans mon esprit s'il y aurait avantage à les faire assez longues pour pouvoir y placer six chars à la fois, ou s'il ne vaudrait pas mieux qu'il y en eût une moitié de faites pour n'en recevoir que trois ; afin que, dans les cas où le fret sera peu considérable, on ne soit pas obligé d'effectuer le remorquage de grosses barges à demi vides.

Q. Et les chars, quelle longueur auront-ils ?—R. Dix-huit ou vingt pieds.

Q. Les barges auraient donc soit trois soit six fois cette dimension—c'est-à-dire 60 ou 120 pieds ?—R. Oui.

Q. Les eaux sur cette ligne ont-elles de fortes crues ?—R. Oui, au printemps.

Q. Ensuite elles diminuent et continuent de baisser pendant une grande partie de la saison ?—R. Oui, elles sont basses au milieu de l'été ; mais on peut les tenir à de plus hauts niveaux en maintenant les barrages en bon état, sauf en un ou deux endroits. Il y aurait quelques légères améliorations à exécuter—des pointes de roche à couper et des cailloux à enlever sur le parcours du chenal.

Q. Ce changement de niveau n'est-il pas de nature à rendre plus difficile l'embarquement et le débarquement des wagons ?—R. Non, nous obvierions à cet inconvénient au moyen de plans inclinés établis sur chevalets, et formant une pente douce.

Q. Mais ces cales seraient fixes, et aux époques de crue et d'étiage, comment pourriez-vous tirer les chars à bord ou les faire sortir des barges ?—R. Nous pourrions soit ajouter à l'embarcadère un prolongement temporaire sur chevalets, soit y avoir des chandals à flot, sur lesquels nous conduirions notre rail. C'est pour cela que j'ai fait les chars si légers.

Q. Est-ce que cette difficulté ne se renouvelerait pas journellement par suite du continuel changement du niveau de l'eau ?—R. Non, nos cales seraient disposées de manière à correspondre à ce changement, et plus particulièrement aux abaissements de l'étiage.

Q. Avez-vous étudié la ligne soigneusement dans cette vue ?—R. J'ai pris le rapport de M. Fleming et, pour les quantités, j'ai fondé mes calculs sur les indications du profil d'une étude faite sous sa direction par M. Mortimer. J'ai moi-même parcouru cette route plus d'une fois, et je l'ai soigneusement examinée.

Q. Y a-t-il à tous les portages assez grand fond pour les barges du type de tirant d'eau que vous avez en vue ?—R. Oui, sur les points où nous voulons faire aborder les bateaux.

Q. N'y a-t-il pas des roches à quelques-uns de ces points d'accostage ?—R. Oui, il y en a un peu. Notre projet ne comporte pas beaucoup d'excavations.

Q. Pourrait-on charger et décharger à ces portages sans avoir creusé le fond de roches ? par exemple, aux eaux basses, les roches ne nuiraient-elles pas ?—R. Nous bâtirions des appontements ou établirions des extensions d'embarcadères temporaires et appropriées au niveau haut ou bas de l'eau.

Q. Tout cela est-il compris dans votre estimation de l'entretien ?—R. Oui, j'y prévois la dépense de l'établissement de plans inclinés sur chevalets et de leur prolongement utile. Je compte \$17,000 pour 5,000 pieds de cette nature d'ouvrage ; il n'en faudra pas cette quantité, cependant, si nous ne faisons aucun changement aux inclinaisons ; en obtenant une pente plus douce nous voulons rendre facile le travail des chevaux.

Q. Il n'entre pas dans votre projet de faire usage pour cette traction de locomotives ou de machines fixes ?—R. Non. Il y a un endroit où nous pourrions utiliser la force hydraulique, si nous le voulions, pour tirer les chars d'une extrémité à l'autre du portage ; mais je ne pense pas que ce moyen-là même y paraisse nécessaire.

Q. Si votre projet s'exécutait, n'aurait-on pas réalisé une très-grande économie en construisant sur la même échelle les deux sections du lac Supérieur à Shébandowan et du portage du Rat à la rivière Rouge ?—R. Il nous serait impossible, sans nous servir des deux tronçons ferrés déjà en construction, d'exécuter le trajet en quatre jours. Au surplus, il y a d'autres choses à examiner. Si le chemin n'est pas cons-

truit avant peu d'années, nous allons perdre le commerce du Manitoba, qui en ce moment tend à entrer dans les voies américaines, en l'absence d'une route concurrente sur le sol canadien.

Q. Quelles voies prend-il?—R. Quatre-vingt-cinq pour cent des marchandises importées au Manitoba, viennent du Minnesota. L'année dernière, les importations des Etats-Unis au Manitoba ont monté, je crois, à huit cent mille dollars en compte rond, et les exportations de cette province aux Etats-Unis, à cinq cent mille dollars; soit un trafic total d'un million et un quart de dollars; tandis que les exportations du Manitoba aux autres provinces canadiennes et en Angleterre ne se sont élevées qu'à cent quatre-vingt-quinze mille dollars. Le commerce sera probablement une fois plus considérable cette année, car il prend un accroissement rapide.

Q. Mais les marchands du Manitoba préféreraient-ils cette route à celle des Etats-Unis?—R. Je le pense, parce qu'ils auraient par cette voie leurs marchandises plus promptement et n'auraient pas l'embarras de la douane.

Q. Combien de temps faudrait-il pour exécuter ces améliorations?—R. On pourrait en terminer, cette année même, l'exécution, de manière à s'en servir dès l'année prochaine; j'entends si on les commençait tout de suite.

Q. Quel serait le coût total des améliorations—écluse et tout le reste?—R. Je présume que les améliorations dont il a été question coûteraient \$150,000, et l'écluse \$250,000,—peut-être \$5,000 de plus ou de moins—en tout \$400,000 ou environ. Je suis certain que les améliorations à l'écluse de Fort-Frances coûteront moins de \$300,000, à moins de quelque accident par les grosses eaux, qui viendraient à rompre notre batardeau,—ce qui nécessiterait un extraordinaire d'une vingtaine de mille dollars peut-être—mais je ne crois pas que cet accident arrivera.

Q. Combien de tonnes le matériel circulant que vous proposez de mettre en service pourrait-il transporter par jour?—R. Six chars, de cinq tonnes chacun, transporteraient par jour au moins quarante tonnes; car ils feraient deux voyages, aller et retour. L'année dernière, le fret total de la compagnie de transport de la rivière Rouge, à la descente et à la remonte, a été de 13,750 tonnes pendant la saison de navigation, c'est-à-dire d'un peu plus de cinquante tonnes par jour. Nous ne nous attendons pas à avoir tout ce transport; mais nous serions en mesure d'en faire la moitié et plus. D'ailleurs, on pourrait accroître les moyens d'action de la ligne en obtenant une navigation d'un plus fort tirant d'eau sur les petits lacs; il n'y aurait pour cela qu'à consacrer plus d'argent à l'établissement de barrages et à l'enlèvement des obstructions dans les chenaux. Je ne doute pas qu'on ne pût avoir de la sorte un fond de six pieds; et alors on pourrait augmenter les facilités de transport sur la route. Mais, en ce moment, je prends pour base de mes calculs un tirant d'eau possible pour la navigation de quatre pieds et demi.

Q. Pensez-vous que les voyageurs prennent cette route?—R. Je pense qu'on pourrait en faire une route commode pour les émigrants allant au Manitoba; mais je ne pense pas qu'il y passe beaucoup de voyageurs dits de première classe, à moins qu'ils ne la prennent, par plaisir, pour voir le pays, comme vous l'avez fait, monsieur le président. Il est certain que nous pourrions acheminer les émigrants par cette route et sauver ainsi le pourcentage qui se perd chaque année parce qu'ils prennent la voie américaine. J'ai lu dans les journaux, ce matin, que les immigrants qui se sont rendus au Manitoba ce printemps, avaient été tourmentés jusqu'à Grand-Forks et à d'autres endroits par des gens qui les sollicitaient à demeurer aux Etats-Unis. La même chose arrive tous les ans.

Q. Y a-t-il du bois abondamment dans ces localités?—R. Oui. Nous manufacturerions nous-mêmes tout le bois nécessaire pour la construction des tramways aux portages. Je puis me procurer du bois de sciage en abondance à un ou deux de ceux-ci. Il y a maintenant, sur la route, un moteur à vapeur (machine et chaudière) pour un moulin à scier, et on montant une scie à neuf, ce qui coûterait quatre à cinq cents dollars, je pourrais façonner tout le bois nécessaire pour le tramway sur les lieux, à peu de frais.

Q. Quelqu'un disait l'autre jour que l'écluse de Fort-Frances ne faciliterait pas le transport du bois, et prétendait qu'on aurait pu le faire descendre à flot par la chute

et se dispenser de construire cette écluse.—R. Les propriétaires de moulins trouveraient un grand inconvénient à ne pas l'avoir ; car il leur faudrait deux remorqueurs au lieu d'un ; l'un pour amener leurs billots au pied du lac La Pluie, et l'autre, en aval, pour conduire les sciages au portage du Rat. M. Fowler, qui a maintenant une scierie à la chute, dit que l'écluse lui a sauvé dix mille dollars. Il aurait fallu des glissoires ; quant à jeter les billots à flot perdu au courant de la chute, en son présent état, c'est un moyen dont on peut voir l'effet sur place : il y a là, au pied, assez de billots engagés dans le lit par une de leurs extrémités et rompus. Si cette descente était praticable, M. Fowler en profiterait pour amener son flot au bas de son moulin.

Q. N'a-t-on pas fait descendre un bon nombre de billots par la chute sans le moindre accident?—R. Non.

Q. N'est-il pas vrai qu'il est amené là des billots?—R. Pas d'autres que ceux de M. Fowler, et ils sont reçus dans des bômes au-dessus de la chute.

Q. Mais n'y a-t-il pas d'autres moulins que le sien,—en aval?—R. Il n'y en a pas encore. La descente des billots par la chute telle qu'elle est maintenant n'est pas possible.

Q. N'avez-vous jamais vu de bois passer là?—R. J'y ai vu les billots éclatés dont je parlais tout à l'heure, et je tiens de M. Fowler que le bois qu'on voudrait jeter dans la chute n'en sortirait pas intact.

Q. Est-ce qu'on n'a pas fait descendre des billots plus bas, dans un but d'industrie et de commerce?—R. Jusqu'à présent, comme il n'y a pas de moulin en aval de la chute, cela n'a pas été nécessaire.

Q. Y aurait-il quelque difficulté à faire descendre les billots par des glissoires?—R. Il y aurait moyen de construire des glissoires, sans aucun doute.

Q. Avez-vous jamais fait une estimation du coût présumable d'une glissoire à cet endroit?—R. Non.

Q. Quelque estimation approximative?—R. Je n'ai jamais construit de glissoires, et je n'ai pas d'idée de ce que celle-là pourrait coûter.

Q. Avez-vous représenté la praticabilité du plan dont il vient d'être question, ou recommandé ce plan au gouvernement?—R. Oui, je le lui ai recommandé.

Q. Quand?—R. Dernièrement.

Q. Pas avant cette année?—R. J'ai terminé mes calculs l'hiver dernier.

Q. Depuis que ce comité se réunit?—R. Non ; c'est avant que je sois descendu ici. Mon aide à Fort-Francis, M. Thompson, connaît parfaitement la route en question ; nous en causâmes longuement ensemble l'automne dernier ; j'eus son avis et aussi sa coopération, si bien qu'en arrivant à Ottawa, j'étais en mesure de soumettre ce plan.

Q. Mais vous ne l'avez jamais recommandé avant cet hiver?—R. Non, jamais auparavant.

HUGH SUTHERLAND.

OTTAWA, 15 avril 1878.

WILLIAM H. CARPENTER est appelé et, après avoir prêté serment, est interrogé comme il suit :—

Q. Où demeurez-vous?—R. A Kincardine.

Q. Connaissez-vous bien la route qu'on appelle la route Dawson?—R. Oui, j'ai été associé principal dans l'entreprise de son exploitation.

Q. En quelles années?—R. En 1874 et 1875.

Q. Avez-vous jamais eu l'occasion de faire, ou avez-vous fait une estimation de ce que coûterait la construction de tramways aux portages, suivant le projet que vous avez entendu décrire par M. Sutherland?—R. Oui.

Q. Avez-vous jamais projeté de telles améliorations?—R. Nous avons recommandé ces mêmes améliorations au Département des Travaux Publics, et à la suite de notre recommandation, M. Mortimer fut envoyé là-bas pour étudier le terrain et faire son rapport.

Q. Avez-vous vu ce rapport?—R. Oui, dans celui de M. Fleming ; mais je ne le trouve pas assez simple : il suppose l'emploi de locomotives, lequel n'est pas nécessaire.

Q. Quelle a été votre estimation ?—R. Notre estimation, faite pour l'emploi de chars à traction de chevaux, est moins élevée que celle de M. Sutherland.

Q. Quelle était la vôtre ?—R. Nous estimions que le tramway coûterait tout complet environ \$500 de moins par mille que ne portait son calcul.

Q. En quelle année avez-vous fait cette recommandation au gouvernement ?—R. En 1874, si je ne me trompe.

Q. A combien avez-vous évalué la dépense totale ?—R. Nous demandions au gouvernement de construire les tramways, offrant de fournir nous-mêmes le reste. Relativement à notre entreprise, tout ce que nous voulions, c'était que le gouvernement fournit des barges neuves, réparât les bateaux sur la ligne et construisît des tramways ; nous nous déclarions prêts à fournir les chars et à faire le reste nous-mêmes.

Q. Avez-vous reçu une réponse du gouvernement ?—R. Oui ; nous en reçûmes une lettre dans laquelle il était dit que notre proposition serait prise en considération ; et M. Mortimer fut envoyé alors par lui sur les lieux pour s'assurer de la possibilité d'y construire des tramways, etc.

Q. Dans son rapport, M. Mortimer a eu en vue l'emploi de locomotives ?—R. Oui ; et nous avons fait notre estimation pour l'emploi de chevaux.

Q. En quelle année avez-vous eu le service de la route ?—R. En 1874, 1875 et 1876 ; mais le contrat a été résilié dans le printemps de 1876, en sorte que nous n'avons eu le service de la route qu'une couple d'années.

Q. Dans cette période le trafic a-t-il diminué ?—R. Nous avons eu plus de trafic la seconde année que la première.

Q. Il a donc augmenté ?—R. Il n'y a pas eu d'accroissement dans la circulation des voyageurs de complet parcours, mais le mouvement des marchandises a augmenté.

Q. Pouvez-vous dire à ce comité combien vous avez transporté de voyageurs en 1874 ?—R. Je n'en ai pas le chiffre ici, mais il est indiqué dans le rapport des Travaux Publics de 1875. Il y a eu, en 1874, de 1,500 à 1,700 voyageurs, je pense.

Q. Et combien en 1875 ?—R. Le nombre total des voyageurs s'est élevé, en 1875, à 1,877.

Q. D'après cela, le nombre des voyageurs d'entier parcours a été plus considérable en 1875 qu'en 1874 ?—R. Non, ce chiffre comprend les voyageurs pour tous lieux de destinations. En 1875, nous avons eu très-peu de voyageurs de complet parcours ; mais un nombre considérable de passagers locaux.

Q. Où allaient ceux-ci ?—R. Il y en avait 248 de la baie du Tonnerre et de la Kaministiquia ; 67 en destination pour Shébandowan ; 8 pour Kashabowie ; 25 pour la Hauteur-des-Terres ; 1 pour la rivière Maligne ; 2 pour la chute de la Chaudière ; 427 pour Fort-Frances ; 11 pour l'Angle-Nord-Ouest ; 293 pour Winnipeg ; 100 de Shébandowan pour Kaministiquia ; 174 de Shébandowan pour d'autres lieux ; et le reste à destination ou venant d'autres stations.

Q. Le plus grand nombre ont été transportés à Fort-Frances ?—R. Oui.

Q. N'étaient-ils pas employés sur les travaux publics en exécution à cet endroit ?—R. Une partie l'étaient ; mais la plupart des hommes engagés pour ces travaux se sont rendus là dans leurs canots.

Q. Pourriez-vous nous dire combien de ces travailleurs vous avez transportés ?—R. Non, je ne le pourrais pas.

Q. En 1875, le nombre des voyageurs d'entier parcours a été très-peu considérable ?—R. Il y en a eu 293 de la baie du Tonnerre.

Q. Et vous n'avez aucune idée du nombre de ceux que vous avez transportés en 1874 ?—R. Leur nombre a été de 1,500 à 1,700 ; je ne suis pas sûr ; mais vous trouverez le chiffre exact dans le rapport des Travaux Publics.

Q. Savez-vous quelle a été la cause de la grande décroissance qui s'est produite en 1875 dans le chiffre des voyageurs d'entier parcours ?—R. Oui ; c'est le fléau des sauterelles, qui a arrêté l'émigration vers Winnipeg.

Q. La route n'aurait-elle pas été moins commode en 1875 qu'en 1874 ?—R. Elle l'était plus, au contraire.

Q. Votre proposition était que le gouvernement construisît des tramways ?—R.

Oui; nous estimions que \$5,000 environ par mille suffiraient amplement pour les construire.

Q. Que demandiez-vous encore au gouvernement de faire?—R. De réparer les steamers, bateaux et barges, et d'arranger les barrages.

Q. Lui demandiez-vous de fournir les chars?—R. Non, nous nous chargions de cela.

Q. A votre calcul, auriez-vous pu faire alors de bonnes affaires?—Oui.

Q. Des opérations de transport profitables?—R. Oui.

Q. Combien de temps faudrait-il, selon vous, pour effectuer le trajet entre les deux points, si l'on se servait des deux bouts du chemin de fer?—R. Cinq jours au plus de Fort-William à Winnipeg; peut-être quatre jours, en utilisant la voie ferrée de la baie du Tonnerre à Port-Savanne, et du portage du Rat à Winnipeg.

Q. Selon vous, quelle est, de cette route ou de la route américaine, la plus économique au point de vue du prix des transports?—R. Les transports peuvent, je pense, s'effectuer à meilleur marché sur la route canadienne, à cause des changements qui ont nécessairement lieu à Duluth et qui sont une cause de retards et d'inconvénients. On pourrait transporter les marchandises sur l'entier parcours de notre ligne pour \$1.25 ou \$1.50 par cent livres.

Q. Et à ce taux on rentrerait partiellement dans ses avances?—R. Oui.

Q. Dans les frais d'établissement ou dans les frais d'exploitation?—R. Tout dépendrait de l'importance des travaux exécutés. S'il y avait des retours, ce serait une source notable de recettes; d'ailleurs, le mouvement des marchandises irait en croissant.

Q. Les transports de complet parcours s'effectueraient-ils d'une manière satisfaisante?—R. Oui; ils s'effectuèrent d'une manière satisfaisante en 1875, alors que ces améliorations n'avaient pas été réalisées, et je pense qu'il se feraient encore mieux maintenant.

Q. Pensez-vous qu'il y aurait un fret de retour considérable?—R. Je pense qu'il y en aurait une certaine quantité; mais, à cette époque-là, il n'y en avait aucun.

Q. Pourrait-on transporter du grain?—R. Oui, comme on fait par-delà la frontière, en sacs.

Q. Avez-vous jamais calculé ce que coûterait par boisseau le transport du grain de Winnipeg à la baie du Tonnerre?—R. Non.

Q. Vous avez entendu M. Sutherland nous exposer son estimation et les diverses natures d'améliorations auxquelles elle s'applique;—êtes-vous de son sentiment en tout ce qui regarde les facilités qu'il y aurait, selon lui, pour améliorer les portages?—R. Oui, à une chose près: M. Sutherland a parlé de cales sur chevalets, descendant au lac; je suggérerais de les terminer à la limite même des quais, et de ne point les prolonger dans l'eau. Je suggère cela d'après mon expérience: nous avons à conduire nos wagons d'une barge à l'autre, par les portages.

Q. Vous ne rompez donc pas toujours charge?—R. Non; quelquefois nous conduisons les wagons tout d'un train, les débarquant et rembarquant de portage en portage; et nous savons que ce plan est praticable.

Q. Quelle est la plus grande différence de niveau des eaux?—R. Lorsque les barrages n'étaient pas rompus, la différence n'était pas grande; deux pieds peut-être, excepté entre le portage des Deux-Rivières et la Maligne, et entre la Maligne et le portage de l'Île.

Q. Quel serait le changement de niveau pendant la saison?—R. D'environ deux pieds, je pense.

Q. Que cela? Ne serait-il pas plus considérable dans d'autres endroits?—R. Non, à moins d'accident aux barrages. Les pluies dans cette région ont lieu en juin; c'est ce qui fait que les eaux restent hautes jusqu'à une époque avancée de l'automne. Naturellement, à la fin d'août et en septembre il se produit un abaissement.

Q. En proposant votre plan au gouvernement, demandiez-vous de l'appliquer au long portage qui existe entre le lac Supérieur et Shébandowan, pour établir une correspondance avec le chemin de fer?—R. Non; nous n'avions en vue que les portages situés à l'ouest de Shébandowan. A l'époque où nous fîmes cette proposition, nous pensions que le chemin de fer allait se diriger vers Shébandowan.

Q. Je suppose que l'on exécute les améliorations proposées par vous et par M. Sutherland; s'il y avait une communication non interrompue par rail entre Duluth et Winnipeg, pensez-vous que la route qui va à Winnipeg en passant par Fort-Frances pût faire concurrence à la ligne américaine?—R. Oui, je le pense; les expéditions n'y seraient pas exposées aux retards et aux frais qui sont inévitables à Duluth.

Q. Mais si, à la suite d'un arrangement avec les Etats-Unis, nos wagons scellés é taient admis à effectuer le transit de la voie américaine, notre route pourrait-elle faire concurrence à celle-là?—R. Voilà plusieurs années qu'on essaie de conclure un tel arrangement, et toujours en vain.

Q. Supposez, cependant, qu'on obtienne une communication sur rail sans interruption par Duluth jusqu'à Winnipeg, cela ne changerait-il pas les conditions de cette concurrence?—R. Je suppose que oui.

Q. Savez-vous quels sont les prix de transport des marchandises, par tonne, sur la ligne américaine?—R. Pas au juste. Je sais que le fret du lard, l'an dernier, était de \$300 par char.

Q. A combien de tonnes par char?—R. Dix.

Q. A combien se montent ces prix de transit par tonne?—R. Cela varie; l'agent de douane n'applique pas deux fois les mêmes taux.

Q. En moyenne?—R. Il m'est impossible de répondre à cette question. Je connais quelqu'un qui a eu à payer \$15 pour une paire de chevaux, et une autre personne qui, pour un attelage aussi et vers le même temps, s'est tirée d'affaire en ne déboursant que \$1.50. Pourquoi cette différence? je l'ignore; mais j'affirme le fait, car j'ai vu moi-même les acquits à Winnipeg. A l'égard du canal de Fort-Frances et du transport par cette voie, je puis dire que le transbordement à ce portage nous coûtait généralement 50 cents par tonne, quoique la dénivellation y fût très-peu forte.

Q. Combien cette opération vous coûtait-elle au portage des Français?—R. Elle ne nous coûtait pas autant; il nous fallait bien tenir un attelage à Fort-Frances tout comme à ce portage.

Q. Et au portage Brûlé, combien vous coûtait-elle?—R. Je ne m'en souviens pas.

Q. Y avait-il quelque raison pour que les frais fussent plus grands à Fort-Frances qu'à tout autre portage?—R. Oui; nous étions obligés d'y avoir des attelages, et nous n'avions pas assez de transports pour les occuper.

Q. N'y avait-il que cette cause qui rendit le service plus coûteux à Fort-Frances qu'aux autres portages?—R. Oui; seulement nous n'avions nulle part ailleurs entre deux portages la même étendue de navigation.

Q. Et si le trafic augmentait, la dépense sur ce point ne serait pas plus forte qu'aux autres portages?—Non.

W. H. CARPENTER.

OTTAWA, 18 avril 1878.

HENRY J. MORTIMER, ingénieur civil, est rappelé et, après avoir prêté serment, est interrogé comme il suit :

Q. Si je ne me trompe, dans votre précédente déposition, vous avez dit que vous aviez examiné les portages entre le lac La Pluie et Shébandowan?—R. Oui.

Q. Avez-vous fait cet examen à la suite d'instructions de M. Fleming?—R. Oui.

Q. Quelles étaient ces instructions?—R. Avant mon départ, M. Fleming me fit connaître ses intentions au sujet du travail que j'aurais à exécuter. Il me dit que le gouvernement pensait qu'il était peut-être possible d'améliorer les portages de manière à pouvoir y faire passer les marchandises sans rompre charge, en les emballant dans des caisses d'une certaine dimension, lesquelles, étant rendues à un portage, seraient hissées hors de barge et voiturées en trucks sur un tramway jusqu'à l'autre embarcadère, où une barge les recevrait pour les transporter au portage voisin, et ainsi de suite. D'après mes instructions j'avais à reconnaître les hauteurs du fond aux abords de ces portages, et la nature des améliorations à effectuer pour obtenir un certain tirant d'eau jusqu'aux quais; je devais voir quels tramways pourraient être établis à travers les portages, et généralement faire une étude des lieux

suffisante pour obtenir tous les renseignements nécessaires en vue des améliorations qu'on m'avait indiquées.

Q. Quelle espèce de tramway avez-vous recommandé d'établir?—R. J'ai recommandé d'adopter un rail léger, d'un poids inférieur de plus de moitié à celui du rail ordinaire,—de trente livres à la verge. C'est le rail connu sous le nom de rail d'entrepreneur. J'ai recommandé d'employer sur trois des portages de légères locomotives dites d'entrepreneur. Je recommandais l'usage de ce matériel léger parce que la plus grande portion de ces tramways traverserait des terrains marécageux qui sont de véritables fondrières, où il serait impossible, sans une très-forte dépense, d'exécuter un chemin assez solide pour porter des chevaux; et que, de fait, il y faudrait établir rien moins que des pontages ou *corderoys* avec un tramway à traction de chevaux, en ballastant fortement ces *corderoys* pour les fixer en place et donner aux chevaux un bon point d'appui.

Q. Était-ce là le caractère général des portages?—R. Les portages courts ont, la plupart, un sol ferme; mais les longs sont aux trois quarts marécageux.

Q. Quels sont ces longs portages?—R. Le portage Néquaquon, qui est d'un peu moins de quatre milles; le portage des Deux-Rivières, qui, à une trentaine de verges près, a quatre milles de long; et le portage des Français, d'environ trois milles.

Q. Quelle dénivellation auriez-vous eue à ce dernier portage?—R. Environ 104 pieds par mille.

Q. Avez-vous fait une estimation de la dépense?—R. Oui.

Q. Quel matériel comportait cette estimation?—R. Je comprenais dans mon estimation trois ou quatre trucks avec chaque locomotive; et, pour les tramways à traction de chevaux, deux ou trois trucks; à chaque extrémité du portage, une petite grue; de plus, une extension des quais jusqu'en eau profonde, parce que l'eau croît et décroît moyennement de huit à dix pieds pendant la saison. Un quai accostable à l'époque de la crue ne l'est plus aux eaux basses; c'est pourquoi il faut l'allonger assez pour le rendre accessible par tous les changements de fond. Mon estimation comprenait aussi un bâtiment d'emmagasinage. Il n'y en a aucun aujourd'hui sur la ligne pour mettre en sûreté et à l'abri les marchandises, notamment celles qui sont de nature périssable; il n'existe non plus aucun baraquement pour les immigrants.

Q. Quel matériel et quelles installations faudrait-il sur les lacs?—R. Il y faudrait cinq remorqueurs neufs; un des anciens a été détruit par un incendie et les quatre autres auraient besoin d'être remplacés. Il serait nécessaire aussi d'avoir quatre barges neuves;—quatre lacs sont sans bateaux que ceux de bois qu'on y mit à flot à l'époque de l'expédition de sir Garnet Wolsley; et la moitié de ces bateaux sont aujourd'hui enfoncés dans l'eau et hors de service. On aurait à améliorer les quais et à les prolonger jusqu'en eau profonde; à en bâtir de nouveaux, car plusieurs ont été consumés par le feu; à élever des maisons et des magasins; à faire venir des machines et à mettre en état d'exploitation tout le matériel existant. J'ai ici l'estimation en détail, et je vais en donner lecture.

Chemin de l'Angle-Nord-Ouest.

Réparation de 60 milles de chemin et ponts, à \$100..... \$6,000

Rapide du Long-Saut.

Excavations dans le roc, 1750 verges cubes, à \$4 par verge..... \$7,040

Enlèvement de cailloux..... 2,000

Barrages 2,000

\$11,040

Rapide du Manitou.

Excavations dans le roc aux rétrécis pour obtenir la largeur et la profondeur nécessaires..... \$5,000

Portage de la Chaudière.

Tramway d'un quart de mille avec rails de 30 livres.....	\$1,200
Deux bons trucks.....	400
	<hr/>
	\$1,600

Portage Nèquaquon.

Tramway de 3 milles et demi, à \$1,500 par mille.....	\$15,750
“ de $\frac{1}{2}$ de mille, à \$6,000 par mille	2,000
Trucks de petite locomotive et voiture à voyageurs.....	4,000
	<hr/>
	\$21,750

Portage de la Maligne.

Tramway de 1 mille.....	\$1,500
Trucks et 1 char à voyageurs.....	1,000
Amélioration de la rivière Maligne et du lac des Tanneries.....	3,000
Réparation du barrage à la station de la Maligne.....	2,000
	<hr/>
	\$10,500

Portage de l'Ile.

Réparation des barrages et réfections partielles.....	\$4,000
Tramway	500
	<hr/>
	4,500

Portage des Deux-Rivières.

Tramway de 3 $\frac{1}{2}$ milles. à \$7,000 par mille.....	\$25,200
Cales sur chevalets: 600 pieds courants, à \$5 par pied.....	3,000
Trucks de petite locomotive, et voiture à voyageurs.....	4,000
	<hr/>
	\$32,000

Portage des Français.

Tramway de 3 milles, à \$12,500.....	\$37,500
Trucks et voiture à voyageurs.....	4,000
	<hr/>
	\$41,500

Rivière des Français.

Confection d'un nouveau chenal de $\frac{3}{4}$ de mille	\$9,000
--	---------

Portage Brûlé.

Excavation en canal, 28,100 verges cubes, à 30 c. par verge....	\$8,430
Corroi “ 3,000 “ 75c. “	2,250
Tramway de 520 pieds.....	600
Roue hydraulique et appareils de traction pour le tramway.....	800
Enlèvement de cailloux et approfondissement du chenal.....	1,000
	<hr/>
	\$13,080

On projetait de canaliser une partie du portage Brûlé, de manière à n'avoir qu'un tramway de 520 pieds; l'établissement d'un tramway sur tout le parcours du portage coûterait sans doute un peu moins que ce canal; mais la dépense totale ne monte qu'à \$13,080. Un tramway de toute la longueur du parcours coûterait environ \$5,000 de moins.

Portage du Baril.

Excavations en canal, glaise, 19,000 verges cubes à 30 c. par verge	\$5,700
“ “ “ roche, 14,300 “ “ à \$3 “ “	42,900
Corroi, 2,500 verges cubes, à 75c. la verge.....	1,875
Pilotis aux décharges du canal.....	1,000
	\$51,475

Ce portage est court, et la différence de niveau entre les deux lacs n'est que de 1 pied 9 pouces.

M. Fleming projetait d'ouvrir un canal destiné à mettre en communication les deux lacs—le lac du Baril et le lac des Mille-Lacs.

Complément de matériel nécessaire.

5 remorqueurs neufs (pour en remplacer 4 hors de service et 1 brûlé).....	\$12,500
4 barges neuves (en remplacement des bateaux à rames vieux et pourris)	6,000
16 petites grues pour le travail de chargement et de déchargement.....	2,400
Amélioration et extension jusqu'en eau profonde des quais existants, et construction de nouveaux quais.....	15,000
Construction de maisons pour les voyageurs et de magasins.....	50,000
Frais de transport des machines, rails, etc.....	5,000
Mise en état de service du matériel existant	5,000
Travaux d'approfondissement dans les lacs et les rivières, et amélioration générale de la voie de navigation.....	10,000
	\$324,985
5 pour 100 pour frais imprévus.....	16,250
	\$341,235

OTTAWA, 8 mars 1878.

Q. Il n'y a rien là-dedans pour le portage de Fort-Frances?—R. Non, cette estimation, toute récente, ne comprend point l'écluse, qui était déjà fort avancée lorsque j'ai fait mon aperçu.

Q. Si ce plan avait été exécuté, le portage de Fort-Frances restait seul en dehors de ce système d'amélioration?—R. Il pouvait recevoir la même amélioration que les autres.

Q. Quelle aurait été la dépense pour exécuter à ce portage les mêmes natures d'installation?—R. On aurait pu y établir une communication d'après ce mode moyennant \$700 ou 800; car c'est un portage très-court. La dépense n'aurait certainement pas excédé \$1,000.

Q. Quelle aurait été la largeur de la voie des tramways sur les portages?—R. Quatre pieds huit pouces.

Q. La largeur n'aurait-elle pas pu être moindre sur les portages desservis par des chevaux?—R. Je ne pense pas qu'une voie plus étroite eût été admissible, parce que les rails eussent été trop rapprochés de la piste des chevaux. Il vaut mieux que ceux-ci aient tout l'espace nécessaire pour marcher.

Q. Avez-vous eu quelque conversation avec M. Fleming après lui avoir adressé votre rapport?—R. Oui; M. Fleming a passé très-souvent plusieurs heures avec moi, cherchant un moyen de faire communiquer les eaux ensemble, de manière à établir une

ligne de navigation continue aussi longue que possible ; mais il m'a paru arriver à cette conclusion que l'exécution de ce projet sera trop dispendieuse ; que les frais seraient plus grands que les avantages obtenus, et par conséquent en partie sans utilité.

Q. A l'époque de cette exploration et de vos entretiens avec M. Fleming, le projet à l'étude était-il d'établir par eau une communication entre les deux bouts du chemin de fer qui se construisent en ce moment ?—R. Je ne puis répondre positivement, mais mon impression est que l'on examinait le projet d'une voie de fer sans solution de continuité.

Q. Quand avez-vous eu ces conversations avec M. Fleming ?—R. A la fin de l'année 1874, vers le temps de Noël.

Q. Quelle était alors l'idée de M. Fleming ? que désirait-il faire ?—R. Son idée, je pense, était d'élever le niveau du lac Shébandowan d'environ 30 pieds et de mettre les quatre premiers lacs en communication pour créer une ligne continue de navigation, ou bien de n'avoir sur toute la ligne de ces quatre lacs qu'une seule écluse.

Q. A cette époque avait-il en vue de construire un chemin de fer du lac Supérieur à Shébandowan ?—R. Sans doute.

Q. Mais d'utiliser au-delà de Shébandowan les étendues d'eau ?—R. Oui, pour le présent.

Q. Était-il question alors du tracé septentrional de la ligne ?—R. Non pas du tracé nord actuel, mais, j'imagine, de celui qui allait à la chute de l'Esturgeon ; car, immédiatement après avoir fini ce travail, je fus envoyé là ; le tracé actuel est au nord de la route dite de la chute.

Q. Si le chemin de fer s'était dirigé vers la chute de l'Esturgeon, les étendues d'eau jusqu'au lac La Pluie n'auraient pas été utilisées ?—R. Non ; elles ne l'auraient pas été si le chemin de fer s'était dirigé sur la chute de l'Esturgeon, ou sur le lac La Pluie en passant par Shébandowan.

Q. Dites-moi, car c'est ce que je désire savoir, quel objet M. Fleming avait en vue, et comment il comptait se servir de votre plan ?—R. Si j'ai bien compris son intention, il voulait utiliser ces étendues d'eau autant que possible et durant un certain temps, jusqu'à la confection du chemin de fer ; on ne voulait pas aller trop vite dans l'établissement du chemin, mais le construire par tronçons au fur et à mesure que les circonstances le permettraient. En attendant on utiliserait ces séries de nappes d'eau. Voilà ce que j'ai compris, mais je ne le donne pas pour une chose positive.

Q. Sont-ce vos impressions ou des faits que vous venez de relater ?—R. Des impressions seulement.

Q. Qui vous étaient restées de vos conversations avec M. Fleming ?—R. Oui.

Q. Faut-il comprendre, après ce que vous nous avez dit, que M. Fleming a abandonné la ligne de navigation parce qu'elle lui paraissait peu convenable et trop coûteuse pour le service dont elle était susceptible ?—R. Je sais que M. Fleming semblait maintenant croire que sa mise en état serait beaucoup plus difficile, plus coûteuse, et la voie moins utilisable qu'il ne l'avait pensé tout d'abord ; et qu'il n'a plus rien été fait ensuite à son sujet.

Q. Avez-vous une copie de vos instructions ?—R. Mes instructions dans cette circonstance furent verbales.

Q. Que vous fut-il dit par rapport à la route Dawson ?—R. J'eus pour instructions de faire une étude du terrain des portages : c'était en vue d'y établir des tramways.

Q. M. Fleming vous parla-t-il des détails de la voie à établir ?—R. Oui, mais à mon retour.

Q. Combien de temps fîtes-vous occupé à ce travail ?—Je partis dans l'automne de 1874 et revins par le dernier bateau.

Q. A quelle époque vous rendîtes-vous aux rapides du Long-Saut ?—R. Vers le 12 ou 13 septembre 1874.

Q. Fîtes-vous des opérations de sondes ?—Non.

Q. Savez-vous que des bateaux y ont navigué depuis ? Étiez-vous ici lorsque M. Sutherland a donné son témoignage ?—R. Non, je n'ai pas entendu son interrogatoire.

Q. Avez-vous pris vous-même les sondes dans le Long-Sault?—R. Non; j'ai fait des observations et pris des notes; j'ajouterai que j'y suis retourné depuis. J'ai passé ces rapides dans l'automne de 1876.

Q. Je vois que vous avez évalué la dépense aux rétrécis à \$5,000?—R. Oui.

Q. Savez-vous que des bateaux ont passé par ces rétrécis sans interruption l'été dernier?—R. On me l'a dit ici, à mon premier interrogatoire; mais j'ai déclaré alors et je répète aujourd'hui que le passage dépend de la hauteur de l'eau. De ce que le bateau a passé dans ces endroits l'an dernier, il ne s'ensuit pas qu'il en pourra faire autant tous les ans: il se produit une grande différence de niveau dans les eaux en certaines saisons.

Q. Avez-vous sondé le chenal?—R. Je l'ai sondé avec une perche.

Q. Je vois des sondes indiquées sur le plan du Long-Saut: il y aurait 11, 9 et 11 pieds de fond dans le chenal des rétrécis.—R. Il n'y a pas de chenal. J'ai sondé moi-même ces endroits, dans un bateau, avec une perche, et je n'ai trouvé nulle part de telles profondeurs.

Q. Mais étiez-vous certain d'être dans le chenal?—R. Nous avons sondé les rétrécis en long et en large. Notre bateau touchait fond et nous voulions le dégager; nous avançons en cherchant notre passage. Ce bateau ne tirait que quatre pieds d'eau, et nous voulions qu'il eût de l'eau sous sa quille.

Q. Cependant de bons témoignages, sous la foi du serment, ont constaté devant nous que le bateau a circulé dans ces rétrécis pendant toute la dernière campagne.—R. Je ne conteste point cela; seulement y avait-il passé l'année d'auparavant? Je garantis, sur ma réputation professionnelle, qu'on n'y trouverait pas un fond navigable de neuf pieds à toute époque de l'année. M. Sutherland a porté sur le plan trois indications de sondes obtenues à cet endroit. J'ai fait plus de quarante sondages. On a pu trouver sur un point neuf pieds d'eau, et à 500 pieds plus loin une hauteur de douze pieds; mais qu'est-ce qui assure qu'il y a un fond navigable continu de neuf à douze pieds entre les deux points? Il peut y avoir des fosses ou trous profonds.

Q. Avez-vous une copie de votre rapport de 1874?—R. Il est reproduit dans celui de M. Fleming.

Q. L'estimation que vous avez présentée aujourd'hui ne date pas de cette année-là?—R. Non.

Q. L'avez-vous faite pour l'instruction de ce comité? Elle porte, je vois, la date du 8 mars?—R. Je l'ai faite pour servir d'éclaircissement, s'il était nécessaire, car je savais que la question serait soulevée et je m'attendais à être interrogé là-dessus. J'ai reçu assignation le 13 mars.

Q. Mais M. Fleming n'a jamais adopté votre rapport?—R. Non.

Q. Je lis un passage de ce rapport: "Pour permettre au steamer de franchir ces rapides, il sera nécessaire, selon moi, de faire une excavation d'environ 200 pieds de long dans la roche du lit, et d'enlever les gros cailloux dans le chenal sur un espace d'environ de 400 pieds. Je pense que les plus grandes profondeurs de l'excavation ne dépasseraient pas 4 pieds; et l'enlèvement des cailloux ne serait pas coûteux. Pour exécuter le creusement, il est probable qu'il faudrait une dame. Les rapides du Saut sont répandus par intervalles sur une distance d'environ deux milles; la dénivellation totale, à mon estime, est de six ou sept pieds. Les rapides du Manitou sont le premier obstacle qu'on rencontre ensuite; ils sont courts et forment une pente brusque. Malheureusement, le meilleur chenal se trouve du côté américain; mais on peut en créer un bon à la rive canadienne en ouvrant dans la roche une tranchée d'environ 300 pieds courants et qui sur quelques points atteindrait peut-être une profondeur de 5 pieds. Il serait fort à désirer que ces travaux fussent entièrement exécutés, car ils sont indispensables si l'on veut obtenir une voie navigable et sans interruption de l'Angle-Nord-Ouest à Fort-Frances, distance de 130 milles; mais ils nécessiteront une dépense considérable. J'évalue la pente des rapides Manitou à environ 6 pieds. La rivière La Pluie de là à Fort-Frances est large, très-droite et d'une bonne profondeur." Avez-vous fourni à cette époque un estimatif de la dépense des améliorations à réaliser au Long-Saut et au Manitou?—R. Il ne m'en fut pas demandé. Avant que fût achevé le travail de bureau, on

m'envoya ailleurs. Le fait est que ce travail n'eut pas de suite, le plan proposé ayant été abandonné.

Q. Pouvez-vous nous dire ce que coûterait l'exécution de ce plan?—R. Il faudrait exécuter un déblai de 1760 verges cubes de roche.

Q. Vos calculs ne comprenaient-ils pas plus de 1,760 verges cubes dans les 400 pieds?—R. Non.

Q. Quelle serait la profondeur moyenne des excavations dans la roche?—R. Quatre pieds et demi, je pense.

Q. Avez-vous pris ces quantités pour bases d'évaluation dans votre estimatif?—R. Oui, à peu près.

Q. La proposition que vous nous avez exposée n'a jamais été soumise à M. Fleming?—R. Non; ce n'est pas là une proposition; mais tout simplement un aperçu des dépenses présumables de l'exécution du plan tel quel. Ce n'était pas une proposition de ma part; je me garderais bien d'en faire une.

H. J. MORTIMER.

OTTAWA, 17 avril.

EDWARD G. GARDEN, est appelé et prête serment.

Q. Où résidez-vous?—R. A Toronto.

Q. Quelle est votre profession?—R. Je suis ingénieur civil.

Q. Avez-vous jamais été employé par le gouvernement aux opérations du tracé du chemin de fer du Pacifique?—R. Je l'ai été depuis l'automne de 1872 jusqu'au mois de mai de l'année dernière, à l'exception d'environ six mois.

Q. Connaissez-vous le pays entre le lac Supérieur et le lac des Bois?—R. Oui; j'ai parcouru cette contrée dans plusieurs sens.

Q. En quelle année?—R. Je puis dire que toutes les explorations que j'ai faites pour le gouvernement ont eu lieu dans la région située entre le lac de l'Esturgeon Noir, près du lac Nipigon, et la rivière Winnipeg, décharge du lac des Bois.

Q. Connaissez-vous la proposition faite par M. Sutherland au sujet des tramways sur les portages?—R. Oui, j'ai entendu sa déposition.

Q. Avez-vous fait vous-même quelque estimation des frais d'établissement d'un tramway?—R. J'en ai fait une approximative avec M. Sutherland, d'après les profils tracés par M. Mortimer. On remarquera que ce n'est qu'une approximation. J'ai estimé que les douze milles de tramway pourraient être exécutés pour \$5,500 par mille. Ce serait un tramway temporaire sur des chevalets, qui porteraient des longuerines garnies de lisses de fer plates et un planchéage pour la voie des chevaux.

Q. Cette somme comprend les matériaux et la main-d'œuvre?—R. Oui; je n'ai dressé aucune estimation des autres améliorations proposées.

Q. Avez-vous examiné vous-même les portages?—R. Pas en vue d'y construire un chemin.

Q. Avez-vous quelque connaissance du terrain et des facilités qu'il offre pour l'établissement d'un tramway?—R. Je n'ai fait que passer par le chemin actuel.

Q. De sorte que vous ne connaissez pas le caractère du terrain?—R. Non.

Q. Vous avez dit que vous aviez exploré le pays entre la chute de l'Esturgeon et le lac des Bois?—R. Oui. J'ai ici un calque, pris sur le plan général au bureau du chemin de fer du Pacifique, de la région que j'ai parcourue. J'ai mené une ligne du portage des Français à la chute de l'Esturgeon, de l'est à l'ouest. Nous avons trouvé une ligne praticable jusqu'à la chute de l'Esturgeon, et d'un point situé à environ 14 milles à l'ouest de cet endroit jusqu'à la traversée de la petite rivière de la Tortue.

Q. Vous faisiez un levé topographique?—R. Oui. Là nous rencontrâmes un pays très-inégal, très-rocheux et très-nu; aux deux-cinquièmes couvert d'eau; les rochers se dressent de 50 à 200 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Les lacs ont ordinairement 40 ou 50 pieds de profondeur. La traversée du Manitou était particulièrement difficile; c'était dans l'endroit le plus étroit de la rivière: la profondeur de l'eau était de 130 pieds, aux points les plus creux; le lit, large de 900 pieds, avait des berges

hautes de 90 pieds. Les principaux cours d'eau dans cette section du pays ont leur pente vers le sud du côté du lac des Bois.

Q. Ainsi en traçant la ligne à travers cette région jusqu'aux Rétrécis du lac des Bois ou au portage du Rat, on aurait à franchir tous ces abîmes?—R. Oui; nous n'avons plus trouvé de vallées s'étendant dans la direction de la ligne, après avoir passé la petite rivière de la Tortue 14 milles à l'ouest de la chute de l'Esturgeon.

Q. Avez-vous un profil de la ligne?—R. Oui. (Le témoin le produit.)

Q. Votre exploration s'est-elle étendue sur une large zone?—R. J'ai examiné généralement le pays jusqu'à la distance de cinq milles des deux côtés de la ligne. J'avais des canots et je ne cessais de battre le pays. La ligne que j'ai levée est la meilleure qu'il m'a été possible d'obtenir dans la direction qu'on m'avait indiquée.

Q. N'avez-vous poussé votre exploration que jusqu'à cinq milles au sud?—R. Oui; mes instructions disaient de chercher une ligne dans la direction des explorations de M. Forest. Sans doute que je pouvais me permettre des déviations pour obtenir un meilleur tracé; mais je n'ai pu trouver de ligne préférable à celle-là.

Q. Ne pensez-vous pas qu'en vous éloignant de plus de cinq milles de la ligne vers le sud, vous eussiez trouvé dans l'intervalle entre cette zone et le lac La Pluie un terrain plus favorable?—R. Je n'ai aucune raison de le penser. Il n'y a pas de meilleure traversée sur le Manitou, du côté du sud; non plus que du côté du nord, où j'ai été.

Q. Pourquoi la traversée ne serait-elle pas plus praticable dans la partie étroite de la rivière?—R. La traversée pourrait y être plus facile peut-être; mais mes observations témoignent qu'on ne trouverait pas un terrain plus égal en descendant plus au sud.

Q. Mais vous n'avez exploré le pays de ce côté que jusqu'à la distance de cinq milles de la ligne tirée par vous?—R. Dans mon exploration, j'ai, cela va sans dire, dépassé cette distance.

Q. Lorsqu'on avance au sud, le pays devient-il meilleur ou pire?—R. La zone rocheuse s'étend, d'après mes observations du moins, depuis le lac La Pluie vers le nord jusqu'à la ligne marquée sur le plan comme étant le faite de partage des eaux entre le lac des Bois et la rivière des Anglais. A six ou huit milles au nord de cette ligne, on entre dans un pays tout différent; le terrain est de sable et d'argile; on est sorti de la région rocheuse.

Q. Ne pensez-vous pas qu'on pût trouver une voie 20 ou 30 milles au sud de votre point de traversée sur le Manitou?—R. Je ne le pense pas. La ligne menée tout droit du rétrécissement du lac des Bois à la chute de l'Esturgeon, passerait au sud à 10 ou 15 milles seulement de mes explorations.

Q. De la ligne que vous avez menée au sud quelle distance y a-t-il au lac La Pluie?—R. J'ai mené la ligne jusqu'à environ 15 milles au sud du point de traversée sur le Manitou. Lorsque je fus parvenu au Manitou, j'envoyai à M. Hazlewood, à la baie du Tonnerre, un calque de mon plan et de mon nivellement, avec un rapport dans lequel je décrivais la nature du pays; je fus rappelé aussitôt, parce que l'on jugea qu'il était inutile de continuer l'exploration de ce côté-là, et je reçus l'ordre de me transporter à l'extrémité nord du lac Manitou.

Q. De sorte que le pays situé entre votre ligne et le lac La Pluie n'a jamais été exploré à votre connaissance?—R. Il n'en a été fait aucun levé à ma connaissance.

Q. Pouviez-vous bien juger de la nature du pays au sud de votre ligne? Pouviez-vous dire si le volume de l'eau diminuait ou augmentait vers le sud?—R. Le pays de ce côté conserve le même caractère général. C'est un réseau de lacs et de crêtes rocheuses. Je l'ai vu de la berge du lac La Pluie; et par là aussi ce sont des chaînes de rochers nus. Je ne me suis pas rendu à la moitié de la distance entre le lac et la traversée du Manitou.

Q. D'après vos observations en explorant la zone de cinq milles de chaque côté de votre ligne, les difficultés des terrains diminuaient-elles lorsque vous vous avanciez davantage dans l'intérieur?—R. Le terrain où j'ai tiré la ligne était meilleur que celui qui se présentait soit à droite soit à gauche. J'ai exploré toute la rive sud du lac au Héron pour trouver une traversée et je n'ai pu en trouver une praticable. Mon opinion

à l'égard de cette région est que les buttes s'étendent jusqu'au lac La Pluie. Mes instructions portaient de tirer une ligne dans la direction du portage du Rat, qui était l'objectif.

Q. Et non pas aux retrécis du lac des Bois?—R. Non.

Q. Je suppose que vos instructions étaient d'étudier la ligne de la chute de l'Esturgeon au lac des Bois?—R. Non.

Q. Quelle est votre opinion à l'égard des retrécis?—R. J'ai vu par la déposition de M. Fleming devant le comité sénatorial, qu'on a trouvé ce point impraticable; je n'en sais pas davantage. Je n'ai jamais examiné les retrécis du lac des Bois pour y chercher une traversée.

Q. Avez-vous étudié le pays aux environs du portage du Rat? c'est-à-dire jusqu'à la distance de sept milles à l'est et à l'ouest de ce point?—R. J'ai déterminé la ligne sur un parcours de trente-cinq milles à l'est de ce portage en 1876.

Q. Le pays par là ressemblait-il à celui dont vous venez de parler?—R. Oui, beaucoup; seulement sur la ligne nord les vallées courent de l'est à l'ouest, c'est-à-dire, dans la direction du chemin de fer, au lieu que sur la ligne sud elles courent au sud.

Q. Tout considéré, le pays au sud est-il beaucoup plus difficile que celui où vous avez tracé la ligne, dans le voisinage du portage du Rat?—R. Ce que je viens d'indiquer le rend en effet plus difficile, puisqu'il faut traverser les vallées à angle droit au lieu d'aller dans la même direction qu'elles.

Q. Avez-vous fait une estimation du coût des deux lignes?—R. Non; il n'est pas d'usage d'en faire dans le cas de ces études de terrain, surtout lorsqu'elles ont un résultat aussi peu favorable. Il serait difficile de dire quelle serait la dépense comparative des deux lignes.

Q. Quelle portion de cette étendue est rocheuse?—R. Un tiers, peut-être davantage. Mais vous ne trouverez pas dans ce profil d'aussi fortes inégalités que dans l'autre.

Q. La ligne adoptée est-elle beaucoup plus favorable que l'autre?—R. Oui. La grande difficulté, par la ligne sud, est la traversée de cette région rocheuse. Il y a 120 milles d'un pays de buttes à franchir entre le passage de la rivière de la Tortue et le portage du Rat. En adoptant la ligne nord on n'a que 80 milles de terrain inégal à traverser; cela fait une différence de 40 milles en sa faveur.

Q. Dites-vous en faveur du tracé comparé à la ligne de la chute de l'Esturgeon au portage du Rat?—R. Oui, ou par comparaison à la ligne de la chute de l'Esturgeon au retrécissement du lac des Bois. Le portage du Rat est à 297 milles de l'emplacement de ville de Fort-William, par le tracé. J'estime que la ligne nord et la ligne sud sont à peu près d'égale longueur; mais par celle-ci nous aurions à traverser 120 milles de sol montueux, et nous n'avons que 80 milles de cette nature de terrain sur la ligne nord.

Q. Mais la contrée entre la chute de l'Esturgeon et le lac des Bois n'a pas été explorée?—R. Mon impression, d'après ce que j'en ai vu, est que la ligne de la rivière de la Tortue au passage du lac des Bois traverserait un terrain de même nature que celui que j'ai visité.

Q. Cependant vous n'avez pas parcouru le pays entre la chute de l'Esturgeon et le lac des Bois?—Non, pas en droite ligne.

Q. De sorte que vous n'en avez pas une connaissance personnelle?—Non.

Q. A mesure que vous approchez de l'embouchure des petits cours d'eau ne s'élargissent-ils pas?—R. Oui.

Q. N'y a-t-il rien qui vous fasse douter que ces buttes rocheuses s'étendent au lac La Pluie, depuis la ligne sud?—R. Je crois qu'elles s'étendent jusque-là. J'ai vu le pays au nord-est du lac, et je serais extrêmement surpris qu'entre ce lac et la ligne sud le pays fût autre que je n'ai dit.

Q. Avez-vous parcouru toute la partie riveraine où ces chaînes de rochers et ces cours d'eau attoignent le lac?—R. J'ai été sur le tracé nord, et sur la ligne explorée qui est indiquée sur la carte.

Q. Avez-vous jamais été du côté nord-est du lac La Pluie et du côté nord-est du lac des Bois?—R. Oui.

Q. Le pays y a-t-il le même caractère que sur la ligne que vous avez explorée au nord-ouest de ces lacs ?—R. Oui.

Q. Quelle étendue de la rive nord-est du lac des Bois avez-vous vue ?—R. Seulement ce que l'on en voit en passant sur le lac en bateau.

Q. Étiez-vous en bateau à vapeur ou en carot ?—R. En canot.

Q. Avez-vous rasé le rivage ?—R. Oui. Sur le lac des Bois nous avons rasé le rivage pour chercher un abri.

Q. Avez-vous le plan que M. Dawson donne de la traverse aux rétrécis du lac des Bois ?—R. Oui. (Le déposant produit ce plan.)

Q. Savez-vous qui a préparé ce plan pour M. Dawson ?—R. Je ne sais pas.

Q. Avez-vous dressé un estimatif des dépenses de la confection d'un pont sur le point où M. Dawson dit que cette construction est possible ?—R. J'ai fait une estimation des frais de la traversée du chenal No. 1 par l'angle nord-ouest, en prenant pour bases d'évaluation les largeurs et profondeurs indiquées par M. Dawson.

Q. C'est là le chenal le plus profond ?—R. C'est le plus large mais non pas le plus profond. J'ai fait cette estimation d'après les chiffres de M. Dawson. Le lit a 9,300 pieds de largeur. J'accourcis cette étendue à 8,100 pieds et je trouvai que la dépense des travaux du pont serait, compte rond, de \$1,300,000. Le pont sur le chenal No. 2 pouvait se faire pour la moitié de cette somme.

Q. Quelle est la largeur de ce dernier chenal ?—R. Quatre mille cinq cents pieds.

Q. Avez-vous là votre estimation ?—R. Oui.

Q. Quel est le plus large chenal à traverser ?—R. Le No. 1, qui est large de 1,457 pieds et offre des hauteurs d'eau de 26, 36, 47 et 23 pieds. C'est le grand chenal.

Q. Ce pont prendrait-il appui sur des îles ?—R. Je suppose que oui. Je n'ai pas vu les lieux ; mon estimation est fondée sur les données de M. Dawson.

Q. Avez-vous fait vos calculs sur quelque devis de M. Dawson ?—R. Non.

Q. A-t-il dressé un devis ?—R. Non.

Q. Ses rapports contiennent-ils quelque devis ?—R. Je n'ai pas vu son rapport ; j'ai seulement fondé mes calculs sur les largeurs et profondeurs qu'il donne,—pour des piles en maçonnerie, et une superstructure de fer. Il faut une construction durable et permanente dans un endroit d'une telle importance.

Q. Pourquoi pensez-vous qu'une construction en bois ne conviendrait pas ?—R. Parce que je pense que si les piles étaient de charpente il faudrait les renouveler dans dix ou douze ans.

Q. Faudrait-il en renouveler dans dix ou douze ans les parties immergées ?—R. Non, pas les parties immergées.

Q. Quelle serait la hauteur du pont ?—R. Je lui donne une hauteur de 15 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

Q. Savez-vous qu'il n'y pas un seul ouvrage d'art construit en pierre et en fer sur le chemin canadien du Pacifique ?—R. En effet, je crois qu'il n'y en a pas.

Q. Pourquoi donc bâtir de pierre et de fer ce pont-là, qui est le plus coûteux de la ligne ?—R. Pour un ouvrage de la grandeur et de l'importance de ce pont, il vaut mieux le faire durable dès son premier établissement.

Q. Y a-t-il sur le chemin de fer du Pacifique quelque autre traversée qui égale celle-là ?—R. Je ne pense pas. La traversée sur la rivière Winnipeg—qui est la décharge de toutes ces eaux—a une longueur de 200 pieds au portage du Rat.

Q. Combien de temps dureraient des piles en bois—j'entends les parties sous l'eau ?—R. Elles dureraient très-longtemps.

Q. Quelles seraient les premières parties atteintes par la pourriture ?—R. Celles qui seraient immédiatement au-dessus de l'eau.

Q. Quand êtes-vous parti de cette contrée ?—R. Dans l'automne de 1876.

Q. Quand avez-vous abandonné l'idée de la possibilité de trouver une ligne à travers cette région méridionale ?—R. Dans le mois d'août 1875. Je reçus l'ordre d'aller à l'extrémité nord du Manitou.

Q. Et vous avez déterminé la ligne qui va vers l'est, à partir du portage du Rat ?—R. Oui, dans l'été de 1876.

Q. Avez-vous déterminé tout le tracé de ce portage à Port-Savane?—R. Non; un parcours de 35 milles seulement.

Q. Avez-vous parcouru tout ce tracé de route?—R. Presque tout.

Q. Lorsque vous avez rencontré de sérieuses difficultés dans votre exploration à l'ouest de la chute de l'Esturgeon, vous avez été envoyé sur la ligne nord?—R. Non, les explorations qu'on m'envoya faire se rattachaient encore à la ligne de la chute de l'Esturgeon. Un autre ingénieur, M. Kirkpatrick, devait commencer ses études à mon point de départ, au lac Manitou, et les pousser jusqu'à la chute de l'Esturgeon. Ce dernier point ne fut abandonné que dans l'hiver de 1875-76. Ce fut dans l'été de 1876 que j'eus l'ordre d'aller au portage du Rat, et j'y commençai mon travail en juillet.

Q. Pouvez-vous nous dire quel serait le coût estimatif de la traversée au portage du Rat et des sept milles de chemin de chaque côté de ce point?—R. Non, je ne puis.

Q. Avez-vous le moyen de l'établir?—R. Je présume que cette estimation pourrait se faire au bureau.

Q. Vous a-t-on jamais parlé d'une exploration de la péninsule située entre la baie du Poisson-Blanc et les rétrécis du lac des Bois?—R. Non, jamais.

Q. Avez-vous fait une estimation des dépenses présumables de la construction de piles en charpente pour la traversée du lac des Bois?—R. Non, aucune.

Q. En fait, vous n'avez pas exploré le pays entre la petite rivière de la Tortue (14 milles à l'ouest de la chute de l'Esturgeon) et le lac des Bois?—R. Non.

Q. Combien avez-vous employé de temps à vos études de terrain, par exemple sur le parcours de la chute de l'Esturgeon à la rivière de la Tortue?—R. Entre la chute de l'Esturgeon et le point où j'ai abandonné cette ligne après avoir passé la Manitou, j'ai commencé les études de terrain de bonne heure en juin et je les ai poursuivies jusque dans les derniers jours d'août;—la distance parcourue est d'un peu plus de 60 milles.

Q. Combien aviez-vous d'hommes avec vous?—R. Vingt-huit ou trente.

Q. Faisiez-vous le levé des lieux ou une simple exploration?—R. Nous opérions un levé topographique.

Q. Cette étude pouvait-elle vous mettre en mesure de tracer les profils que vous avez apportés ici?—R. Ces profils ont été exécutés d'après cette étude même, qui, toutefois, n'aurait pas été suffisante pour l'établissement d'un chemin. Les courbes ne sont pas appréciées sur le nivellement; il n'y a d'indiqué que les hauteurs comparatives et les accidents de la surface du sol.

Q. Exécutez-vous vos profils de jour en jour?—R. Ordinairement.

Q. Quelle était la largeur du découvert de votre ligne?—R. Environ huit pieds; pour que les chaîneurs et les niveleurs pussent s'avancer sans difficulté, on coupait le bois et les broussailles en leur chemin: Une partie du pays est nue; les incendies n'y ont laissé que de rares bouquets d'arbres.

E. G. GARDEN.

OTTAWA, 4 avril 1878.

SIMON J. DAWSON, I. C., est appelé et prête serment.

Q. Etes-vous le M. Dawson qui a dirigé les travaux sur la route Dawson?—R. Oui.

Q. Et dont le nom a été donné à cette route?—Oui.

Q. La construction de l'écluse de Fort-Francois, par la voie navigable qu'elle ouvrirait de Port-Savane au portage du Rat, établirait-elle, pour le mouvement commercial, une suffisante communication, avec le chemin de fer du Pacifique?—R. Avec le présent tracé de route, non; si ce n'est pour une circulation fort peu active; mais si l'on avait adopté la route méridionale, cette écluse, destinée à établir la continuité de la ligne navigable, eût été une jonction indispensable.

Q. Qu'entendez-vous par la route méridionale?—R. La route par la chute de l'Esturgeon.

Q. Avec le présent tracé de route, satisfèrait-elle aux besoins du commerce ?—
R. Non ; elle sera utile en tant qu'elle rachètera le portage à Fort-Frances et allongera ainsi la ligne de navigation intérieure ; mais elle ne peut être un chaînon dans la route adoptée pour le chemin de fer et la circulation entre le lac Supérieur et le Manitoba ; elle est trop en dehors du cours de la route directe.

Q. Du présent tracé du chemin de fer ?—R. Oui, du tracé de route adopté.

Q. Quelle est la différence de niveau entre Port-Savane et le lac La Pluie ?—R. Autant que je m'en souviens, elle est d'environ 400 pieds. Les nivellements ont été faits avec beaucoup de soin.

Q. Ont-ils été faits sous votre direction ?—R. Oui.

Q. Cette dénivellation comprend-elle la chute de Fort-Frances ?—R. Je pense que la pente depuis le lac des Mille-Lacs, près de la ligne de faite des terres, jusqu'au lac des Bois, est probablement de 430 pieds ; cela comprend la chute de Fort-Frances.

Q. Dans votre opinion, il ne pourrait y avoir un mouvement de transports considérable par la voie de Port-Savane au portage du Rat, en communication avec le chemin de fer ?—R. Non, à moins qu'il n'y eût en service que la partie du chemin de fer conduisant à Port-Savane, à un bout, et la portion conduisant au portage du Rat, à l'autre bout. On pourrait alors ouvrir une route par les eaux navigables en établissant des jonctions au moyen de tramways et en améliorant la navigation ; on obtiendrait ainsi une sorte de voie préliminaire ; mais il va sans dire qu'elle ne conviendrait pas pour un mouvement considérable de transports.

Q. Cette voie exécutée sur la même échelle que l'écluse de Fort-Frances serait-elle coûteuse ?—R. L'amélioration de la navigation exigerait une très-forte dépense. J'ai fait une fois une estimation du coût présumable tant de l'amélioration de la communication par eau que de l'établissement de railways aux deux bouts, c'est-à-dire du lac Supérieur à Shébandowan, et du lac des Bois à Fort-Garry. C'était une estimation approximative de ce que coûterait l'amélioration de cette route, mais non pas, certes, sur l'échelle de l'écluse de Fort-Frances. Pour évaluer la dépense à faire pour la canalisation, je pense qu'on pourrait prendre pour base la dépense ordinaire par pied de pente racheté sur les canaux de même échelle. Cette canalisation ne présenterait pas de difficultés d'exécution pouvant la rendre plus coûteuse. Les écluses sur le Rideau, là derrière nous, coûtent \$4,300 par pied racheté. Ce sont de plus coûteux ouvrages, je pense, que ceux qu'on aurait à faire là-bas.

Q. Avez-vous fait faire une étude du tracé pour l'établissement d'un chemin de fer jusqu'à la chute de l'Esturgeon, soit de Shébandowan, soit du lac Supérieur ?—R. Une simple exploration et non pas un levé topographique. Le terrain fut étudié plus tard par les ingénieurs du chemin du Pacifique et, d'après leurs rapports, trouvé favorable.

Q. L'avez-vous exploré entièrement depuis la chute de l'Esturgeon jusqu'aux rétrécis du lac des Bois ?—R. Pas entièrement.

Q. Quels renseignements avez-vous à l'égard de cette route ?—R. Entre la chute de l'Esturgeon et le rétrécissement du lac des Bois, il y a, sur une partie de la distance, des terrains inégaux et difficiles, semblables à ceux que traverse le chemin de fer, à l'est et à l'ouest de Kéwatin, ou du portage du Rat, nom plus généralement en usage maintenant.

Q. Avez-vous raison de croire que le pays entre la chute de l'Esturgeon et le rétrécissement du lac des Bois n'est pas plus difficile que le terrain du tracé ?—R. D'après tous les renseignements que j'ai pu me procurer, il présente à peu près le même caractère ; dans mon opinion, il n'est pas plus difficile.

Q. Avez-vous fait étudier la traversée du rétrécis ?—R. Oui. J'ai fait exécuter des mesurages et des sondages à travers les différents chenaux, et à deux différents endroits, et la traversée est praticable. Voici les indications de ces mesurages et de ces sondages sur la carte que je produis en ce moment.

Q. Quelle serait la longueur du pont le plus long ?—R. Cette carte montre la largeur des différents chenaux, et leur profondeur.

Q. Les travaux de pont sur ce point ne seraient-ils pas très-coûteux ?—R. Je ne le pense pas. Il n'y a rien dans les circonstances qui dût les rendre plus dis-

pendieux que les ouvrages de cette nature ne le sont généralement. Le bois et la pierre abondent. Si l'on bâtissait, dans le principe, des ponts sur encaissements, je ne vois pas que leur construction pût être dispendieuse. Le point de traversée est complètement abrité contre la violence des vents.

Q. Vous ne pensez pas que le terrain sur cette route offrît plus de difficultés à la construction du chemin de fer que celui de la route suivie par le présent tracé?—R. Je ne le pense pas. D'après ce que j'ai su, sur un très-notable espace, il serait même plus favorable.

Q. Avez-vous examiné le pays entre la chute de l'Esturgeon et le présent tracé du chemin de fer?—R. J'en ai parcouru une partie moi-même, et mes arpenteurs et explorateurs en ont aussi traversé une partie.

Q. Quelle serait la longueur du pont le plus long à la traverse du lac des Bois?—R. Il n'y aurait aucune difficulté à exécuter des travaux de pont sur ce point, pourvu qu'on pût l'atteindre de la chute de l'Esturgeon. On rencontrerait probablement jusqu'à cette traverse une série d'étroits chenaux de rivière, ayant un faible courant; et depuis l'Angle-Nord-Ouest jusqu'à Fort-Garry on ne trouverait aucune difficulté à construire un chemin. Le terrain est favorable.

Q. Les ponts seraient-ils abrités dans cet endroit au point de n'avoir jamais à souffrir des coups de vent?—R. Ils seraient en parfaite sûreté contre les vents.

Q. Cette localité ressemble-t-elle au lac Rice, tel que l'a décrit M. Fleming?—R. Nullement. J'avais remarqué les observations faites par M. Fleming l'année dernière, et je me suis procuré un plan du pont au lac Rice; je le produis; il montrera la différence entre les deux endroits.

Q. Quelle est la longueur du pont au lac Rice?—R. Il a près de trois milles, et est entièrement à découvert et exposé aux efforts des glaces et des vagues. On a l'intention de faire une levée et de laisser un débouché au milieu du lac. Ces ponts ne sauraient être comparables.

Q. La différence est grande aussi sous le rapport de la profondeur de l'eau?—R. Non, sous ce rapport, il n'y a pas entre eux de différence. La profondeur moyenne des rétrécis au lac des Bois est d'environ seize pieds, et il y a un chenal d'à peu près cinquante pieds, au milieu.

Q. Avez-vous fait faire des explorations du pays situé entre la chute de l'Esturgeon et le portage du Rat?—R. Pas en vue d'y établir une ligne de communication.

Q. D'après votre connaissance du pays entre la chute de l'Esturgeon et les Rétrécis, pensez-vous que cette région soit moins favorable à l'établissement d'un chemin de fer que le pays à l'est et à l'ouest du portage du Rat?—R. Les ingénieurs rapportent qu'à quelque distance au nord-ouest de la chute de l'Esturgeon, ils ont rencontré un terrain très-montueux, très-difficile à franchir; mais je ne vois pas qu'ils aient poussé leurs explorations beaucoup plus loin; d'ailleurs, le portage du Rat était leur objectif, non les Rétrécis.

Q. Si le chemin de fer avait été exécuté jusqu'à la chute de l'Esturgeon et ensuite construit jusqu'au portage du Rat, sur le présent tracé, quelle aurait été l'étendue de la ligne de navigation utilisable, en supposant l'écluse de Fort-Francis terminée?—R. Il y aurait eu une ligne de navigation intermédiaire utilisable de 175 à 200 milles.

Q. C'est-à-dire en comprenant la rivière La Pluie et le lac des Bois?—R. Oui.

Q. De sorte que si cette ligne avait été adoptée, une voie navigable d'environ 200 milles aurait pu être utilisée comme trait de jonction entre les deux bouts du chemin de fer?—R. Oui; et la section intermédiaire du chemin de fer eût pu alors se construire à mesure que nos ressources financières en auraient permis et les circonstances demandé l'exécution.

Q. Mais, avec le tracé de route tel qu'il est présentement fixé, cette ligne d'eaux navigables ne peut être utilisée pour la circulation commerciale?—R. Que comme voie préliminaire, à moins d'améliorer les portages; si cela s'effectuait, elle pourrait être utilisée pour un certain mouvement de transports.

Q. Voulez-vous dire par un certain mouvement?—R. Je veux dire qu'une certaine quantité de denrées pourrait se transporter d'un bout à l'autre de cette

voie, depuis Port-Savane, si l'on mettait en service un matériel suffisant sur les eaux et des tramways aux portages. Pour les transports au Manitoba, à proprement parler, je ne pense pas, en voyant les lignes en exécution actuellement dans le Minnesota, que cette voie soit praticable ; elle ne peut servir que pour approvisionner l'intérieur de la contrée et les travaux du chemin de fer, pendant sa confection.

Q. Serait-elle avantageuse au chemin de fer en son tracé actuel?—R. Ce chemin en son tracé actuel serait trop éloigné pour en retirer beaucoup d'avantage. Il faudrait se rendre au lac La Pluie et remonter par la route du Manitou, pour atteindre le rail.

Q. N'est-ce pas là une route de canots?—R. Oui, de bateaux ou canots.

Q. Et la route actuelle partant de Port-Savane n'est-elle pas tout aussi bonne que celle du lac La Pluie au présent tracé par le Manitou?—R. Elle est meilleure, car elle a été plus améliorée.

Q. De sorte qu'on retirerait réellement fort peu d'utilité de l'amélioration de la route Dawson pour la construction du chemin de fer?—R. Elle ne serait pas inutile pour cet objet, mais l'utilité qu'on en retirerait ne serait pas grande.

Q. Si je vous ai bien compris, vous êtes d'opinion que cette route ne saurait avoir d'autre utilité?—R. Elle aurait sans doute encore une certaine utilité en donnant accès à une région où il y a çà et là de beaux massifs boisés et de bonnes terres ; mais, pour les transports d'un bout à l'autre, je ne pense pas qu'on s'en servit jamais beaucoup.

Q. N'est-ce pas par l'autre extrémité plutôt que du côté du lac Supérieur que cette région s'ouvrira à la colonisation?—Peut-être, à cause du bois ; mais elle pourrait être entamée simultanément par les deux côtés.

Q. L'écluse de Fort-Frances serait-elle de quelque utilité locale?—R. Elle ne serait pas, je pense, d'une bien grande utilité tant que le pays ne sera pas assez peuplé pour qu'il importe d'y entretenir une communication par eau, indépendamment des transports d'un bout à l'autre.

Q. Le pays de notre côté du lac La Pluie est-il favorable à la colonisation?—R. Oui, en partie. Il y a dans tout ce territoire montagneux une surface de terrains propres à la colonisation beaucoup plus étendue qu'on ne suppose généralement.

Q. Y a-t-il quelque établissement important?—R. Sauf à Fort-Frances, il n'y a point d'établissement régulier.

Q. Quel serait, selon vous, le principal commerce entre le lac La Pluie et le lac des Bois? Consisterait-il en bois ou en produits agricoles?—R. En bois. Il y a sur les bords de la rivière La Pluie un très-beau canton, qui deviendra, quelque jour, un bon établissement.

Q. Quel chemin suivra ce commerce?—R. Une seule voie lui sera ouverte ; celle qui va par le lac des Bois au portage du Rat.

Q. En ce cas, l'écluse à Fort-Frances serait inutile aux colons qui s'établiront par là?—R. Elle leur serait peu utile, à moins que la route ne fût améliorée à l'est. Si je puis exprimer une opinion à cet égard, je dirai que si l'on voulait améliorer la voie navigable, le meilleur moyen de l'ouvrir serait de pratiquer des écluses de médiocres dimensions aux différentes chutes, sur tout le parcours, depuis le lac des Mille-Lacs jusqu'au lac des Bois. Qui sait si une ligne navigable de 350 milles, même avec 400 pieds d'éclusage, ne pourrait pas faire avantageusement concurrence à un chemin de fer, pour le transport du fret pesant? mais, en tout cas, le chemin de fer actuellement en construction suffira, d'ici à longtemps, aux exigences du commerce.

Q. La route Dawson a-t-elle été faite entièrement sous votre direction et votre surveillance?—R. Oui, excepté au commencement, à Fort-Garry, où quelques travaux ont été faits en dehors de ma surveillance.

Q. Il s'est élevé ici, il y a quelques jours, une question au sujet du coût des deux grands bateaux établis sur la rivière La Pluie et le lac des Bois. M. Scott disait, je pense, qu'il croyait qu'ils avaient coûté \$150,000. Savez-vous ce qu'ils coûtent?—R. Oui ; nous avons tenu un compte exact de cette dépense. Le grand bateau à vapeur sur le lac des Bois coûte \$40,000, et celui du lac La Pluie \$30,000 ; ces sommes comprennent les machines et toutes les installations.

Q. Comprennent-elles le compte de fret à \$140 la tonne, dont a parlé le capitaine Dick?—R. Oui, toute la dépense enfin. Le fret n'a pas coûté si cher. C'est un constructeur expérimenté, M. Brunel, de Québec, qui a surveillé la construction de ces bateaux. Autant qu'il m'en souvient, la dépense totale a été de \$70,000, peut-être de \$75,000; mais n'a pas été supérieure à cette dernière somme ni inférieure à l'autre. Je parle de mémoire.

Q. Le fret est-il compris?—R. Oui; tout ce que les bateaux ont coûté.

Q. Ce fret figurait-il sous forme d'article spécial dans le compte de dépense?—R. Il se tenait un compte spécial de ce chef. La construction des bateaux fut d'abord donnée en entreprise; les entrepreneurs n'ayant pu l'achever, elle leur fut retirée et complétée par le département.

Q. Était-il tenu un compte très-exact des dépenses pour les travaux sur cette route?—R. Oui, aussi exact qu'il était possible.

Q. La chose se faisait-elle d'une manière méthodique?—R. Elle se faisait suivant l'ancienne méthode du Département des Travaux Publics; je parle de ce qui s'est exécuté sous ma direction.

Q. Ne laissait-on pas de forts comptes en arrière dans toutes les localités?—R. Non; les commis de comptabilité du Département se rendaient sur les lieux chaque printemps et revenaient ici l'hiver; ils établissaient au département tous les comptes pour l'année fiscale et rien n'était laissé à l'arriéré.

Q. Je vois que le premier ministre a dit à la Chambre des Communes qu'après votre démission un commis de comptabilité du Département avait trouvé pour environ \$150,000 de comptes non payés. Je vais citer ses paroles: "L'an dernier, M. Dawson s'est démis de sa fonction, et a été remplacé par M. Grant, de cette ville. Celui-ci a employé beaucoup de temps à vérifier et à payer d'anciens comptes. Il y avait un arriéré de \$150,000, sans pièces justificatives régulières. Pour une très-forte proportion de cet arriéré, il a été absolument impossible d'obtenir aucune autre justification que quelque déclaration de M. Dawson que la somme était due. On peut se faire par là une idée de l'inextricable confusion dans laquelle étaient tombées les affaires du chemin."—R. Il y a probablement une erreur dans ce compte-rendu. Lorsque je me démis en 1875, un M. Donald M. Grant fut envoyé là-bas; et le montant total des comptes qu'il eut à régler, en dehors du contrat de M. Carpenter, fut d'environ \$15,000.

Q. Voici le point de la question: le gouvernement, à l'époque où il a pris les choses en main, n'a-t-il pas trouvé un montant considérable de comptes impayés en 1873, qu'il a fallu acquitter en 1874?—R. Il y avait seulement \$15,000 ou environ à payer lorsque M. Grant s'est rendu là-bas, en 1875. Il n'a pu avoir beaucoup de peine à régler cet arriéré, car le département avait envoyé un de ses commis pour l'aider dans son travail.

Q. Mais au lieu de \$150,000 il ne restait que \$15,000 à payer?—R. Oui, pas davantage.

Q. Pourquoi tout cet arriéré de \$15,000?—R. En voici la cause: les travaux:—réparations au quai, construction de maisons de station, entretien, etc.—s'étaient faits pendant l'hiver précédent; cette somme était le montant des comptes qu'il y avait à arrêter après l'ouverture de la navigation.

Q. Il n'y avait en cela rien d'inusité ni d'irrégulier?—R. Non, rien d'inusité; mais il se peut que les comptes n'aient pas été tenus alors avec autant d'ordre qu'au paravant: les anciens employés avaient été congédiés l'année précédente, et le travail était maintenant exécuté par M. Walter Oliver, employé nouveau et qui avait peu d'expérience en la tenue des livres; toutefois, lorsque les comptes ont été examinés, ils ont été trouvés intrinsèquement corrects, encore que la forme n'en fût pas très-régulière.

Q. Qui est M. Oliver?—R. C'est le frère de M. Adam Oliver. C'était un excellent surveillant; seulement, il était peu au fait de la tenue des livres. Il fut facile, néanmoins, de débrouiller sa comptabilité.

Q. Quelle a été la dépense totale sur la route Dawson?—R. La dépense totale sur la route Dawson, comme on l'appelle, depuis l'origine jusqu'au 30 juin 1874,

indépendamment du contrat Carpenter, a été de \$1,294,887.82. Il en faut déduire \$496,074.85, employés à maintenir la route en état de service, c'est-à-dire ouverte pour le militaire et l'immigration, et à y tenir le personnel nécessaire pour les transports.

Q. Abstraction faite de cette somme, à combien s'élève la dépense pour la confection de la route, le matériel et les bâtiments?—R. Il reste \$798,812.95 pour la dépense totale de construction et de matériel; ce qui représente une dépense de \$1,773 par mille d'un bout à l'autre.

Q. Cela comprend-il les écluses?—R. Oui; les écluses, les barrages, les chemins de portage, les bâtiments et le matériel. Il avait fallu placer des bateaux à vapeur sur les lacs. Il y en avait quatorze, tant grands que petits. Les frais d'exploitation ont été de \$496,074.85.

Q. Avez-vous eu quelque revenu de la route?—R. Les recettes perçues et créances à recouvrer se montaient à \$233,615.38.

Q. Dans ce montant comprenez-vous le transport des troupes?—R. Le transport de l'expédition militaire a été payé à part, par le département de la Milice; cependant une petite partie de la dépense figure dans ce montant.

Q. Ainsi le transport des voyageurs a produit une notable recette; ensuite vous avez eu à transporter la milice moyennant un certain prix. Quelle somme est chargée sur ce compte pour l'expédition du général Wolseley?—R. Tout près de \$60,000, je pense, sur les \$233,000.

Q. De combien la dépense effective d'exploitation a-t-elle excédé toute recette?—R. La dépense effective d'exploitation, depuis le commencement de 1869 jusqu'à l'époque où la route a été affermée par adjudication, a excédé le rapport de \$262,459.47.

Q. Avez-vous expédié beaucoup de voyageurs d'un bout à l'autre de la ligne?—R. Jusqu'à la dernière année, la route n'était pas dans un état qui permit d'en expédier beaucoup; lorsqu'il y a eu de grands bateaux à vapeur en service, elle a été fort fréquentée. En 1873, dans un court espace de temps, un millier de voyageurs y ont passé.

Q. Se dirigeaient-ils tous vers l'ouest? Ou venaient-ils de ce côté-ci?—R. Ils allaient vers l'ouest pour la plupart; très-peu en venaient.

Q. Quels étaient les frais d'entier trajet par voyageur?—Le prix perçu était d'environ \$10 par tête; mais il n'est pas besoin de dire que les frais de transport l'excédaient de beaucoup.

Q. Vous disiez que, la dernière année, la route était plus fréquentée?—R. Dès qu'elle a été desservie par de grands bateaux, elle a été très-suivie. Auparavant, quand nous n'avions que des bateaux à rames à notre disposition, le voyageur était exposé à beaucoup d'inconvénients.

Q. Etes-vous ingénieur civil?—R. Oui.

Q. Avez-vous exercé votre profession?—R. Oui. J'ai été employé par le gouvernement pendant dix-huit ans, comme ingénieur civil, dans différentes parties du Canada.

Q. Principalement à tracer et conduire des travaux du genre de cette route, n'est-ce pas?—R. Oui, en partie.

Q. Avez-vous été employé à titre d'ingénieur sur des canaux?—R. Je n'ai pas proprement été employé à construire de ces ouvrages. Il y a bien des années, j'ai fait des études de terrain pour l'établissement de canaux, et j'ai été ensuite occupé pendant longtemps à ouvrir le Saint-Maurice et à exécuter des travaux hydrauliques sur cette rivière.

Q. Vous êtes-vous jamais occupé de la construction de chemins de fer?—R. J'ai dressé des projets de voies ferrées.

Q. Quels chemins de fer avez-vous tracés et exécutés?—R. Je ne me suis jamais beaucoup occupé de la partie mécanique des travaux de chemins de fer, bien que j'aie projeté plusieurs lignes.

Q. Avez-vous été un des promoteurs de la construction d'un canal à Fort-Francis?—R. Oui; pour la communication avec la ligne qui va à la chute de l'Estur-

geon, puis aux rétrécis du lac des Bois et de là à Fort-Garry. J'étais fortement en faveur de ce canal.

Q. Avez-vous fait un rapport sur le sujet de cette entreprise en 1872?—R. J'ai présenté des observations à cet égard à différentes époques.

Q. De quelle année date le premier de ces rapports?—R. De 1869-70, je pense.

Q. Vous recommandiez dès lors fortement au gouvernement de construire l'écluse à Fort-Frances?—R. Je pensais que la chose était très-opportune, et, en 1873, je soumis un rapport dans lequel je recommandais la construction de cette écluse en liaison avec la ligne allant à Fort-Garry par la chute de l'Esturgeon.

Q. Je vais citer quelques lignes de votre rapport de 1872: "S'il était possible, disiez-vous, d'avoir une navigation continue entre le lac Shébandowan et l'angle nord-ouest du lac des Bois, en correspondance avec un chemin de fer qui irait de la baie du Tonnerre au premier de ces endroits, et un autre chemin entre ce dernier point et Fort-Garry, le chemin de la rivière Rouge pourrait défier toute concurrence pour le transport des colis pesants; mais ce projet entraînerait des frais d'éclusage d'un développement de 450 pieds, et ceux de la construction de 150 milles de voie ferrée. Sans m'arrêter pour le présent à étudier ces grands travaux qui seraient nécessaires pour atteindre ce but, je veux, cependant, attirer l'attention sur les avantages que l'on retirerait en construisant des écluses à Fort-Frances et à la chute de la Chaudière, afin de permettre aux bateaux de se rendre de l'Anglo-Nord-Ouest au portage Néquaquon, distance de 180 milles. La différence de niveau à Fort-Frances, entre le lac La Pluie et la nappe d'eau en bas des Grandes-Chûtes, est de 28 pieds, et à la chute de la Chaudière, entre les lacs Nemenken et La Pluie, de 9 pieds, ce qui fait en tout un éclusage de trente-sept pieds nécessaire pour rendre la navigation continue sur un parcours de 180 milles, comme je l'ai déjà mentionné. En vue du transport des marchandises, qui est maintenant demandé par les importateurs du Manitoba, et du transport du matériel nécessaire pour le chemin de fer du Pacifique, cette amélioration de la navigation serait très-importante et pourrait s'effectuer comparativement à peu de frais." Était-ce là votre opinion en 1872?—R. Oui, mais elle s'est beaucoup modifiée l'année suivante.

Q. Avez-vous eu quelque entretien avec le ministre sur le sujet en cette occasion?—R. Non, pas en 1872, autant qu'il m'en souvienne.

Q. Savez-vous si ce projet reçut ou non son approbation?—R. Non, mais je recommandai pendant plusieurs années l'amélioration de la navigation.

Q. Votre recommandation a fait, cependant, partie du rapport ministériel?—R. Du supplément à ce rapport. Le département n'adopte pas toujours les conclusions des rapports supplémentaires; mais leurs auteurs ont toute faculté d'exprimer les recommandations qu'ils croient utiles.

Q. Vous avez, dites-vous, modifié subséquemment votre premier rapport?—R. Oui; en présence de l'activité déployée sur les lignes américaines traversant le Minnesota, j'adressai au ministre un rapport, dans lequel je représentais l'importance de l'établissement d'une ligne de rails entre le lac Supérieur et la chute de l'Esturgeon, et d'une autre ligne entre les Rétrécis du lac des Bois et Fort-Garry; ces deux sections pouvaient ensuite être comprises dans la ligne principale du lac Supérieur à Fort-Garry.

Q. A quel endroit cette voie se séparerait-elle de celle qui est tracée maintenant?—R. A quelque distance à l'est de Shébandowan, pour se diriger de là, par le lac Shébandowan et la ligne si satisfaisante que les explorations ont reconnue, vers la chute à l'Esturgeon, et ensuite par les lignes d'eaux navigables, qui allaient être rendues bientôt continues par la construction de l'écluse de Fort-Frances, jusqu'aux Rétrécis du lac des Bois, et de là par une voie ferrée à Fort-Garry.

Q. Alors vous avez suggéré d'étudier cette ligne?—R. Je vais citer un passage de votre rapport de 1873: "Je suis maintenant persuadé que l'on pourrait établir un chemin de fer de la baie du Tonnerre à Fort-Garry, en ligne presque directe; en premier lieu, ce chemin offrirait la voie la plus courte entre le lac Supérieur et le Manitoba; en second lieu, il se trouverait plus au sud, sur un niveau plus bas et, par suite, sous un meilleur climat que les lignes qu'on explore en ce moment; il

“ aurait surtout l'avantage de traverser une région riche en bois de construction et
 “ offrant, sur certains points, de bonnes sections de terre arable, ce qui nécessaire-
 “ ment donnerait lieu plus tard à un commerce qu'il importe de prendre en considé-
 “ ration dans l'étude d'un projet de chemin de fer. De plus, la route actuelle,
 “ quelque imparfaite qu'elle soit, donnerait toutes les facilités de transporter aux
 “ divers points hommes, matériaux et provisions, en sorte que le travail de construc-
 “ tion deviendrait simple, comparé à la confection d'un chemin de fer dans une
 “ région déserte où il n'y aurait pas de chemins déjà établis. En arrivant à Ottawa,
 “ j'aurai l'honneur de vous soumettre une esquisse de cette route ; en attendant, je
 “ recommanderais qu'on en fasse l'étude complète avant d'adopter un tracé définitif.
 “ Quant aux sondages, on a marqué les chenaux et mis les bouées là où elles étaient
 “ nécessaires, sur toutes les sections navigables de la ligne. Le lac des Bois, au sud
 “ de l'angle nord-ouest, présente une nappe d'eau très-peu profonde. Le fond est un
 “ plateau recouvert de quinze à vingt pieds d'eau, mais parsemé de nombreux monti-
 “ cules pleins de roches et qui se montrent par endroits à la surface. Lorsque le
 “ vent est fort, dans cette petite mer sans profondeur, il soulève une lame dangereuse
 “ sur un parcours de plusieurs milles ; et l'on marque avec soin, en ce moment, avec
 “ des bouées, un chenal pour les gros vapeurs.” Est-ce encore là votre opinion ?—R.
 Oui, c'est encore là mon opinion.

Q. A cette époque vous n'aviez point exploré la région entre la chute de l'Esturgeon et les Rétrécis pour l'établissement d'une voie ferrée ; puisque vous recommandez dans votre rapport d'en faire une étude complète. Depuis lors l'avez-vous explorée vous-même ?—R. J'ai fait faire un examen rapide de la partie située entre la chute à l'Esturgeon et le lac Supérieur ; toute cette étendue de pays a été étudiée plus tard par les ingénieurs du chemin de fer du Pacifique.

Q. Je vous demande si vous l'avez explorée vous-même, de manière à pouvoir nous donner des renseignements *de visu* sur la ligne entre la chute à l'Esturgeon et le lac des Bois ; je voudrais savoir, en un mot, si, depuis la date de votre rapport, vous avez fait une étude topographique de cette route ?—R. Non ; j'ai simplement recommandé qu'on en fit une. Avant cette date, j'avais fait quelques explorations.

Q. Quelle partie de la région qui s'étend de la chute à l'Esturgeon aux rétrécis du lac des Bois aviez-vous explorée alors ?—R. La partie nord-ouest du bassin du lac La Pluie, dans la direction du Manitou. J'ai envoyé des explorateurs jusqu'au lac des Bois, il y a plusieurs années.

Q. Mais vous n'avez jamais parcouru ces lieux vous-même ?—R. Non, j'y ai envoyé des explorateurs.

Q. Vous n'avez jamais étudié vous-même *de visu* la région dont vous parliez, de la chute à l'Esturgeon aux Rétrécis ?—R. Non pas dans toute son étendue ; mais j'ai recommandé d'en faire l'étude complète. Je crois que cette étude reste encore à faire.

Q. Savez-vous pourquoi elle n'a pas été effectuée ?—R. Je ne puis dire pourquoi ; seulement, mon impression est qu'elle n'a pas eu lieu.

Q. Etes-vous en mesure de l'assurer ?—R. Mon impression est qu'il ne s'est jamais fait d'études complètes de cette ligne, depuis la chute de l'Esturgeon, avec les Rétrécis pour objectif.

Q. M. Fleming, dans son témoignage devant ce comité, a déclaré, cependant, que l'on a poussé les études jusqu'à ce qu'il ait été évident que cette ligne n'était pas praticable. Voici ses réponses :

Q. “ Avez-vous parfaitement exploré et examiné le pays situé entre la chute de l'Esturgeon et le lac des Bois ?—R. Oui, nous sommes partis des deux extrémités, “ mais les rapports reçus furent si mauvais que nous n'avons pas jugé à propos de “ poursuivre les explorations de ce côté. Nous avons fait des levés topographiques, “ mais nous avons été rejetés loin de la ligne droite.

Q. “ Vos explorations ont-elles été poussées bien avant au nord et au sud ?—R. Oui ; les explorations ont été poussées à droite et à gauche sur une étendue considérable.

Q. “ Vous avez mentionné le portage du Rat comme étant le seul point où le lac des Bois puisse être traversé ?—R. La question de traverser le lac lui-même à

“ un autre point, en suivant une suite d'îles, a fait le sujet d'un examen, mais cela
 “ entraînerait une très-grande dépense; franchir au moyen de ponts ces larges che-
 “ naux, est une entreprise fort discutable.

Q. “ Quelle est la nature du pays à l'est des Rétrécis du lac des Bois?—R. Le
 “ pays a toute l'apparence d'être une continuation du lac des Bois: c'est un pays de
 “ lacs et d'îles, où il y a à peu près autant d'eau que de terre. On ne peut guère dire
 “ où commence le lac, et où finit la terre. C'est là l'aspect général que présente cette
 “ contrée.

Q. “ L'aspect est-il le même au nord qu'à l'ouest de la chute de l'Esturgeon?—R.
 “ Oui, il est le même au nord et à l'ouest de cette chute. Je parle du pays à l'est du
 “ lac des Bois. C'est une contrée pleine d'îles, de passes et de chenaux à eau pro-
 “ fonde.

Q. “ Est-ce qu'une ligne allant de la chute de l'Esturgeon à Winnipeg en passant
 “ par les Rétrécis ne serait pas beaucoup plus courte?—R. Oui, si cette ligne était
 “ possible. Un autre point à remarquer, c'est qu'une telle ligne passerait dans le
 “ voisinage du territoire américain. Je ne crois pas du tout qu'on puisse passer par
 “ les Rétrécis; il y a nombre d'obstacles réellement insurmontables sur cette voie. On
 “ a essayé, à une moindre distance d'ici, à traverser un lac bien moins grand—je parle
 “ du lac Rice—et la tentative a échoué, après une forte dépense.

Q. “ Quelle est la distance entre les îles, aux Rétrécis?—R. Je ne puis vraiment
 “ vous le dire sans consulter les profils.

Q. “ Est-ce que, dans le but d'utiliser les eaux navigables à partir de la chute de
 “ l'Esturgeon et aussi les bras nord du lac des Bois, on ne serait pas justifiable de
 “ faire une plus forte dépense pour la route du sud que pour la route du nord?—R.
 “ Oui, on le serait certainement, si cette route du sud était praticable, mais c'est le
 “ contraire que nous avons constaté.

Q. “ Quelle est la longueur de la ligne, de la baie du Tonnerre à Selkirk?—R.
 “ La longueur est de 410 milles; de Selkirk au portage du Rat, il y a 117 milles.

Q. “ Quelle serait la distance par l'autre route, depuis la baie du Tonnerre, en
 “ passant par la chute de l'Esturgeon?—R. Je ne puis dire; il n'y a pas de route;
 “ chacun peut mesurer la distance sur la carte. Nous n'avons pu trouver de route.

Q. “ Depuis la chute de l'Esturgeon jusqu'au point où vous avez poussé votre
 “ reconnaissance à l'ouest, se présente-t-il des difficultés considérables à surmonter
 “ pour construire un chemin de fer?—R. Jusqu'à quatorze mille à l'ouest de la chute
 “ de l'Esturgeon, il ne se présente pas de grandes difficultés; mais à partir de là on
 “ rencontre de sérieuses difficultés sur tout le trajet.

Q. “ Vous dites que vous avez obtenu des renseignements détaillés sur la région
 “ comprise entre ce point, situé quatorze milles à l'ouest de la chute de l'Esturgeon, et
 “ les Rétrécis du lac des Bois?—R. Oui.

Q. “ Vous êtes en état d'affirmer qu'on ne peut trouver là une route praticable?
 “ —R. Je ne veux pas du tout affirmer qu'il n'y ait point là de route praticable, mais
 “ je ne suis pas en état d'indiquer aucune qui le soit. Je ne veux pas du tout
 “ affirmer que la chose est impraticable, car, en fait de génie civil, nous n'aimons pas
 “ à admettre qu'il y ait des obstacles insurmontables; mais c'est par cette raison seu-
 “ lement.

Q. “ La dépense à faire sur cette route, si elle était plus courte, excéderait-elle la
 “ dépense à faire sur la route plus longue passant au nord?—R. En regardant la carte,
 “ on voit que la distance serait moindre par la première route; je ne puis dire de
 “ combien de milles, mais je suis sûr qu'en faisant le tracé, on aurait tellement à
 “ dévier de la ligne droite pour trouver des pentes propices, qu'il en résulterait une
 “ addition considérable de longueur. Le pays est très-difficile, très-accidenté. Le
 “ passage du lac des Bois est, suivant moi, tout-à-fait hors de question. Je sais que
 “ M. Dawson diffère d'avec moi et qu'il pense que le passage pourrait être effectué.

Q. “ Avez-vous fait des sondages à la traverse du lac?—R. Non: nous nous en
 “ sommes rapportés aux sondages faits par M. Dawson.

Q. “ Avez-vous quelques données qui vous permettent d'estimer ce que coûterait
 “ le passage d'un chemin de fer aux Rétrécis?—R. Non.

Q. " Les difficultés vous ont-elles paru si sérieuses que vous n'avez point cru " devoir faire une telle estimation ?—R. Oui, les difficultés n'ont paru telles que je " n'ai jamais eu l'idée de faire l'estimation de pareils travaux."

R. M. Fleming se trompe en ce qui regarde la traversée des Rétrécis du lac des Bois, et mon impression est qu'il n'y a eu aucune exploration technique faite à l'est du lac, sur cette route. Vous verrez, d'après la carte que j'ai mise sous vos yeux, qu'il n'y a pas la plus légère similitude entre le lac Rice et le lac des Bois, et qu'il ne se trouve pas aux Rétrécis de chenaux plus larges que le Saint-Maurice et autres rivières canadiennes, sur lesquelles on a pu facilement établir des ponts.

Q. Je vois sur la carte qu'à la traverse No. 2 le plus large chenal dans les Rétrécis est de 1,075 pieds.—R. Oui.

Q. Quelle est la profondeur de l'eau en cet endroit ?—R. 60 pieds au milieu du chenal le plus profond. La profondeur moyenne dans la traverse No. 1 est de 16-pieds. On remarquera que, d'après sa déposition, M. Fleming n'a jamais opéré de mesurages dans les Rétrécis. C'était, ce me semble, une importante partie du devoir d'un ingénieur, dans une question grave comme celle-ci, que de faire les mesurages nécessaires pour pouvoir indiquer au moins le point où l'eau finissait et où commençait la terre.

Q. Vous admettez que l'expérience de M. Fleming comme ingénieur est très-grande ?—R. Je ne révoque pas en doute son expérience ; mais, pour ce qui est des Rétrécis du lac des Bois, il n'y a jamais été.

Q. Mais il prend vos chiffres et les indications de vos sondes ?—R. A l'égard de la traversée de ces Rétrécis, je suis en mesure de maintenir qu'elle est très-praticable ; et j'ajoute qu'à mon avis, elle ne coûterait pas plus qu'une égale longueur de chemin à la traverse du portage du Rat, à en juger par ce que j'ai entendu dire de ce dernier-endroit.

Q. Et la connaissance que vous avez à présent de l'opinion de M. Fleming ne change rien à votre sentiment à l'égard de la traversée des Rétrécis ?—R. Non, du tout ; je suis toujours de la même opinion. Je suis d'opinion que les explorateurs envoyés par M. Fleming n'ont jamais examiné le passage à fond.

Q. D'après votre propre connaissance du pays et les renseignements que vous avez eus de toutes sources, pensez-vous que la région entre la chute de l'Esturgeon et le portage du Rat soit plus difficile que le terrain qui se présente des deux côtés de ce portage, sur la ligne du tracé ?—R. Je pense que dans celles de ses sections où le terrain est le plus inégal elle n'en diffère guère, et n'est pas plus difficile.

Q. Avez-vous jamais parcouru la contrée entre Port-Savane et le portage du Rat ?—R. J'ai été souvent de l'un à l'autre de ces endroits ; et j'ai fait exécuter diverses explorations par là.

Q. Vous n'avez jamais parcouru vous-même le pays entre Port-Savane et le portage du Rat par le tracé ?—R. Non pas toute cette distance par le tracé.

Q. Avez-vous jamais envoyé des ingénieurs pour découvrir une ligne praticable entre Savane et le portage du Rat ?—R. J'en ai envoyé opérer des reconnaissances et des relevés jusqu'à la chute de l'Esturgeon, mais non pas par le tracé actuel entre Savane et le portage du Rat ; mes explorations ont été dirigées au sud de cette ligne.

Q. Avez-vous jamais exploré vous-même la région qui s'étend du portage du Rat vers l'est dans la direction de la chute de l'Esturgeon ?—R. Non ; je n'ai jamais fait d'exploration au portage du Rat ; mes recherches se sont portées au sud de ce point.

Q. Vous admettez que vous n'avez point exploré vous-même cette région et que vous n'avez jamais fait faire d'explorations ni sur l'une ni sur l'autre ligne ?—R. Pas tout à fait ; je dis que j'ai traversé souvent le pays entre les deux endroits ; à une certaine distance, pas très-grande toutefois, au sud de la ligne dont vous parlez. Mon opinion résulte de la connaissance partielle que j'ai du pays et des renseignements obtenus de personnes qui y sont et avec qui j'ai eu de nombreuses occasions de communiquer, pendant plusieurs années, tant en ma qualité de commissaire près des Sauvages que comme ingénieur des travaux. Certes, à moins d'être d'intelligence dure, on doit, lorsqu'on passe dans un pays et qu'on est en continuelles relations avec ses habitants,

acquérir quelque connaissance de son caractère général. Je ne me trompe pas beaucoup sur le caractère général de cette région.

Q. M. Fleming n'a jamais été là de sa personne, et ne connaît le pays que par ouï-dire?—R. Et que fort imparfaitement, je le crains, la traversée du lac des Bois.

Q. Quelle connaissance avez-vous du pays qui se trouve sur le parcours du tracé de route adopté?—R. Je le connais très-bien jusqu'au lac des Mille-Lacs et à la distance encore de quarante milles par delà.

Q. Vous paraît-il favorable à la colonisation autant que la région de la ligne sud?—R. Vers la hauteur des terres le sol est de très-mauvaise qualité; mais je pense que sur la ligne sud on trouverait de plus belles terres et un meilleur climat.

Q. Vous avez parlé du petit commerce qui pourrait prendre cours par l'écluse de Fort-Frances, et vous avez dit qu'il consisterait en bois de construction: une glissoire n'aurait-elle pas été plus propre pour la descente de cette marchandise qu'une écluse?—R. Pour la descente des billots à sciage, une glissoire serait très-suffisante, et même je ne la pense pas nécessaire pour leur faire passer la chute. L'écluse faciliterait le transport du sciage.

Q. Mais il n'y a pas encore de moulins?—R. Non, excepté celui qui est à Fort-Frances.

S. J. DAWSON.

L'honorable M. Scott dépose les réponses suivantes à des questions faites par l'honorable M. Macpherson.

1^o Q. Quelle est la date du contrat de la confection du chemin de fer jusqu'à Shébandowan?—R. L'entreprise a été adjugée le 3 avril 1875, et le contrat signé le 13 avril.

2^o Q. Quelle est la date de sa résiliation?—R. Les entrepreneurs furent avisés, le 19 janvier 1876, que les travaux en entreprise se termineraient à 15½ milles à l'est de Shébandowan; et, le 7 mars 1876, les entrepreneurs convinrent de les cesser au point indiqué.

3^o Q. Quelle est la date du contrat de la voie jusqu'à Port-Savane?—R. L'entreprise fut donnée le 7 juin 1876 et l'acte signé le 25 juin.

OTTAWA, 24 avril 1878.

MICHAEL HARRIS est appelé et prête serment:—

Q. Faites-vous actuellement partie du personnel technique du chemin de fer du Pacifique?—R. Oui.

Q. Quel est votre emploi?—R. Je suis niveleur.

Q. Connaissez-vous le pays au nord et à l'ouest du lac Supérieur, et jusqu'au lac des Bois?—R. Oui; j'y ai passé plusieurs années, en séjours plus ou moins longs, depuis 1869.

Q. Y avez-vous passé des étés?—R. Oui, des étés et des hivers.

Q. Quelle occupation vous y a conduit pour la première fois?—R. J'ai été, dans le commencement, employé par M. Dawson sur la route Dawson.

Q. Connaissez-vous la région entre la chute de l'Esturgeon et l'Angle-Nord-Ouest?—R. J'en ai parcouru plusieurs sections; j'ai été sur la route principale et sur d'autres.

Q. Avez-vous été avec les troupes d'ingénieurs sur la ligne?—R. Elles ont généralement opéré plus au nord, comme vous savez. J'ai été sur la ligne de la baie du Poisson-Blanc à la rivière Manitou. Cette baie se trouve du côté est du lac des Bois. J'ai passé aussi sur certaines parties du tracé adopté.

Q. Parlez-nous du pays situé entre la chute de l'Esturgeon et l'Angle-Nord-Ouest ou les Rétrécis.—R. Je ne puis parler que des sections comprises entre le lac La Pluie ou Fort-Frances et la rivière Manitou, dans la direction du nord.

Q. Avez-vous remonté la rivière Manitou?—R. Oui remonté et descendu souvent.

Q. Une douzaine de fois?—R. Vingt fois.

Q. Quel est le caractère du pays qui traverse la ligne proposée par M. Dawson ?—
R. Des deux côtés de la rivière Manitou le terrain est très-haut et très-rocheux. La partie occidentale du lac La Pluie n'est pas exactement représentée sur la carte. Il s'y trouve un très-grand nombre de baies ; et toute cette nappe d'eau est beaucoup plus grande que le plan ne l'indique.

Q. Avez-vous fait la reconnaissance de toute cette région ?—R. De différentes sections de son territoire et de quelques lacs sur la route Dawson.

Q. Avez-vous relevé le lac La Pluie avec assez de soin pour être en mesure de parler de ses baies ? Par reconnaissance entendez-vous dire nivellement ?—R. J'ai mesuré les lacs.

Q. Jusqu'à quelle distance, des deux côtés de la rivière Manitou, avez-vous porté vos recherches ?—R. Je ne puis parler des bords de cette rivière que d'une manière générale, car je la remontais et descendais en canot. Je me suis, cependant, avancé à l'est de son cours environ dix milles.

Q. Quelle est la nature du pays de ce côté ?—R. C'est un sol très-élevé et très-rocheux.

Q. Est-il possible d'y établir un chemin de fer ?—R. Je n'ai pas exploré cette région suffisamment pour répondre avec certitude ; mais ce pays est d'un vilain aspect qui me donne peu de confiance. Lorsque j'y ai été, je cherchais du bois ; je ne l'explorais pas pour l'établissement d'une voie ferrée.

Q. Vos observations ne vous permettraient-elles pas d'exprimer une opinion sur son caractère ?—R. Je pourrais en exprimer une sur la nature du pays au nord de la rivière Manitou.

Q. Mais sur la traverse ?—R. Les rives sont très-élevées. Il y a une chute de 47 à 50 pieds.

Q. Et le sol, est-il de roche, d'argile ou de sable ?—R. Au portage, il est d'argile à la surface ; mais j'imagine qu'en creusant on rencontrerait bientôt la roche.

Q. Quelle est la hauteur de la berge au-dessus de l'eau ?—R. Environ 80 pieds, je pense. La hauteur de la chute est de 48 pieds.

Q. Les deux berges se correspondent-elles en élévation ?—R. L'une—la berge orientale—est plus basse que l'autre.

Q. Quelle est, entre elles, la différence de hauteur ?—R. Vingt-cinq ou trente pieds, autant que je me rappelle.

Q. Les avez-vous mesurées ?—R. Non ; j'ai jugé de la différence à vue d'œil seulement.

Q. Y a-t-il des eaux se rendant au lac La Pluie que n'indique pas le plan ?—R. Non, pas que je sache.

Q. Ces baies-là entrent-elles beaucoup dans les terres ?—R. Je ne les ai pas mesurées ; mais je dirais qu'à vue d'œil elles avancent dans les terres de huit à dix milles.

Q. C'est plus qu'il n'est porté sur la carte ?—R. Oui.

Q. Êtes-vous sûr de cela ?—R. Oui, autant que j'ai pu juger de l'étendue par la vue en remontant ces baies en canot. Je n'aurais pas parlé de ces nappes d'eau si je n'avais pas été parfaitement sûr de leur existence.

Q. Avez-vous traversé—une douzaine de fois—le lac La Pluie, et pénétré dans l'intérieur de cette région ?—R. Oui, et plus souvent encore. J'y ai été, depuis 1875, trois ou quatre fois par saison de navigation.

Q. Y a-t-il de ce côté de profonds ravins qui partent du bord du lac La Pluie ?—
R. Oui ; autant que j'ai pu en juger de la rive ouest, le terrain est fort élevé. On aperçoit des chaînes de hauteurs, en côtoyant le lac, dix milles au sud des rapides du Manitou.

Q. Y a-t-il des ravins rocheux ?—R. Il y a des chaînes de très-fortes élévations qui courent du nord au sud.

Q. Les ravins viennent-ils aboutir au lac ?—R. Oui, je le crois.

Q. Avez-vous passé sur la ligne étudiée par M. Garden, depuis la chute de l'Esturgeon ?—R. Non, pas depuis cette chute. Je n'ai pas été sur la ligne de M. Garden entre la chute de l'Esturgeon et le lac Manitou.

Q. Avez-vous été sur la partie située plus à l'ouest?—R. Oui; sur le parcours de cette ligne à l'ouest du lac Manitou jusqu'au lac des Bois. J'ai traversé tous les lacs représentés sur ce plan, de la rivière Manitou à la baie du Poisson-Blanc.

Q. Quelle est, des régions au nord ou au sud, au nord-ouest ou au sud-ouest, de cette chaîne de lacs, celle qui offre le terrain le plus favorable à l'établissement d'un chemin de fer?—R. Le pays s'améliore à mesure qu'on avance au nord de cette région; il est partout montueux.

Q. Avez-vous traversé tout l'intervalle entre cette chaîne de lacs et la ligne proposée par M. Dawson?—R. Non.

Q. Jusqu'où vous êtes-vous rendu au sud-ouest de la chaîne de lacs dont vous parlez?—R. J'ai suivi les rivages, en passant par la baie Sabascong et le portage de la Tortue; j'ai visité les environs de ce portage pour chercher du bois; j'ai passé outre et me suis dirigé vers les Rétrécis du lac des Bois. Je me suis avancé dans l'intérieur plusieurs milles à l'est et à l'ouest du portage de la Tortue. Le terrain est élevé et ondulé.

Q. Qu'entendez-vous par terrain élevé?—R. Un sol qui s'élève d'environ 100 à 250 ou 300 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

Q. Est-ce là le caractère général de ces lieux?—R. Oui, dans toute cette contrée.

Q. Avez-vous pris les niveaux des terrains?—R. Non, mes renseignements se fondent sur de simples observations.

Q. Ces élévations se dressent-elles perpendiculairement?—R. Oui, en général.

Q. Avez-vous été à la traverse dite des Rétrécis?—R. Oui; j'y ai été pour la première fois en 1875, et souvent depuis.

Q. Y avez-vous jamais été avec des ingénieurs pour examiner le passage?—R. J'y ai été avec M. Hazlewood, ingénieur chargé des travaux depuis la baie du Tonnerre.

Q. Pour voir si un chemin de fer pouvait franchir cet endroit?—R. Oui. Les îles paraissent mal représentées sur le plan de M. Dawson; elles sont autrement situées. Entre la terre ferme et les îles que nous avons vues, M. Dawson place tout un groupe d'îles. Nous n'avons pu découvrir ce groupe dans la position que son plan indique.

Q. Avez-vous cherché ces îles?—R. Oui, nous étions allés à la traverse spécialement pour cela.

Q. Quelle largeur d'eau avez-vous trouvée à cette traverse?—R. Nous ne l'avons pas mesurée; mais je pense qu'au point le plus étroit la largeur est d'un bon demi-mille.

Q. Savez-vous quelle y est la profondeur de l'eau?—R. Non, nous n'avons fait aucun sondage.

Q. L'eau y est-elle profonde ou non?—R. Profonde.

Q. À quelle conclusion cet examen vous a-t-il conduits M. Hazlewood et vous, quant à ce qui regarde les facilités que présenterait cet endroit pour la traversée?—R. M. Hazlewood, en le voyant, a déclaré que la traversée y était tout à fait impraticable; aussi n'avons-nous exécuté ni mesurages ni sondages.

Q. Parce qu'ils n'étaient pas nécessaires tant l'impossibilité de la traversée était évidente, sans doute?—R. Oui, la traversée était si manifestement impraticable que ces opérations ne nous ont point paru nécessaires.

Q. Êtes-vous bien sûrs que vous étiez allés à l'endroit indiqué par M. Dawson comme étant les Rétrécis?—R. Oui aux Rétrécis indiqués par son plan.

Q. Y avez-vous été souvent?—R. Une demi-douzaine de fois. Le fait est qu'ayant entendu parler de son projet pour la traversée des Rétrécis plusieurs années avant d'y aller, je fis tout particulièrement attention à l'endroit dès la première fois que je le vis.

Q. Avez-vous examiné la traverse No. 2?—R. Non.

Q. Y avez-vous été?—R. Une couple de fois. Je ne pourrais dire grand'chose de la traverse, mais, pour la contrée à l'ouest, j'en puis parler avec connaissance. C'est un affreux pays. Je l'ai parcouru; j'y ai même passé deux hivers.

Q. Pourrait-on y pratiquer une voie ferrée?—R. Non.

Q. Pensez-vous que cette seconde traverse de M. Dawson soit praticable?—R. Je ne le pense pas.

Q. Avez-vous exploré bien avant le pays à l'ouest de ce point?—R. Bien avant et bien soigneusement; je l'ai exploré jusqu'à quelques milles de la section 15.

Q. A mesure que l'on avance à l'ouest paraît-il devenir meilleur?—R. C'est partout un pays très-bas.

R. Au-delà de la large péninsule que voilà, quelle est jusqu'au point où vous vous êtes rendu la proportion des espaces d'eau à la terre?—R. Elle est bien, je pense, de soixante pour cent.

Q. Avez-vous exploré suffisamment cette contrée pour répondre positivement à ma question?—R. Oui; je répète que soixante pour cent au moins de la surface totale est couverte d'eau. J'ai exploré la contrée depuis la traverse No. 2 jusqu'à deux milles en deçà de la section 15 du tracé du chemin de fer. Cette reconnaissance topographique s'est faite d'une ligne à l'autre.

Q. Avez-vous pris les niveaux?—R. Non, nous ne les avons pas pris.

Q. Mais la configuration du sol est telle qu'il n'est resté dans votre esprit aucun doute à l'égard des difficultés qui s'opposent à l'établissement d'un chemin de fer?—R. Non, certainement.

Q. Avez-vous jamais été au portage du Rat?—R. Oui.

Q. Vous êtes-vous avancé dans la contrée à l'est et à l'ouest de ce portage, sur le parcours du tracé?—R. Quelques milles seulement sur le parcours du tracé; mais j'ai traversé le pays.

Q. Vous ne savez pas si la région que traverse ce tracé est aussi difficile que celle que vous venez de décrire?—R. J'ai suivi la chaîne des lacs au nord de cette ligne jusqu'au lac de l'Esturgeon-Noir, et j'ai pu juger du pays sans l'avoir parcouru au long et au large: il paraissait très-difficile.

Q. Pensez-vous que jusqu'à la distance de quatre milles à l'ouest et quatre milles à l'est du portage du Rat le terrain soit plus favorable à l'établissement d'un chemin de fer que la contrée au nord des lacs La Pluie et des Bois? ou lui ressemble-t-il beaucoup?—R. Je ne pense pas que dans cette étendue de quatre milles à l'est et à l'ouest du portage, le terrain offre autant de difficultés que celui qui s'étend entre la traverse No. 2 et le présent tracé,—à en juger par l'aspect du pays.

Q. Avez-vous été sur le tracé dans cet endroit?—R. Oui, la distance de deux ou trois milles.

Q. Et la contrée se ressemble?—R. Oui, tout-à-fait; elle est pleine d'inégalités.

Q. Vous avez parlé de ravins qui courent au lac La Pluie, en avez-vous exploré quelques-uns?—R. Je n'en ai remonté aucun; j'ai visité la chaîne de lacs depuis la baie au Poisson-Blanc jusqu'à la rivière Manitou.

Q. De l'autre côté de la chaîne de lacs, avez-vous pénétré bien loin dans l'intérieur des terres?—R. Non, pas bien loin. J'y suis entré, à certains endroits, pour examiner le bois; mais à vrai dire je n'ai pas fait d'explorations, ni sur l'une ni sur l'autre rive. Je suivais seulement le rivage.

Q. De sorte qu'en réalité vous ne connaissez rien du pays sur les deux rives?—R. Au-delà d'une certaine distance, non.

Q. Mais vous pouviez voir par les crêtes de terrain que le pays est fort tourmenté. Vous ne pouvez parler avec connaissance personnelle de la nature de la contrée en arrière de ces lacs?—R. Non, que d'après ce que j'ai vu des reliefs de terrain qui descendent au rivage dans le sens des rivières.

Q. Vous vous occupiez, d'ailleurs, de découvrir du bois bien plus que d'explorer le pays au point de vue de l'établissement d'un chemin de fer?—R. Dans le temps nous faisons une reconnaissance rapide du caractère du pays entre la baie du Poisson-Blanc et la chute de l'Esturgeon.

Q. Lorsque vous êtes allé au lac des Bois avec M. Hazlewood, faisiez-vous le voyage en votre qualité professionnelle ou à titre d'amateur?—R. Je conduisais M. Hazlewood à cet endroit.

Q. Étiez-vous alors au service du gouvernement?—R. Oui.

Q. M. Hazlewood vous a-t-il laissé voir qu'une route plus méridionale que le

présent tracé lui aurait paru préférable?—R. Tout au contraire; il voulait aller au nord; il nous y envoya même ensuite pour voir si nous ne pourrions pas obtenir une ligne des Dalles, sur la rivière Winnipeg, jusqu'au-dessous du portage du Rat.

Q. Pensez-vous que M. Hazlewood se soit mis beaucoup en peine de trouver le point de traversée de M. Dawson dans les Rétrécis?—R. Oui, vraiment. Cette recherche paraissait être l'un des principaux objets de son voyage.

Q. Ne favorisait-il pas le choix d'une route plus au nord?—R. Je ne dirai pas cela; je pense que sa disposition était de favoriser la route qui présenterait le plus de facilités.

Q. Pourquoi n'a-t-il pas examiné la traverse No. 2 des Rétrécis?—R. Peut-être n'avait-il pas eu connaissance de celle-là. Au reste, je ne sais pas pourquoi il ne l'a pas examinée.

Q. Vous dites qu'il y a des îles représentées sur la carte de M. Dawson qui n'existent pas?—R. Elles n'existent pas aux points où la carte les place.

Q. Avez-vous relevé les lieux avec beaucoup de soin?—R. Non.

Q. Savez-vous qui a préparé ce plan pour M. Dawson?—R. Non. Je ne dis pas que les îles représentées sur son plan n'existent point; mais j'affirme qu'elles ne se trouvent pas dans la position qu'il indique.

Q. A quelle époque de l'année avez-vous exploré cette chaîne de lacs?—R. En hiver, sur la glace.

M. HARRIS.

OTTAWA, 24 avril 1878.

JAMES H. ROWAN est appelé et prête serment.

Q. Quelle est votre profession?—R. Je suis ingénieur civil.

Q. Quelle est votre fonction sur le chemin de fer du Pacifique?—R. Je suis maintenant ingénieur du district de Manitoba. J'avais été auparavant chargé du soin des explorations d'ici à Livingston, situé à environ 300 milles au-delà de la rivière Rouge.

Q. Connaissez-vous le pays entre le lac Supérieur et le Manitoba?—R. Oui, généralement parlant.

Q. Avez-vous été chargé de quelques-unes des explorations qui s'y sont faites?—R. De toutes jusqu'à l'hiver de 1874-75; à cette époque ce territoire a été divisé en deux districts.

Q. Vous connaissez donc la contrée connue sous la dénomination de route de la chute de l'Esturgeon?—R. Oui; je sais que cette route avait été recommandée, et je crois que la ligne fut tracée jusqu'à la chute de l'Esturgeon et à douze ou quatorze milles au-delà.

Q. Savez-vous pourquoi elle a été abandonnée?—R. Oni; parce qu'il a été impossible de découvrir une ligne praticable en continuation, vers l'ouest, dans les explorations qui se sont faites. M. Fleming me consulta ici lorsque l'on proposa pour la première fois d'étudier le pays de la chute de l'Esturgeon aux Rétrécis du lac des Bois; il me demanda si je pensais que ce pays fût praticable. Je lui répondis que je craignais que non; que peut-être, d'après ce que je savais de la formation géologique de cette région, serait-il possible de tracer une ligne depuis la baie du Tonnerre jusqu'au voisinage de la chute de l'Esturgeon; mais que de ce point, vers l'ouest, le caractère de la formation géologique me faisait craindre que la contrée ne fût impraticable, vu que les ravins couraient tous perpendiculairement au cours de la route à suivre. M. Fleming ordonna alors à M. Hazelwood, qui venait de prendre la direction du district oriental, appelé maintenant district du Prince-Arthur, de faire exécuter une reconnaissance depuis la baie du Tonnerre jusqu'à la chute de l'Esturgeon; et il me donna des instructions pour que j'en fisse faire une du portage du Rat à la chute de l'Esturgeon. En exécution de ces instructions, je chargeai M. Forest, un de mes aides au Manitoba, d'aller faire un examen préliminaire, par une ligne directe autant que possible, de la contrée entre la chute de l'Esturgeon et la baie du

Poisson Blanc; car nous avons déjà une ligne préliminaire du portage du Rat à la baie du Poisson-Blanc. Voilà comment nous avons cherché à mener à bonne fin notre première ligne d'essai en 1871.

Q. Avez-vous le rapport que M. Forest vous a adressé sur la ligne de la baie du Poisson-Blanc?—R. Je ne l'ai pas ici; je pensais qu'il vous avait été communiqué l'année dernière.

Q. Où se trouve la baie du Poisson-Blanc?—R. Elle se trouve à vingt ou trente milles au sud-est du portage du Rat, dans le lac des Bois.

Q. Quel est le caractère du rapport?—Le rapport est entièrement défavorable; il montre l'impossibilité d'obtenir une ligne utile à travers un pays extrêmement inégal, où les collines et les vallées courent du nord-est au sud-ouest, presque à angles droits relativement à la direction dans laquelle nous cherchions à mener notre ligne.

Q. Y voyait-on que ces chaînes de collines et ces vallées étaient très-nombreuses?—Oui. La contrée ne présente qu'une succession d'élévations et de vallées; et souvent les élévations ont entre elles des lacs profonds.

Q. De quel terrain se composent ces chaînes d'élévations?—R. De rochers. La contrée n'est que rochers et eaux.

Q. Quelle est généralement la hauteur de ces rochers?—R. Elle varie. Autant que je m'en souviens, elle est de 30 à 60 et 70 pieds.

Q. Leur largeur, généralement?—R. Je ne pourrais le dire.

Q. Avez-vous jamais étudié la route proposée par M. Dawson, telle qu'elle est indiquée sur sa carte?—R. Non.

Q. Avez-vous jamais examiné les traverses du lac des Bois?—R. Oui.

Q. Quand?—R. L'année dernière.

Q. Toutes les deux?—R. Oui. La traverse No 1 est à peu de distance de l'entrée, en partant de l'angle nord-ouest. M. Fleming me parla d'y conduire une ligne parce que cette voie était fort recommandée. Je répondis: "J'y ai passé et repassé plusieurs fois, et je n'y ai jamais vu aucun endroit qui ressemblât à celui que M. Dawson représente sur sa carte."—"Etes-vous sûr, me dit-il, de ne pas vous être trompé d'endroit?"—"Aussi sûr, répondis-je, qu'on peut l'être; et je suis presque moralement certain qu'il n'existe pas de lieu tel que celui qui est figuré sur le plan de M. Dawson." Il m'engagea, sur cette réponse, à m'en assurer tout-à-fait. A mon retour dans mon district, je chargeai un de mes ingénieurs allant au tracé de la section 15, d'examiner l'endroit; il le fit et me rendit compte ensuite verbalement de son examen, lorsque nous nous rencontrâmes.

Q. Quel est cet ingénieur?—R. M. Carre. C'est lui qui dirige sous mes ordres les travaux du contrat quinze. Il me rapporta qu'il n'y avait pas de traverse comme sur la carte de M. Dawson. "Ne vous trompez-vous pas? lui dis-je. M. Dawson prétend que cette traverse existe. Il a fait faire, je crois, le levé et une esquisse fidèle des lieux; les îles sont telles qu'il les a représentées." M. Carre m'affirma de nouveau que cette traverse n'existait pas. A mon tour, on me rendant aux travaux, j'allai à la traverse. Je n'y fis aucun mesurage, car je vis, d'un coup d'œil, comme l'aurait vu tout homme du métier, que, bien qu'il y eût entre cet endroit et le dessin de la carte de M. Dawson une certaine ressemblance générale, les îles n'étaient pas dans la même situation que celle indiquée par ce plan.

Q. Offrent-elles, toutefois, des facilités pour la traversée?—R. Non. Ce serait une entreprise bien ardue que d'établir une traversée sur ce point.

Q. Quelle était à votre estime la plus grande largeur de la traverse?—De $\frac{1}{2}$ de mille à un $\frac{1}{2}$ mille.

Q. Y a-t-il une grande profondeur d'eau?—R. Je n'ai pas fait de sondage. J'ai pris les chiffres de M. Dawson. Je suis d'opinion que les îles ne sont pas situées comme dans son plan.

Q. Comment sont les rives dans ces Rétrécis?—R. Très-escarpées et très-raboteuses.

Q. L'eau est-elle profonde au bord?—R. Oui, assez profonde. Les rives s'élèvent brusquement, presque perpendiculairement au-dessus de l'eau.

Q. Quelle est, pensez-vous, la hauteur de ces berges?—R. Elle varie de 10 à 35 ou 40 pieds.

Q. N'est-elle pas plus grande par endroits?—R. Non; mais le sol va s'élevant vers l'intérieur des terres.

Q. Jusqu'à quelle hauteur?—R. Il y a, je pense, des points qui atteignent une hauteur de quatre-vingts pieds au-dessus du niveau du lac.

Q. Des rochers?—R. Oui, des rochers nus. Toute cette contrée a été dévastée par les incendies, et le feu a dévoré jusqu'au léger humus qui couvrait la roche. Je parle de la contrée à l'est de la traverse.

Q. Vous a-t-il paru à vous-même, d'après l'aspect des lieux environnants, que la traversée n'était pas possible?—R. Oui. J'ai pensé qu'elle exigerait une dépense énorme. Et supposé qu'elle pût se faire aux Rétrécis moyennant de grands frais, le tracé de M. Dawson, traversant une plus large étendue de pays inégal que le tracé adopté, ne serait pas praticable. Il y a dans les Rétrécis plusieurs points où le passage serait moins difficile qu'à la traverse No. 1.

Q. Les avez-vous examinés?—R. J'ai examiné le passage entre la terre ferme et la grande île. Je n'ai pas poussé ma reconnaissance plus avant, parce que je trouvais la chose inutile.

Q. Avez-vous examiné la traverse numéro deux?—R. Oui.

Q. Quel est l'aspect du pays de l'autre côté?—R. Le pays est de nature très-rugueuse. Dans toute l'étendue de cette région, d'ailleurs, la configuration du sol a le même caractère, à peu près.

Q. Les deux rives se ressemblent-elles?—R. Oui, beaucoup. Ce sont des rochers élevés, hérissés de quelques arbres vivants et de quantité d'autres desséchés et noircis par le feu. Presque point de terre.

Q. Quelle est la largeur de cette traverse (No. 2)?—R. Je ne l'ai jamais mesurée; mais elle paraît être la même que celle de la traverse No. 1.

Q. Quelle a été votre conclusion par rapport à la traverse No. 2?—R. Qu'elle était, comme l'autre, impraticable, à cause de l'énorme dépense qu'il y faudrait faire.

Q. Avez-vous jamais évalué à combien pourrait s'élever la dépense de travaux de ponts à ces deux traverses?—R. Oui, j'ai calculé, par simple approximation, la dépense présumable de ces travaux.

Q. Faits de quels matériaux?—R. Faits en terre-plein, avec des ouvertures ménagées à travers pour le passage de l'eau.

Q. Avez-vous fait un devis pour le pont?—R. Oui, approximatif.

Q. En quoi bâtissiez-vous vos piles?—R. En pierres.

Q. Des encaissements ne seraient-ils pas suffisants?—R. Je ne le pense pas, lorsqu'il s'agit de travaux aussi coûteux. Il faudrait renouveler après quelques années le bois dans le voisinage de l'eau.

Q. Y a-t-il des constructions en pierres sur le chemin de fer du Pacifique?—R. Pas encore; mais il y en aura dans la section quinze, où de grandes constructions sont nécessaires.

Q. Elles seront faites dès le principe en maçonnerie?—R. Oui.

Q. A-t-on modifié les plans à leur égard?—R. Non.

Q. On a toujours eu l'intention de les faire de pierre?—R. On a toujours eu l'intention de bâtir les grands ponts, aux traverses de la rivière Winnipeg, au portage du Rat, de pierre et de fer.

Q. A-t-il jamais été fait un levé topographique du pays entre les Rétrécis et la chute de l'Esturgeon?—R. Non, je ne pense pas.

Q. De la contrée située entre cette chute et le portage du Rat?—R. Cette contrée a été explorée.

Q. L'avez-vous examinée ou explorée vous-même?—R. Non; mais des personnes sous mes ordres l'ont explorée, et j'ai passé sur les lignes.

Q. Combien y a-t-il eu d'explorations?—R. Une seule.

Q. En sorte que cette partie du pays n'a pas été même explorée entièrement?—R. L'exploration qui s'est faite a constaté l'impossibilité d'y avoir une route aussi avantageuse que le tracé qui a été adopté.

Q. Entre la chaîne de lacs explorée par M. Garden et le lac La Pluie, dans quelle direction courent les collines et quel est le caractère du pays?—R. Comme je l'ai

déjà dit, le pays compris entre la chute de l'Esturgeon et la baie du Poisson-Blanc, dans le lac des Bois, consiste en collines, vallées et lacs. Leur direction générale est du sud-ouest au nord-est, depuis la hauteur des terres jusqu'aux lacs La Pluie et des Bois.

Q. Vous le savez par les rapports de vos subordonnés?—R. Par mes subordonnés et par moi-même. En 1874, j'avais dit, dans un rapport à M. Fleming, que, d'après nos observations, la connaissance que nous avons de la formation géologique de cette région, on ne pouvait espérer de trouver une route au sud de la hauteur des terres qui court au sud du lac de l'Aigle. Des observations subséquentes ont corroboré mon opinion. Au nord des lacs La Pluie et des Bois, la contrée inégale s'étend jusqu'à environ trente-cinq milles des deux côtés de la rivière Winnipeg.

Q. Le tracé adopté traverse-t-il cette contrée à sa partie la moins large?—R. Oui, sur une étendue d'environ 80 milles.

Q. Quelle étendue de cette contrée inégale aurait traversée une ligne tracée depuis la chute de l'Esturgeon jusqu'aux Rétrécis du lac des Bois ou au portage du Rat?—R. Une ligne conduite de la chute de l'Esturgeon aux Rétrécis du lac des Bois, en suivant la route méridionale recommandée par M. Dawson, aurait, mesurée sur la carte, une longueur de 125 milles, au lieu que le parcours effectif par le présent tracé n'est que de 80 milles; et la première ligne aurait un plus long développement encore après l'établissement du tracé.

Q. C'est-à-dire autant que les explorations faites permettent d'en juger?—R. Nous savons que toute la contrée comprise entre la chute de l'Esturgeon et le portage du Rat a le même aspect.

Q. Est-elle de plus difficile traversée que cette étendue de 80 milles—40 milles de chaque côté du portage—dans laquelle s'engage le tracé adopté?—R. A parler généralement, je crois que toute cette région a le même caractère.

Q. Avez-vous jamais exprimé l'opinion qu'on ne réussirait pas à trouver une ligne près du lac Shébandowan?—R. J'ai bien pu le faire.

Q. N'avez-vous pas émis une opinion défavorable au sujet de la possibilité de trouver une ligne du lac Supérieur à la chute de l'Esturgeon?—R. Je pense avoir dit que je doutais qu'une pareille ligne pût se trouver.

Q. Cependant on en a trouvé une bonne quelque temps après?—R. Je crois, en effet, qu'on a trouvé par là une ligne de route praticable. J'avais à cette époque des raisons spéciales d'exprimer une opinion défavorable.

Q. Faites-nous connaître ces raisons?—R. Comme je l'ai déjà dit, lorsque cette ligne fut proposée, M. Fleming me consulta, parce que j'étais alors chargé de toutes les explorations. Il me demanda mon sentiment. Je répondis que je craignais qu'il ne fût pas possible de mener une ligne à travers cette contrée-là; sur quoi M. Fleming m'apprit que M. Dawson avait écrit au ministre une lettre dans laquelle il disait que la chose était possible et qu'il le savait très-positivement. Ma réponse à M. Fleming fut que M. Dawson me paraissait porté à envisager avec une confiance extrême tous les projets se rattachant à la route de la rivière Rouge, et que, quant à moi, je ne pouvais me fier beaucoup en son assertion, après l'avoir vu recommander la construction de travaux presque inexécutable—une digue au lac Shébandowan—travaux qu'il présumait devoir coûter \$12,000, mais qui eussent en réalité—l'examen du projet le constata—nécessité une dépense de près d'un million. Voilà la raison qui me fit douter du succès de la recherche d'une route praticable, par la chute de l'Esturgeon, jusqu'aux Rétrécis du lac des Bois, lorsque M. Fleming m'eût dit que la déclaration de M. Dawson était la seule donnée qu'il eût.

Q. En d'autres termes, parce que M. Dawson avait exprimé une opinion favorable, vous vous étiez prévenu contre le projet?—R. Non; mais je me fiais peu au rapport de M. Dawson touchant cette route.

Q. Savez-vous qui a préparé le plan de M. Dawson (pièce Z)?—R. Sans en être certain, je pense que c'est M. Mara qui l'a tracé; du moins, je l'ai entendu dire.

Q. Avez-vous eu la direction des travaux d'écluse à Fort-Frances?—R. Non; seulement j'ai reçu, l'année dernière, la mission d'aller voir comment les travaux marchaient.

Q. En quel temps de l'année ?—R. En juin, je pense.

Q. Avez-vous modifié les plans de l'écluse ?—R. Je reçus, lorsque je m'en retournais à Winnipeg, des instructions portant qu'on eût à placer les buses à la profondeur de quatre pieds et demi, au lieu de sept, je pense.

Q. Pourquoi ce changement ?—R. Je ne sais. Je reçus mes instructions par télégramme. La dépêche m'avait été envoyée à Fort-Frances, dans l'idée que je m'y trouvais encore ; elle me parvint sur la rivière La Pluie, et je réexpédiai l'ordre à Fort-Frances.

Q. A votre connaissance y a-t-il eu suspension temporaire des travaux en 1875 ?—R. Non, pas à ma connaissance.

Q. Avez-vous eu des instructions à cet effet ?—R. Non, aucune à cet effet.

Q. Je trouve ce télégramme du Département des Travaux Publics, sous la date de novembre 1875 :—“ Arrêtez tous les travaux de canalisation à Fort-Frances. Suspendez toutes opérations, Conférez avec M. Rowan à ce sujet.” Êtes-vous le M. Rowan mentionné dans cette dépêche ?—R. Je suppose que oui.

Q. Mais vous n'avez eu alors aucune communication avec le département ?—R. Non.

Q. Ni avec M. Sutherland ?—R. Non plus.

Q. Avez-vous eu des instructions relativement à la reprise du travail ?—R. Non ; les premières que j'aie eues, je les ai reçues l'été dernier de M. Marcus Smith : elles disaient d'aller voir comment se faisaient les travaux.

Q. Saviez-vous que la section de voie de Fort-William à Shébandowan avait été donnée à l'entreprise et était déjà en construction, avant que la route à la chute de l'Esturgeon fût abandonnée ?—R. J'ai une idée générale que oui.

Q. Vous n'avez été chargé de rien à cet égard ?—R. Non, d'aucune façon.

Q. Savez-vous quand ce changement de tracé a eu lieu ?—R. Non, je ne sais rien de ce qui a eu lieu par rapport à la construction du chemin de fer à l'est du portage du Rat, depuis que j'ai pris la direction des opérations dans le district de Manitoba.

Q. Et vous n'avez été consulté en aucune manière au sujet de la suspension des travaux à Fort-Frances lorsque le tracé du chemin de fer a été changé ?—R. Non, je ne l'ai pas été.

JAMES H. ROWAN,

Ingenieur de district, district Manitoba du ch. de fer C. du P.

M. S.-J. DAWSON est rappelé.

Q. Qu'est M. Robert Ross ?—R. M. Robert Ross est un arpenteur provincial, fort habile dans sa profession, et qui réside à Frampton.

Q. A-t-il vu ce plan des Rétrécis du lac des Bois, produit au cours de votre première déposition comme pièce M ?—R. C'est une copie réduite de la carte qu'il a faite de cet endroit.

Q. A-t-il signé la carte dont cette copie est une réduction ?—R. Il a signé la carte originale, et le plan que je représente est une copie réduite de la carte plus grande de M. Ross, certifiée par lui. Je pense que si l'on fait des recherches au Département des Travaux Publics, on y trouvera l'original ; car, autant que je puis m'en souvenir, je l'ai envoyé au département en 1873. L'histoire de la carte est très simple : M. Robert Ross avait eu mission d'aller faire un levé topographique des Rétrécis afin de constater s'il était possible d'y bâtir un pont. Il exécuta son travail avec le plus grand soin, et étudia tout particulièrement les traverses des différents chenaux.

Q. Quand fit-il cet examen ?—R. Dans l'automne de 1872. Il fit la triangulation ou mesurage de toutes les traverses et des environs avec soin.

Q. Etiez-vous avec lui pendant ces opérations ?—R. Je me trouvais à peu de distance de là, à l'angle nord-ouest du lac des Bois, avec d'autres commissaires, occupé à négocier un traité avec les Sauvages. M. Ross a beaucoup travaillé pour le gouvernement comme arpenteur. Je l'envoyai avec un personnel technique étudier la traversée des Rétrécis au point de vue de l'établissement d'un pont. Il fit d'abord le levé d'un endroit dit “ traverse No. 1 ” sur la carte, puis il se porta plus au nord.

pour voir s'il n'y trouverait pas un meilleur emplacement, et il leva la "traverse No. 2." Les chenaux, à celle-ci, étaient plus étroits, comme l'indiquent les chiffres portés sur le plan Z, mais les îles étaient plus élevées et plus rocheuses, ce qui aurait rendu plus difficiles les travaux de pont. A la traverse No. 1, les îles étaient comparativement basses et faciles à franchir. Les îles que vous voyez, dans la ligne même de traversée tracée sur ce plan, s'y trouvent, dans la situation où il les a représentées d'après ses relèvements; et ces relèvements ont été faits par lui sous la foi de son serment d'office comme arpenteur provincial.

Q. Vous étiez dans le voisinage?—R. A quelques milles seulement de là.

Q. Avez-vous visité alors ces endroits?—R. Je vis M. Ross pendant le cours de ses opérations. Il m'apporta un premier trait des lieux et je le renvoyai aussitôt continuer le levé. J'eus de fréquentes communications avec lui pendant son travail.

Q. A propos des lieux relevés par lui, que savez-vous de la position des îles?—R. Qu'il n'y a pas une des îles représentées dans sa carte qui ne soit aussi dans une carte exécutée par M. Thompson, de la commission technique des frontières de 1826, et qu'ont reproduite, je vois, dans celle déployée sur votre bureau, les personnes chargées des études de tracé du chemin de fer du Pacifique. (Le déposant indique un dessin du district compris entre le lac Supérieur et la rivière Rouge.)

Q. Quel est l'auteur de cette carte?—R. M. Thompson, un des commissaires chargés de délimiter la frontière entre le Canada et les États-Unis. Les îles qui se voient sur sa carte se voient pareillement sur celle de M. Ross. M. Ross n'est responsable que de l'exactitude de la position des îles qui se trouvent sur la ligne de la traversée; quoique les autres îles soient, à ce qu'il me paraît, à peu près dans les mêmes positions que sur l'ancienne carte.

Q. Indépendamment des renseignements fournis par ces deux cartes, que savez-vous par vous-même de ces îles?—R. J'ai passé souvent à travers ces îles en canot; mais n'ayant fait qu'y passer, je ne pourrais dire, avec une exactitude critique, si elles sont dans la situation précise indiquée sur la carte. Seulement j'avais eu l'impression que les chenaux étaient assez étroits pour être franchis par un pont, et sur cette idée j'ordonnai le relèvement.

Q. Donc, de votre propre connaissance, autant que vous avez pu en juger par les avoir examinées en passant en canot, les îles occupent la position que leur donnent ces cartes?—R. Oui; c'est un véritable labyrinthe, et celui qui y passe en canot croirait plutôt qu'il y a plus d'îles que la carte n'en représente.

Q. Quelle explication pouvez-vous donner du témoignage de MM. Rowan et Harris à l'égard de ces îles?—R. Voici mon explication: une personne inexpérimentée, passant en canot à travers ces îles sans faire plus que promener sa vue autour d'elles, ne pourrait pas dire si ces îles sont dans cette position ou non; je crois que ces messieurs n'en ont fait aucun relèvement, à proprement parler.

Q. Considérez-vous M. Harris comme une personne expérimentée?—R. Je le considère comme une personne inexpérimentée en tant qu'ingénieur. Il a travaillé quelque temps avec moi.

Q. Vous ne le croyez pas capable de faire un bon levé topographique?—R. Dans le cas dont il s'agit, je ne crois pas qu'il en ait fait aucun.

Q. Pensez-vous que M. Hazlewood en eût pu faire un exact?—R. Je ne pense pas qu'il ait fait non plus aucun levé des lieux.

Q. Mais M. Harris a déposé que M. Hazlewood avait été les examiner et qu'il n'avait pas été nécessaire d'exécuter de relèvements, parce qu'il était de toute évidence à un œil exercé que la traverse était impraticable.—R. La carte de M. Ross, sous sa signature, au Département des Travaux Publics me paraît autrement digne de créance qu'un examen superficiel comme celui-là.

Q. Qui a préparé cette carte (pièce No. 1)?—R. Elle a été faite à mon bureau d'après les carnets d'opérations et la carte de M. Ross. La carte originale a été, autant que je me rappelle, envoyée au Département des Travaux Publics.

Q. Quand a-t-elle été faite?—R. Dans l'automne de 1873.

Q. Êtes-vous en mesure de dire que cette pièce (No. 1) est une copie exacte de la carte de M. Ross?—R. Oui; mais à une échelle moindre. Il n'y a eu aucune erreur

de réduction : les îles, les traverses y sont représentées telles que M. Ross les a relevés et figurés.

Q. Vous le dites avec connaissance personnelle?—R. Oui ; si MM. Hazlewood et Harris n'ont pas trouvé les îles sur la ligne de traversée, dans la situation indiquée par M. Ross, c'est qu'ils ne voulaient point les trouver, car elles y sont. Je puis assurer que les chiffres de M. Ross sont exacts.

Q. Étiez-vous présent aux opérations de mesurage?—R. J'étais à peu de distance de l'endroit où opérât M. Ross.

Q. Avez-vous mesuré vous-même la traversée de ces îles?—R. Je l'ai fait mesurer par mon aide. J'ai déjà dit que ces relevés avaient été exécutés par un de mes aides, M. Ross, et que ces pièces-là sont d'exactes réductions et copies de ses cartes.

Q. Avez-vous fait les réductions vous-même?—R. Non ; je les ai fait faire par mes aides, et autant que je puis m'en souvenir, les cartes originales ont été envoyées au Département il y a quatre ans. J'ai dit, et c'est là mon témoignage, que les sondes et les largeurs des traverses sont conformes aux relevés de M. Ross, qui a fait le relèvement sous la foi de son serment d'office comme arpenteur provincial. J'étais autorisé par le gouvernement à faire des études le long de la route dont j'avais charge, et c'est d'après ces études topographiques que les cartes générales ont été dressées.

Q. Avez-vous jamais fait de levé entre la chute de l'Esturgeon et les Rétrécis?—R. Jamais.

Q. Des ingénieurs expérimentés ont-ils parcouru toute cette ligne de la chute de l'Esturgeon au Manitou?—R. Je ne pourrais dire s'ils étaient expérimentés, mais je sais que ces ingénieurs l'ont parcourue presque en entier. Cette partie de pays est celle dont j'ai recommandé de faire une nouvelle exploration.

Q. Avez-vous envoyé quelque expédition, du Manitou à la baie du Poisson-Blanc, sur cette ligne particulière?—R. J'ai envoyé des explorateurs qui ont parcouru cet espace à peu près d'un bout à l'autre.

Q. Mais aucun ne s'est rendu au bout?—R. Oui, une expédition conduite par M. Napier ingénieur civil ; je conduisais une autre expédition dans une autre direction.

Q. M. Napier a-t-il parcouru cette ligne dite ligne Dawson sur la carte?—R. Je sais qu'il s'est rendu de la tête de la branche nord-ouest du lac La Pluie au lac des Bois.

Q. Ce grand morceau de terre, dans le lac, près du Rétréci du lac des Bois, est-ce une île?—R. Cet espace de terre peut quelquefois devenir une île, lorsque l'eau est extrêmement haute ; car j'ai entendu dire que l'eau passait quelque part près du portage de la Tortue.

Q. Avez-vous été sur la ligne, à l'ouest de la traverse No. 2?—R. J'ai été plusieurs fois, au côté nord-ouest du lac des Bois et au portage du lac Plat, près de la traverse No. 2. Je ne puis dire, toutefois, que j'aie été sur la ligne même. D'ailleurs, je n'ai pas recommandé la traverse No. 2 ; je préférerais la traverse No. 1. J'ai passé assez souvent dans les chenaux par là pour avoir quelque connaissance des lieux. Je ne prétends pas avoir fait un examen critique de cette partie de la côte nord du lac des Bois ; mais seulement que j'ai fortement recommandé d'en faire un examen critique, car je crois qu'elle n'a jamais été bien étudiée.

Q. Vous ne tracez donc pas cette ligne d'une manière absolue?—R. Non, je la suggère seulement. Je produis une carte (pièce No. 2) ; elle accompagnait mon compte-rendu de l'exploration de cette région, faite en 1873. En terminant, je ferai remarquer que ceux qui ont déposé n'ont fait aucun relèvement des Rétrécis du lac des Bois, et n'étaient pas en conséquence, en position de dire si les îles dans la ligne de traversée étaient placées exactement ou non sur la carte. L'assertion qu'elles ne l'étaient pas est toute gratuite.

Les îles en dehors de l'emplacement des traverses, sont reproduites de cartes qui existaient déjà, et qui sont pour le moins parfaitement exactes en ceci, qu'elles nous montrent les traverses entourées et abritées contre le vent et la vague par les terres. M. Thompson a dressé plus d'une carte où le lac des Bois est représenté, et les îles figurées sur l'ancienne carte sont reproduites de son plan général, si elles ne se trouvent sur son plan de la frontière.

S. J. DAWSON.

OTTAWA, 27 avril 1878.

Le colonel J.-S. DENNIS est appelé et prête serment.

Q. Examinez la carte produite (Z) et dites au comité si, sur cette carte, les îles de la traverse du retrécissement du lac des Bois, sont dans la même position que celle occupée par les îles représentées sur les cartes de la commission des frontières?

—R. Il y a sur la carte Z des îles d'une étendue et dans une position qui ne me paraissent pas marquées sur la carte des Commissaires. Cette dernière n'est pas suffisamment complète dans les détails pour qu'on en puisse faire une entière comparaison avec la carte Z: ainsi cette grande île qui, à l'échelle de celle-ci, paraît située à environ 1 mille et demi du rivage ouest, n'est pas sur la carte des Commissaires, non plus que la représentation détaillée des îles à l'est de la grande.

Q. La grande île dont vous parlez existe-t-elle?—R. Je présume que oui, puisque je la vois sur le plan Z; mais elle ne se trouve pas sur la carte des Commissaires, probablement parce que l'objet des Commissaires était de représenter surtout le rivage occidental du lac des Bois, et que le détail de ce rivage et des îles de ce côté était la partie essentielle de leur travail.

Q. Savez-vous sur quelle carte le plan No. 4 a été calqué?—R. Je ne puis le dire positivement.

Q. Est-ce sur quelque carte de M. Dawson?—R. Je ne sais. J'ai eu à mon bureau une grande carte de M. Dawson, qui avait eu la bonté de me la prêter, il y a deux ans; il en a été fait plusieurs calques; mais je ne saurais dire si ceci en est un.

Q. Les îles sur la petite carte Z se trouvent-elles sur le calque No. 4?—R. Il y en a une de plus sur la carte Z que sur le calque No. 4; elle est située auprès du rivage occidental.

J. S. DENNIS.

OTTAWA, 27 avril 1878.

J.-M.-H. ROWAN est rappelé.

Q. Veuillez me dire, à l'égard de la traversée du lac des Bois, si vous avez fait ou fait faire le levé des traverses?—R. Je n'ai pas fait de levé; j'ai pris les mesures rapportées par M. Dawson sur sa carte.

Q. Vous avez dit, l'autre jour, dans votre déposition, que les îles ne se trouvent pas à la traverse, dans la position indiquée sur la carte de M. Dawson?—R. J'ai dit que cette carte n'en offre pas une représentation exacte.

Q. Vous êtes-vous convaincu de cela par quelque mesurage?—R. Non.

Q. Vous n'avez pas fait la triangulation de ce lieu?—R. Non.

Q. La dissemblance était-elle donc si apparente?—R. La dissemblance entre le lieu même et les indications de la carte était si grande, en effet, que je n'ai pas cru qu'il fût nécessaire de faire des opérations trigonométriques.

Q. Vous parlez des deux traverses?—R. Oui.

Q. Mais plus particulièrement de la traverse No. 1?—R. Oui.

Q. Mais vous en parlez après un simple examen à vue d'œil, sans avoir fait de mesurages?—R. Oui.

Q. Étiez-vous convaincu de l'inexactitude du plan sans avoir levé les lieux?—R. Oui.

Q. Comment les ingénieurs agissent-ils en pareil cas de dissemblance, c'est-à-dire lorsque celle-ci est assez grande pour être apparente à première vue?—R. En pareil cas, on n'a que faire de procéder à des mesurages pour constater ce qui est évident.

Q. Êtes-vous bien sûr d'avoir été sur le point où, d'après le plan, ces îles seraient situées?—R. J'étais allé là tout exprès pour m'assurer de leur situation, et j'ai été dans les chenaux et leurs alentours. J'avais envoyé quelqu'un auparavant examiner l'endroit, et il m'avait dit que les lieux étaient mal représentés. Cela m'avait quelque peu surpris, et je fis le voyage pour m'en convaincre par moi-même.

Q. Vos observations ont-elles été assez complètes pour vous permettre de déclarer qu'il n'y a pas à cet endroit de traverse praticable?—R. J'ai déjà dit que je n'avais fait aucun mesurage; mais je crois la traverse impraticable à moins d'y faire une très-forte dépense.

JAMES H. ROWAN,
Ingénieur de district, C. de fer du P.