

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 materials
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.

RAPPORT

DE LA

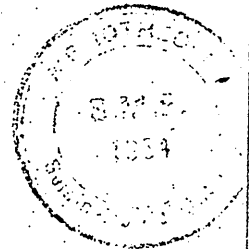
COMMISSION ROYALE

DU CHEMIN DE FER DU

PACIFIQUE CANADIEN

VOLUME III.

CONCLUSIONS.



OTTAWA.

1883

276

RAPPORT

DE LA

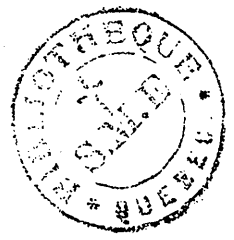
COMMISSION ROYALE

DU CHEMIN DE FER DU

PACIFIQUE CANADIEN

VOLUME III.

CONCLUSIONS.



OTTAWA.

1883

INTRODUCTION

C'est en 1870, que pour la première fois, on a pris des mesures officielles pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Le 14 août 1869, le secrétaire d'Etat pour les Colonies adressa une dépêche au gouverneur de la Colombie anglaise au sujet de l'annexion de cette colonie au Dominion du Canada. La terre de Rupert et le territoire du Nord-Ouest à peu près annexés au Dominion, le principal obstacle aux vues du gouvernement impérial sur cette question se trouvait franchi. Un pouvoir législatif établi sur une vaste étendue ne pouvait guère manquer de régler les questions d'une façon intelligente et impartiale. L'intérêt de chacune des provinces de l'Amérique Britannique du Nord serait agrandi par la facilité donnée à la richesse, au crédit et à l'intelligence de tout le pays de se répandre dans toutes ses parties. La chose était surtout vraie pour le commerce intérieur. La difficulté qu'offrait la distance pour effectuer l'union était, sous ce rapport, un avantage, attendu qu'elle rendait indispensable l'établissement de communications plus faciles. Une copie de cette dépêche fut, le 16 août 1869, envoyée à Son Excellence le gouverneur-général. Après l'échange d'autres correspondances, une délégation de la Colombie anglaise vint à Ottawa et entra en conférence avec le conseil privé. Le résultat fut qu'un arrêté du Conseil rendu le 1er juillet 1870, soumettait certaines conditions comme base de l'union politique. Parmi ces conditions se trouvait celle-ci :

“ 11. Le gouvernement de la puissance s'engage à faire commencer simultanément, dans les deux années de la date de l'Union, la construction d'un chemin de fer du Pacifique aux Montagnes-Rocheuses, et du point qui pourra être choisi, à l'est des Montagnes-Rocheuses, jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie Britannique au réseau des chemins de fer canadiens, — et de plus à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'Union.

“ Et le gouvernement de la Colombie Britannique convient de transférer au Gouvernement Fédéral, à la charge d'en disposer de telle manière que le Gouvernement Fédéral le jugera à propos dans l'intérêt de la construction de ce chemin de fer, une étendue de terres publiques, sur tout le parcours de ce chemin de fer dans la Colombie Britannique, ne devant pas excéder, néanmoins, vingt (20) milles de chaque côté de cette ligne, semblable à celle qui pourra être affectée au même objet par le Gouvernement Fédéral à même les terres publiques des territoires du

Nord-Ouest et de la province de Manitoba ; pourvu que la quantité de terre qui pourra être possédée en vertu d'un droit de préemption ou d'une concession de la Couronne, dans les limites de l'étendue de terre dans la Colombie Britannique qui devra être ainsi cédée et transportée au Gouvernement Fédéral, sera remplacée au bénéfice du Gouvernement Fédéral à même les terres publiques avoisinantes ; et pourvu aussi que jusqu'au commencement, sous deux ans de la date de l'Union, comme il est dit ci-haut, de la construction de ce chemin de fer, le gouvernement de la Colombie Britannique ne vendra pas ni n'aliénera aucune nouvelle partie des terres publiques de la Colombie Britannique d'aucune autre manière qu'en vertu du droit de préemption, en exigeant de celui qui exercera ce droit qu'il tienne feu et lieu sur la terre qu'il réclamera. En considération des terres ainsi cédées pour aider à la construction de ce chemin de fer, le Gouvernement fédéral convient de payer à la Colombie Britannique, à dater de l'époque de l'Union, la somme de 100,000 piastres par année, en versements semestriels et d'avance."

Longtemps avant qu'on n'eût pris aucune mesure officielle, on trouve l'idée mère du chemin de fer du Pacifique canadien dans l'esprit des premiers explorateurs qui ont cherché une route à travers le continent dans le but de faciliter les relations de la Chine avec l'Orient. La littérature et l'histoire qui ont rapport à ces explorations sont pleines d'intérêt et d'instruction.

Un des premiers, parmi ceux qui ont eu l'idée d'un chemin, partie à lisses, partie par eau, est le capitaine Synge, qui, en 1848 et encore en 1852, signala ses vues à l'attention du public. Vers le même temps le major Carmichael Smith publiait un pamphlet, et le capitaine F. A. Wilson et A. B. Richards, de Lincoln's Inn, publiait un livre dans lequel on demandait avec beaucoup de force la construction d'un chemin de fer à travers l'Amérique Britannique du Nord comme étant un moyen de diminuer le pauperisme et le nombre des criminels dans le Royaume-Uni.

Au commencement de 1851, M. Allan McDonnell, de Toronto, mit devant le public et la législature du Canada un projet de construction de chemin de fer depuis le lac Supérieur jusqu'au Pacifique. Il intéressa à son projet l'un des hommes d'Etat éminents du jour, l'hon. M. Henry Sherwood. Une compagnie fut formée sous le nom de *Lake Superior and Pacific Railroad Company*, et, le 17 juin 1851, elle obtint la permission de déposer un bill pour lui donner une existence légale. L'idée principale était que le gouvernement devait vendre à une compagnie une bande de terre de soixante milles de large, depuis le lac Supérieur jusqu'au Pacifique, à prix réduit ou au prix que l'on paierait aux Indiens pour la leur faire céder à la

couronne. Il était en avant de son époque, et le comité permanent des chemins de fer et des télégraphes, dont sir Allan MacNab était président, rejeta sa proposition, et fit rapport que la demande qu'il faisait d'une charte était prématurée. En 1853 et en 1855, M. McDonnell revint à la charge ; mais, les deux fois, sa proposition reçut le même sort que son bill.

Le 30 novembre 1854, l'hon. M. A. N. Morin et autres demandèrent un acte qui donnait à leur société existence légale sous le nom de *Northern Pacific Railway Company*.

En 1857, un comité spécial de la chambre des communes d'Angleterre fut nommé pour étudier la situation des possessions anglaises dans l'Amérique du Nord sous l'administration de la compagnie de la Baie d'Hudson ou les terres sur lesquelles elle avait droit de faire commerce. Le sujet de l'enquête à faire par ce comité du parlement impérial ne porte pas directement sur le chemin de fer du Pacifique canadien, mais la preuve faite devant lui par deux canadiens distingués est suffisante pour justifier l'allusion qui y est faite ici.

L'hon. M. John Ross, qui fut le premier témoin examiné, dit que les ingénieurs américains admettaient que l'Amérique anglaise offrait la route la plus facile pour la confection d'un chemin de fer transcontinental. L'admirable pamphlet auquel il est fait allusion n'aurait pu faire qu'une très mince impression au Canada, car l'hon. M. Ross a donné son témoignage devant ce comité en 1857, et il dit que ce n'est que pendant l'été de l'année précédente, que le sujet du chemin de fer transcontinental a commencé à être discuté. " On a, durant des années, agité incidemment la question de l'ouverture du territoire, mais on n'a discuté régulièrement la question, autant que je sache, que dans le cours de l'été dernier." Plus tard, en réponse aux questions qui lui étaient faites, il parla de l'importance de la ligne au point de vue des intérêts impériaux et canadiens et en faisant particulièrement allusion au commerce de la Chine et de l'Inde. Feu le juge en chef Draper fut examiné. Il dit qu'il n'avait aucun doute que ses enfants verraient un chemin de fer qui traverserait le pays jusqu'au Pacifique. Sa recommandation fut que le gouvernement impérial prit arrangement pour la construction du chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses, afin d'empêcher deux gouvernements coloniaux d'avoir, plus tard, à s'occuper

de la question, car il a toujours prétendu que si l'une peut prévoir une difficulté, il vaut mieux la prévenir que d'avoir à la surmonter lorsqu'elle s'est élevée.

Le 14 juillet 1858, M. S. J. Dawson envoya un rapport de la plus haute valeur sur les explorations faites entre le lac Supérieur et l'établissement de la rivière Rouge et entre la rivière Rouge et l'Assiniboine. Le professeur Hind, qui, vers cette époque, a fait quelques rapports, publia par la suite un livre contenant une narration des expéditions d'exploration de la rivière Rouge en 1858. L'avantage naturel que donne le bassin du lac Winnipeg pour la construction d'une route à travers le continent est bien exposé dans le second volume, à la page 235. Hind cite l'exploration de Palliser en faveur de la praticabilité de la route.

L'exploration organisée par le gouvernement impérial a été faite dans les années 1857, 1858, 1859 et 1860, et les journaux, les observations et les rapports détaillés du capitaine Palliser et de ses collègues ont démontré qu'ils sont de la plus grande valeur et ils ont été cités par les ingénieurs éminents examinés devant la commission, d'une façon signalée et de manière à laisser croire qu'ils étaient devenus l'autorité portative dans les premières explorations faites en rapport avec le chemin de fer du Pacifique canadien. L'objet pour lequel le gouvernement impérial a envoyé une expédition, était d'obtenir des renseignements sur la route favorable à l'émigration ; dans ce but et pour d'autres fins, on dut s'assurer de la nature du pays à l'ouest de la rivière Rouge et au coude de la Saskatchewan ; pour trouver un passage ou des passages à travers les montagnes Rocheuses au nord de la ligne frontière et au sud du point non éloigné de *Boat Encampment*.

Le 23 juillet 1858, ils arrivèrent à 8 heures, a. m., à Nick Hills où ils jouirent de leur première vue de la chaîne des montagnes Rocheuses, qui vers le nord, apparaissait à l'horizon comme une ligne bleue, pendant qu'au sud, elle s'élevait plus distincte, plus haute et plus massive, " leurs sommets étaient couverts d'une neige qui, de temps à autre, brillait comme des couronnes d'argent." Le 18 août 1858, avec quatre ou cinq hommes et neuf chevaux, ils firent le voyage à travers le défilé de Kananaskis. Plus tard, dans le même mois, le docteur Hector passa à travers le défilé du Cheval mutin. Le capitaine Paliser, comme M. S. J. Dawson l'a fait remarquer plus tard,

a reçu une impression favorable du défilé du Kootanie anglais. Le docteur Hector a exploré le défilé de Howse, et après l'avoir franchi, il se trouva dans la vallée de la Colombia, ayant de chaque côté une région montagnieuse et rocheuse.

Lors de la formation de la Colombie anglaise en colonie, on vit une plus grande impulsion donnée au mouvement tendant à la construction d'un chemin de fer à travers l'Amérique Britannique du Nord, et il parut plusieurs bons pamphlets dûs aux plumes de personnes intéressées au progrès de la Colombie anglaise.

Le plus intéressant de ces travaux fut un livret sur la Colombie anglaise publié par un anonyme en 1858, dans la conclusion duquel on donnait des extraits d'opinions des hommes d'Etat anglais les plus éminents. Voici ce qu'on trouve dans un extrait d'un discours de M. Rœbuck :

“ Des plans avaient été soumis au Très Hon. Baronnet, le Secrétaire d'Etat pour les colonies (sir E. B. Lytton) pour construire un chemin de fer tout à fait à travers le continent, de façon à établir une communication directe entre l'Angleterre et l'île de Vancouver par voie de Halifax. C'était un plan magnifique ; et il peut dire au Très Honorable Baronnet, que s'il réussissait à mettre le projet à exécution, il acquèrerait une réputation qui porterait son nom à la postérité comme celui d'un grand ministre des colonies. ”

M. Rœbuck, dans l'occasion où il fit le discours d'où est tiré l'extrait ci-dessus, fut suivi du vicomte Bury, de sir E. Bulmer Lytton, de M. Gladstone et de lord John Russell, qui tous ont fortement approuvé ses vues.

Voici la proposition que donne le livret :

“ Pour faire un chemin de fer depuis la tête du lac Supérieur en passant par l'établissement de la rivière Rouge (qui est sur le point d'être érigé en colonie), le long de la vallée de la Saskatchewan et à travers la Colombie anglaise jusqu'à l'embouchure de la rivière Fraser, vis-à-vis de l'île Vancouver, ” et aussi depuis Halifax jusqu'à Québec.

Une petite carte est attachée à ce livret et fait voir la ligne projetée, qui ressemble beaucoup à celle explorée par M. Fleming en 1871, et sur laquelle les travaux se font actuellement. Depuis Ottawa, elle va à la rivière Rouge en passant au sud du lac Manitoba et elle se rend de là, par la vallée de la Saskatchewan, jusqu'à l'embouchure de la rivière Fraser. Il y a un embranchement de tracé à partir de la ligne principale, depuis la rivière Rouge jusqu'au fort William, sur le lac Supérieur, et un autre depuis Matawa jusqu'à la baie Georgienne.

La principale ligne traverse deux fois la rivière Colombia à peu près en ligne avec le défilé de Howse. A l'exception du défilé des montagnes Rocheuses la ligne proposée ressemble beaucoup a celle adoptée en réalité.

En 1858 la législature de la province du Canada a donné l'existence légale à la "*North West Transportation, Navigation and Railway Company,*" munie de pouvoirs étendus et nombreux ; mais, pour des raisons qui n'apparaissent pas d'abord, elle n'a jamais rien fait digne d'être mentionné.

A l'ouverture du parlement canadien, le 14 août 1863, le discours du trone contenait le passage suivant :

" J'ai reçu une dépêche du Secrétaire d'Etat pour les Colonies contenant des copies de la correspondance échangée entre le gouvernement de Sa Majesté et l'agent de la *Atlantic and Pacific Transit and Telegraphic Company*, ayant rapport à une proposition faite par cette compagnie pour l'établissement de communications postales et télégraphiques entre le Lac Supérieur et New Westminster, dans la Colombie Anglaise. L'importance d'une telle entreprise pour les provinces de l'Amérique Britannique du Nord, tant au point de vue commercial qu'au point de vue militaire, me porte à recommander le sujet à votre attention. Des copies de la correspondance seront mises devant vous, et je suis certain que si on vous soumet quelque proposition ayant pour effet l'établissement de pareilles communications à des conditions avantageuses pour la province, elle recevra de l'encouragement de votre part."

En 1868, M. Alfred Waddington, ingénieur distingué et homme profondément intéressé au progrès de la Colombie anglaise, émit ses vues devant le public d'Angleterre sur la question de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. Le 9 mars 1868, il fit une lecture devant la *Royal Geographical Society*, dans laquelle il développa toute la question avec beaucoup d'habileté et avec une connaissance du pays si complète et si autorisée qu'elle a excité l'admiration et la surprise. Dans cette lecture et dans un pamphlet publié quelque temps après, en homme pratique, il fait raison des difficultés de l'entreprise. Le point sur lequel il dirigeait la ligne est l'anse à Bute. Les points principaux étaient Ottawa, Fort Garry, la passe de Tête jaune et l'anse à Bute. Le passage dans lequel il a fait le tableau des différents défilés indique une connaissance sûre et une confiance bien fondée.

Jusqu'à sa mort, M. Waddington a été rempli de l'idée de construire le chemin de fer ; et le 24 mars 1871, lui et M. William Kerstewan ont

présenté une requête au parlement canadien demandant un acte pour ériger en corporation la *Canadian Pacific Railway Company*. Il a fait imprimer et présenter un bill.

Le 17 mars 1870, a été lue la requête de Charles P. Treadwell et autres demandant un acte pour leur donner existence légale sous le nom de *Canadian Pacific Railway and Navigation Company*, avec pouvoir de construire un chemin de fer depuis Ottawa, en passant par le territoire de la rivière Rouge et la terre de Rupert jusqu'à l'océan Pacifique, à l'anse à Bute : aussi pour que la chambre intervint en leur faveur afin de leur faire obtenir des terres incultes pour venir en aide à leur entreprise.

Il peut être bon de remarquer ici que M. Allan McDonnell et plusieurs des autres promoteurs avaient fixé le détroit de Fucas ou ce que nous connaissons maintenant sous le nom de l'anse à Burard comme le point objectif sur le Pacifique.

En janvier 1871, le conseil législatif de la Colombie anglaise, qui avait pris en considération le projet adopté, l'année précédente, à Ottawa, adopta une adresse à être envoyée à Sa Majesté, représentant que la Colombie anglaise était prête à s'unir au Canada à des conditions qui étaient, en substance, les mêmes que celles dont on était convenu, l'année précédente, entre la délégation de la Colombie anglaise et le conseil privé. Le 23 janvier, l'adresse fut envoyée par le lieutenant-gouverneur de la Colombie anglaise au gouverneur-général du Canada.

Le 17 mars 1871, sur la recommandation de Son Excellence le gouverneur-général du Canada, une série de résolutions relatives à l'entrée de la Colombie Anglaise dans l'union canadienne fut renvoyée à un comité de toute la chambre, et, le 30 du même mois, la Chambre des communes du Canada, agissant en comité, adopta les termes et conditions de l'union, compris dans les termes ci-dessus mentionnés, et résolut de présenter une adresse à Sa Majesté, en vertu de la clause 146 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, pour unir la Colombie anglaise au Dominion du Canada aux dits termes et conditions. Le 31, rapport fut fait des résolutions, qui passèrent en deuxième délibération et furent acceptées. Un comité spécial fut nommé pour rédiger une adresse à Sa Majesté comprenant les dites résolutions, laquelle adresse fut adoptée à la séance suivante.

Le 16 mai 1871, les conditions de l'union entre le Dominion du Canada et la Colombie anglaise furent confirmées par sa Majesté en conseil, et il fut décidé que l'union aurait lieu le 20 juillet 1871.

Le 24 mars 1871, sir Geo. E. Cartier proposa, appuyé par M. (maintenant sir Leonard) Tilley, que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la proposition suivante :

Que la construction et le fonctionnement du chemin de fer mentionné dans l'adresse à Sa Majesté concernant l'union de la Colombie britannique avec le Canada, adoptée par cette Chambre, samedi, le 1er d'avril courant, devraient être confiés à des compagnies privées et non au gouvernement de la Puissance ; et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution de cette entreprise devrait consister en octrois libéraux de terres et en une subvention en argent, ou autre espèce de subvention sans augmenter la proportion actuelle des impôts, et que le parlement du Canada déterminera plus tard.

La chambre s'étant formée en comité et rapport ayant été fait de la proposition, elle passa en deuxième délibération et fut acceptée.

Le 13 mars 1871, sur un mémoire du ministre des Travaux publics recommandant l'organisation d'un personnel d'exploration pour voir à l'extension projetée du système de chemin de fer de l'Amérique Britannique du Nord depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique ; un arrêté du conseil fut rendu autorisant le ministre à organiser les services d'exploration le long de la route de l'extension du chemin de fer proposée, 1o entre la vallée de l'Ottawa et le Nipigon ; 2o entre le Nipigon et le fort Garry ; 3o entre le fort Garry et les montagnes Rocheuses ; 4o entre les montagnes Rocheuses et l'océan Pacifique.

Pour l'année financière se terminant le 30 juin 1871, on a accordé la somme de \$250,000 pour la construction du chemin de fer du Pacifique, à même laquelle somme, on a dépensé \$30,148.32.

Le 26 avril 1872, sir George E. Cartier obtint la permission de déposer un projet de loi relatif au chemin de fer du Pacifique canadien. Le bill passa en première délibération et il fut ordonné qu'il passerait en dernière délibération le mardi suivant.

Le 29 avril 1872 une requête, de l'hon. D. L. Macpherson et autres fut présentée demandant un acte d'*incorporation* sous la raison sociale de "La compagnie de chemin de fer interocéanique du Canada," et, le même jour,

une pétition de sir Hugh Allan et autres fut présentée demandant un acte d'*incorporation* sous la raison sociale de la " Compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada." On déposa des bills en rapport avec les requêtes ci-dessus le 30 avril ; ils passèrent par les différentes phases et devinrent lois.

Le 7 mai 1872, la chambre se forma en comité pour examiner certaines propositions relatives au chemin de fer du Pacifique canadien. Les propositions furent reprises en considération le 21, et il fut ordonné d'en faire rapport. Il y avait huit résolutions, la première affirmant l'opportunité de pourvoir à la construction du dit chemin de fer ; la deuxième relative à son étendue entre un point quelconque près du lac Nipissing et un point sur l'océan Pacifique et la sixième fixant la largeur de la voie à quatre pieds huit pouces et demi. Les troisième, quatrième, cinquième, septième et huitième résolutions se lisaient comme suit :

" 3. Que toute la ligne de ce chemin de fer sera construite et exploitée par une compagnie approuvée et acceptée par le gouverneur en conseil, et sera commencée dans les deux ans et achevée dans les dix ans de la date de l'admission de la Colombie Britannique dans l'Union.

" 4. Que la concession de terres qui sera faite à cette compagnie pour assurer la construction et l'exploitation du chemin de fer, ne devra pas excéder cinquante millions d'acres, par blocs de vingt milles en profondeur de chaque côté de la ligne du chemin de fer, dans Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie Britannique, alternant avec des blocs de même profondeur réservés par le gouvernement de la Puissance, et qui seront vendus par lui, et les produits de telle vente seront appliqués au remboursement à la Puissance des sommes qu'elle aura dépensées pour la construction du dit chemin de fer ; ces terres seront concédées de temps à autre, au fur et à mesure que quelque partie du chemin de fer aura été achevée, en quantités proportionnées à la longueur, à la difficulté de construction et au coût de telle partie ; et dans la province d'Ontario, cette concession de terres sera assujétie aux arrangements qui pourront être arrêtés à cet égard entre le gouvernement fédéral et celui de cette province ; pourvu que si la quantité totale de terres comprises dans les blocs alternatifs qui seront ainsi concédés à la compagnie, se trouvait être de moins de cinquante millions d'acres, alors le gouvernement pourra, à sa discrétion, concéder à la compagnie telle quantité de terres supplémentaires situées ailleurs pour former, avec les blocs alternatifs ci-dessus mentionnés, une quantité n'excédant pas cinquante millions d'acres ; et dans le cas où cette concession supplémentaire sera faite, une quantité de terres situées ailleurs et égale à cette concession supplémentaire sera réservée par le gouvernement, qui en disposera pour les mêmes fins que les blocs alternatifs qui doivent être réservés, comme il est dit ci-haut, par le gouvernement sur la ligne du chemin de fer.

“ 5. Que la subvention ou l'aide pécuniaire qui sera accordée à la compagnie sera de telle somme n'excedant pas trente millions de piastres en totalité, selon qu'il pourra être convenu entre le gouvernement et la compagnie, cette subvention devant être faite de temps à autre par versements, à mesure qu'une partie du chemin de fer sera terminée, en proportion de la longueur, de la difficulté de construction et du coût de cette partie. La compagnie prenant à sa charge les dépenses faites en 1871-72 pour l'exploration de cette ligne, comme partie de cette subvention : et que le gouverneur en conseil soit autorisé à prélever par emprunt la somme nécessaire pour couvrir cette subvention.

“ 7. Que le gouvernement pourra conclure tel arrangement énoncé ci-haut avec toute compagnie approuvée par le gouverneur en conseil, et qui aura été incorporée avec pouvoir de construire un chemin de fer sur un tracé approuvé par lui, entre le lac Nipissingue et l'Océan Pacifique,—ou que, s'il existe de telles compagnies ou plus, autorisées séparément ou collectivement à construire ce chemin de fer, elles pourront se fusionner en une seule compagnie, et l'arrangement pourra alors être fait avec la compagnie fusionnée :—ou que, s'il n'existe pas de compagnie avec laquelle le gouvernement jugera à propos de conclure cet arrangement, et qu'il y ait des personnes capables et désireuses de former une telle compagnie, le gouvernement pourra leur accorder une charte d'incorporation et conclure l'arrangement avec la compagnie ainsi incorporée.

“ 8. Que le gouvernement pourra de plus s'entendre avec la compagnie avec laquelle l'arrangement aura été ainsi conclu, pour la construction et l'exploitation d'un embranchement d'un chemin de fer partant de quelque point sur la ligne principale dans Manitoba, et aboutissant à quelque point sur la ligne frontière entre cette province et les Etats-Unis, devant se relier au réseau des chemins de fer de ces Etats,—et pour la construction d'un autre embranchement de chemin de fer partant de quelque point sur la ligne principale et aboutissant à quelque point sur le lac Supérieur, dans le territoire britannique,—et que ces embranchements seront réputés former partie du dit chemin de fer Canadien du Pacifique,—et une concession de terres pour aider à la construction de ces embranchements pourra être faite par le gouvernement, de telle étendue qui sera réglée et convenue entre le gouvernement et la compagnie, ne devant pas, néanmoins, excéder vingt mille acres par mille de la ligne d'embranchement dans Manitoba, ni vingt cinq mille acres par mille de la ligne d'embranchement au lac Supérieur.”

Un bill comprenant ces résolutions devint loi le 1 janvier 1872 sous le titre “ Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, 35 Vic. chap. 71.”

Pour l'année financière finissant le 30 juin 1872, \$250,000 furent affectés à cette fin, ce qui, avec la balance de l'année précédente, faisait \$459,851.68, la dépense ayant excédé le crédit de \$18,576.48, puisqu'elle a été, en effet, de \$489,428.16.

Le 30 janvier 1873, Son Excellence le gouverneur-général en conseil

approuva un rapport de l'honorable conseil privé recommandant que, comme la Compagnie de chemin de fer interocéanique et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada ne voulaient pas s'unir, on donnât, au moyen d'une charte, l'existence légale à une compagnie formée en vertu de la 15^{me} section de l'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien (35 Vic., chap. 71) pour la construction et la mise en opération du chemin de fer du Pacifique, et recommandant de plus que des négociations dans ce but fussent entamées avec certain gentlemen prêt à faire un marché à cette fin.

Le 5 février 1873, la charte fut signée par le gouverneur-général, en vertu de laquelle une compagnie ayant à sa tête sir Hugh Allan s'obligeait à construire le chemin de fer dans l'espace de 10 ans à partir du 20 juillet 1871, en considération de quoi elle devait recevoir une concession de terres de 50,000,000 acres et une subvention de \$30,000,000 payable de temps à autre par versements.

Le 13 mars 1873, le gouverneur-général, au moyen d'un message, communiqua à la chambre des communes qu'il avait accordé une charte à une association de capitalistes canadiens pour la construction du chemin de fer du Pacifique ; le dit message était accompagné de la correspondance et des documents relatifs au sujet et d'une communication du gouvernement exposant la futilité des efforts qui avaient été faits pour amener une amalgamation de la Compagnie du chemin de fer interocéanique du Canada et de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique du Canada.

Le 30 mars 1873, sir John A. Macdonald mit devant la chambre la correspondance se rapportant au plan de Kersteman pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

En conséquence d'une motion faite le 2 avril 1873 par l'hon Lucius Seth Huntington concernant le chemin de fer du Pacifique canadien et qui, entre autres choses, alléguait qu'il croyait qu'une entente était intervenue entre le gouvernement et des gentlemen nommés par lui, concernant le contrat pour la construction du dit chemin de fer, et qui fut repoussée, le très hon. sir John A. Macdonald, le 9 avril, proposa la formation d'un comité pour faire une enquête et un rapport sur les différents sujets mentionnés dans la motion de M. Huntington. La proposition fut adoptée.

Un bill donnant au comité l'autorisation de recevoir des témoignages rendus sous serment ayant été désavoué, Son Excellence le gouverneur-général écrivit à sir John A. Macdonald lui suggérant l'institution d'une commission royale pour surmonter les difficultés.

Le 13 août, le parlement se réunit et fut prorogé.

Le 14 août, une commission royale fut adressée à l'hon. Charles Dewey Day, à l'hon. Antoine Polette et à James Robert Gowan, Ecr., pour s'enquérir des déclarations faites par l'hon. Lucius Seth Huntington.

La commission se réunit à Ottawa, le 18 août 1873, et termina ses séances le 1er octobre. Les termes de la commission ne demandaient pas aux commissaires d'exprimer leur opinion. Dans leur rapport ils disent qu'elle a été le cours suivi par l'enquête et signalent la preuve contenue dans trente-six dépositions.

Le 23 octobre 1873, le parlement se réunit.

Le discours du trône contenait ces paroles :

“ La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, à laquelle une charte royale a été accordée, n'a pu, je regrette de le dire, faire les arrangements financiers nécessaires à la construction de cette grande entreprise. Elle a, en conséquence, fait de sa charte un abandon que j'ai accepté. Vous sentirez, je l'espère, que vous aurez à prendre des mesures pour assurer de bonne heure le commencement et la vigoureuse continuation des travaux de construction de ce chemin de fer, et pour remplir ainsi de bonne foi l'engagement pris envers la Colombie britannique. Une mesure à cet effet sera soumise à votre considération.”

Le 7 novembre, le ministère ayant résigné durant le débat sur l'adresse, le parlement fut prorogé.

Le montant dépensé sur le chemin de fer du Pacifique pendant 1872-73, a été de \$561,818.44, ainsi qu'il appert aux comptes publics, la somme accordée étant de \$600,000.

Le parlement opéra sa rentrée le 26 mars 1874. Dans le discours du trône, on disait aux membres du Sénat et de la Chambre des communes :

“ La législation de 1872 au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'ayant pu assurer l'exécution de cette grande entreprise, vous serez appelés à considérer quel projet fournira le mieux et le plus tôt possible, des moyens de communication, à travers le continent, avec la Colombie britannique.”

Le 28 avril, M. (maintenant sir) Richard Cartwright, appuyé par l'ho-

norable monsieur Dorion, proposa la formation de la Chambre en comité pour prendre en considération les résolutions affirmant qu'il était opportun de prélever par voie d'emprunt, pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien et pour l'amélioration et l'élargissement des canaux, une somme d'argent n'excédant pas £8,000,000 sterling. Les propositions furent adoptées le 5 de mai, et un bill dont elles étaient la base fut déposé le même jour, lequel est devenu loi (37 Vict., chap. 2.)

Pendant la session de 1874, on passa un acte intitulé "Acte pourvoyant à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien," (37 Vic., c. 14), qui décrétait que le chemin de fer pouvait être construit comme entreprise du gouvernement ou par une compagnie subventionnée. Par cet acte, la ligne était divisée en quatre sections et deux embranchements : les embranchements à partir du terminus oriental jusqu'à la baie Georgienne et depuis le fort Garry jusqu'à Pembina ; les quatre sections ; 1o, depuis le lac Nipissingue jusqu'au lac Supérieur ; 2o, depuis le lac Supérieur jusqu'à la rivière Rouge ; 3o, depuis la rivière Rouge jusqu'à un point quelconque entre le fort Edmonton et le pied des montagnes Rocheuses ; 4o, depuis le terminus occidental de la troisième section jusqu'au Pacifique. Aussitôt que la chose aurait été praticable, après qu'on aurait terminé le tracé du chemin, on devait construire une ligne de télégraphe électrique avant le chemin de fer et les embranchements, tout le long de leur parcours respectif. Si l'ouvrage était exécuté par une compagnie ou des compagnies, on devait payer \$10,000 par mille, par versements mensuels, et l'on devait faire en terres des concessions qui ne devaient pas excéder 20,000 acres par mille, sur des sections alternant de vingt milles carrés le long de la ligne du chemin de fer ou à une distance convenable.

La section 11 pourvoyait à ce qu'aucun contrat pour la confection d'aucune partie de la ligne ne fût d'exécution obligatoire à moins d'avoir été déposé sur le bureau de la chambre pour y rester pendant un mois, ou à moins qu'il n'eût été approuvé par une résolution de la chambre.

La section 12 pourvoyait à ce que la ligne fût construite comme entreprise du gouvernement. Dans ce cas, la construction devait se faire par adjudication de contrat offert à la compétition publique.

Les sections 14 et 16 pourvoyaient à ce que les embranchements fus-

sent construits soit comme entreprises publiques soit par des compagnies particulières.

La section 14 arrêtaît que la concession de gratifications aux lignes existantes ne devait pas excéder \$12,000 par mille, de façon à assurer la construction des lignes d'embranchements qui parcourent la distance depuis le terminus oriental du chemin de fer du Pacifique canadien pour se joindre aux lignes existantes ou projetées du chemin de fer.

La dépense sur le chemin de fer pour l'année 1873-74 a été de \$310,224.88, le montant autorisé étant de \$538,387.50.

Comme la Colombie anglaise avait quelque sujet de se plaindre à cause du non accomplissement des conditions de l'union, M. Edgar fut envoyé dans la Colombie anglaise en février 1874. Sa mission n'ayant pas réussi, il fut rappelé. M. Welkem se rendit à Londres comme délégué de la Colombie anglaise. Le résultat des nombreuses négociations qui eurent lieu fut que lord Carnarvon suggéra que les deux gouvernements l'acceptassent comme arbitre. Un arrêté du conseil fut rendu le 23 juillet 1874, dans lequel un comité du conseil est d'avis que lord Carnarvon soit informé qu'on lui soumettrait volontiers la question de savoir si les efforts du gouvernement, la diligence montrée et les offres faites avaient ou n'avaient pas été loyaux, justes et d'accord avec l'esprit de l'arrangement ; les négociations furent prolongées, et, dans une dépêche au comte de Dufferin, en date du 17 novembre 1874, il annonçait les combinaisons auxquelles il était arrivé, savoir :

“ 1. Le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo sera commencé et achevé aussitôt que possible.

“ 2. Les études, sur le continent, seront poussées avec la plus grande vigueur. Sur ce point, après avoir examiné les représentations de vos ministres, je crois qu'il n'y a pas d'autre alternative que de s'en remettre, comme je le fais moi-même sans réserve, à leur assurance qu'aucun effort, aucune dépense justifiables ne seront épargnés, d'abord pour déterminer le meilleur tracé, ensuite pour commencer les travaux d'art dans leurs détails. Il me répugnerait, s'il me m'était même pas impossible de fixer un minimum de temps ou de dépenses pour des travaux d'une nature si variée ; mais par bonheur il m'est également impossible de supposer un instant que votre gouvernement ne fera pas tout en son pouvoir pour hâter l'accomplissement d'un devoir qui engage ses sentiments d'honneur et de justice.

“ 3. Le chemin carrossable et la ligne de télégraphe seront construits immédiatement. Il semble y avoir divergence d'opinions sur les avantages que les deux

constructions procureront à la province. Mais examinant tout ce qui a été dit à ce sujet, je crois, comme vos ministres, que ces deux constructions doivent être commencées immédiatement.

“ 4. La somme de \$2,000,000 par année, et non pas \$1,500,000, sera le minimum des dépenses pour les travaux de chemin de fer dans les limites de la province, à partir de la date à laquelle les études seront suffisamment complètes pour permettre d'appliquer ce montant à des travaux de construction. En fixant ce montant, j'ai compris que, comme il est dans l'intérêt du gouvernement fédéral de hâter autant que possible l'achèvement de ces travaux que l'on va entreprendre, on dépensera au-dessus de \$2,000,000 autant qu'il sera possible chaque année.

“ 5. Enfin, le ou avant le 31 décembre 1890, le chemin de fer sera terminé et ouvert à la circulation depuis la côte du Pacifique jusqu'à un point de l'extrémité ouest du lac Supérieur, point auquel il se reliera aux lignes de chemin de fer actuellement existantes sur une certaine partie du territoire des Etats-Unis, et aux lignes de navigation sur les eaux canadiennes. La construction actuelle du reste du chemin de fer, au nord du lac Supérieur, ne me semble pas le moment, et l'époque où l'on commencera cette entreprise devra dépendre du développement de la région. J'espère néanmoins que le jour n'est pas très-éloigné où il y aura une ligne continue de ce chemin de fer sur le territoire du Canada, et je considère cette partie du projet comme différée plutôt qu'abandonnée.”

Subséquentement (le 20 sept. 1875), un arrêté du conseil fut rendu concernant l'arrangement avec la Colombie anglaise, lequel concluait à de nouvelles négociations.

Le 3 mars 1875, M. Mackenzie déposa sur le bureau de la chambre les articles d'un acte d'entente intervenu entre Asa Belknap Foster et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Travaux publics du Canada, pour la construction et la mise en opération de l'embranchement de la baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique canadien, portant la date du 27 février 1875.

Le 13 mars 1875, lorsqu'il fut demandé à la chambre de concourir dans les vues du comité (des voies et moyens) dans la résolution suivante :

“ Qu'une somme n'excedant pas \$250,000 soit accordée à Sa Majesté pour défrayer les dépenses du chemin de fer du Pacifique, savoir : Ligne du télégraphe et construction du chemin de fer, \$1,000,000 ; lisses d'acier et liens, \$2,000,000 ; embranchement de Pembina, \$500,000 ; fort Shebandowan, \$500,000 ; embranchement de la Baie Georgienne, \$500,000 ; Esquimalt et Nanaimo, \$500,000, lac de la terre ferme à la Colombie, \$250,000 ; écluses du fort Francis, \$150,000 ; lac de la Pluie et Shebandowan, \$540,000 ; le Manitoba et la Shebandowan, \$50,000 ; steamers, rivière Saskatchewan et améliorations aux rapides, 60,000 ; du lac des Bois à la rivière Rouge, \$500,000 pour l'année finissant le 30 juin 1876.

M. (maintenant sir Charles) Tupper proposa comme amendement, appuyé par M. Pope, que les mots suivants fussent ajoutés :

“ Que, vû les engagements pris, durant la dernière saison, entre le gouvernement du Canada, le gouvernement impérial et la Colombie Anglaise, de construire un chemin de fer sans délai depuis Nanaimo jusqu'à Esquimalt, sur l'Île de Vancouver ; de dépenser pas moins de \$2,000,000 par année dans la Colombie Anglaise sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et de terminer la construction de la ligne depuis l'Océan Pacifique jusqu'aux rives du Lac Supérieur dans l'espace de 15 années,—cette Chambre est d'opinion qu'il ne devrait pas être perdu un instant pour commencer la partie est du chemin de fer canadien du Pacifique, et pour le construire aussi rapidement que la chose peut se faire, tout en ayant égard à l'économie, partant d'un point fixé par le Parlement, dans un endroit près et au sud du Lac Nipissing et gagnant à l'Ouest jusqu'au lac Nipigon, et de là jusqu'à la Rivière-Rouge, commençant au Lac Nipigon et continuant les travaux à l'est et à l'ouest ; et que le gouvernement devrait employer les fonds disponibles de la Puissance, en premier lieu à faire ce grand ouvrage national, à faire un chemin de fer non interrompue sur le territoire canadien par la route la plus courte, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique.”

Lequel amendement fut rejeté ; et la motion principale étant faite, M. Masson proposa un amendement qui fut retiré, et la proposition fut alors adoptée.

Le 14 novembre 1874, on rendit un arrêté du conseil accordant une concession de \$12,000 par mille au chemin de fer du Canada central d'après les termes de l'acte 27 Vic., chap. 14, décrétant la construction du chemin de fer du Pacifique, la dite concession devant servir à aider à la construction de la ligne depuis Douglas ouest jusqu'à l'extrémité est de l'embranchement de chemin de fer projeté depuis la baie Georgienne.

Le 13 mars 1874, M. Mackenzie proposa que le dit arrêté fut ratifié ;

M. Masson proposa un amendement à l'effet de ne consentir à aucun contrat avec la compagnie pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique et de n'accorder aucun subside avant qu'on eût fait une exploration complète et scientifique de la route proposée. L'amendement a été repoussé et la question principale fut résolue dans l'affirmative.

Le 31 mars 1875, M. (maintenant sir Charles) Tupper proposa qu'une adresse fut envoyée à Son Excellence demandant copie des spécifications et des contrats passés pour la construction d'une partie quelconque du télégraphe du chemin de fer du Pacifique canadien, avec la correspondance.

M. Bowell proposa en amendement d'ajouter les mots suivants : " et cette chambre regrette que le gouvernement aît consenti à des contrats pour la construction de la ligne du télégraphe depuis le lac Supérieur jusqu'à la crique à Cash, avant qu'on ait déterminé le tracé du chemin de fer du Pacifique."

A cette amendement, le 2 avril, M. Kirkpatrick proposa, comme amendement, d'ajouter les mots : " contrairement au statut autorisant la construction de la dite ligne télégraphique, et, par conséquent, cette chambre n'approuve pas ce contrat." Les derniers amendements furent repoussés. La motion principale ayant alors été faite, il fut décidé de présenter l'adresse.

Le 3 avril 1875, l'hon. M. Mackenzie proposa que la chambre ratifiât les contrats 13 et 14 se rapportant au chemin de fer du Pacifique canadien pour le terrassement et la construction des ponts depuis la rivière Rouge jusqu'au lac des Bois, contenant le détail des travaux, les spécifications et les conditions générales du contrat ; ainsi que pour le terrassement et la construction des ponts depuis le fort William jusqu'à Shebandowan.

Le 3 avril 1875, l'hon M. Mackenzie proposa que la chambre ratifiât le contrat qu'on allait adjuger à MM. Sifton et Ward, pour la construction de cette partie du chemin de fer du Pacifique qui va du fort William à Shebandowan, distance d'environ 45 milles, au coût de \$406,194.

M. (maintenant sir Charles) Tupper, appuyé par sir John A. Macdonald, proposa le renvoi à trois mois de la prise en considération de la proposition approuvant le dit contrat, lequel amendement fut rejeté sur division de la chambre. La chambre se divise alors sur la proposition principale, qui est adoptée.

Le même jour le gouvernement fut autorisé à passer, durant la vacance, un contrat pour la construction de cette partie du chemin de fer du Pacifique qui va du portage du Rat au lac de la Croix, distance de trente-sept milles.

Les dépenses sur le chemin de fer pendant l'année 1874-75, ont été de \$1,546,241.67, le montant autorisé étant de \$2,650,000.

Le 20 septembre 1875, un arrêté du conseil fut rendu dans lequel il était dit que le comité du conseil avait pris en considération les difficultés soulevées à propos de l'arrangement de 1871 pour la construction du che-

min de fer du Pacifique canadien, les conditions duquel était d'accomplissement impossible ; qu'il avait été convenu qu'après le tracé \$2,000,000 seraient dépensés chaque année pour la construction dans la Colombie anglaise et que l'on devrait construire un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo ; que tout ce qu'on faisait dans les négociations qui aboutissaient à ce résultat, était sujet à la condition que le taux actuel des taxes ne serait pas augmenté ; qu'il y avait de fortes raisons, dans les circonstances ordinaires, pour empêcher le gouvernement de construire une ligne d'Esquimalt à Nanaimo qui ne formait pas réellement partie du chemin de fer du Pacifique canadien et qui était une entreprise d'intérêt purement local ; que le bill relatif à la construction de ce chemin de fer avait été repoussé par le sénat ; qu'il était raisonnable que la Colombie anglaise construisît elle-même cet ouvrage, et que \$750,000 serait une compensation suffisante pour avoir manqué de faire ce travail.

Le 6 décembre 1875, le conseil privé de la Colombie Anglaise déclara qu'il n'approuvait pas l'opinion donnée dans l'arrêté du conseil ci-dessus décrit, et refusait de faire une offre.

Au commencement de 1875, les membres de l'assemblée législative de la Colombie anglaise, réunis en session, envoyèrent une requête à Sa Majesté contenant la pétition du gouvernement de la Colombie anglaise en 1874, les conditions Carnarvon, l'assentiment qu'y avait donné le gouvernement du Dominion et alléguant que le gouvernement du Dominion avait "presque complètement" méconnu les conditions du dit arrangement, la promesse de commencer le chemin de fer n'ayant pas été mise à exécution ni sur l'île ni sur la terre ferme, et que l'engagement pris dans l'arrangement, de construire immédiatement la section provinciale de la ligne télégraphique transcontinentale avait été méconnue. On réfère ensuite au procès verbal de la séance du conseil privé du Canada en date du 20 septembre 1875, et l'on fait remarquer que le gouvernement du Dominion a affirmé dans le dit procès verbal, que la section du chemin de fer sur l'île de Vancouver ne fait pas partie du chemin de fer du Pacifique, mais a été offert à la Colombie anglaise comme compensation pour les pertes locales qu'elle a subies à cause des délais apportés à la construction du chemin de fer du Pacifique, pendant que jamais telle offre n'a été faite ni même suggérée à la Colombie anglaise ; "que dans son procès verbal du 20 septembre dernier, le gou-

vernement du Dominion dit, qu'il ne peut être trop clairement compris qu'il n'observera pas les conditions de l'arrangement décrétant une dépense annuelle de \$2.000,000 dans la province et le parachèvement du chemin de fer depuis le Pacifique jusqu'au lac Supérieur pour l'année 1890, si l'accomplissement de tel engagement se trouvait mêlé aux conditions d'une résolution passée par la chambre des Communes en 1871, après qu'on eut consenti aux conditions de notre entrée dans l'union. Les termes de cette résolution avait pour effet que le chemin de fer serait construit et mis en opération comme entreprise particulière et non par le gouvernement du Dominion ; et que les concessions de terres et d'argent jusqu'à un montant qui n'augmenterait pas le taux des taxes du Dominion, serait accordée par le gouvernement du Dominion ; mais en 1874, les termes de la dite résolution furent alors donnés, le taux de la taxe fut augmenté et la construction du chemin de fer entreprise par le gouvernement ; l'offre de \$750,000 comme gratification pour l'abandon du marché pourvoyant à l'achèvement du chemin de fer et à l'entente fixant la dépense annuelle, les conditions originaires y sont contenues, et l'on demande que le gouvernement anglais engage le gouvernement du Dominion à se conformer aux conditions Carnarvon.

Le 13 mars 1876, un arrêté du conseil fut rendu passant en revue toute la controverse avec la Colombie anglaise, niant quelques unes des conclusions et terminant ainsi : " Il ne reste plus qu'à tâcher de construire le chemin de fer du Pacifique aussi rapidement que les ressources du pays le permettront."

Le 3 avril 1876, M. Mackenzie déposa la réponse à une adresse demandant un état des soumissions reçues pour la construction d'une ligne de télégraphe en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, faisant connaître les noms des commissaires, le montant demandé par chaque soumissionnaire et les noms des cautions ; aussi copie du contrat intervenu entre le gouvernement et F. Bernard, écr., en rapport avec la construction de la dite ligne de télégraphe.

Le 17 avril 1876, M. Young rapporta du comité des voies et moyens plusieurs résolutions qui se lisaient comme suit :

" 1. *Résolu*, qu'une somme n'excedant pas deux millions huit cent dix mille dollars soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses du chemin de fer du Pacifique pour l'année expirant le 30 juin 1877.

2. *Résolu*, qu'une somme n'excédant pas cinq cent mille dollars soit accordée à Sa Majesté pour faire face aux dépenses de l'exploration et travaux d'art du chemin de fer du Pacifique pour l'année expirant le 30 juin 1877."

La première résolution passant en deuxième délibération,

M. Ross (Middlesex) proposa, appuyé par M. Sinclair, que les mots " et tout en accordant cette somme, cette chambre désire exprimer l'opinion que les arrangements pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien devraient être en harmonie avec les ressources du pays et ne pas provoquer l'augmentation du taux de la taxe," fussent ajoutés à la fin de la motion ; la chambre se divisa ; et les noms étant demandés, le vote donna 149 pour et 10 contre.

Le 8 avril 1876, la deuxième résolution passant en deuxième délibération, M. Plumb proposa, appuyé par M. Kirkpatrick, que les mots " que tout en donnant ce vote, cette chambre désire exprimer l'opinion que le pays est tenu, d'après son engagement avec la Colombie anglaise, de construire le chemin de fer du Pacifique, et que c'est à cause de cet engagement et dans l'intérêt public, qu'on devrait procéder avec célérité aux explorations afin que la construction du chemin se fasse aussi rapidement que les ressources du pays le permettront sans ajouter au fardeau de la taxe," fussent ajoutés à la fin de la dite résolution ; la chambre se divisa et le vote donna 36 pour et 89 contre.

Ainsi l'amendement fut repoussé.

La dite résolution fut alors adoptée.

Le onze avril, sur motion de l'hon. M. Alex. Mackenzie appuyé par M. Blake, il fut :

" *Résolu*, que le gouvernement soit autorisé à passer des contrats, durant la vacance, avec les personnes qui enverront les plus basses soumissions acceptables, pour les travaux de construction des portions suivantes du chemin de fer canadien du Pacifique, savoir : Depuis le Fort William en gagnant l'ouest jusqu'au lac les Mille Lacs et au passage de la rivière Batte-Feu ; depuis le Portage du Rat jusqu'au Lac La Croix."

Les dépenses pour 1875-76, \$3,346,567.06 ; dépenses autorisées, \$6,250,000.

Le 28 février 1877, en conséquence de motions faites par M. McCarthy et M. Kirkpatrick, il fut décidé d'envoyer une adresse à Son Excellence le gouverneur-général demandant les documents relatifs à la cons-

truction de l'embranchement de la baie Georgienne et spécialement un état de l'emploi ou des emplois auxquels avait servi la somme de \$108,000,-50 payée à A. B. Foster en vertu de ce contrat ; aussi la preuve que la compagnie du chemin de fer du Canada central avait pris les moyens, grâce à la subvention du gouvernement, d'assurer l'achèvement de la ligne en janvier 1877 ou avant ; aussi un état des paiements faits sur, et de la valeur des, lisses livrées à un point quelconque de la dite ligne, etc.

Le 26 mars 1877, M. Mackenzie déposa sur le bureau copie des contrats adjugés pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

Le 10 avril 1877, motion étant faite que M. l'Orateur quitte le fauteuil, M. Kirkpatrick propose un amendement condamnant la construction de l'écluse du fort Francis comme inconstitutionnelle et comme violant l'acte de 1874. La motion fut repoussée.

Le 21 avril, motion étant faite que M. l'Orateur quitte le fauteuil, M. Tupper propose que la chambre ne peut approuver le procédé suivi par le gouvernement par rapport au chemin de fer du Pacifique canadien, laquelle motion fut rejetée le 24.

La dépense sur le chemin de fer pour l'année 1876-77 fut de \$1,691,-149.97 ; une dépense de \$3,310,000 étant autorisée.

Le 5 mars 1878, M. Mackenzie dépose la réponse à une adresse demandant copie de tous rapports en possession du gouvernement faits en 1877 par l'amiral de Horsey concernant le port ou les ports les plus considérables pour y fixer le terminus du chemin de fer du Pacifique dans la Colombie anglaise, avec la correspondance.

Le 4 avril 1878, un bill amendant l' " Acte du chemin de fer du Pacifique en 1874 " passa en deuxième délibération. Ce bill fut amendé dans le sénat, et la chambre des communes n'acceptant pas les amendements du sénat, il fut retiré.

Le 18 avril 1878, il fut rendu un arrêté du conseil qui, citant le contrat pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, passé avec M. Foster en 1874 et son annulation en 1876 ; l'arrêté du conseil du 4 novembre 1874 accordant une subvention au chemin de fer du Canada central ; la suspension proposée des travaux à cause d'une lacune dans le contrat relatif à l'embranchement de la baie Georgienne ; certains rapports ;

une lettre de la compagnie du Canada Central, en date du 10 février 1877, proposant de construire la section ouest depuis Pembroke jusqu'au coin sud est du lac Nipissing pour une subvention totale de \$1,440,000 ; une lettre de M. Fleming annonçant qu'il était informé qu'on pourrait avoir une ligne plus favorable sur la route qu'on se proposait maintenant d'adopter pour le chemin de fer du Canada Central et qu'il serait dans l'intérêt du pays aussi bien que de la ligne à laquelle on voulait la substituer ; une résolution de l'Assemblée législative de la province de Québec favorable à la jonction de Pembroke ; ayant cité toutes ces choses, l'arrêté du conseil recommandait d'accepter la proposition du Canada Central, la compagnie devant, en moins de trois mois à partir de la ratification de l'arrêté du conseil, prouver à la satisfaction du ministre des Travaux publics, qu'elle avait consenti de bonne foi à un contrat comportant la construction du chemin de fer.

Cet arrêté du conseil ayant été déposé sur le bureau de la chambre le 24 avril, le 7 mai, la motion de M. Mackenzie fut adoptée.

La dépense pour le chemin de fer du Pacifique, dans l'année 1877-78, fut de \$2,228,373.13, le montant autorisé étant de \$2,679,900.

Le 13 mars 1879, M. (maintenant sir Charles) Tupper mit devant la chambre :

Contrat passé entre Henry, Charlebois et Flood, et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Travaux publics du Canada, pour les travaux d'excavation, de pose des lisses, etc., de l'embranchement de la Baie Georgienne du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis la Station O, Rivière du Sud jusqu'à la Rivière-des-Français, formant un parcours de 50 milles (contrat 37.)

Aussi,—le contrat passé entre Kavanagh, Murphy et Upper, et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée par le ministre des Travaux publics du Canada, pour les travaux d'excavation, de nivellement, de pose des lisses, etc., etc., d'une partie de l'embranchement Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre St Boniface et Emerson (contrat 33).

Aussi,—le marché conclu avec Joseph Whitehead (13 septembre 1878), pour faire des levées d'après le contrat n° 14, de Sifton, Ward et Cie., du chemin de fer Canadien du Pacifique, à un coût moindre pour le gouvernement que celui stipulé au contrat n° 4572, de Sifton, Ward et Cie., accepté par le ministre des Travaux publics le 8 octobre 1878, et un marché supplémentaire conclu avec Joseph Whitehead.

Aussi,—le contrat passé entre Gouin, Murphy et Upper, et Sa Majesté la Reine

Victoria, représentée par le ministre des Travaux publics du Canada, pour la construction d'un hangar à locomotives à dix compartiments, sur le terrain de la station de Selkirk, Manitoba, pour l'usage de l'embranchement Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique (contrat 40).

“ Et aussi, — le contrat (3 août 1878) conclu avec George Stephen pour lui donner le pouvoir de faire circuler des trains sur l'embranchement Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique.”

Le 21 mars 1879, M. Tupper présenta :

“ Contrat conclu entre Frazer, Manning et Cie., et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée par le ministre des Travaux publics du Canada, pour l'exécution des travaux de déblai et de remblai, les ponts, le balastage, le posage des lisses, etc., entre la rivière à l'Aigle et Keewatin, 67 milles, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique (B).

“ Aussi, — le contrat conclu entre Thomas Marks, John Ginty, P. Purcell, et H. Ryan, et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée par le ministre des Travaux publics du Canada, pour l'exécution des travaux de déblai et de remblai, les ponts, le balastage, le posage des lisses, etc., entre la rivière aux Anglais et la rivière à l'Aigle, 113 milles, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique (A).

“ Et aussi, — la liste des soumissions pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, savoir : Liste A, de la rivière aux Anglais à la rivière à l'Aigle, 118 milles ; liste B, de la rivière à l'Aigle à Keewatin, 67 milles ; et liste C, de la rivière aux Anglais à Keewatin, 185 milles.”

Le 30 avril 1879, M. Tupper mit devant la Chambre :

“ Contrat passé entre Joseph Upper, Benjamin W. Folger, James Swift et Mathew H. Folger, sous les nom et raison de Joseph Upper et Cie., et Sa Majesté la Reine, représentée par le ministre des Travaux publics du Canada, pour équiper et faire fonctionner l'embranchement Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu et place du gouvernement, en vertu du contrat en date du 3 août 1878, de Geo. Stephen et de la compagnie du chemin de fer de St Paul et du Pacifique.”

Le 8 mai 1879, plusieurs résolutions furent rapportées du comité des voies et moyens pour les fins de constructions du chemin de fer du Pacifique, ce vote étant pour le total du montant de \$5,910,000.

Le 10 mai 1879, M. Tupper présenta les résolutions suivantes :

1. *Résolu*, Que des engagements ont été pris avec la Colombie-Britannique, établissant comme condition de son union avec le Canada, qu'une ligne de chemin de fer devant relier l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, sera construite dans le plus bref délai possible.

2. *Résolu*, Que le chemin de fer du Pacifique formerait une grande voie impériale à travers le continent américain, construite dans son entier sur le sol britannique, et constituerait une route nouvelle et importante de communication

entre l'Angleterre et l'Australie, les Indes, la Chine, le Japon et toutes les possessions britanniques dans l'océan Pacifique.

3. *Résolu*, Que des rapport venant de la mère-patrie établissent que jamais les classes ouvrières n'ont autant souffert qu'à présent de la stagnation des affaires, et démontrent la nécessité impérieuse d'aviser aux moyens de leur venir en aide, et de porter remède à leur dénûment.

4. *Résolu*, Que la construction du chemin de fer du Pacifique donnerait immédiatement de l'emploi à un grand nombre de travailleurs, et ouvrirait à la colonisation de vastes étendues de terres fertiles sur lesquelles pourrait s'établir au besoin le surplus de la population de la Grande-Bretagne et des autres pays de l'Europe.

5. *Résolu*, Qu'il serait à l'avantage général de trouver un débouché pour l'excédant de population de la mère-patrie dans les limites de l'empire, et de favoriser ainsi l'établissement de colonies florissantes sur le sol britannique, au lieu de laisser le flot de l'émigration anglaise se diriger vers des pays étrangers.

6. *Résolu*, Qu'en vue de l'importance de tenir les promesses faites à la Colombie-Britannique et de compléter la colonisation de la Confédération des provinces de l'Amérique Britannique du Nord : et afin de pouvoir venir en aide aux classes ouvrières de la Grande-Bretagne qui sont sans travail, et de leur donner les moyens de s'établir permanemment sur le sol britannique : et en vue du caractère national de l'entreprise, le gouvernement est autorisé et requis de faire tous ses efforts pour s'assurer de la coopération du gouvernement impérial dans ces grands travaux et se faire aider pour la construction de cette grande entreprise nationale au moyen de garantie ou autrement.

7. *Résolu*, qu'il est de plus expédient de décréter : 1o. Que cent millions d'acres de terres [100,000,000], et les richesses minières y contenues, seront affectés à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique ; 2o. Que les commissaires spéciaux qui seront nommés pour les fins du dit chemin de fer, seront investis de ces terres, et que le gouvernement impérial sera représenté dans la commission ; 3o. Que la commission sera investie de toutes les terres non-concédées dans un rayon de vingt milles de chaque côté de la ligne du dit chemin de fer, appartenant au gouvernement ; et que lorsque les terres le long de la ligne du dit chemin de fer ne seront pas de bonnes qualité, et propres à la culture, une étendue correspondante de bonnes terres arables sera réservée dans d'autres parties du pays ; la totalité de ces terres ne devant pas excéder un million d'acres ; 4o. Que les dits commissaires seront autorisés à vendre, de temps en temps à aucunes parties des dites terres au prix qui sera fixé par le gouverneur en Conseil sur leur recommandation, à un taux qui ne devra pas être moindre de deux piastres par acre. Et qu'ils seront requis de placer les produits de ces ventes en effets du gouvernement canadien, qui seront réservés exclusivement pour payer les frais de construction du dit chemin de fer.

8. *Résolu*, Que le fait de retirer de la vente et de la colonisation les terres e 20 milles de chaque côté du tracé adopté du chemin de fer du Pacifique, a eu pour effet en partie, de diriger les colons au sud et à l'ouest du lac Manitoba.

9. *Résolu*, Que dans l'état actuel des choses, il est désirable d'allier l'encoura-

gement de la colonisation avec la construction du chemin de fer canadien du Pacifique à l'ouest de la Rivière-Rouge.

10. *Résolu*, Que le gouvernement ait l'autorisation et la charge de localiser une partie du réseau du chemin de fer canadien du Pacifique, à partir de la Rivière-Rouge vers l'ouest en passant au sud du lac Manitoba, avec un embranchement à Winnipeg, \$1,000,000 pour la construction du dit chemin de fer sans être tenu de soumettre préalablement les contrats au Parlement.

11. *Résolu*, Qu'il est à propos de faire de nouvelles explorations dans les districts de la rivière de la Paix et de la rivière au Pin et d'autres sections du pays qui n'ont pas encore été examinées, dans le but de constater la possibilité de construire une ligne à travers la plus grande étendue de territoire fertile, avant de commencer les travaux de construction dans la Colombie-Britannique.

12. *Résolu*, Que dans l'opinion de la Chambre, le choix de Burrard Inlet comme terminus était prématuré.

13. *Résolu*, Qu'il est nécessaire de tenir parole à la Colombie-Britannique et de commencer la construction du chemin de fer dans cette province aussitôt que possible.

14. *Résolu*, Que le gouvernement ait l'autorisation et la charge de faire telles explorations ultérieures, qu'il jugera nécessaires dans le dit but, et aussitôt qu'il aura définitivement choisi et localisé la ligne, de passer les contrats pour la construction d'une partie de cette ligne de pas plus de 125 milles, sans la sanction du Parlement, de sorte que les travaux de construction puissent être commencés au plus tard pendant la saison actuelle, et poussés par la suite avec vigueur.

Le 15 mai 1879, on adopta l'acte amendant l' " Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, de 1874," contenant la teneur principale de ces résolutions.

Le même jour, on passa un autre acte d'amendement qui donnait au gouverneur en conseil le droit de faire certains arrangements pour l'embranchement de Pembina.

La dépense pour 1878-79, a été de \$2,240,785.47, le montant autorisé étant de \$2,999,700.

Le 16 février 1880, sir Charles Tupper mit devant la chambre :

Contrat passé entre John Ryan et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour les travaux d'excavation, de nivellement, de construction de ponts, de posage de la voie, de balastage, d'érection de garres, etc., sur le chemin de fer de Colonisation, se dirigeant vers le nord-ouest à partir de Winnipeg, Manitoba, formant un parcours de 100 milles environ, chemin de fer Pacifique Canadien ;

Aussi, contrat passé entre Andrew Onderdonk et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour les travaux d'excavation, de nivellement, de construction de ponts, de posage de la voie, de balas-

trage, etc., depuis Emory's Bar jusqu'à Boston Bar, Colombie-Britannique, formant un parcours d'environ 29 milles (section A), chemin de fer du Pacifique canadien ;

Aussi, contrat passé entre Andrew Onderdonk et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour les travaux d'excavation, etc., requis entre Litton et Junction Flat, sur un parcours d'à peu près 6 milles en amont du pont de Spence, sur la rivière Thompson, C.-B., sur un parcours de 28½ milles environs (section C), chemin de fer du Pacifique canadien ;

Aussi, contrat passé entre Ryan, Goodwin & Cie., et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour les travaux d'excavation, de nivellement, de ballastage, etc., entre Boston Burk et Lytton, Colombie-Britannique, formant un parcours d'à peu près 29 milles (section B), chemin de fer du Pacifique canadien ;

Aussi, contrat passé entre Andrew Onderdonk et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour les travaux d'excavation, de nivellement, de construction de ponts, de posage de la voie, de ballastage, etc., entre Junction Flat et Savona's Ferry, Colombie-Britannique, formant un parcours d'à peu près 40½ milles (section D), chemin de fer du Pacifique canadien ;

Aussi, entre Miller frères & Mitchell et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour la fourniture de 700 tonnes de carvelles, dont 400 tonnes doivent être livrées au Port William et 300 tonnes à Montréal, pour le chemin de fer canadien du Pacifique ;

Aussi, entre la compagnie dite "*Dominion Bolt Co.*," et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour la fourniture de 35 tonnes d'éclisses, de boulons et d'écrous, à livrer au Fort William pour le chemin de fer canadien du Pacifique ;

"Aussi, contrat passé entre R. Dickson et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour ériger des bâtiments de stations et plateformes sur l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique canadien ;

"Aussi, contrat passé entre Guest et Cie et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour la fourniture de 10,000 tonnes de rails d'acier, etc., pour le chemin de fer du Pacifique canadien ;

"Aussi, contrat passé entre la Cie de fer et d'acier de Cumberland-Ouest (responsabilité limitée), et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des Chemins de fer et canaux, pour la fourniture de 5,000 tonnes de rails d'acier ; ainsi que copie des télégrammes et de la correspondance relative à l'adjudication des contrats suivants, savoir :—La Cie de fer et d'acier de Cumberland-Ouest (responsabilité limitée),—2,000 tonnes ; la Cie Barrow,—1,500 tonnes ; la Cie dite "*Ebbw Vale Co.*,"—1,500 tonnes ; et la Cie dite "*Patent Nut and Bolt Co.*,"—48 tonnes."

Le 10 mars 1880, sir Charles Tupper mit devant la Chambre :

"Contrat passé entre la Cie dite "*Barrow Hæmatite Steel Co.*" (limitée), et

Sa Majesté la reine Victoria, représentée par l'honorable sir Charles Tupper, ministre des Chemins de fer et canaux du Canada, pour la fourniture de 30,000 tonnes de rails d'acier, éclisses, boulons et écrous, pour les fins du chemin de fer du Pacifique canadien."

Le 10 avril 1880, lorsqu'on proposa que l'orateur quittât le fauteuil M. Blake proposa, appuyé par sir Albert J. Smith, que l'intérêt public requiert de remettre à plus tard les travaux de construction du chemin de fer du Pacifique dans la Colombie anglaise.

Dans la matinée du 21 avril 1880, cette proposition fut rejetée par une division de la Chambre.

Le 5 mai, M. Rykert rapporta du comité une résolution comprenant une substitution à la septième des séries de résolutions relatives au chemin de fer du Pacifique canadien, adoptées par la Chambre le 12 et le 13 de mai dernier.

"(a) Que cent millions d'acres de terre dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, seront affectés à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

"(b) Que les dites terres seront de temps à autre choisies et réservées par arrêté du Gouverneur en Conseil, à titre de terres du chemin de fer, et devront être de bonne qualité et propres à la culture.

"(c) Que ces terres seront vendues aux prix qui seront, de temps à autre, fixés par le Gouverneur en Conseil, mais, dans aucun cas, à un taux moindre qu'une piastre l'acre.

"(d) Que les produits de telles ventes, déduction faite des frais d'arpentage et d'administration, serviront exclusivement à défrayer les frais de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien."

La résolution passa en deuxième délibération, et la question étant mise aux voix, M. Blake proposa comme amendement, que la vente des terres du chemin de fer se fera à condition qu'elles soient réellement colonisées, laquelle motion fut rejetée par une division de la Chambre.

La motion principale fut alors adoptée.

Le 6 mai 1880, sur proposition de sir Charles Tupper, appuyé par sir John Macdonald, il fut résolu que cette Chambre approuve le contrat passé pour la construction de cent milles de cette partie du chemin de fer du Pacifique canadien, commençant à l'extrémité de la ligne à être construite en vertu du 48^{me} contrat, près de la frontière occidentale du Manitoba et se prolongeant jusqu'à un point quelconque à l'ouest de la vallée

de la crique de la Queue d'Oiseau, lequel fut déposé sur le bureau de la Chambre le 3 du courant.

Le 7 mai 1880, on adopta un "Acte amendant l'acte concernant la Cie du chemin de fer du Canada central," par lequel le temps fixé pour l'achèvement du chemin de fer était prolongé, et par lequel on accordait d'autres pouvoirs à la compagnie et l'on faisait d'autres dispositions en vertu desquelles d'autres lignes et le gouvernement avaient droit de circulation sur le chemin du Canada central.

Le même jour, on adopta un "Acte pour ratifier et confirmer certain arrangement y mentionné intervenu entre le gouvernement du Canada et la Compagnie du chemin de fer du Canada central." La compagnie, en vertu d'un arrêté du Conseil rendu en vertu de l'acte de 1874 et ratifié par une résolution de la Chambre, était nantie du droit de recevoir du gouvernement du Canada une subvention de \$12,000 par mille, sur le prolongement de sa ligne vers l'ouest, à tel point qui pourrait être choisi par le gouvernement pour être le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien près du lac Nipissing.

Par cet arrêté du Conseil, il était déclaré que la compagnie pourrait substituer le paiement fait par le gouvernement de l'intérêt ou de partie de l'intérêt sur les obligations de la compagnie qui serait mise en opération pour le nombre d'années que pourrait fixer le Gouverneur en conseil, au lieu de la subvention par mille. Le gouvernement consentit à se charger du paiement de l'intérêt (mais seulement jusqu'à l'échéance du capital), sur une émission de bons s'élevant à £500,000 payable en 20 ans, à condition, entre autres, que la somme de \$1,527,085.50 serait déposée par la compagnie entre les mains du gouvernement pour être gardée comme garantie que la ligne serait parachevée, sujette à certaines conditions, parmi lesquelles se trouve celle d'accorder le droit de circulation à certaines lignes mentionnées.

La dépense pour l'année finissant le 30 juin 1880, a été de \$4,044,522.72, le montant autorisé étant de \$6,910,000.

N. FLOOD DAVIN.

Le 16 juin 1880, la commission suivante fut lancée :

LORNE.

CANADA.

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A tous ceux qui les présentes verront ou qu'elles pourront concerner,

SALUT.

Attendu qu'il appert d'un mémoire de notre ministre des Chemins de fer et canaux du Canada en date du vingtième jour de mai de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt ou vers ce jour, exposant entre autres choses qu'une somme de quatorze millions deux cent quatre-vingt-sept mille huit cent vingt-quatre piastres a été dépensée depuis le mois d'avril de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent soixante et onze jusqu'au 31 décembre de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent soixante et dix-neuf, et a été portée au compte du chemin de fer du Pacifique canadien ; que deux changements de gouvernement ont eu lieu pendant ce temps ; que l'on discute partout, tant dans le Parlement du Canada qu'au dehors, cette importante question de savoir s'il convenait de faire les dépenses de cette entreprise du chemin de fer du Pacifique et qui doit en être responsable ; que certaines accusations, telles que folles dépenses, négligence et abandon de devoir, etc., ont été portées contre les officiers et autres employés, et que l'on a parlé de différentes irrégularités et inconvenances qui ont eu lieu dans l'adjudication et exécution de l'entreprise.

Et attendu que nous jugeons utile dans l'intérêt et pour la bonne administration du Canada, de faire faire une enquête de tous les faits relatifs à cette entreprise, de la conduite et de la continuation des travaux depuis leur commencement jusqu'à présent,—

Sachez maintenant que par et de l'avis de Notre Conseil Privé pour le Canada, Nous nommons et constituons George M. Clark, écr., juge puisné des comtés-unis de Northumberland et Durham, Samuel Keefer, écr., ingénieur civil, et Edward Miall, jr., écr., sous-commissaire, département du revenu de l'intérieur, commissaires pour faire une enquête sur tous les faits relatifs au chemin de fer du Pacifique canadien, la conduite, direction et continuation de ces travaux depuis le commencement jusqu'à ce jour. Et par les présentes Nous les autorisons et leur enjoignons de faire rapport de temps en temps en vertu de leur commission de tout ce qu'ils croiront convenable de suggérer, et spécialement de donner leur opinion sur la manière dont les travaux ont été faits, sous le double point de vue de l'art et des finances, comment les officiers et autres employés à la construction de ce chemin de fer ont rempli leurs devoirs, et comment les entreprises ont été exécutées et les paiements faits.

Et par les présentes Nous autorisons les commissaires, en vertu d'un acte du Parlement du Canada passé dans la trente-unième année de Notre règne, chapitre trente-huit, intitulé "Acte concernant les enquêtes sur les affaires publiques," d'assigner devant eux toute personne ou témoins et à leur faire rendre témoignage, soit de bouche, soit par écrit sous serment ou sous affirmation solennelle (si ces

personnes ont droit d'affirmer en matière civile), et à leur faire produire les documents ou choses dont ils croiront avoir besoin pour la parfaite investigation des sujets dont ils sont chargés de s'enquérir. Et nous leur ordonnons et enjoignons de faire rapport des résultats de leur enquête à Notre secrétaire d'Etat du Canada, soit de temps en temps, soit en une seule fois s'il le jugent plus convenable.

En foi de quoi Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. Témoin Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Conseiller **SIR JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL**, (communément appelé le Marquis de Lorne) Chevalier de notre Très-Ancien et Très-Noble ordre du Char-don, chevalier grand-croix de notre ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-George, gouverneur général du Canada, etc., etc.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'Ottawa, ce seizième jour de juin de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt, et de Notre règne la quarante-troisième.

Par ordre;

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Z. A. LASH,
Sous chef du ministère de la justice,
Canada.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE

DU

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

A l'Honorable monsieur le Secrétaire d'Etat :

Nous soussignés, nommés par une commission royale en date du 16 juin 1880, pour nous enquérir de tous les faits se rapportant au chemin de fer du Pacifique canadien et de la direction des travaux depuis le commencement de l'entreprise jusqu'à ce jour et pour faire rapport de tout ce que nous croirions convenable et utile de rapporter en vertu de notre commission, avons l'honneur de faire rapport comme suit :

Peu de temps après l'émission de notre commission nous nous réunîmes dans la ville d'Ottawa et, avant d'appeler des témoins, nous avons pris des mesures pour nous procurer des informations, autant que pouvaient nous le permettre les matériaux à notre disposition, sur les différentes parties du sujet soumis à notre examen.

Notre première séance pour recevoir des témoignages rendus sous serment, a eu lieu le 12 du mois d'août suivant, après qu'avis de la chose eût été donné dans les journaux.

Le public fut alors admis à l'audition et l'on prit des dispositions pour la commodité des représentants de la presse. Les procédures commencèrent par la lecture de la commission que fit le secrétaire, après quoi le président fit les remarques suivantes :

“ Le langage de la commission qui vient d'être lue et le fait qu'elle n'est accompagnée d'aucune instruction de la couronne rend évident le fait que notre enquête ne doit pas se borner aux transactions particulières. Il est manifeste que nous devons nous procurer par des données auxquelles nous pouvons nous fier, une connaissance générale de ce qui a été fait pour

faire avancer les travaux du chemin de fer du Pacifique canadien et de voir d'une façon complète à tout ce qui concerne cette entreprise et qui peut nous paraître exiger des explications.

Ayant examiné l'histoire de cette entreprise telle qu'elle appert aux documents qui ont été publiés, nous procédons maintenant à l'assignation des témoins dont les dépositions seront faites sous serment.

Dans l'intérêt des journaux, quelques messieurs nous ont demandé en différents temps si le public aurait accès à nos séances. Comme nous n'en sommes arrivés à aucune décision, et, comme quelques-uns de ces messieurs sont présents, il est convenable de dire que nous, commissaires, sommes unanimes à formuler le désir que le public soit admis à toutes nos séances ; et, cependant, bien qu'il y ait toute raison de croire qu'on peut obtempérer à notre désir, nous sentons que nous nous devons à nous-mêmes, et qu'il est inhérent à la responsabilité acceptée par nous, que nous gardions, dans tout le cours de notre travail, notre indépendance de jugement. Nous ne pouvons donc nous départir de cet indépendance, dès le début, en posant une règle de procédure qui devra être observée dans toutes les circonstances et à tous hasards. En accomplissant le devoir qu'on nous a imposé, notre but principal doit être de faire connaître toute la vérité ; comparée à cela, la question des séances publiques ou à huis-clos devient insignifiante. Si donc il arrivait, en une occasion quelconque, que nous pourrions mieux atteindre notre but en retardant la publication des procédures, nous n'hésiterions pas alors de les faire à huis-clos.

Il est probable que la plus grande partie de la preuve à faire par documents devant nous se trouvera être sous le contrôle d'un ou de plusieurs départements de l'administration, et que une grande partie de la preuve orale sera donnée par des personnes que nous pouvons assigner sans difficulté. Mais nous ne nous dissimulons pas qu'il peut y avoir des sources importantes de renseignements qui devraient être mises à notre disposition et que nous ne pouvons avoir sans l'aide d'autres personnes qui donneront leur assistance de leur propre gré.

Nous désirons entendre toute la preuve qui peut être convenablement reçue et qui peut répandre de la lumière sur quelque partie du sujet dont l'examen nous est confié, et nous serons heureux de recevoir de l'aide de toutes parts en faisant l'enquête que nous avons commencée."

Nous avons alors procédé à appeler les témoins, qui furent mis sous serment selon la pratique qui a cours devant les tribunaux de justice.

Dans le cours de notre enquête, nous avons entendu cent sept témoins sous serment, à différentes séances, dont cinquante-trois ont été tenues à Ottawa et vingt-sept à Winnipeg. La preuve faite par chaque témoin a été prise par un sténographe, mis sous serment pour en faire un rapport complet et fidèle dans le langage ordinaire.

Les noms des témoins qui ont été examinés sont annexés au présent rapport. Nul de ceux à qui on a demandé de venir ou qu'on a assigné n'a refusé.

En outre de ce qui a été dit par les témoins, de vive voix, M.M. Gamsby et Nixon ont répondu par écrit aux interrogatoires que nous leur avons fait subir respectivement, et M. Moberly, après avoir été examiné comme témoin par nous, à Winnipeg, a offert de son plein gré une déposition additionnelle faite sous serment prêté devant un commissaire de la cour du Banc de la Reine.

Toute la preuve faite sous serment, excepté les trois dépositions ci-après mentionnées, mais comprenant les interrogatoires et les réponses et la dite déposition de M. Moberly, comme témoignages rendus par des personnes qui ont comparu devant nous, est contenue dans les volumes I et II qui accompagnent ce rapport.

Les trois dépositions mises à part sont celles de M. William Sifton, de M. Henry W. Wynne et de M. Albert H. Clark, qui nous ont été volontairement envoyées par M. Henry Sifton. Comme nous n'avons pas eu occasion d'examiner ces personnes, nous ne traitons pas leurs dépositions comme nous faisons de la preuve ordinaire, et nous les plaçons parmi les exhibits dans l'appendice.

En outre de la preuve ainsi faite nous nous sommes beaucoup servis des documents, comprenant les plans et les papiers écrits et imprimés produits comme exhibits pendant l'examen des témoins, ainsi que les copies des correspondances et des rapports fournis à notre demande par le département des chemins de fer et des canaux et aussi d'autres documents qui, avant l'émission de notre commission, étaient gardés dans les départements de l'administration.

De ces exhibits, les uns, soit complets, soit en autant que nous en considérons des parties comme importantes, sont compris dans le corps de ce rapport ; d'autres sont imprimés dans l'appendice ; d'autres sont soumis en manuscrits comme nous les avons reçus. Ils sont numérotés, et dans l'appendice, nous donnons une liste qui fait voir où l'on peut maintenant trouver chaque exhibit.

En prenant la preuve nous n'avons pu suivre un ordre déterminé et nous avons toujours fait venir le témoin que nous pouvions nous procurer de la manière la plus facile.

Dans le but d'obvier au manque d'ordre dans la preuve et à l'omission dans notre rapport de beaucoup de faits qui ont été prouvés, nous avons ajouté au texte des deux premiers volumes des notes marginales préparées par le secrétaire et un index analytique arrangé de façon à faciliter autant que possible la recherche de ce qui a été dit sur toutes les matières abordées.

En donnant notre décision sur le résultat de notre enquête, nous avons conclu :

10. Que ce n'était pas notre devoir de critiquer les principes d'après lesquels les gouvernements avaient administré une partie quelconque des affaires publiques.

20. Que la connaissance de la façon d'agir d'un département en administrant toute affaire relative au chemin de fer entrerait dans notre compétence en ce que, dans notre opinion, elle avait le caractère de détails plutôt que de principes d'administration ; et ce, que l'action fût d'un ministre ou d'un subalterne, ou d'un ministre et d'un subalterne ;

30. Que nous devons nous enquerir de la façon d'agir et de la conduite de tous les autres employés du gouvernement ou des particuliers, en autant, et en autant seulement, qu'elle se rapportait à quelque chose ayant trait au chemin de fer du Pacifique canadien.

Nous considérons que pour le but à atteindre par la commission la preuve de chaque fait et le rapport qu'avaient avec le chemin de fer les personnes que ce fait concerne aurait été aussi utile sans qu'avec les noms de ces personnes. Cependant la nature de la cause et la publicité qui a accompagné nos procédés ne nous a pas laissé d'autre alternative que de tenir registre de toute la preuve faite.

Il est évident que dans le progrès fait par une telle entreprise, quelques unes des mesures prises peuvent avoir un caractère qui les fasse relever soit de la politique du gouvernement, soit du jugement d'un ingénieur. Lorsque l'acte reposait entièrement sur la responsabilité du fonctionnaire, nous nous sommes sentis libres d'en examiner la raison d'être.

Quelques témoins, dans le but de corroborer leurs propres déclarations concernant des matières d'intérêt public, ont, de leur propre mouvement, donné des témoignages sur des questions qui n'avaient pas un rapport direct avec la question principale et que nous n'aurions pas demandés ; mais comme ils ont été donnés à l'appui d'assertions qui se rapportaient à des sujets qui tombaient dans la limite de nos attributions, nous n'avons pas hésité à éprouver la valeur de cet appui au moyen de la transquestion.

Les personnes qui ont contre le gouvernement des réclamations d'argent en rapport avec le chemin de fer ont quelque fois eu la permission de faire voir les raisons de ces réclamations, non pas pour donner de la validité à ces demandes—car les réclamants étaient généralement informés que nous ne nous proposons pas de juger entre eux et le gouvernement ; mais nous avons permis aux témoins qui avaient de telles réclamations, d'exposer un peu au long leurs raisons, parce que, en exposant tous les faits, ils ne pouvaient manquer de nous fournir quelques renseignements sur la manière dont les employés du gouvernement avaient administré les affaires du chemin de fer.

Nous avons entretenu l'opinion que lorsque les droits privés n'étaient pas violés, il valait mieux faire erreur—si nous faisons erreur—en recevant plus de témoignages qu'il n'était nécessaire, plutôt que trop peu.

Nous sommes venus à la conclusion qu'on ne désirait pas que nous fissions rapport sur des affaires qui apparaissent dans les journaux du parlement, tels que les messages, les statuts, les résolutions, et nous n'avons fait que peu d'allusion à ces sujets.

Cependant, afin qu'il fût facile de se les procurer comme secours dans l'intelligence de notre rapport, nous avons requis le secrétaire de la commission de préparer un sommaire de ces procédés, qui paraît comme introduction.

ETUDES.

Le 20 juillet 1871, la Colombie anglaise devint partie du Dominion du Canada. D'après les conditions de l'union, le gouvernement du Dominion entreprenait, entre autres choses, de faire commencer simultanément, avant l'expiration de deux ans, à partir de la date de l'union, la construction d'un chemin de fer à partir du Pacifique, et se dirigeant vers les montagnes Rocheuses, et d'un point quelconque à déterminer à l'est des montagnes Rocheuses en allant vers le Pacifique pour relier le bord de la mer dans la Colombie anglaise, avec le système de chemins de fer du Canada; et, de plus, de garantir que ce chemin de fer serait terminé en dix ans, à partir de la date de l'union.

En avril 1871, M. Sandford Fleming fut, par arrêté du conseil, nommé ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique canadien.

Des instructions verbales seulement accompagnaient la communication de cet arrêté, et il a déclaré dans son témoignage, que ses instructions étaient—pour se conformer aux conditions du pacte avec la Colombie anglaise—“ d'abord, de trouver s'il y avait possibilité de construire un chemin de fer entre le siège du gouvernement et la côte du Pacifique; et, en deuxième lieu, où l'on pourrait avoir la meilleure route.” Dans ces limites sa liberté d'action paraît n'avoir pas eu de restrictions; les terminus mêmes n'étaient pas fixés.

M. Fleming dit que les trois premières années ont été employées exclusivement en études, et comme les trois années suivantes porteront leur caractère distinctif particulier, on a cru qu'il était désirable de traiter des travaux d'art par périodes triennales.

Dès le commencement, d'amples moyens furent mis à la disposition de l'ingénieur en chef pour faire face à toutes les dépenses à encourir pour mettre ses instructions à exécution.

Le premier devoir du département de l'ingénieur était naturellement de s'assurer des faits non connus qui concernaient la région et qu'il fallait connaître avant de décider de la praticabilité de tracer un chemin de fer; et, afin de voir ce qu'il y avait à faire, il est bon de savoir ce dont on s'était assuré, et quel secours il y avait à tirer des renseignements authentiques dont on pourrait disposer.

Le pays à travers lequel la ligne doit passer n'avait pas, pour la plus grande partie—sinon pour le tout—été examiné; mais il n'était pas complètement inconnu. Au contraire, dès le commencement, on pouvait se procurer beaucoup de renseignements qui le concernaient et auxquels on pouvait se fier. Plusieurs générations s'étaient succédées depuis que des postes de la compagnie de la baie d'Hudson avaient été établis sur les points les plus importants de ce vaste territoire, et, pour faire le commerce de fourrures, des employés avaient tenu des communications constantes entre ces divers points—au moyen de routes qui leur étaient familières—et les lignes de navigation. La nature du pays leur était donc parfaitement connue, et bien qu'il n'entrât pas dans les desseins de la compagnie de faire connaître au monde extérieur le caractère véritable du vaste territoire sur lequel s'étendaient ses opérations, ses employés étaient en général disposés à donner les informations et à accorder du secours aux voyageurs scientifiques et aux explorateurs, spécialement à ceux qui avaient des commissions de Sa Majesté.

Beaucoup de choses avaient été accomplies grâce à la prévoyance des gouvernements anglais et canadien et du soin qu'on avait pris de se procurer une connaissance convenable de la nature de ce pays. Les explorations que l'Amirauté a faites des grands lacs a donné les grandes lignes des côtes de la baie Georgienne, du lac Huron et du lac Supérieur; a fait voir la position des baies, des embouchures des rivières dans lesquelles on pouvait établir des ports. Les cartes des côtes du Pacifique, faites par l'Amirauté, ont aussi fourni la position des îles, des détroits, des anses et des havres de la Colombie anglaise et d'autres détails qui les concernent, et qui se trouvent dans la vaste étendue de pays située entre le lac Supérieur et le Pacifique. Une quantité considérable d'informations avaient été obtenues grâce aux explorations du capitaine Palliser et de ses aides, sous

l'autorité du gouvernement anglais, dans les années qui se sont écoulées de 1857 à 1860, telles que données dans le rapport déposé sur le bureau de la Chambre et publié en 1863. A la face même de la carte préparée avec soin, qui accompagne le rapport, on voit les régions boisées, montagneuses et de prairies, leurs frontières respectives ; ainsi que les défilés des montagnes, les lacs, les cours d'eau et les pistes ; les différentes lignes traversées par les officiers sous ses ordres, ainsi que des notes sur le sol, le climat et les produits du pays. Les formations géologiques étaient aussi indiquées, de même que l'élévation des grandes plaines, des terrasses et des nombreux défilés qu'il y a dans les montagnes Rocheuses. Pour ce qui regarde ces défilés, cependant, les examens du capitaine Palliser se bornaient, d'après ses instructions, à l'étendue bornée au nord par le mont Brown près de Boat Encampment, sur la rive de la rivière Colombia, et, au sud, par la ligne frontière internationale. La découverte de la passe de la Tête jaune, à quelque soixante milles au nord de Boat Encampment, lui était donc impossible, à moins qu'il n'eût excédé ses instructions. Cependant, lorsque le docteur Hector, le géologue de l'expédition, pénétra dans la principale chaîne des montagnes Rocheuses jusqu'au comptoir d'Henry, l'un des postes de la compagnie de la baie d'Hudson, établi près de cette passe, la découverte était faite virtuellement, et de fait, bien qu'elle n'ait pas été examinée, la passe est marquée sur la carte du capitaine Palliser comme la "passe de Cuir."

Les travaux de M. Alfred Waddington, en rapport avec son projet de chemin de fer du Pacifique, ont aussi été d'un grand secours pour faire les explorations dans la Colombie anglaise, ainsi que l'a reconnu M. Marcus Smith. Dans son *Overland route through British North America*, publié en 1868, il fait remarquer les diverses passes des montagnes Rocheuses et donne une table—reproduite ici—des différentes passes qui avaient été explorées sur le territoire anglais ; en laissant la passe de l'Athabaska, en passant par la rivière de la Paix, dans la lat. 56° 28', comme étant trop au nord pour les fins à atteindre :

Noms des passes.	Sommet ou point de division.		
	Lat.	Long.	Alt.
	Deg.	Deg.	Pieds.
1. Passe de la Tête jaune depuis l'Athabaska jusqu'à la Fraser supérieure.....	52·54	118·33	3,700
2. Passe de Howse, depuis la rivière au Daim en passant par la rivière au Bluet jusqu'à la Colombia supérieure.....	51·57	117·07	6,347
3. Passe du Cheval mutin, en passant par la rivière à l'Arc et la rivière du Cheval mutin, jusqu'à la Colombie supérieure, Sullivan.....	51·16	116·32	5,420
4. Passe du Vermillon, depuis la Saskatchewan du sud en passant par le fort de l'Arc (4,100 pieds), jusqu'à Kootanie, Hector.....	51·06	116·15	4,947
5. Passe de Kanakaski, depuis le fort de l'Arc, en passant par la rivière Ramsay, jusqu'à Kootanie (avec un court tunnel 4,660 pieds), Palliser.....	50·45	115·31	5,985
6. Passe du Nid du Corbeau, en passant par la rivière du Corbeau, jusqu'à Kootanie.....	49·88	114·48	.....
7. Passe du Kootanie anglais, en passant par la rivière du Chemin de Fer, jusqu'à Kootanie, Blakiston.....	49·27	114·57	5,960
8. Crique de la Pierre rouge ou passe de la Frontière, depuis la rivière Waterton jusqu'à Kootanie (partie sur le sol américain), Blakiston.....	49·06	114·14	6,030

M. Waddington se met alors à discuter les mérites relatifs des différentes passes et il conclut que " il ne saurait y avoir d'hésitation pour ce qui regarde la passe de la Tête jaune à travers les montagnes Rocheuses, qui, avec ses pentes faciles et son peu d'élévation, est la seule praticable pour un chemin de fer."

Pendant l'année 1857 et 1858, d'autres expéditions d'exploration ont été envoyées par le Canada à la rivière Rouge, à l'Assiniboine et à la Saskatchewan ; des rapports en ont été publiés par autorisation du parlement, et, aussi, en 1860, par M. Hind, qui a pris part à ces explorations. Son travail est considérablement illustré par des ébauches, des vues, des cartes et des sections.

Les rapports publiés par M. Dawson et l'étude que M. Dawson a faite de la route entre le lac Supérieur et la rivière Rouge ont aussi été mis à notre disposition. Sur la nature de ce qui reste de cette partie du pays—celle qu'il y a entre Ottawa et le lac Supérieur—on avait des informations obtenues lors des explorations faites pour le canal d'Ottawa, dont la première a été dirigée par M. Walter Shanly, qui en a fait rapport en 1858, et la seconde par M. T. C. Clark qui en a fait rapport en 1860. Des études plus

récentes avaient été faites par la province de l'Ontario le long de la baie Georgienne et sur la rive nord du lac Huron jusqu'au Sault-Ste-Marie. L'exploration géologique conduite par sir Wm Logan, et les cartes qui accompagnent ses rapports,—comprenant tout le pays depuis les bords de l'Atlantique jusqu'à la rivière Rouge,—nous ont fourni des renseignements de beaucoup de valeur.

Outres ces explorations et ces études officielles, d'autres informations d'un caractère général et ayant rapport au climat et à la condition des territoires du Nord-Ouest peuvent se trouver dans les rapports des voyageurs qui ont parcouru cette région, tels que lord Milton et le docteur Cheadle, en 1864, et plusieurs autres qui avaient fait des explorations considérables.

La recherche de l'or dans les chaînes de montagnes de Cariboo, dans la Colombie anglaise, ayant, comme elles l'ont fait, fait connaître beaucoup la nature physique du pays ; la carte de M. Trutch, en 1871, qui décrit la ligne de la côte, les chaînes de montagnes, les chemins, les lacs et les rivières de cette colonie ou les explorations d'après lesquelles ils étaient indiqués,—toutes ces ressources d'information étaient accessibles avant le commencement des travaux d'exploration.

Le 5 mai 1871, M. James H. Rowan, alors employé du gouvernement dans le département des Travaux publics, fut, du consentement de M. Fleming, nommé premier assistant de ce dernier.

M. Rowan déclare dans son témoignage, que depuis cette date jusqu'au 10 juin il a été occupé à recueillir toutes les informations qu'il était possible d'avoir et qui se rapportaient au pays situé entre Ottawa et les montagnes Rocheuses ; qu'il a fait une compilation de tous les renseignements obtenus de cette manière et a ébauché les grandes lignes de la façon dont il faudrait, d'après lui, faire les études. Ce rapport, qui a été examiné par l'ingénieur en chef et a subi quelques altérations, dit que les travaux ont été organisés et que le 10 juin, il est parti avec quelque treize personnes ou explorateurs qui devaient partir de divers points situés entre la vallée de l'Ottawa et la rivière Rouge, vu qu'on s'attendait à ce que chaque explorateur fit un examen sur une étendue d'environ 75 milles par saison.

Vers le même temps, MM. John Trutch, R. McLennan et Walter

Moberly furent chargés d'examiner la région située entre les montagnes Rocheuses et le Pacifique—chacun de ces messieurs étant chargé de deux personnels, pendant que M. Frank Moberly recevait instruction d'étudier la région des prairies, entre Fort Garry et les montagnes Rocheuses—une partie de ce personnel ayant la passe de la Tête jaune, et l'autre partie la passe de Howse comme objectifs. On organisa environ vingt et un partis d'exploration en tout pour faire ce travail. Le nombre total d'hommes employés pendant la première saison a été, d'après un rapport de l'ingénieur en chef, de près de 800, de sorte que les personnels étaient respectivement composés de quarante hommes en moyenne.

Les informations prises dans les rapports de ses subalternes ajoutées à celles qu'il avait à sa disposition et qu'il puisait dans les écrits qui existaient alors sur ce sujet, ont mis l'ingénieur en chef en état, au bout de moins d'une année de travail, non seulement de faire un rapport officiel sur la praticabilité de toute la route, mais encore d'en indiquer le parcours général.

Son premier rapport officiel comme ingénieur du chemin de fer du Pacifique canadien, est daté du 10 avril 1872. Avant que ce rapport fût écrit, la passe de la Tête jaune dans les montagnes Rocheuses, était considérée comme la meilleure à choisir, et le rapport qui en a été fait a provoqué un arrêté du conseil, portant la date du 2 avril 1872, et par lequel le gouvernement l'adoptait comme l'entrée de la Colombie anglaise en venant de l'est.

Le résultat des études de la première année est résumé dans le rapport officiel dont il est ci-dessus fait mention, de la façon suivante :

“ On n'a pas rencontré de difficulté sérieuse au point de vue du génie civil en passant depuis la vallée de l'Ottawa jusqu'au nord du lac Supérieur. Il est cependant impossible de parler aussi favorablement du pays que couvrent les divisions G et H, qui embrassent environ 100 milles à l'est de la rivière Nipigon. Cette région est excessivement âpre et montagneuse, et les études qu'on y a faites n'ont pas produit comme résultat la découverte d'une ligne praticable pour le chemin de fer. A l'ouest de la rivière Nipigon jusqu'au fort Garry—bien que les deux divisions d'exploration soient incomplètes—on connaît maintenant assez le pays pour appuyer

la croyance qu'on y pourra établir une ligne praticable sur des pentes raisonnables pour la plus grande distance à parcourir."

Quant à la ligne à partir du Sault-Ste-Marie en allant vers le lac Nipissing, il dit qu'on peut avoir "une bonne ligne avec des pentes favorables," et en ce qui concerne la section de la Colombie anglaise, on fait usage des mots suivants, savoir : "Il n'y aura pas de difficulté à bâtir un chemin de fer avec des pentes favorables depuis la cache de la Tête jaune jusqu'à Kamloops. De Kamloops, une exploration a été faite jusqu'à l'anse à Burrard, excepté pour environ soixante-dix milles à l'extrémité ouest de la ligne, et sur la dernière section on ne croit pas qu'il existe de difficulté sérieuse. L'étude faite démontre qu'on peut avoir une ligne praticable avec des pentes favorables, bien que le coût, particulièrement le long de la rivière Fraser inférieure, doive être considérablement au-dessus de la moyenne.

"Depuis Ottawa jusqu'à la rivière Rouge, la ligne court vers le nord du lac Nipissing, de là au sud du lac Nipigon, et, après avoir touché la rive nord du lac Supérieur, elle traverse la rivière Rouge entre le fort Garry et le lac Winnipeg, après quoi elle passe du côté sud du lac Manitoba, ensuite elle traverse la grande plaine fertile jusqu'aux montagnes Rocheuses, passe à travers le défilé de la Tête jaune et descend la rivière Thompson du nord et la rivière Fraser jusqu'à l'anse à Burrard sur la côte du Pacifique." On donne aussi un profile de toute la ligne depuis Ottawa jusqu'à la côte du Pacifique, qui établit comme un contraste avec la ligne du chemin de fer de New York à San Francisco, en passant par les chemins de fer *Union et Central Pacific*.

	Distance en milles.	Nombre de pieds d'élévation.
New York à San Francisco.....	3,363	8,242
-Montréal à l'anse à Burrard. ...	2,730	3,760
	633	4,482

A cette première période on n'essaya pas de faire le tracé, mais il est à remarquer que, bien que quelques-uns de ceux qui faisaient une exploration scientifique—considérée comme indispensable par l'ingénieur en chef—aient manqué leur but, les personnels d'exploration sommaire ont réussi à obtenir les données qui manquaient; de sorte qu'on traça une ligne d'après la carte qui accompagnait ce rapport et qui correspondait, à

très peu de chose près, à celle qui—après des années d'efforts persistants pour en trouver une meilleure—a été finalement adoptée pour le tracé.

C'est surtout le cas pour la Colombie anglaise : pendant que, pour ce qui regarde la région des prairies, le tracé subséquent fait au nord du lac Manitoba, sur laquelle était construite la ligne de télégraphe, a été abandonnée depuis en faveur de la ligne qui passe au sud de ce lac dans le voisinage de celle originairement projetée lors des explorations de la première année.

Il a été dit auparavant que vers le 10 juin 1871, environ dix partis d'exploration sont partis d'Ottawa, sous la direction générale de M. Rowan, pour faire les études depuis la vallée de l'Ottawa jusqu'au fort Garry.

On trouvera à la fin de cette partie de notre rapport qui à trait aux travaux des ingénieurs, un état plus détaillé des opérations de ces expéditions, ainsi que de celles qui se sont faites par la suite.

On donne un tableau synoptique expliquant comment ont été distribuées toutes ces expéditions dans les districts.

Ces partis d'exploration avaient pour but de s'assurer de la praticabilité d'une ligne depuis Ottawa jusqu'à la rivière Rouge, touchant à quelque point convenable pour un hâvre sur la rive nord du lac Supérieur. Plusieurs de ceux qui ont été employés à ces études, de même que ceux qui opéraient de l'autre côté des montagnes Rocheuses, ont donné leurs témoignages devant nous, et il est parlé ci-après de ceux qui ont des caractères particuliers.

Quelques-uns de ces personnels d'exploration sont restés sur les lieux tout l'hiver. On rencontra beaucoup de difficultés et l'on endura beaucoup de misère, à cause de l'incendie des forêts, qui malheureusement a été cause de plusieurs pertes de vies, et à cause de la disette survenue par suite des mauvais arrangements pris par le commissariat.

Il est reconnu qu'il faut une habilité d'organisation plus qu'ordinaire pour approvisionner plusieurs centaines d'hommes dispersés sur différents points d'une ligne qui parcourt un pays inconnu. En assumant des travaux aussi considérables que ceux entrepris par l'ingénieur en chef, le choix d'hommes propres au genre d'ouvrage à faire, aurait dû être l'objet de la plus sérieuse attention.

Que l'on se soit ou non montré soigneux sous ce rapport, les dispositions prises pour approvisionner les partis d'exploration qui opéraient à l'est du fort Garry paraissent avoir été déplorablement défectueuses, et, dans plusieurs cas, elles ont eu pour résultat des maux considérables endurés par des particuliers, et, dans plusieurs autres cas, des délais sérieux dans l'exécution de l'ouvrage, et, par conséquent, une perte pour le revenu public.

M. Carre déclare qu'aussitôt après être arrivé à la baie du Tonnerre, M. Rowan est parti avec deux personnels sous la direction de M. John Fleming et de lui-même (Carre) en route pour le lac des Isles, duquel point un parti devait se diriger vers l'est pour travailler, et l'autre vers l'ouest. On leur donna en approvisionnements ce que M. Rowan a cru suffisant pour un mois. Pendant le voyage fait pour se rendre à cet endroit où ils devaient commencer leurs opérations, on commença à douter de la suffisance des approvisionnements, et l'on en vint à la conclusion qu'en arrivant à l'endroit désigné "ils devraient tous retourner pour quérir des approvisionnements." En conséquence le parti Fleming retourna à la baie du Tonnerre et l'autre prenant les vivres destinés aux deux personnels, se rendit au lac des Isles. Malgré cette précaution les vivres furent épuisés une semaine après l'arrivée. On envoya de nouvelles provisions; mais le 15 octobre, bien qu'on eût envoyé à la baie du Tonnerre des renseignements complets sur les besoins éprouvés, tout a encore manqué, et le parti dut abandonner l'œuvre et retourner au quartier général. Les hommes de M. Fleming refusèrent de retourner et il fut obligé d'en engager d'autres. M. Carre a estimé à \$3,840 la perte subie pour gages payés aux hommes pendant qu'ils ne travaillaient pas. Il y a cependant peu à douter que, en y comprenant les approvisionnements du personnel, cette perte a dû être de \$8,000.

M. Kirkpatrick qui, en 1871, était *transit-man*, attaché au parti G, a aussi rendu témoignage des délais réitérés éprouvés pour la même cause. A un moment donné il dut employer un personnel de quarante à quarante-cinq hommes à faire des raquettes et des traînes sauvages, en vue de l'hiver qui approchait, vu que ceux qui étaient tenus de fournir ces articles ne l'avaient pas fait. Dans une autre occasion, les délais constant et réitérés apportés à l'approvisionnement du personnel portèrent l'ingénieur à faire une plainte

par écrit—en réponse à laquelle l'officier de l'intendance dit, " que si Dieu lui conservait la vie et si les moustiques ne lui faisaient pas trop de mal, il les approvisionnerait mieux dans l'avenir."

On cite ces cas comme types des autres qui se sont produits et que l'on trouvera exposés dans la preuve. Nous sommes forcés de conclure qu'il y avait un manque considérable de capacité dans la gérance de cette partie de l'entreprise, ce qui est très déplorable, vu que chaque jour de perte de temps que subissait un personnel entraînait une perte pécuniaire de \$100 à \$120.

Les seules opérations faites dans la région des prairies durant 1871, ont été celles de M. Frank Moberly dont il est parlé ci-dessus.

Il est peut-être nécessaire de donner une description de la nature physique de la région montagneuse pour faire comprendre d'une manière convenable les opérations qui y ont été faites, et pour qu'on ait une idée exacte de l'importance des résultats obtenus.

La côte de la Colombie anglaise s'étend depuis le 123^{me} degré de longitude ouest sur la frontière internationale (latitude 49^o) jusqu'au 130^{me} degré de longitude ouest, sur la 55^{me} parallèle, qui marque approximativement la partie la plus au sud de l'Alaska contiguë au territoire britannique.

Sa direction générale va du nord-est au sud-ouest.

Parallèles à la ligne de la côte, les Cascades forment un rang de montagnes presque impénétrables qui s'étend depuis les confins de l'Alaska, au nord, jusqu'à la frontière sud de la province.

A des intervalles de 50 et 100 milles (et quelquefois moins considérables) le long de toute la côte on trouve de profonds bras de mer qui entrent dans les ferres, dans les gorges des montagnes, quelques-uns sur une distance de soixante à soixante et dix milles.

Sur la frontière orientale de la province les montagnes Rocheuses suivent à peu près la même direction générale, depuis le 120^e de longitude ouest, à l'extrémité nord, jusqu'au 114^o où elles traversent la frontière américaine.

Les " Rocheuses " sont flanquées du côté ouest de plusieurs autres rangs de montagnes de longueur comparativement courte, dont les plus importantes, savoir : celle de Cariboo ; celle de l'Or ou la Colombia et celle

de Selkirk, s'étendent dans l'ordre mentionné depuis le nord-ouest jusqu'au sud-est, presque parallèlement à la ligne générale des montagnes Rocheuses.

Le chaînon de Selkirk, celui qui est le plus à l'est, est presque entièrement entouré par la rivière Columbia qui descend du versant occidental des montagnes Rocheuses, près du 50^e de latitude ; et, après avoir couru vers le nord-ouest sur un parcours de près de deux cents milles jusqu'au point connu sous le nom de *Boat Encampment*, elle tourne brusquement vers le sud, et, en passant par le territoire des États-Unis, jette ses eaux dans le Pacifique.

De la rive occidentale de la rivière Columbia—dans son parcours vers le sud tel que ci-dessus décrit—s'élève d'une façon plus ou moins abrupte la deuxième des petites chaînes de montagnes connues sous le nom de l'Or ou de la Columbia, qui s'étendent depuis la frontière sud de la province jusqu'à la passe de la Tête jaune.

Cette fameuse passe est située directement au nord de *Boat Encampment* au détour de la Columbia et en est éloignée de quelque soixante milles, que ce soit plus ou moins. Dans ce voisinage s'élèvent et se montrent les rivières Thompson et Fraser.

La rivière Thompson court pendant environ 100 milles vers le sud, et tourne alors dans la direction sud-ouest au pied des collines du chaînon de la Columbia qui s'élargit en se dirigeant vers le sud jusqu'à ce que ces montagnes se confondent dans les Cascades sur la frontière des États-Unis.

Comme la Columbia, la rivière Fraser court sur environ 200 milles dans une direction nord-ouest jusqu'à ce que, dans le voisinage du fort George, elle tourne aussi brusquement vers le sud, et, après avoir traversé environ cinq degrés de latitude et avoir reçu les eaux de la Thompson, elle entre dans le détroit de Georgie à environ la même longitude que le fort George.

Dans le tournant nord de cette magnifique rivière les montagnes Cariboo forment une chaîne presque ininterrompue.

À l'ouest de ces chaînons secondaires et entre eux et les Cascades sur la côte du Pacifique, se trouve un plateau élevé, plus ou moins montagneux, mais nivelé si on le compare au pays que nous sommes à décrire.

Les premiers efforts du personnel des ingénieurs dans cette partie du pays, furent naturellement dirigés vers la découverte d'une passe dans les montagnes Rocheuses, à travers laquelle la construction d'un chemin de fer serait praticable, et de laquelle on pourrait trouver une route qui conduirait, à travers les montagnes inférieures, jusqu'au plateau central ci-dessus mentionné. Les passes de la Tête jaune et de Howse ont été choisies comme étant les deux qui étaient le plus convenables, et l'on organisa six partis d'exploration, dans l'été de 1871, dans le but d'examiner les titres qu'elles auraient respectivement à l'adoption des ingénieurs.

La position générale de la première a déjà été décrite. La partie inférieure du lac de l'Elan qui marque la limite ouest de la passe est presque exactement dans le 53^e de latitude nord et dans le 119^e de longitude ouest. La passe de Howse est à d'environ 120 milles plus au sud. Cette dépression dans les montagnes Rocheuses se produit près des sources de la Saskatchewan du nord. Une ligne allant dans la direction sud-ouest, depuis la passe de Howse jusqu'à l'Anse à Burrard, immédiatement en quittant les montagnes Rocheuses, traversant à ce point la rivière Columbia sur son parcours vers le nord-ouest, et longeant la chaîne de Selkirk pendant cinquante milles, la rencontrerait de nouveau sur son parcours vers le sud en gagnant la côte du Pacifique. Cette ligne imaginaire serait la base d'un triangle dont les deux côtés seraient formés par le cours de la rivière et dont le sommet serait le point précédemment mentionné comme étant *Boat Encampment*, éloigné d'environ quatre-vingts milles de la passe de Howse. Après avoir traversé la Columbia la seconde fois, ce qui arriverait à un endroit nommé Gros remous, la ligne traverserait une dépression dans le chaînon de la Columbia *via* l'Anse à l'Aigle jusqu'au lac Shuswap. A partir de ce point s'étend une région accidentée et montagneuse jusqu'à la vallée de la Fraser inférieure. Toutefois si au lieu de prendre la direction sud-ouest à partir du lac Shuswap — le côté ouest du lac étant atteint — le cours se détournait et se dirigeait plus vers l'ouest, la ligne atteindrait une vallée à travers laquelle les eaux du lac se font un chemin jusqu'à Kamboops où la Thompson du nord se joint au cours principal. A partir de cet endroit la Thompson et la Fraser inférieure vont en zig-zags en se dirigeant généralement vers le sud-ouest, jusqu'à ce que leurs eaux soient déversées dans le détroit de Georgie et dans l'anse à Burrard.

Nous avons dit que six partis avaient été organisés en 1871 pour faire des opérations dans cette région. Deux de ces partis d'exploration furent confiés à la direction de M. John Trutch avec instruction de faire une étude à partir de l'embouchure de la Fraser jusqu'à Lytton et de là, *via* Kamloops et la rivière Thompson, jusqu'au lac Shuswap, cette distance se trouvant dans la section la plus à l'ouest de la route à partir de la passe de Howse jusqu'à l'anse à Burrard qui viennent d'être décrits.

Deux autres partis furent confiés à M. Walter Moberly ; l'un pour prendre la ligne des opérations de M. Trutch et pour se diriger vers l'est en explorant la région depuis le lac Shuswap en passant à travers la passe à l'Aigle, jusqu'à Gros remous, point situé sur la rivière Columbia à l'ouest de la chaîne des Selkirk. Dans le temps, aucun effort n'a été tenté pour percer les Selkirk ; mais l'autre personnel dirigé par M. Moberly reçut instruction de traverser le pays depuis Hope (sur la Fraser inférieure) en se dirigeant vers l'est, jusqu'à la crique du Cheval sauvage, un peu au sud de la tête des eaux de la rivière Columbia, et de là suivre le cours de cette rivière sur sa rive est, jusqu'à un point vers la latitude de la passe de Howse.

A partir de ce point on devait faire des études en se dirigeant vers l'est et en passant par la passe de Howse, et, après avoir atteint le sommet, descendre le versant est des montagnes Rocheuses pour rencontrer le personnel de M. Frank Moberly dans les plaines de Kootanie.

S'il eût été trouvé que la passe de Howse était plus favorable que sa rivale, celle de la Tête jaune, des efforts constants auraient sans doute été faits pour trouver quelque route praticable qui se serait dirigée sur le chaînon des Selkirk, pour réunir les deux lignes qu'exploraient alors les personnels de M. Moberly.

En prolongeant la ligne suivie par le parti d'exploration dont nous avons défini les opérations projetées, vers l'ouest, à travers les montagnes de Selkirk jusqu'à Gros-remous, on aurait complété une chaîne d'exploration qui serait partie de la tête des eaux de la Saskatchewan, se serait rendue à Kamhops, et de là, *via* la Thompson et la Fraser inférieure jusqu'à l'Anse à Burrard, par une route aussi directe qu'il était possible de désirer à travers une région aussi montagneuse que celle que présente cette province.

Cependant à part la probabilité de trouver une ligne favorable à travers le chaînon de Selkirk, on savait qu'à partir de Gros-remous, la rivière Colombia pourrait être suivie, en longeant le tournant, *viâ Boat Encampment* jusqu'au voisinage de la passe de Howse; et la ligne qu'on aurait obtenue de cette façon, quoi qu'ayant probablement cent milles de plus long que si elle passait à travers le chaînon des Selkirk, aurait cependant, sous le rapport de la distance, pu être comparée favorablement avec celle *viâ* la passe de la Tête-jaune et la Thompson du nord.

Les deux autres personnels ne se sont pas séparés à l'est de Kamloops, comme l'ont fait ceux de M. Moberly, mais de cet endroit, ils se rendirent, sous la direction de M. R. McLennan, en prenant la direction nord,—l'un pour passer à travers le chaînon de Cariboo dans le but de traverser une ligne convenable à partir du voisinage de la rivière Fraser supérieure jusqu'à celle de la cache de la Tête-jaune, en route pour la Tête-jaune; l'autre pour suivre la vallée de la Thompson du nord jusqu'à la passe de la Tête-jaune, et là examiner la situation.

M. Walter Moberly et M. R. McLennan qui ont dirigé les opérations de quatre des six partis d'exploration engagés dans les études à faire de la Colombie-anglaise, pendant l'année 1871, ont tous les deux donné leurs témoignages devant nous.

D'après nous, la méthode adoptée dès le commencement pour étudier le pays, demandait des personnels plus nombreux et des dépenses plus fortes que ne le justifiaient les circonstances; et pour ce qui est de la description que font ces messieurs des opérations faites par leurs personnels, description aussi circonstanciée qu'on puisse désirer, nous croyons qu'il convient de faire rapport plus au long que nous ne le ferions dans d'autres circonstances, du contingent, de l'équipement et des travaux de chacun de ces partis, afin de faire connaître la nature d'un système que nous trouvons répréhensible.

Pour établir la nécessité de la création de personnels aussi forts et des préparatifs si considérables sous le rapport de l'organisation et des approvisionnements exigés, il est nécessaire de se souvenir de leur destination et de leur but respectifs.

Les deux partis placés sous la direction de M. Moberly ont été formés dans le but de s'assurer de la praticabilité—à travers une région relative-

ment inconnue—de deux lignes d'une voie ferrée projetée, entre Kamloops et les plaines orientales des montagnes Rocheuses.

Le parti T devait examiner une partie de la route, savoir : depuis le Shuswap jusqu'à Gros-remous, à l'ouest du chaînon de Selkirk. L'autre, le parti S, devait prendre la même ligne—mais commençant sur le côté opposé du chaînon de Selkirk—et se rendre, en passant par le défilé de Howse, jusqu'au versant oriental des montagnes Rocheuses.

Le parti est avait de quatre-vingts à quatre-vingt-dix bêtes (chevaux et mules) et environ vingt-quatre hommes, à part des charroyeurs—ces derniers au nombre de dix pour un personnel de cette force—de sorte qu'en tout, le parti, en y comprenant l'officier du commissariat, ne se nombrerait pas pour moins de trente-cinq. De ce nombre, à part le personnel des ingénieurs, les uns étaient des bûcherons qui recevaient \$40, quelques-uns des charroyeurs dont les gages allaient de \$50 à \$90 par mois, tous approvisionnés aux frais du gouvernement.

Le parti fut organisé à Victoria, fut transporté par steamer jusqu'à Hope, et, accompagné de quatre-vingts à quatre-vingt-dix chevaux et mules, eut à franchir plusieurs centaines de milles pour arriver à l'endroit où l'exploration devait commencer.

En laissant Hope, dans la première semaine d'août, il n'arriva à la crique du Cheval sauvage (près de la source de la rivière Colombia) qu'en septembre. De ce point jusqu'à la passe de Howse, il devint nécessaire de faire une piste pour se procurer des approvisionnements, et il n'atteignit l'endroit auquel il était destiné et où devaient commencer les opérations, que le 2 d'octobre.

M. Moberly n'a pas accompagné son parti jusqu'à la crique du Cheval sauvage, attendu qu'il a été obligé de prendre la route *via* Colville, au sud de la frontière des Etats-Unis, pour acheter d'autres approvisionnements et prendre des mesures pour les transporter. Malgré ce long détour, il arriva cependant avant son parti à la passe de Howse. Sans ses hommes et accompagné seulement de trois ou quatre indiens, il traversa la passe et descendit le versant oriental des montagnes Rocheuses.

A son retour sur le côté ouest des montagnes, il trouva que son parti avait atteint le théâtre des opérations projetées. On construisit un dépôt, et le parti ayant ouvert une piste par la rivière au Bluet, en allant vers

le sommet de la passe, à une distance de quelque trente-sept milles, on fut forcé, au commencement de novembre, de suspendre les opérations et de prendre des quartiers d'hiver.

M. Moberly, avec un des hommes de son personnel et six indiens, retourna à Victoria, prenant avec lui, pour être transmises à Ottawa, les données qu'on avait obtenues. On fit le voyage en raquettes en cinquante-quatre jours; et c'est pendant ce trajet qu'il s'est assuré, par la simple observation, de l'impraticabilité de la route à partir du dépôt de la rivière Colombia en allant vers l'ouest et en traversant le chaînon de Selkirk.

M. Moberly a déclaré dans son témoignage, que le montant dépensé par lui, depuis le 20 juillet 1871 jusqu'à la fin de l'année, a atteint \$57,000, ce qui couvrait tous les besoins de son parti pendant l'hiver.

Le parti T était composé d'environ vingt-deux hommes; il n'avait ni charroyeurs ni bêtes.

Ce parti avait reçu instruction de faire passer une ligne à travers le défilé de l'Aigle. Etant parti de Yale pour Kamloops, en voyageant selon le mode ordinaire, il se rendit de là en bateaux jusque dans le voisinage du défilé.

De ce point il commença son exploration qu'il poussa vers l'est. Il a examiné un parcours d'environ quarante-quatre milles, jusqu'à Grosremous sur la rivière Colombia, où il a hiverné.

Les approvisionnements pour le parti T avaient été achetés par M. Moberley et avaient accompagné le parti jusqu'à la passe à l'Aigle, endroit où on les avait cachés. La rareté des indiens dont on avait besoin pour les transporter avait rendu très dispendieux le transport qui en a été fait jusqu'à ce point—après que la navigation fut devenue impossible. M. Moberly déclare que le transport, d'après des calculs faits à peu près, a coûté 80 cts la livre depuis Kamloops jusqu'au dépôt, au milieu de la passe à l'Aigle, et le transport à partir de Colville jusqu'à Grosremous, extrémité est de l'exploration, n'avait coûté que cinq ou six cents la livre.

Les partis dirigés par M. R. McLennan étaient composés chacun de quarante hommes environ, dont tous, moins cinq, étaient des journaliers.

Le parti (Q) était directement sous son contrôle; il laissa Kamloops de bonne heure, en août, avec instruction de se rendre, par un chemin aussi

direct que possible, jusqu'à la passe de la Tête-jaune et de faire des études de là en se dirigeant vers l'ouest jusqu'à la cache de la Tête jaune, auquel point on s'attendait que l'autre parti (R), qui devait opérer dans le district de Cariboo (s'il réussissait à percer ce chaînon du côté de la vallée de la Fraser), le rencontrerait.

Le parti (Q) était accompagné d'environ quarante bêtes.

Il atteignit le lac aux Atocas, que M. McLennan dit être à environ 200 milles au nord de Kamloops et éloigné d'environ cinquante milles de la Tête-jaune, le 5 octobre.

A cet endroit, comme l'hiver menaçait de prendre, il crut prudent de réduire son parti et de ne garder que ce qui pouvait vivre jusqu'au printemps à même les approvisionnements qu'il avait. Tous les charroyeurs et presque toutes les bêtes furent en conséquence envoyés à Kamloops. Ceci fait, un parti de douze à quatorze fut laissé au lac des Atocas pour étudier cette partie de la route et continuer les examens durant l'hiver, pendant que M. McLennan, accompagné de M. Selwyn (directeur de l'exploration géologique) et de quatre hommes, se rendait à la Tête-jaune.

Ce petit corps d'exploration, composé de six personnes, et ayant à peu près le même nombre de bêtes, laissa le lac aux Atocas vers le 18 octobre, et avait pénétré dans la passe jusqu'à environ dix milles du sommet, lorsque, le 26 de ce mois, une forte tempête de neige le fit rebrousser chemin. M. McLennan atteignit le lac aux Atocas, au retour, vers le 1er novembre ; il y laissa son parti et retourna *viâ* Kamloops jusqu'à Victoria, et de là il se rendit à Ottawa pour faire connaître le résultat de ses explorations. Nous avons déjà dit que l'impraticabilité du chaînon de Selkirk fut découverte par M. Moberly, alors qu'il n'était pas accompagné de son parti et dans son voyage de retour à Victoria. D'après le témoignage de M. McLennan, on verra qu'on a décidé, également par un simple examen, de la possibilité de franchir les montagnes par la passe de la Tête-jaune. Et cependant les données obtenues étaient si convaincantes, que, sans faire d'autres études, on choisit la passe de la Tête jaune et l'on abandonna celle de Howse.

Nous avons examiné plusieurs ingénieurs sur l'à-propos de commencer des études dans un pays non exploré, dans le but d'y construire un chemin

de fer par de simples explorations plutôt qu'au moyen de relevés trigonométriques. Tous, sans excepter M. Fleming lui-même, s'accordent à dire que, dans les circonstances ordinaires, les relevés trigonométriques devaient être remis jusqu'à ce que les études préliminaires eussent fait voir dans quelle localité devraient se faire les études les plus minutieuses et les plus dispendieuses. Tous, excepté M. Fleming et M. Rowan, déclarent que dans le cas du chemin de fer du Pacifique canadien, la règle ordinaire aurait dû être suivie.

M. Fleming et M. Rowan ont déclaré que ce cas était exceptionnel et que, dans les circonstances, il était à propos d'abandonner la règle ordinaire et de commencer par le système le plus exact et le plus dispendieux.

M. Fleming dit que si le temps ne lui avait pas été limité, il aurait suivi une ligne de conduite entièrement différente de celle qui a été adoptée. Il aurait fait faire des explorations—une reconnaissance de toute la région avant d'employer des partis dispendieux à faire les relevés trigonométriques ; que ce système aurait été indubitablement le meilleur à adopter parce qu'il aurait épargné toute une somme d'argent ; que les explorations auraient donné une idée générale du pays et auraient fait voir si l'on était justifiable de faire les dépenses de relevés trigonométriques, ce qui aurait été d'un grand avantage. Il dit aussi que si le temps avait été beaucoup plus long que deux ans, il aurait adopté un système différent au nord et à l'ouest du lac Supérieur, c'est-à-dire qu'il aurait fait simplement des études au moyen du micromètre et du baromètre pour avoir une connaissance générale, bien que moins complète, du pays, ce qui lui aurait permis de réserver les relevés trigonométriques, qui sont dispendieux, pour les parties qui promettaient le plus.

De plus, M. Fleming dit que si ce n'avait pas été une question de temps si, par exemple, il avait eu à sa disposition dix ans au lieu de deux, il aurait envoyé des partis d'exploration en haut de la rivière Ottawa pour faire des observations micrométriques et barométriques, et d'autres en haut d'autres rivières, restreignant ainsi les limites dans lesquelles il aurait fait faire les études du genre de celles qui ont été faites.

Dans ce cas ci, le système adopté dès le commencement pour l'étude du pays, a consisté généralement à faire des relevés trigonométriques, c'est-à-dire à faire, au moyen des instruments, une épreuve continue sur laquelle on devait construire un chemin de fer.

C'est ce qui appert au témoignage de M. Fleming et de M. Rowan, et c'est ce qui ressort du fait que les instructions envoyées par l'ingénieur en chef à son personnel et portant la date du 24 mai 1871, n'indiquaient aucune direction pour les partis d'exploration indépendants; il n'y était question des examens de cette nature que lorsqu'ils étaient faits par le personnel scientifique.

La preuve faite nous porte à croire qu'en divisant le système appliqué à la première étude du pays, les explorations sommaires ont été si complètement ignorées, que ce qu'elles ont coûté, comparé aux relevés trigonométriques, n'a été ni discuté ni sérieusement pris en considération.

M. Fleming et M. Rowan ont été examinés tous les deux sur le coût des études faites sur la voie. M. Fleming ne s'est pas rappelé avoir jamais fait de calcul à ce propos. M. Rowan n'avait pas d'idée fixe sur le nombre de gens qu'il fallait pour composer un parti chargé seulement d'une exploration sommaire dans la région qui lui avait été confiée. Il semblait croire de plus, que, comme expéditions indépendantes, elles auraient été inutiles.

Dans ces circonstances, il devint de notre devoir d'examiner soigneusement les raisons pour lesquelles le système qui, dans l'opinion des ingénieurs, était celui suivi dans les circonstances ordinaires, a été, dans ce cas spécial, mis de côté, et pourquoi l'on a adopté à la place un système qui, d'après l'ingénieur en chef, est plus dispendieux.

M. Fleming dit qu'à cause du temps limité dans lequel on s'attendait alors que les travaux de ce chemin seraient commencés, il était nécessaire d'agir comme dans un cas exceptionnel, et, dans les circonstances, il a cru devoir commencer par faire des relevés trigonométriques. Nous avons tâché de connaître les raisons qui ont porté M. Fleming à dire que le temps limité qu'il avait à sa disposition et au bout duquel on s'attendait à ce qu'il commençât le chemin, l'avait forcé à abandonner la méthode qu'il considérait être la meilleure quand le temps n'est pas limité. Il dit "qu'il était nécessaire de s'assurer si une ligne qui devait aller d'un bout à l'autre du pays était praticable, avant qu'on eût donné un coup de pioche," voulant dire, comme nous l'avons compris, qu'il faudrait fixer toute une ligne au moyen de relevés trigonométriques avant d'en arriver à une conclusion sur la question vitale: peut-on bâtir un chemin de fer ?

Pendant que nous examinions ceux qui étaient chargés de ces études, nous avons profité de l'occasion pour leur demander d'exprimer leur opinion sur ce point, attendu qu'on les considérait comme des hommes munis des connaissances de la profession.

M. Marcus Smith dit : " Je crois que j'aurais préféré avoir examiné complètement le pays et avoir presque pris une décision quant à la ligne ou aux lignes à choisir, avant de faire les relevés trigonométriques," et, faisant allusion à l'étude que M. Moberly a faite de la passe de Howse, il exprime la croyance qu'on aurait pu, avec des personnels de 10 hommes au lieu de partis beaucoup plus considérables que l'on a employés pour explorer la passe de Howse, s'assurer des avantages qu'offraient respectivement les différentes passes. Parlant de cette expédition, il dit : " Je crois que des dépenses comme celles qu'il a encourues étaient prématurées."

Dans une lettre adressées, en 1872, par M. Marcus Smith à l'ingénieur en chef et qui a été produite dans la preuve, on trouve le passage suivant : " Il m'est actuellement impossible de réduire les dépenses d'une manière appréciable, attendu que tous les partis d'exploration sont à l'œuvre à des distances très éloignées, et qu'on a, dès le commencement, fait une erreur en mettant de forts personnels en campagne. Il n'aurait fallu que des personnels d'exploration sommaire, composés, chacun, de deux ingénieurs tout à fait compétents, munis chacun d'un baromètre de montagne, d'un compas et d'une ligne d'arpenteur ; accompagnés de quelques guides et de chevaux et ne comprenant pas en tout plus d'un quart des partis actuels, attendu que de tels personnels auraient pu faire les études,—s'ils avaient été composés convenablement—suffisantes pour déterminer la route générale du chemin de fer, ce qui n'aurait laissé à examiner et à tracer qu'une ligne avec des déviations insignifiantes."

Des opinions analogues ont été exprimées par M. Moberly, qui a déclaré que, lorsqu'il a organisé les partis comme il l'a fait, il ne faisait que suivre des instructions de l'ingénieur en chef.

M. McLennan déclare : " J'ai toujours soutenu qu'il aurait été mieux d'avoir examiné deux ou trois points choisis avant de faire des relevés trigonométriques. Quelques hommes avec des indiens peuvent facilement traverser une région, car, en règle générale, les indiens sont excellents pour faire les transports ; mais lorsque vous avez un fort personnel pour faire

des relevés trigonométriques, que vous avez à vous pourvoir de toutes les choses nécessaires aux études, vous augmentez le poids de tout ce qu'il faut à l'expédition et sans savoir si vous pourrez trouver une ligne ; vous ne trouvez que des routes sans avoir la certitude qu'on pourra les utiliser."

M. Fleming en parlant des effets des deux systèmes, dit que la perte—s'il y en avait—subie à cause de l'adoption de celui qui a été choisi, n'était qu'une perte d'argent et que tout ce qu'on aurait pu gagner par l'autre, c'est que " il paraissait devoir, en fin de compte, assurer plus de succès." Il a déclaré de plus qu'il était arrivé en plusieurs endroits, que les relevés trigonométriques n'ont conduit à aucun résultat parce qu'on a rencontré des obstacles qu'un simple examen aurait pu faire découvrir ; que ces endroits sont surtout situés au nord du lac Supérieur et dans la Colombie-anglaise ; que, toutefois, quelques-uns des obstacles rencontrés n'étaient pas de ceux qu'on aurait pu découvrir par un simple examen ; que dans quelques parties du pays, même si le temps n'avait pas été limité, il aurait été à propos de commencer les études par des relevés trigonométriques.

Nous comprenons, d'après ce qu'a dit M. Fleming, que cette région exceptionnelle se trouvait à l'extrémité est de la ligne projetée, et " plus spécialement de Nipissing à Ottawa " et un peu plus à l'ouest pour une partie considérable de la distance jusqu'au lac Nipigon.

Il est prouvé hors de doute, comme il a été remarqué auparavant, que, dans la première année des études faites dans la Colombie anglaise, la question de savoir où trouver la *porte* pour franchir les montagnes Rocheuses, qui limitait le choix à deux passes rivales, a été résolue d'après les rapports d'une exploration faite à la course, établissant qu'une étude au moyen de relevés trigonométriques n'était pas indispensable même pour déterminer la valeur de deux routes rivales ; et si ces études n'étaient pas indispensables, tous les raisonnements faits nous paraissent écarter la nécessité de commencer l'examen du pays en y employant de lourds personnels d'exploration qui ne pouvaient procéder que lentement.

Mais même s'il était nécessaire de fixer une ligne au moyen de relevés trigonométriques avant de commencer les premiers travaux, nous ne voyons pas pourquoi, dès le commencement, des personnels d'exploration se sont hâtés de le faire.

On devait s'attendre à ce que—et la chose est arrivée—les partis chargés de faire les relevés trigonométriques, quelquefois, rencontreraient des obstacles tels que leurs travaux se seraient trouvés inutiles, et qu'il aurait fallu faire de nouveaux relevés sur la ligne qu'ils avaient à examiner—alors que ces obstacles auraient pu être découverts par un simple examen. La question de temps paraît donc se réduire à ceci : Est-ce qu'une exploration suivie de relevés trigonométrique exige plus de temps que deux examens faits par les procédés scientifiques dans la même partie du pays ? Il est clair qu'il n'en est pas ainsi, et, en conséquence, la brièveté du temps sur laquelle s'appuie M. Fleming, ne réussit pas, dans notre opinion, à prouver l'à-propos de choisir le système adopté.

Les quatre dispendieux personnels confiés à la direction de M. Moberly et de M. McLennan n'ont pas donné, comme résultats de leurs opérations dans la saison où ils ont travaillé, plus de renseignements qu'auraient pu en recueillir des partis chargés de faire un examen sommaire et dont les dépenses auraient été beaucoup moindres.

Après avoir interrogé M. Fleming en diverses occasions, sur le coût comparatif d'une exploration sommaire et d'une étude faite au moyen de relevés trigonométriques, il dit qu'il ne pouvait donner de renseignements satisfaisants sur la matière : l'adoption du système de l'examen sommaire lui a paru impraticable et il ne s'est pas demandé ce qu'il aurait pu coûter : il était impraticable," dit-il, " pour plus d'une raison." On ne pouvait pas trouver d'hommes pour faire des études de cette nature (c'est à dire une exploration simple)—on ne pouvait se les procurer dans le pays."

Nous pensons que la preuve démontre, non pas qu'on ne pouvait se procurer de tels hommes, mais que lorsqu'on se les procurait, on les employait de préférence à faire des relevés trigonométriques, ainsi qu'il est arrivé dans le cas de M. McLennan et de M. Moberly dont les services comme explorateurs n'ont pas laissé que d'être bons et décisifs.

M. Fleming déclare qu'il a fait faire l'ouvrage sans regarder beaucoup au coût comparatif des différents genres d'expéditions, le but principal étant de se procurer les renseignements que le gouvernement désirait avoir, et il a considéré que le coût était une affaire d'une importance secondaire.

Après avoir examiné toute la preuve sur la matière, nous n'avons pu

nous convaincre que la nécessité par laquelle M. Fleming se considérait obligé de commencer la construction de la ligne dans les deux ans était une justification raisonnable de l'augmentation considérable de dépenses attribuables au système adopté, et particulièrement pour avoir mis en campagne, dès le principe de l'entreprise, des personnels complètement équipés pour faire des relevés trigonométrique au lieu de simples explorations.

Au contraire nous sommes forcés de dire qu'une méthode différente — celle par laquelle on aurait retardé de faire les relevés trigonométriques jusqu'à ce qu'on eût fait un simple examen moins dispendieux qui eût fait voir où il était nécessaire de faire une étude plus exacte et plus dispendieuse — aurait dû, dans le temps, être considérée comme celle qui devait être adoptée ; ce qui aurait eu pour résultat une économie considérable de fonds publics sans perte de temps appréciable pour le progrès de l'entreprise.

Dans l'année 1872, vingt deux partis d'exploration en tout furent mis en campagne, sans compter le voyage que l'ingénieur en chef a fait à travers le continent.

Plusieurs partis chargés de faire des relevés trigonométriques, composés chacun de trente cinq à quarante homme, et deux autres petits corps d'exploration composés respectivement de neuf et de dix hommes, operaient dans le district boisé.

Ils paraissent avoir eu pour but de découvrir une ligne praticable au nord de la région la plus accidentée qui avait été explorée, l'année précédente, pour la recherche de laquelle M. Murdoch, dans son témoignage, a déclaré qu'il avait reçu instruction de voir s'il y avait une ligne de possible a partir de l'endroit où l'on traverse la rivière Winnipeg *viâ* la rivière Anglaise et de là, en passant au sud du lac Seul, jusqu'à la tête du lac Nipigon. Il déclare qu'en examinant, il a trouvé que cette route était impraticable : et, comme il avait des pouvoirs discrétionnaires, il résolut de se diriger vers le partage du Rat, et il fit des explorations jusqu'à cet endroit en se rendant vers l'est. Il adopta la route tracée par lui sur un plan qu'il produisit comme exhibit dans le cours de son témoignage, il croit que l'original a été détruit par le feu qui a consumé les bureaux du chemin de fer du Pacifique pendant l'hiver de 1873-74. Cette ligne, jusqu'au lac de l'Aigle, est presque qu'identique à celle qui a été définitivement choisie.

C'est ce qui semble avoir fait choisir le portage du Rat comme le point capital entre le lac Supérieur et la rivière Rouge.

Le personnel de M. Murdoch se composait alors de neuf hommes avec des attelages de chiens.

A partir du lac de l'Aigle, M. Jarvis explora une ligne jusqu'au lac de l'Eturgeon, M. Keating en explora une autre qui suivait la même direction générale jusqu'au côté nord du lac Nipigon.

Les autres études, au nombre de cinq, furent faites entre le lac Nipigon et la vallée de l'Ottawa. A propos des opérations de ces partis M. Rowan fait rapport en ces termes, le 5 juin 1873 :

“ Le résultat de ces relevés trigonométriques met hors de tout doute la praticabilité de la construction d'une ligne de chemin de fer à partir du voisinage du lac Nipissing jusqu'à la rivière Rouge, sur laquelle on ne trouvera de particulièrement difficile à faire ni les excavations, ni le terrassement, ni la confection des ponts, ni le nivellement, ni les courbes. Sur cette partie de la ligne, entre la rivière Rouge et le lac Supérieur, je crois qu'il sera possible de construire la ligne de façon à ce qu'une pente ne dépasse pas 52.80 pieds par mille, et que les pentes de cette inclinaison ne seront ni nombreuses ni très longues. Sur cette partie de la ligne principale, entre l'embranchement de Nipigon et le terminus oriental, la section voisine montre des endroits où l'on rencontre des pentes de soixante dix pieds au mille. Je crois, cependant, que d'autres explorations permettront d'éviter ces difficultés, et qu'à travers toute la région on ne rencontrera pas de pente excédant 52.80 pieds par mille, et qu'il y en aura relativement peu.

Les ingénieurs n'ont rien fait dans la région des prairies pendant l'année 1872.

Dans la Colombie-anglaise, onze explorations différentes ont été faites en outre de celle faite au nord de la 54^{me} parallèle, pendant l'année 1872. Voici :

M. Moberly et M. Trutch, chacun avec deux personnels, ont fait une série d'études à partir de la passe de la Tête-jaune, tout le long de la vallée de la Thompson jusqu'à Kamloops.

M. McLennan avec deux partis, partant du lac Williams, près de la Fraser, a consacré ses efforts à chercher s'il y avait une ligne de possible

à partir de cet endroit en allant vers l'est jusqu'à la vallée de la Thompson comme tronçon intermédiaire sur une route qui partirait de ce point pour se diriger sur l'anse à Bute.

Cette ligne générale fut continuée par les partis confiés à la direction de Tiedeman et Gamsby, ce dernier ayant fait une étude d'exploration depuis le hâvre de Waddington jusqu'au détroit de Seymour.

Trois autres explorations ont été faites au sud de Kamloops.

Ainsi l'on peut voir que les opérations de cette année là ont couvert toute la longueur des deux lignes à partir de la Tête-jaune jusqu'aux anses à Bute et à Burrard.

Durant l'hiver de 1871-72, les deux partis de M. Moberly ont campé, l'un à Gros-remous, à l'ouest, et l'un à l'est du chaînon de Selkirk.

Pendant qu'il était à Victoria, M. Moberly ayant transmis à Ottawa toutes les données obtenues par les études faites par ses partis d'exploration avant qu'ils eussent pris leurs quartiers d'hiver, représenta à l'ingénieur en chef que pour compléter l'ouvrage qui lui avait été confié pour la saison suivante, il lui fallait les services d'un troisième corps; et on lui donna la permission de l'organiser. C'était l'intention de consacrer les travaux de ce corps à faire la piste.

A la veille de son retour à la passe de Howse, il reçut d'Ottawa instruction d'abandonner ses études dans cette région et d'envoyer son parti, *via* la passe d'Athabaska, à la Tête-jaune pour compléter les études à partir de la cache de la Tête-jaune jusqu'à Edmonton.

M. Moberly fit remarquer les difficultés qu'il y avait à faire ce qu'on proposait, et, appuyé par le lieutenant gouverneur, M. Trutch, qui était lui-même un ingénieur capable, il demanda la permission d'envoyer son parti par la passe de Howse et de là à Edmonton d'où il pourrait faire des études en gagnant vers l'ouest jusqu'au comptoir d'Henry, pendant que le parti T. suivant le cours de la Thompson du nord, pourrait atteindre, *via* les lacs aux Atocas et Albreda, la partie qu'il fallait explorer à l'extrême ouest, c'est-à-dire la cache de la Tête-jaune, et pourrait de là, faire des opérations vers l'est jusqu'au comptoir d'Henry.

En réponse, M. Fleming télégraphia qu'il ne faudrait que dix ou douze jours pour aller de *Boat Encampment* au comptoir d'Henry et que, à l'est du

comptoir de Jasper, le pays était plat, humide et marécageux et qu'il doutait de la convenance d'aller à Edmonton. C'est ce qui porta M. Moberly à faire passer son personnel par la passe d'Athabaska.

M. Moberly déclare qu'il a alors chargé le parti préposé à la piste, qui avait été organisé en vue des études à faire à la passe de Howse, de se rendre jusqu'à la Thompson du nord et de faire une piste par laquelle on pût transporter d'autres approvisionnements qu'il avait achetés et les rendre à la cache de la Tête-jaune pour l'usage du parti T.

Le parti S n'atteignit le comptoir d'Henry que le 24 octobre 1872, vu qu'il avait été forcé de faire une piste tout le long du trajet, à partir du dépôt de Colombia.

M. Moberly affirme que s'il avait pris la route qu'il avait suggérée *via* Edmonton, il aurait atteint la scène des opérations projetées trois ou quatre mois plus tôt et aurait pu compléter les études sur toute la ligne avant l'arrivée de l'hiver.

En même temps, le parti T, sous la direction de M. Mohun, ayant atteint la rivière Bleue, endroit situé à peu près au deux tiers du chemin qui va de Kamloops à la cache de la Tête-jaune, et n'ayant—comme il s'y attendait—trouvé les approvisionnements qui avaient été quelque peu retardés en route, se désorganisa, et, au lieu de retourner pour aider au parti chargé de la piste, ceux qui le composaient passèrent environ six semaines à faire la chasse.

En conséquence de ce délai et du retard apporté dans l'exécution de leurs travaux, ils ne purent se rendre au comptoir d'Henry, comme ils en avaient reçu l'instruction ; ils arrivèrent au lac de l'Elan le 8 de septembre, après avoir exploré une ligne de vingt-neuf milles, à partir de la cache de la Tête-jaune, à raison d'un mille par jour.

Le parti fut licencié et M. Moberly, avec le parti S et le parti préposé à la piste sous la direction de M. McCord, ayant opéré dans la direction est jusqu'au lac à Brulé, à quelque quarante-neuf mille du comptoir d'Henry, prit ses quartiers d'hiver.

M. Moberly estime à pas moins de \$50,000 la perte encourue à cause des délais subis pour le transport de son personnel et des vivres depuis la passe de Howse jusqu'au comptoir d'Henry, et à une somme presque égale celle subie à cause de la mauvaise conduite du parti T.

Il y a donc de fortes raisons de croire, d'après la preuve, qu'une grande somme d'argent, probablement pas moins de \$100,000, a été gaspillée à cause des études faites par les partis S et T dans les années 1871 et 1872.

M. Moberly et le lieutenant-gouverneur Trutch avaient de bonnes raisons d'objecter au choix de la route proposée par l'ingénieur en chef, et la chose devient évidente à cause du fait qu'environ trois mois ou plus de la saison la plus favorable (bien qu'ils eussent un train de transport composé d'environ 200 bêtes), ont été pris pour faire la piste et pour transporter les approvisionnements depuis la rivière Anglaise jusqu'au comptoir d'Henry, duquel point ils devaient commencer leurs opérations en se dirigeant vers le nord.

Une grande discrétion était laissée à M. Moberly pour l'approvisionnement de ces partis d'exploration, et nous avons à rapporter qu'on ne s'en est pas servi avec tout le souci des conséquences désirable. La preuve démontre qu'en approvisionnant le parti S, il s'est procuré une grande quantité de marchandises qui, d'après l'estimation de l'ingénieur en chef et la nôtre, n'était pas nécessaires et n'auraient pas dû être achetées ; et en approvisionnant le parti T, il n'est que trop manifeste qu'on s'est procuré des effets dont le transport a coûté très cher rendu à la passe de l'Aigle, parce que l'on croyait en avoir besoin plus tard en cet endroit.

La retraite de ce parti de cette région a nécessité un nouveau transport de ces approvisionnements pour les ramener à Kamloops au prix de 80 cents la livre, à moins qu'on ne les abandonnât. Comme à Kamloops, on pouvait acheter la farine pour 4½ cents la livre, M. Moberly choisit ce dernier parti. Il évalue à \$7,000 les vivres ainsi abandonnés.

Avant d'être engagé sur le chemin de fer du Pacifique canadien, M. Moberly avait été employé à étudier d'une manière professionnelle les différentes parties de la Colombie-anglaise. Il a découvert la passe de l'Aigle qu'il a cru praticable pour un chemin de fer entre le lac Shuswap et Gros-remous, sur le chemin ci-devant décrit ; et ayant probablement une bonne opinion de cet endroit pour le tracé il conseilla de faire des relevés trigonométriques sur ce tronçon de la ligne. C'est pour quoi cette étude a été entreprise. Et nous croyons que c'est sans nécessité, parce que, comme nous l'avons mentionné avant, la chose n'aurait pu être praticable que dans le cas où la passe de la Tête-jaune n'aurait jamais

été adoptée, et le problème de son adoption n'aurait pu être résolu, et, de fait, a été résolu sans avoir de données provenant des relevés trigonométriques.

Il y a deux points concernant ces approvisionnements abandonnés à la passe de l'Aigle, sur lesquels nous trouvons la conduite de M. Moberly répréhensible, considérant les circonstances dans lesquelles il se trouvait.

En supposant qu'on pouvait s'attendre à ce qu'un tracé de la ligne à travers cette passe serait fixé en 1872, après les explorations préliminaires de 1871, et que conséquemment la prévoyance exigeât qu'on pourvût pendant la première saison à l'approvisionnement des personnes qui seraient employées à ce travail, je pense que si on avait tenu compte du coût final, il n'y avait pas de bonne raison de supposer que le meilleur plan à suivre était de les amener avec le parti T et de les cacher à mi-chemin, à Gros-remous. Il faut se souvenir que l'on comprenait que ces effets étaient nécessaires—s'ils l'étaient—seulement au voyage de retour du parti T, depuis Gros-remous au lac Shuswap. Il paraît aller de soi que si des approvisionnements pouvaient être déposés en cet endroit à beaucoup meilleur marché qu'à la passe de l'Aigle, on aurait dû arranger les choses de façon—surtout pour les transporter vers l'ouest—à ce que le parti passât sur le même chemin qu'il avait parcouru l'année précédente et qu'il ne fût pas obligé, comme il l'avait été dans la première saison, de les transporter sur une route qui leur était complètement nouvelle.

M. Moberly a déclaré que cette valeur de \$7,000 en approvisionnements coûtait 80 cents la livre pour le transport jusqu'à la passe de l'Aigle et qu'il ne les a pas transportés plus loin parce que, à Gros-remous, on pouvait les déposer en les faisant venir de Colville par voie de navigation, à raison de 6 cents environ. Nous pensons que la décision prise de les transporter de l'ouest, comme il a été fait, témoigne d'un manque complet de considération pour les conséquences pécuniaires.

Mais nous avons à faire remarquer qu'en achetant ces approvisionnements, M. Moberly n'agissait d'après aucune instruction et que, au contraire, ce n'était que parce qu'il entretenait l'opinion que l'on choisirait probablement la passe de Howse de préférence à la passe de la Tête-jaune. Ce résultat, pour dire le moins, paraissait trop incertain pour justifier la dépense d'argent que son éventualité a fait encourir. Il n'y a pas d'équi-

voque dans la preuve que c'était-là la seule raison pour faire déposer ces approvisionnements à la passe de l'Aigle.

M. Moberly a déclaré qu'il les y a laissés en 1871, espérant qu'en 1872, il compléterait, en cet endroit, le tracé, attendu qu'il considérait comme probable que ce serait la passe choisie de préférence à celle de la Tête-jaune.

Dans notre opinion ce n'était pas une raison suffisante pour justifier la conduite de M. Moberly en rapport avec ces approvisionnements.

Sans mettre en question le jugement professionnel de M. Moberly, que nous croyons digne de respect, nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer qu'il a montré une tendance à l'insubordination, qui, si elle avait été continuelle, aurait rendu inutiles les meilleurs efforts du premier administrateur du département sous qui il devait servir.

Dans l'été de 1872, à la passe de la Tête-jaune, ou près de cet endroit, M. Fleming a rencontré M. Moberly, et, après lui avoir demandé des renseignements et en avoir reçu au sujet des transactions dont nous avons parlé, ainsi que sur d'autres choses survenues dans la saison précédente, il résolut de se dispenser de ses services et le notifia de ce fait, par lettre, dans une occasion subséquente.

M. Moberly cependant, plaçant son propre jugement au-dessus de celui de son supérieur, résolut de continuer jusqu'à la fin les études qu'il avait commencées. A ce propos, il dit dans sa déposition faite sous serment (p. 1828) : " En recevant la lettre dont il est question ci-dessus, j'ai vu que les instructions qu'elle contenait étaient trop puériles pour être suivies et je résolus de faire les autres travaux au meilleur de ma connaissance et dans l'intérêt du gouvernement ; d'obéir aux ordres quand je pourrais voir qu'ils étaient sensés, mais non autrement, et, aussitôt que je le pourrais faire, sortir du service du chemin de fer aussi tranquillement que possible."

Il paraît aussi y avoir eu un déplorable manque de discipline de la part du parti T dirigé par M. Mohun.

Il est évident qu'il y a eu de grands gaspillages d'argent dans les études faites dans la Colombie-anglaise durant les saisons 1871 et 1872.

Le coût des études sur tout le parcours de la ligne, jusqu'au 30 juin 1873, a été de \$1,081,395.36, et l'on peut considérer qu'il couvre les dépenses encourues en rapport avec les opérations des deux premières saisons.

Par l'analyse que nous avons faite des études, et qui accompagne ce rapport, l'on verra qu'environ quarante-quatre corps explorateurs ont été engagés dans le cours de cette période, soit une moyenne de vingt-deux, dont trois ont fait des explorations sommaires et les autres des relevés trigonométriques.

Dans son rapport de 1872, l'ingénieur en chef déclare, comme on l'a remarqué auparavant, que près de 300 hommes ont été employés aux travaux. La preuve faite nous porte à croire que le nombre ordinaire des hommes employés dans des partis complètement équipés allait de trente à quarante-cinq, pendant que ceux engagés aux explorations sommaires étaient composés de huit ou dix hommes.

En supposant donc que les neuf personnels engagés à faire des relevés trigonométriques durant chacune des années 1871 et 1872, auraient été composés de trente huit hommes (la moyenne entre les deux extrêmes) et que les trois partis chargés des examens sommaires auraient, chacun, été composés de dix, on aurait ainsi environ 750 hommes. En divisant par le nombre la moyenne des dépenses annuelle, \$540,697, nous obtenons \$720 comme coût de chaque homme par saison.

En appliquant la même méthode de calcul au total des dépenses faites pour les études jusqu'au 30 juin 1880, le coût de chaque homme par saison est, en moyenne, de \$700, ou de \$3 à \$3.50 par jour, pendant environ six ou sept mois de l'année. Une analyse détaillée des dépenses faites par M. Wallace et couvrant tout ce qui a été dépensé pour le compte des partis qui opéraient à l'est du fort Garry, confirme cette estimation. Tout ce qu'il a dépensé se monte à \$535,154.36. En examinant soigneusement les listes de paie on trouve que le nombre d'hommes employés équivaut à 152,273 jours pour un seul homme. En divisant le premier montant par le dernier, nous avons presque exactement \$3.51 pour le coût de chaque homme par jour. Cette somme couvre les gages, les approvisionnements, les transports et autres dépenses y compris celles de l'administration. A l'exception de quelques cas particuliers qui nous ont été exposés par la preuve, les dépen-

ses pour les approvisionnements, bien qu'elles aient été élevées, ne paraissent avoir été ni extravagantes ni inutiles. Toutefois il faut observer qu'on a des pièces justificatives très insuffisantes pour tous les comptes.

Pendant l'année 1873 les opérations dans la région montagneuse, ont été limités aux études faites par MM. E. W. Jarvis, O. H. Gamsby et Walter Moberly, et à une exploration faite par M. Marcus Smith. Dans la région des prairies une exploration a été faite par M. Selwyn et une étude par M. H. B. Smith ; pendant qu'il était dans la région boisée ou dans la partie est, environ neuf ou dix partis étaient encore engagés à essayer d'améliorer encore les lignes qu'on avait parcourues déjà.

Le 26 janvier 1874, M. Fleming a fait son deuxième rapport spécial et il a en effet déclaré qu'on avait trouvé plusieurs routes à travers la Colombie-anglaise sur lesquelles les obstacles qu'on a rencontrés, si considérables qu'ils fussent, n'étaient pas insurmontables. On ne peut plus douter qu'on avait trouvé une route comparativement facile depuis l'Ottawa jusqu'au côté nord du lac Supérieur ; qu'il serait possible de tracer la ligne à partir du côté nord du lac Supérieur jusqu'à la région des prairies, sans nécessiter de travaux extraordinairement dispendieux et avec des pentes remarquablement faciles pour le lourd trafic ; qu'il n'y aurait aucune difficulté à trouver une route comparativement facile à travers la région des prairies et que, par conséquent, " la praticabilité de l'établissement de communication par chemin de fer à travers le continent est complètement dans la limite des capacités du Dominion. "

Après neuf ans de travail appliqué à ces études, M. Marcus Smith, qui ayant agi comme ingénieur en chef en l'absence de M. Fleming, s'est rendu toutes les études familières d'un bout de la ligne à l'autre, déclare dans son témoignage, que " la deuxième année, au milieu de 1873, en moins de deux ans, nous avons des renseignements suffisants pour commencer la construction d'un chemin de fer à travers le pays. Si une compagnie eût fait les études, il est possible qu'elle eût commencé un an après. "

Il semble qu'on ait considéré qu'on avait recueilli assez d'informations à cette époque pour justifier le commencement des travaux conformément au termes de l'union avec la Colombie-anglaise, et qu'une charte a été accordée pour la construction de tout le chemin de fer. Ceci, cependant, se faisait avant le commencement des travaux.

En 1874, a été passé l'acte relatif au chemin du Pacifique canadien, et la construction du chemin de fer comme entreprise publique, a été placée sous la surveillance générale du département des Travaux publics.

La deuxième période triennale dont cette année marquait le commencement, a été une période de grande activité ; seize explorations et soixante trois relevés trigonométriques (desquels environ vingt-huit étaient des études revisées ou faites en vue du tracé) ont eu lieu dans les trois ans dont il est question ; distribuées dans les districts comme suit :

Districts.	Explorations.	Relevés trigonométriques.
Région boisée.....	4	24
Région des prairies.....	4	11
Région montagneuse.....	8	29
	15	64

Le total du coût de ces opérations a quelque peu dépassé deux millions de dollars.

Les trente six études se sont montées à un peu plus de trente quatre mille dollars chacune, contre vingt-sept mille pendant les trois années précédentes.

Dès quatre explorations faites dans la région boisée, une seule a été faite à l'ouest de Nipigon ; celle de Nipigon au lac au Chien, en 1876 : les trois autres ont été faites à l'est de cet endroit : une en 1875, entre la rivière au Pic et le Sault-Ste-Marie, et deux en 1876, entre la rivière au Pic et la rivière Française. Les relevés trigonométriques entrepris dans la région boisée pendant la même période ont été comme suit :

A l'ouest de Nipigon.	Études d'exploration.	Tracé ou essai de tracé.
1874.....	3	4
1875.....	6	
1876.....		4
	9	8

A l'est de Nipigon.	Etudes d'exploration.	Tracé ou essai de tracé.
1874	5	
1875	1	
1876		1
	6	1

Un état détaillé de ces études, faisant voir la région traversée, se trouve à la fin de notre rapport sur la question des travaux d'art, ainsi qu'une table qui fait voir le nombre et la classe des études dans chaque district.

Jusqu'à ce que nous venions à considérer la question de tracé, il ne paraît pas y avoir rien en rapport avec ces études qui exige une remarque spéciale à part de la diversion donnée aux travaux du département des ingénieurs, pendant les années 1874 et 1875, pour examiner les étendues d'eau de l'intérieur.

Depuis la cloture de nos séances pour entendre des témoignages oraux M. Fleming nous a adressé une copie d'un mémoire transmis par lui à l'hon. Alex. Mackenzie, en date du 29 septembre 1874, portant sur cette question, et a demandé qu'on le considérât comme faisant partie de son témoignage, et, comme il n'apparaît dans aucun document public, nous l'introduisons ici.

Mémoire en rapport avec la construction du chemin de fer du Pacifique canadien et la colonisation du territoire du Nord-Ouest.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF, CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.
OTTAWA, 29 septembre 1874.

A l'honorable ALEX. MACKENZIE,
ministre des Travaux public, etc., etc., etc.

MONSIEUR,—Conformément à vos désirs, j'ai accordé quelqu'attention à la question de la construction du chemin de fer du Pacifique et du meilleur mode de travail à adopter sous l'opération du statut promulgué à la dernière session. Je vous sou mets aujourd'hui les opinions générales que j'entretiens sur le sujet.

Vous savez déjà que j'ai toujours considéré comme nécessaire et que j'ai toujours demandé la construction d'une ligne de télégraphe avant celle du chemin de fer, et que j'ai regardé cette entreprise comme étant de toute importance.

La construction du télégraphe depuis la côte du Pacifique jusqu'au lac

Supérieur à l'est se fait maintenant par adjudication de contrat, et l'on peut considérer que c'est une chose assurée.

Pour des raisons qui seront exposées plus loin, je crois qu'il ne devrait pas y avoir de délai pour inaugurer la construction du télégraphe depuis le lac Supérieur, le long de la route du chemin de fer, jusqu'au côté sud du lac Nipissing, à quelque point où il puisse se relier au système télégraphique de l'Ontario et de Québec.

J'ai la plus haute opinion de la capacité productrice d'une grande partie du pays qui s'étend sur des milliers de milles à l'ouest du lac des Bois. Je crois que ce vaste territoire est destiné à faire vivre une très grande population, et je crois qu'une dépense judicieuse faite par le gouvernement pour ouvrir des lignes de communication en même temps que pour appliquer un système d'immigration bien organisé, aura pour effet de coloniser rapidement le pays. Dans des circonstances favorables, je crois que dans peu d'années la population se comptera par millions, et que le jour n'est pas éloigné où le recensement fera voir qu'il y a plus de sujets canadiens à l'ouest du lac des Bois, qu'il n'y en a à l'est. L'Ontario et Québec seront alors placés parmi les provinces orientales de la Puissance.

S'il y avait à l'heure qu'il est une pareille population dans les plaines centrales, qui pourrait douter un seul instant des gigantesques proportions du trafic qui serait fait entre les millions de l'est et les millions de l'ouest du lac Supérieur?—trafic qui ne trouverait pas seulement un débouché à travers le magnifique système des lacs et des rivières qui pendant la saison de la navigation, conduit au St Laurent inférieur, mais exigerait absolument, pour le service de l'année, la ligne de chemin de fer la plus courte qui pût être trouvée.

Le trafic signalé occuperait, on n'en peut aucunement douter, toutes les lignes de communication dont il est maintenant question. Le fret chercherait naturellement les cours d'eau durant la saison de la navigation, pendant que les voyageurs et le fret léger choisiraient en toute probabilité, toute l'année, les lignes ferrées.

Donc, en prévision de l'avenir, il est de toute importance que le chemin de fer soit tracé et construit sur la route la plus courte possible.

C'est une erreur dans laquelle beaucoup de gens sont tombés, de croire que la ligne la plus courte passe au sud du lac Supérieur. Les meilleurs renseignements reçus jusqu'à présent établissent le fait qu'une ligne située au sud du lac Supérieur aurait de 59 à 94 milles de plus en longueur qu'une ligne passant au nord et touchant à la baie du Tonnerre, et de 123 à 153 milles de plus qu'une ligne qui toucherait à la baie de Nipigon.

Tout à fait en dehors de la question du passage à travers un pays étranger, il est clair que toute idée de dépenser l'argent du Canada pour construire une ligne au sud du lac Supérieur devrait être écartée et qu'il faudrait diriger tous les efforts vers la construction d'une ligne plus directe vers le nord.

Des deux lignes au nord du lac Supérieur, celle qui touche à Nipigon paraît être la plus courte d'environ 64 milles. C'est conséquemment la route qui, dans mon opinion, devrait être adoptée si on n'en trouve pas une plus courte.

En prévision d'un avenir qui n'est pas éloigné et en prenant en considération l'importance des avantages que procurerait le choix de la ligne la plus courte et la plus directe, il serait de la plus grande folie de détourner le tronc principal d'un seul mille de la ligne directe. Tout le monde admettra que la ligne la plus courte que l'on peut avoir sera encore plus courte que celle dont il est question et qui passe par Nipigon, c'est véritablement la ligne à choisir pour le chemin de fer.

Détourner la ligne pour la faire passer par la baie du Tonnerre, ce serait mettre les provinces est et ouest de la Puissance à une distance de 64 milles plus éloignée et imposer une taxe inutile de près de deux piastres par tête aux voyageurs qui se serviraient du chemin pour le temps à venir.

Il ne faut pas que l'on comprenne que je demande que la construction d'une ligne ferrée continue au nord du lac Supérieur ait préséance sur toute autre chose.

Je recommande seulement que dès le principe, on ait continuellement la chose en vue, que cela fasse partie du projet général, et que l'entreprise soit mise à exécution lorsque le temps propice sera venu. Il y a d'autres sections et d'autres travaux qui sont plus pressés.

Les canaux et les chemins de fer existants qui sont en rapport avec les grands lacs établissent dans ce pays, des communications entre l'Atlantique et la baie du Tonnerre. La baie du Tonnerre est le point de départ naturel pour la route par terre et par eau, qui delà jusqu'au Manitoba est populairement connue sous le nom de route Dawson. Cette ligne de communication devrait, je crois, être rendue praticable immédiatement pour les fins présentes, et pour servir en permanence comme route du fret pendant les saisons de la navigation.

La route Dawson ne servira jamais à grand'chose tant que, sur tout son parcours, on ne voyagera pas au moyen de la vapeur. Les 50 milles à l'est du lac Shebandowan et les 100 milles à l'ouest du lac des Bois, devraient immédiatement être couverts d'un chemin de fer; les portages qu'on ne peut canaliser, devraient être munis de routes ferrées à traction de chevaux et pourvus de meilleurs moyens mécaniques propres au transport et à la manipulation faciles et rapides du fret.

Le point de départ du lac des Bois, au portage du Rat, est un point objectif sur le chemin de fer du Pacifique et l'on en pourrait faire un poste commun sur la route Dawson; de là jusqu'à la rivière Rouge, le chemin de fer devrait être commun aux deux lignes de communication.

A l'est du portage du Rat, je crois qu'il serait bon de faire de la ligne Dawson une ligne entièrement indépendante pour le trafic.

Je suis parfaitement convaincu qu'à une époque non éloignée, le trafic entre le lac Supérieur et la rivière Rouge entretiendra pleinement les deux lignes de communication et que la partie du chemin de fer du Pacifique qui demandera la première une double voie sera celle située entre le portage du Rat et la rivière Rouge.

Je suis convaincu que la route Dawson, améliorée et complètement entretenue, ne suffira pas au trafic de fret qui sera créé, d'où vient l'importance que j'attache à la construction de cette partie du chemin de fer du Pacifique située

entre la rivière Rouge et le lac Supérieur, et de façon à ce que la chose soit spécialement adaptée au lourd trafic qui cherchera bientôt cette voie.—Voir Rapport du chemin de fer du Pacifique 1873, page 33.

L'embranchement de Pembina servira naturellement pendant un court espace de temps à donner accès au Manitoba jusqu'à ce que d'autres lignes plus directes soient établies à travers le territoire canadien.

Le chemin de fer du Pacifique canadien, à partir du Manitoba, en allant vers l'est, ne peut s'arrêter brusquement au lac Supérieur. S'il se terminait là il ne servirait que dans les mois d'été. L'embranchement de Pembina serait la seule ligne de communication pour aller et revenir durant la saison d'hiver; mais quand le pays sera devenu peuplé, les habitants des plaines n'aimeront pas à faire un trajet de 1589 milles, en passant par le territoire des Etats-Unis, pour se rendre à Toronto, lorsqu'ils pourraient le faire sur un trajet de 1173 seulement. Ils ne voudront non plus être rejetés à 1925 milles de Montréal, alors que le parachèvement de la ligne à l'est du lac Supérieur abrégerait la ligne de 637 milles.

Pour ce qui est du pays situé à l'est de la rivière Rouge, la question du jour consiste réellement en sa colonisation. On peut certainement faire servir les lacs et les rivières à l'avancement de l'œuvre, mais vu qu'à cause du climat les voies de communication par eau ne peuvent pas servir pendant une partie considérable de l'année, il faut quelque chose de plus que la navigation des lacs et des rivières pour faire avancer d'une façon rapide et efficace la colonisation de cette région.

Il faut se convaincre que l'établissement de chemins de fer,—non seulement d'une voie principale, mais de tout un système—est le seul moyen de maintenir des communications entre les différentes sections de ce vaste territoire.

C'est probablement la construction d'une voie principale qu'il faut entreprendre d'abord. Les embranchements qui s'y aboucheront viendront en temps opportun; les ramifications s'établiront partout où l'on trouvera un trafic possible et avantageux. Jusqu'à présent tout indique la passe de la Tête-jaune comme le passage à adopter pour franchir les montagnes Rocheuses et aller jusqu'à la côte du Pacifique. Quoique produisent les explorations qui se font actuellement et celles qui se feront par la suite, je prétends pour le moment que la voie principale traversera par la passe de la Tête-jaune, et j'ai marqué sur la carte qui accompagne ceci, sa position approximative en partant de la rivière Rouge et gagnant vers l'est. A partir de la voie principale, j'ai indiqué où l'on pourrait placer de la façon la plus convenable les principaux embranchements. On verra qu'il est question d'un embranchement depuis la ligne principale, à la traverse de la rivière Rouge, qui se dirigerait presque vers l'ouest par la vallée de l'Assiniboine. Cet embranchement desservirait la région fertile dans cette direction, et se rendrait jusqu'aux houillères récemment découvertes par ceux chargés de l'exploration de la frontière, et fournirait le combustible aux habitants de la province du Manitoba. On indique d'autres embranchements à partir de la voie principale, et qui vont dans les directions nord et sud. A partir d'un point situé dans le voisinage d'Edmonton, un de ces embranchements traverserait une belle et grande contrée sur le flanc oriental des montagnes Rocheuses, s'étendant depuis la Sas-

katchewan du nord en gagnant la frontière des Etats-Unis, pendant qu'un autre parcourrait la vallée de la rivière de la Paix. Tous deux seraient d'une immense utilité pour le développement des ressources minières et agricoles de ces régions.

Plusieurs autres embranchements seront établis à mesure que les circonstances l'exigeront. Ceux dont j'ai parlé ne sont que les principaux à suggérer actuellement.

Quant au pays situé sur le versant ouest des montagnes Rocheuses et du chemin de fer qui y passera pour se rendre à l'océan Pacifique, il faut attendre que les explorations soient plus avancées avant d'en dire plus que ce qui a déjà été dit dans mon dernier rapport général. Tout ce que l'on peut faire maintenant, c'est de mettre en réserve une somme pour les dépenses à faire sur la route, quelle qu'elle soit, qui sera choisie.

Après avoir soumis ces considérations générales, je vais soumettre les vues que je me suis faites au sujet de la mise à exécution des travaux importants dont il est question.

Il serait sans doute avantageux de plusieurs façons de faire construire le chemin de fer du Pacifique par une forte compagnie au lieu de le faire faire directement par le département des Travaux publics.

Je suis cependant convaincu, après avoir soigneusement examiné la chose, qu'il serait mieux, dans le cours des deux années qui font suivre, de faire faire les travaux préliminaires désirables par le département des Travaux publics directement. Ceci donnerait le temps de se procurer les informations relatives à toutes les parties du pays, de tracer la ligne du chemin de fer, de construire le télégraphe, et de faire tous les travaux mentionnés dans les contrats qui ont rapport aux télégraphes, tels que les éclaircis, la confection des chemins, etc. Ceci mettrait le gouvernement et les particuliers qui désireraient être parties aux contrats, de se faire une idée plus intelligente de l'entreprise projetée, qu'il ne serait possible actuellement.

Avant l'expiration d'une période de deux ans, disons, le gouvernement pourrait demander publiquement et recevoir les propositions des capitalistes qui pourraient être disposés à former une ou plusieurs fortes compagnies financières pour mener l'entreprise à fin, et les propositions qui seraient faites pourraient comprendre l'obligation, pour la compagnie ou les compagnies contractantes, de construire telles parties de tout le projet que le gouvernement serait à exécuter, et ainsi qu'il pourrait être stipulé.

En même temps, je propose que le gouvernement, par l'entremise du département des Travaux publics, fasse faire, dans les deux années qui vont suivre, avec autant d'énergie que possible, certains travaux préliminaires et nécessaires, comme suit :

Premièrement.—Ligne télégraphique, comprenant les éclaircis de deux chaînes de largeur le long de la ligne du chemin de fer à travers la forêt, ainsi que les pistes et les chemins pour les transports.

- | | |
|--|-----------|
| 1. De la Colombie-anglaise à Edmonton..... | \$300,000 |
| 2. De Edmonton au fort Pelly | 117,250 |

3. Du fort Pelly au fort Garry.....	56,250
4. Du fort Garry au lac Supérieur.....	189,120
5. Du lac Supérieur au lac Nipissing	250,000
	<hr/>
	\$912,620
Soit	\$1,000,000

Deuxièmement.—Communication par terre et par eau depuis le lac Supérieur jusqu'à la rivière Rouge (route Dawson).

	Dépenses approximatives,
1. Chemin de fer depuis la rivière Kaministiquia jusqu'au lac Shebandowan.....	\$1,000,000
2. Chemin de fer depuis le portage du Rat jusqu'à la rivière Rouge	2,000,000
3. Portages et équipements entre le lac Shebandowan et le portage du Rat.....	250,000
	<hr/>

Dépenses totales sur la route Dawson, dont \$2,000,000 pour les frais en commun avec le chemin de fer du Pacifique \$3,250,000

Troisièmement.—Communication par terre et par eau depuis la rivière Rouge jusqu'à la Saskatchewan du nord.

1. Chemin de fer depuis la rivière Rouge jusqu'au lac Manitoba.....	\$1,500,000
2. Portage, chemin de fer, amélioration de la navigation sur la Saskatchewan, bateaux à vapeur, etc.....	250,000
	<hr/>

Dépenses totales pour la navigation de la Saskatchewan, dont \$1,500,000 serait pour la ligne principale du chemin de fer du Pacifique..... \$1,750,000

Quatrièmement.—Embranchement de Pembina..... \$1,000,000

Cinquièmement.—Au compte de la construction du chemin de fer du Pacifique dans la Colombie-anglaise et entre le portage du Rat et Nepigon..... \$3,000,000

RÉCAPITULATION.

1. Ligne télégraphique du chemin de fer du Pacifique.....	\$1,000,000
2. Communication par chemin de fer et par eau depuis la baie du Tonnerre jusqu'à la rivière Rouge	3,250,000
3. Communication par chemin de fer et par eau depuis la rivière Rouge jusqu'à Edmonton.....	1,750,000
4. Embranchement de Pembina.....	1,000,000
5. Chemin de fer du Pacifique dans la Colombie-anglaise, etc	3,000,000
	<hr/>

Total.....\$10,000,000

Avec ces dépenses on commencerait les travaux sur toute la ligne et ce serait probablement autant que l'on pourrait raisonnablement faire dans la période indiquée.

On assurerait la construction de la ligne télégraphique le long du chemin de fer depuis Ottawa jusqu'à la Colombie-anglaise ; on déblairait la forêt sur une largeur de deux chaînes, on ferait un chemin praticable pour les chevaux le long de toute la ligne et l'on donnerait ainsi l'accès du pays aux entrepreneurs, aux explorateurs et aux colons qui viendraient, et l'on rendrait possible et aisé l'établissement de communications postales à une époque très rapprochée.

Avec la dépense proposée on agrandirait et on améliorerait la route Dawson comme ligne de communication par la vapeur, ce qui la rendrait propre à toute espèce de trafic jusqu'au parachèvement du chemin de fer entre le lac Supérieur et la rivière Rouge. Il faudrait naturellement une classification du trafic après l'achèvement du chemin de fer. La route Dawson continuerait à avoir son utilité comme moyen de transport du fret du chemin, pendant que les voyageurs et l'autre fret seraient transportés sur les rails.

Au moyen de cette dépense on relierait aussi par voie ferrée la rivière Rouge avec le lac Manitoba ; on ferait des lignes ferrées sur les portages entre les lacs Manitoba et Winnipegosis et la rivière Saskatchewan, on améliorerait les rapides de la Saskatchewan, on mettrait des bateaux à vapeur sur toute la route et l'on augmenterait, pratiquement, de cette manière, les moyens de communication depuis le port de Quebec, en passant par les embranchements de la Saskatchewan, jusqu'au pied des montagnes Rocheuses.

On verra que les dépenses proposées seront strictement appliquées seulement à ces parties des grandes lignes de communication qui sont nécessaires pour ouvrir le pays et qui serviraient de la façon la plus efficace à la construction économique de ce qui resterait à faire au bout des deux ans.

Dans les estimations offertes, j'ai mis \$3,000,000 pour les dépenses à faire dans la Colombie-anglaise et sur la ligne entre le portage du Rat et Nipigon. Je n'ai pas essayé de diviser le montant, vu que la somme à dépenser dans la Colombie-anglaise dépend beaucoup des circonstances.

Pour ce qui est de l'estimation, je puis dire que bien qu'elle soit approximative, on peut la regarder comme libérale ; et pour ce qui est de la période de deux ans, je ne veux pas que l'on comprenne strictement deux saisons propres aux travaux.

J'aurais plutôt dû me servir de l'expression deux ou trois ans, attendu qu'à cause des circonstances particulières, je doute qu'il soit possible de faire tout ce qui est projeté ou de dépenser le montant estimé d'une façon judicieuse et économique dans une période plus courte.

Il n'y aurait cependant rien pour empêcher le gouvernement de recevoir des propositions qui pourraient être faites par des compagnies financières pour la construction de toute la ligne du chemin de fer avant l'achèvement des parties dont il est ici question. On pourrait alors compter le montant dépensé comme autant de payé à la compagnie, ou faire comme on voudrait au moyen d'une entente quelconque.

Mon but actuel, c'est (à votre demande) qu'elle serait, dans mon opinion, le meilleur moyen de procéder à adopter. Je suis convaincu, que l'on considère ou non convenable de confier plus tard l'entreprise à une compagnie, qu'il serait toujours dans l'intérêt du public de commencer les travaux de la façon indiquée ici. Je suis convaincu qu'avec des travaux préliminaires poussés convenablement et en rendant facile l'accès et la colonisation de toutes les sections du pays rapidement, il serait aisé d'arriver avec les capitalistes à des conditions de beaucoup plus favorables au Canada qu'on ne peut s'y attendre actuellement.

Si vous recevez favorablement les recommandations que je vous fais, je recommanderais de plus qu'avis public soit immédiatement donné que les travaux de terrassement des chemins de fer depuis la baie du Tonnerre jusqu'à Shebandowan, depuis la rivière Rouge jusqu'au portage du Rat, et depuis la rivière Rouge jusqu'au lac Manitoba, seront prêts à être adjugés par contrats avant la prochaine session du parlement, et que l'on demandera des soumissions aussitôt que les explorations qui se font maintenant seront prêtes, et que les plans, les profils et spécifications auront été préparés, l'intention étant de fournir aux entrepreneurs, avant l'hiver, la chance d'examiner par eux-mêmes la nature des excavations qu'il faudra faire sur les diverses sections mentionnées.

Je suis, etc., etc.,

SANDFORD FLEMING.

En 1874 un contrat fut adjugé à M. A. B. Foster pour explorer et construire une ligne de chemin de fer, connue comme étant l'embranchement de la baie Georgienne et se terminant à l'embouchure de la rivière Française sur la baie Georgienne. On eut alors quelque trois cent milles de navigation à partir de ce point jusqu'à la baie du Tonnerre. De là la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien fut tracée jusqu'au lac Shebandowan et l'on se mit à faire des explorations pour s'assurer jusqu'à quel point les lacs et les rivières de la route Dawson pourraient être utilisés afin d'éviter les portages. On entreprit d'autres explorations dans le but de voir si l'on pourrait prolonger vers l'ouest la navigation du lac des Bois : on examina certains portages reliés aux lacs du Cèdre, Winnipegosis, et Manitoba, afin de voir s'il était possible d'unir leurs eaux au moyen de petits canaux.

Pour atteindre ce but on entreprit, dans la première partie de 1875, la construction de l'excluse du fort Francis.

En donnant son témoignage devant nous, l'hon M. Mackenzie déclara " que la politique du gouvernement visait au moyen d'éviter de construire, pendant quelques années, le chemin à l'est de la baie du Tonnerre et de se

servir des voies d'eau comme moyen de communication entre le système des chemins de fer de l'Ontario et le fort William et de voir à utiliser les petits lacs de l'intérieur du pays pendant quelque temps."

Vu que ces explorations ont été faites dans le but de mettre à exécution une certaine politique du gouvernement d'alors, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de faire autre chose que de mentionner rapidement la chose.

L'acte de 1874 concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, dont nous avons déjà parlé, stipulait, entre autres choses, qu'une ligne de télégraphe électrique serait construite avant le dit chemin de fer et le long des embranchements aussitôt qu'il serait possible après qu'on aurait fixé le tracé de la ligne. Dans l'automne de la même année on fit des contrats pour la construction d'une ligne télégraphique continue depuis la baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur, jusqu'au système télégraphique de la Colombie-anglaise alors existant. Le tracé de toute la ligne, à une époque rapprochée, devint alors nécessaire.

Le premier tracé définitif d'une partie de la ligne fut celui de l'embranchement de Pembina, qui n'a exigé que peu de travaux de la part des ingénieurs. Vu les circonstances malheureuses dans lesquelles se trouvaient grand nombre des habitants du Manitoba, le gouvernement, dans l'été de 1874, décida de faire construire la partie de la ligne qui se trouve entre Winnipeg et la frontière internationale; et l'on donna instruction à M. Rowan, ingénieur de district dans cette province, de tracer la ligne sans délai en suivant autant que possible quelques-unes des indications sur ce chemin entre les deux points. Ceci fut fait, et le 8 août, on demanda des soumissions, ce qui amena un contrat portant la date du 30 juin de ce mois, pour la confection du dit chemin.

En avril 1875, la construction de la ligne depuis le fort William jusqu'à Shebandowan et depuis Selkirk jusqu'au lac de la Croix fut adjugée par contrat, et le 7 juin 1876, la construction de la ligne depuis la baie du Tonnerre jusqu'à Shebandowan, ayant été dirigée plus au nord depuis la crique du Lever-du-soleil en allant vers l'ouest, on passa des contrats pour le nivellement et la construction des ponts. La façon d'adjuger ces contrats et de traiter tout ce qui y avait rapport, à part des travaux d'art, est exposée plus loin.

Dans presque tous les cas, depuis 1875 jusqu'à 1878, les entrepreneurs vinrent sur les lieux prêts à commencer les opérations avant que les travaux fussent complètement déterminés. Dans les cas des contrats 13 et 14, il est dit que les entrepreneurs ont éprouvé des pertes à cause de cela, et l'on a fait des réclamations au gouvernement pour obtenir des compensations ; l'une de ces réclamations a été payée et les autres sont pendantes. Ceci nous amène à parler d'une question qui a donné lieu à beaucoup de controverse — l'insuffisance et le manque d'exactitude des renseignements donnés aux entrepreneurs en rapport avec la construction du dit chemin.

Pendant que la preuve se faisait, il a transpiré que dans le cas des quatre premiers contrats pour la confection du lit du chemin entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, on a demandé des soumissions et l'on a passé des contrats avant d'avoir fait un examen suffisant de la ligne projetée qui pût permettre au département des ingénieurs de définir, dans la plupart des cas et même approximativement, quels travaux il faudrait exécuter. Le coût des travaux pour lesquels on demandait des soumissions était invariablement calculé d'après les plans et les profils et sur rien de plus sûr. Dans chaque cas les contrats ont été adjugés avant qu'on eût supputé les quantités des sections de traverse. M. Fleming a déclaré que des estimations ainsi faites ne seraient que de "simples conjectures." On aurait donc pu s'attendre, — et la chose est arrivée, — à ce que les quantités marquées dans la liste des travaux fussent, dans presque tous les cas, de beaucoup plus considérables que les quantités d'après lesquelles les ingénieurs devaient faire leurs calculs pour les travaux à exécuter. Pour ce qui est des contrats mentionnés, la différence entre le coût véritable et le montant pour lequel ils ont été adjugés a été de plus de cinquante pour cent, comme suit :

	Coût prévu à la date de l'adjudication du contrat.	Coût réel autant qu'on a pu vérifier.
	\$	\$
Contrat 5.....	200,000	208,163
do 5a.....	60,000	161,124
do 13.....	*294,000	313,200
do 14.....	402,950	730,136
do 15.....	1,593,085	2,582,479
do 25.....	1,037,061	1,396,824
	\$3,587,096	\$5,391,926

*Dans ce cas-ci l'estimation était réellement de \$406,194 pour environ quarante-cinq milles—les douze milles et demi à l'ouest ont été abandonnés, et pour illustrer la chose nous ne prenons que ce montant de \$294,000, qui est à peu près la proportion pour la distance faite.

L'ingénieur en chef a exprimé l'opinion que bien qu'il soit naturellement désirable d'avoir une estimation exacte des quantités requises pour les soumissionnaires, ce n'est pas de grande importance lorsque les contrats sont adjugés d'après une cédule des prix. Dans ces cas il affirme que le coût total de l'ouvrage peut être plus considérable qu'on ne s'y attendait et ménager ainsi des déceptions; mais que le gouvernement n'en éprouve pas de perte appréciable. On lui a demandé si l'inexactitude dans l'estimation des quantités, surtout lorsque les offres différaient de prix, n'affectait pas quelquefois le coût réel et définitif des travaux en outre des déceptions qu'elle causait. Il répondit qu'il n'était pas à sa connaissance qu'il y eût eu un seul exemple de tel résultat et que jamais de telles inexactitudes n'avaient affecté le rang d'un soumissionnaire d'une façon appréciable. La preuve nous amène à une autre conclusion. Si les quantités sur lesquelles les soumissions sont basées étaient approximativement exactes, et si les différentes soumissions étaient en rapport avec les prix, la position relative des soumissions, lorsqu'elles seraient plus tard basées sur des quantités déterminées, pourrait ne pas subir de grand changement; mais si les prix fixés aux soumissions étaient disproportionnés et si les proportions relatives des quantités d'excavation de terre, de roc, de maçonnerie etc, étaient naturellement modifiées pendant le progrès de la construction, alors les soumissions qui paraissaient les plus basses pourraient devenir plus élevées que d'autres.

Pour donner un exemple de la chose, on a préparé un état qui fait voir d'abord les positions relatives qu'occupaient les soumissionnaires pour la section 15 pour laquelle le contrat a été adjugé, et, secondement, le rang qu'ils auraient respectivement occupé si les chiffres contenus dans les dernières estimations, lorsque les travaux étaient en voie d'exécution, avaient été données aux soumissionnaires au lieu des quantités imaginaires sur lesquelles, comme question de fait, les offres ont été basées :

ETAT faisant voir le résultat du système par lequel on adjuge des contrats d'après une cédule des prix, lorsque les quantités données dans la liste des travaux sont inexactes, et que les prix fixés par les soumissionnaires sont relativement disproportionnés :

NOMS DES SOUMISSIONNAIRES POUR LA SECTION 15	Soumission à la date de l'ouverture, d'après la première liste des travaux.		Comme elles auraient été relativement si la liste des travaux avait correspondu aux dernières estimations quand l'ouvrage progressait.	
	Rang.	Montant.	Rang.	Montant.
		\$		\$
Martin & Carlton	1	1,540,090	6	2,586,959
Sutton & Thompson	2	1,591,825	5	2,582,479
J. A. Green	3	1,679,065	3	2,467,338
Talbot & Jones	4	1,683,085	1	2,643,213
D. Hinkson	5	1,695,665	1	2,386,342
Hill, Lipe & Cie	6	1,727,875	10	2,706,780
D. S. Boot	7	1,734,820	7	2,597,883
C. C. Gregory	8	1,745,935	19	3,392,903
Mullen & Whelan	9	1,749,395	12	2,731,047
O'Brien & Ryder	10	1,780,310	11	2,729,205
J. Whitehead	11	1,799,790	8	2,635,797
A. Farewell	12	1,815,485	2	2,433,022
Wright & Scachrel	13	1,832,175	4	2,514,219
Kavanagh & Cie	14	1,895,404	14	2,751,909
M. A. Cleveland	15	1,899,680	13	2,731,814
Hunter & Murray	16	1,966,755	15	2,779,122
Campbell & Kelly	17	2,052,770	17	3,098,611
McFarlane & McRae	18	2,093,970	16	2,939,144
Brown & Ryan	19	2,199,125	18	3,266,771
Reed & Dixon	20	2,950,000	20	3,523,734

La soumission de McDonald & Kane a été omise dans les préparations de cet état pour la raison suivante :

M. McDonald a déclaré dans son témoignage, qu'il a refusé d'accepter le contrat lorsqu'on le lui a adjugé, parce qu'il avait fait ses calculs d'après la donnée que la section 14 devait être complétée dans un certain temps fixé, à quoi le département ne voulut pas consentir à se soumettre. Au contraire des autres ces calculs étaient basés sur des données aléatoires, ce qui amenait à des prix plus bas pour toute l'entreprise, prix auxquels il refusa de se conformer à moins que l'incertitude dans laquelle se trouvaient ses concurrents fût, pour lui, changée en une certitude portant la garantie du gouvernement. C'est pour cette raison que sa soumission ne saurait être franchement comparée aux autres et qu'elle a été exclue.

On verra en examinant l'état ci-dessus, que les cinq soumissions que l'on considérait comme les plus basses étaient les suivantes :

1. Martin & Charlton.....	\$1,540,090
2. Sutton & Thompson.....	1,591,825
3. J. A. Green.....	1,679,065
4. Talbot & Jones.....	1,683,085
5. D. Hinkson.....	1,195,665

Si les quantités mentionnées dans la liste des travaux fournie à ceux qui voulaient soumissionner avaient été proportionnées à l'ouvrage à faire réellement, les soumissions auraient été comme suit :

1. D. Kinkson.....	\$2,386,342
2. A. Farewell.....	2,483,022
3. J. A. Green.....	2,467,388
4. Wright & Scachrel.....	2,514,249
5. Sutton & Thompson.....	2,582,479

Ainsi, grâce à un changement dans les quantités (les prix étant les mêmes dans les deux cas), la soumission la plus basse, celle de Martin et Charlton, ne trouve pas place parmi les cinq premières.

La plus basse en deuxième lieu, celle de Sutton et Thompson, sur laquelle le contrat a été basé en réalité, part de la deuxième place pour aller à la cinquième. La dernière des cinq, celle de D. Hinkson, devient la première, et les deux soumissions qui viennent en douzième et en treizième lieu d'après la première liste des travaux, deviennent respectivement les deuxième et quatrième.

On remarquera de plus que pendant qu'en vertu du premier calcul, Sutton et Thompson, les soumissionnaires heureux dont la soumission vient en deuxième lieu, étaient de \$103,840 plus bas que D. Hinkson, en vertu des seconds calculs et d'après l'ouvrage réellement accompli, leur soumission est de \$196,137 plus élevée que la sienne.

Leur situation relative a donc été déplacée par le changement dans les quantités, qui se monte à près de \$300.000.

Par conséquent, s'il avait été possible d'offrir des quantités exactes aux soumissionnaires, M. Hinkson se serait fait adjuger le contrat à un prix qui aurait épargné au gouvernement près de \$200.000, ou environ 8 pour cent sur toute la dépense.

Ces faits font suffisamment connaître le principe appliqué.

Reconnaissant que cet aspect de la question mérite la sérieuse attention du gouvernement, nous avons cherché à connaître dans les interrogatoires des entrepreneurs et des ingénieurs, quel est le système actuellement en pratique pour demander des soumissions pour les travaux publics ; mais ni les entrepreneurs, ni les ingénieurs ne paraissent croire qu'il y a une autre méthode que celle qui consiste à demander des soumissions pour une somme ronde et celle qui les fait baser sur une série de prix, comme cela se fait maintenant. Quoique les deux systèmes aient chacun ses défenseurs parmi les ingénieurs, tous les deux nous paraissent dépourvus de garanties et d'exactitude. Il nous a semblé qu'un changement dans le système actuel, mériterait d'être pris en considération. Le danger provenant du système actuel semblerait surtout se produire quand les prix sur lesquels les soumissions sont basées sont relativement disproportionnés. On comprendra facilement que si un contrat est basé sur un prix déraisonnablement élevé pour une espèce d'ouvrage, les excavations dans le roc par exemple, et sur un prix proportionnellement bas pour une autre sorte d'ouvrage, les tranchées dans le sol par exemple, et si un changement dans la nature de la construction augmente la quantité de travaux à faire dans le roc, ce changement augmenterait les profits ; mais si l'augmentation se produisait dans les travaux en terre, elle les diminuerait ; pendant que si les deux choses avaient lieu, c'est-à-dire si les travaux dans le roc étaient diminués et si les travaux en terre étaient augmentés, le contrat qui aurait promis des profits considérables pourrait causer de grandes

perles. Ainsi, selon les circonstances, les chances de gain et de perte que fournit le marché suivraient les changements qui pourraient survenir dans la nature des travaux. Un contrat pour les mêmes travaux basé sur une soumission différente, dans laquelle le prix pour les travaux dans le roc serait déraisonnablement bas et l'ouvrage en terre proportionnellement haut, serait, par un tel changement, affecté dans le sens contraire ; l'augmentation dans les travaux dans le roc causerait une perte ; celle dans les ouvrages en terre, un gain.

Il est donc clair que les soumissions qui donnent le même total pour toutes les quantités estimées ne seraient pas également avantageuses au gouvernement dans toutes les circonstances ; et, de fait, si les prix n'étaient pas en tout proportionnés, la position relative des soumissions changerait suivant qu'une classe particulière de travaux serait augmentée ou diminuée, sur laquelle les prix seraient trop haut ou trop bas.

Cependant de tels changements dans les résultats seraient impossibles si les prix stipulés dans la soumission donnaient sur chaque classe de travaux à peu près la même moyenne de profit ou de perte selon le cas ; l'augmentation ou la diminution de la quantité augmenterait proportionnellement ses profits et rien de plus.

Dans ces cas, les résultats d'un contrat pour l'entrepreneur et pour le gouvernement, dépendrait du soin qu'on apporterait, dès le commencement, à connaître la valeur réelle de chaque sorte d'ouvrage. Quand on s'en serait assuré, le soumissionnaire dont le capital et l'habileté lui donneraient des avantages sur les autres, pourrait facilement faire la soumission la plus basse.

Si après avoir obtenu par une étude complète, des quantités vraiment exactes, le département—prenant en considération la question du tracé, de la facilité d'accès pour le transport des machines et du matériel, et d'autres questions se rapportant au coût — fixait un prix déterminé pour chaque classe de travaux mentionnés sur la liste et demandait aux soumissionnaires de déclarer à combien pour cent, au dessus ou au dessous de ce prix fixe, ils seraient disposés à entreprendre l'ouvrage, alors les difficultés qui résultent des offres de prix disproportionnés disparaîtraient, et, avec elles, les grandes tentations qu'éprouve l'ingénieur du gouvernement de permettre et même de suggérer des changements au moyen desquels on

diminue la quantité des travaux faits à bas prix et on augmente celle des travaux faits à prix élevés.

Afin qu'on ne puisse inférer, des observations que nous venons de faire que, dans notre opinion, les intérêts publics ont souffert des complaisances intéressées des ingénieurs chargés de surveiller les travaux, il n'est que juste de dire que la teneur de toute la preuve a un sens opposé.

A part l'erreur de jugement commise en présumant que des contrats peuvent être adjugés sans inconvénient d'après des devis dans lesquels on ne mentionne que des quantités imaginaires, les travaux d'art de cette période se distinguent par une omission malheureuse qui ne saurait être excusée.

Le gouvernement a entrepris de faire la localisation de parties considérables—en tout 225 milles—de la ligne entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, sans avoir pris toutes les précautions nécessaires pour connaître la nature et l'étendue des différents sols qu'on rencontrerait dans la confection des travaux. A diverses reprises ces sections ont été soumises à l'adjudication publique et données par contrats alors qu'on manquait des données d'après lesquelles on aurait pu fournir les informations indispensables pour fixer le coût de l'entreprise.

Ce manque de données a été cause que la quantité d'ouvrage fait a dépassé de beaucoup celle mentionnée aux soumissionnaires sur les devis travaux d'après lesquels on devait fixer les prix et estimer le coût total de l'ouvrage.

A part la déception causée dans ces cas par l'augmentation du coût sur ce qu'on avait supposé d'abord être un chiffre approximativement juste, nous sommes d'opinion que l'argent dépensé pour les travaux a atteint un chiffre plus élevé qu'il n'aurait été nécessaire si le gouvernement et les soumissionnaires eussent été renseignés autant que les circonstances le permettaient, sur les faits dont on pouvait s'assurer immédiatement, et c'était le devoir du département des ingénieurs de s'en assurer, avant de déterminer les quantités ou la valeur des différentes classes de travaux.

Entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge, le pays, a chaque extrémité de la ligne tracée, est relativement plat, tandis que, vers le milieu, la surface est très irrégulière et change fréquemment. A des étendues

ou des monticules de formation rocheuse succèdent des lacs et des criques. Le terrain sur la distance que parcourt la section 14, près de la rivière Rouge, à l'est, est particulièrement plat. Les deux derniers milles à l'est de cette section et la section 15 qui en est voisine sont d'une nature tout à fait accidentée. Près du lac Supérieur, la section 13 est assez plane ; la section 25, qui l'avoisine à l'ouest, est en générale "plate, mais parsemée d'îles de pierres semblables à de petites collines."

C'est le coût de ces quatre sections, comprenant en tout 225 milles, que nous considérons comme ayant été sensiblement affecté par l'ignorance dont nous avons parlé. Dans la partie désavantageuse du pays, surtout sur la section 15 et sur la partie de la section 14 qui l'avoisine, les remblais faits dans l'eau ont exigé beaucoup plus de matériaux que la quantité qu'on avait estimée lorsqu'on a d'abord décidé de les franchir au moyen d'une chaussée solide. La vérité est que la profondeur des eaux, et c'était à peu près tout ce que savait les ingénieurs, ne donnait qu'une faible idée des quantités qu'il faudrait déposer avant qu'on pût faire une chaussée portant sur des bases solides.

Le fond de ces eaux se composait d'une boue profonde, molle et mouvante. Le poids de la chaussée, à mesure qu'on la construisait, produisait une dépression beaucoup plus considérable que ce qui aurait eu lieu si le fond avait été de la nature qu'on croyait, et dans le travail d'enfoncement qui s'est fait jusqu'à un fond plus solide, la terre qu'on jetait pour faire la chaussée déplaça le fond primitif de façon à le faire ressortir en dehors et à le faire surgir au-dessus du niveau de l'eau sur des centaines de pieds de chaque côté des travaux, laissant la place du fond aux matériaux fournis par l'entrepreneur aux dépens du gouvernement.

On ne sait jusqu'à quel point on aurait pu épargner la dépense de fournir les matériaux pour la chaussée. On ne s'en est jamais assuré, parce qu'on n'a pas cherché à faire un autre tracé pour éviter cette dépense. Que la boue molle et mouvante dont il est question puisse se trouver en plus fortes couches dans quelques localités que dans d'autres, ou qu'elle garde une certaine proportion avec l'eau qui la couvre ou avec l'étendue qu'elle recouvre, ce sont là des choses qu'il faudrait connaître pour décider jusqu'à quel point un autre tracé que celui choisi aurait causé une épargne.

Le manque de connaissance quant à la formation naturelle du sous-sol de la partie du pays choisie pour le tracé a causé une autre déception sérieuse, en ceci, qu'on a traversé de longs marais dont le fond a fléchi à un tel point sous le poids de la chaussée, qu'il a fallu faire les remblais plus profonds qu'il n'aurait été nécessaire, si la fondation naturelle avait été de la nature que prétendait le département des ingénieurs. C'est surtout le cas pour la section 14, sur laquelle on traverse le marais Julius.

En parlant de cette localité, M. Murdoch a déclaré dans son témoignage, qu'après avoir fait plusieurs études de cette partie du pays, il connaissait, dès 1872, la nature du fond des marais; qu'il était passé dans le voisinage de la ligne et qu'il avait observé des endroits "où l'on enfonçait des perches de n'importe quelle longueur." Il dit que vers cette époque, dans une conversation qu'il eut avec M. Fleming et M. Rowan, il parla des "marais qui environnaient toute la région rocheuse," les signalant comme étant "très profonds et très étendus et dans quelques cas," et en faisant connaître ce qu'il considérait être des difficultés dans ces endroits. En cette occasion, M. Rowan différa d'opinion avec lui, et, autant que M. Murdoch s'en souvient, lui dit "qu'il y avait un bon fond de sable."

Dans un autre endroit, celui où passe la section 15, les travaux de construction ont été décrits et les quantités mentionnées dans le cahier des charges comme si les excavations sur la ligne ou auprès n'eussent dû fournir qu'une petite proportion de la terre nécessaire pour faire un remblai solide, et, en conséquence, on décida de poser des chevalets d'abord pour faire passer la voie.

M. Ruttan, qui était l'ingénieur de l'entrepreneur en cet endroit, a déclaré que lors de la première inspection de la ligne, on vit que les remblais pourraient se faire avec la terre prise sur les lieux mêmes sans être obligé de recourir aux chevalets.

Pendant que les travaux avançaient sur cette section, on en changea complètement la nature, en abandonnant les chevalets et leur substituant de solides remblais en terre.

Nous ne croyons pas qu'il soit important dans le cas qui nous occupe que d'autres ingénieurs aient entretenu sur ce sujet des opinions différentes de ceux qui avaient la direction des affaires. Ce qui nous intéresse c'est que, quelles qu'aient été les opinions des autres ingénieurs, ou que ces opinions

aient été connues ou non, c'était le devoir du département des ingénieurs, avant de conseiller au gouvernement de faire tel ou tel choix pour le tracé, de s'assurer, par les moyens bien connus de la profession du génie civil, des faits qui pouvaient mettre le département des Travaux publics en état d'estimer aussi exactement que possible le coût d'une section, en la comparant ou en ne la comparant pas avec une autre.

Sur cette question, nous pouvons seulement dire, que ne connaissant pas ces choses, le département des Travaux publics n'était pas en état de savoir si, toutes choses étant égales d'ailleurs, la ligne se trouvait dans l'endroit où les travaux pouvaient se faire à meilleur marché pour le gouvernement.

D'autre part nous sommes arrivés à la conclusion que le fait d'ignorer ce que l'on aurait pu apprendre facilement et ce qu'on aurait dû savoir, a causé une grande perte.

Sur une grande distance du pays entre la baie du Tonnerre et Selkirk, on trouve surtout des marais et des fondrières. La nature du sol est spongieuse et contient une grande quantité d'eau, de sorte que lorsqu'on déplace cette terre pour la mettre dans les remblais, on voit disparaître de 40 à 60 pour cent de sa quantité première, le reste seul étant de quelque utilité. Pour les quatre sections ci-dessus mentionnées, le transport de ces matériaux a coûté ce qu'il aurait fallu payer pour de la terre ordinaire, et pour deux d'entre elles, 14 et 25, les travaux faits au moyen de cette sorte de matériaux ont été si considérables, que M. Fleming a attribué l'augmentation du coût des travaux sur la section 25, comparée à la première estimation, entièrement à l'emploi de la grande quantité de ces matériaux pour lesquels on a payé les mêmes prix que pour terre. Nous trouvons que cet excédant est de \$350,000.

On en a dit assez pour rendre manifeste le fait que le pays n'a reçu qu'une faible compensation pour l'argent dépensé dans les excavations à travers les fondrières. Ceci ne montre pas toutefois que la chose est due à un manque de prévoyance de la part des ingénieurs.

Un ingénieur qui a été à l'emploi du gouvernement pendant la construction de ces tronçons, parlant de ces fondrières, dit qu'il a vu des hommes enlever la terre avec une large hache par gros morceaux de plus d'un pied cube et la porter à la brouette avec une fourche au lieu d'une pelle, " et qu'il " avait vu un homme conduire une brouette char-

gée de cette terre hors du fossé, la placer sur un tombereau et que lorsqu'il montait sur le madrier (sur lequel il conduisait sa brouette,) le dessus de sa charge était plus haut que sa tête, cette terre n'ayant aucune consistance."

Bien qu'il puisse être question ici d'un cas où la terre était plus légère et de moins de valeur que d'ordinaire, toute la preuve démontre qu'il n'en coutait pas autant pour y faire des excavations que dans l'autre terre, et que, comme résultat pratique, elle ne valait pas la moitié autant. On ne peut échapper à la conviction que si la nature en avait été connue, lorsqu'on a soumis les travaux sur ces sections à l'adjudication publique, la terre des marais aurait été mentionnée dans le cahier des charges, comme item particulier.

On a interrogé M. Fleming sur ce point ; et il paraît que même pour les derniers de ces contrats, on n'a jamais demandé des offres différentes pour cela. Sur les derniers temps, il donna instruction aux ingénieurs de se dispenser d'en faire usage quand on le pourrait, ou de la rendre plus serviable en faisant des assises en rondins ; mais il reste le fait que quand on s'en est servi, et ça été en plusieurs endroits, on l'a payée le prix de la terre ordinaire.

Nous ne pouvons douter que si on en avait signalé la nature du sol aux soumissionnaires, les offres auraient contenu des prix plus bas par verge pour le transport de la terre de marais que pour celui de la terre ordinaire, et qu'on aurait effectué une épargne considérable dans le coût du chemin de fer. Bien que nous ayons dit que cette terre était d'une utilité moindre que la terre ordinaire, nous ne voulons pas dire que cela ne fait pas une aussi bonne chaussée, car, au contraire, elle a une certaine élasticité, qui rend le chemin agréable à la circulation et elle est meilleure pour le matériel roulant et la superstructure. Toutefois, pour la protéger contre le feu, il faut la couvrir d'une couche de gravois. L'objection qu'elle soulève, c'est que le prix qu'elle coûte est déraisonnable et que, sans nécessité, la dépense qu'elle a occasionnée a été trop élevée. La qualité de cette terre n'est pas à dédaigner ; mais la quantité qui reste dans le remblai est peu considérable comparée à l'excavation faite.

Dans le cours de son examen M. Fleming a prétendu qu'en vertu d'une disposition des spécifications, il n'était pas nécessaire de payer le prix de la terre ordinaire pour cette terre de marais. Aucun autre témoin,

qu'il fût ingénieur ou non, n'a émis une pareille opinion ; et il nous paraît que cette prétention n'est pas soutenable.

La clause sur laquelle il s'appuyait sur tout est la suivante :

“ 30 Le mesurage des quantités se fera invariablement dans les excavations sauf dans les cas exceptionnels ou la chose sera impraticable. En ces cas, l'ingénieur constatera les quantités sur le remblai, tout en tenant compte des circonstances, dont il sera juge.”

D'après notre manière de voir les choses, ceci n'a pas trait au cas actuel ; on ne peut pas dire qu'il était impossible de mesurer la quantité d'excavation faite, et que, d'après la clause, l'on doit calculer d'après le remblai pour connaître ce qu'on a enlevé.

Comme l'a fait voir un autre ingénieur dans son témoignage, cette clause se rapporte à ce qui arrive parfois, lorsque d'après la nature de la surface primitive, ou pour d'autres causes, il n'est pas possible de s'assurer de la quantité cube de la terre qui a été enlevée ; et ce qu'il y a de mieux à faire ensuite, c'est de voir ce qu'il y a dans le remblai qui en est fait et, après les supputations faites, d'estimer les travaux accomplis.

La clause 17 des spécifications paraît établir clairement qu'en vertu du contrat, on devait considérer cette sorte de matériaux comme de la terre ordinaire lorsqu'il s'agissait du paiement.

Voici le texte de la clause 17 :

“ 17. Les excavations seront classées sous trois dénominations, savoir : Excavations dans le roc solide, le roc détaché et dans la terre, et le prix en sera payé d'après les définitions suivantes :

“ 1^o Les pierres et cailloux mesurant plus de 27 pieds cubes et tout roc solide de carrière, seront dénommés *excavation dans le roc solide*.

“ 2^o Les pierres et cailloux mesurant moins de 27 pieds cubes, et tout roc détaché, en place ou non, qui peuvent être facilement déplacés avec la main, la pince ou le pic, sans l'obligation de les faire sauter, seront dénommés *excavations dans le roc détaché*.

“ 2^o Toutes les autres excavations, quellequ'en soit la nature, les fossés de dessèchement exceptés, mentionnés dans l'article 13, seront dénommées *excavations dans la terre*.”

Dans tous les cas on aurait pu se dispenser de la discussion soulevée sur le sens des spécifications, et c'est tout au plus une tentative de faire excuser au moyen d'un raisonnement quelconque à propos de la portée légale d'un

document, une dépense qui pouvait et qui aurait dû être épargnée sans discussion, en se rendant compte avant d'établir le tracé et d'adjuger les contrats pour la confection de la chaussée, de la nature des matériaux qu'on devait rencontrer dans l'exécution de l'ouvrage. L'omission sérieuse sur laquelle nous attirons ici l'attention, n'aurait pas pu avoir lieu si l'ingénieur en chef et ses subalternes s'étaient guidés d'après les principes élémentaires du génie civil appliqué à la construction des chemins de fer.

Dans son ouvrage sur le génie civil, le professeur Rankin définit ce qu'il faut faire dans les travaux d'art sur les chemins de fer, mettant en premier lieu la reconnaissance ou l'étude du pays. Voici ce qu'il dit :

“ La reconnaissance ou l'exploration du pays faite par les ingénieurs afin de s'assurer d'une manière générale des facilités qu'il présente à l'exécution des travaux projetés et de fixer à peu près le meilleur endroit où les travaux doivent se faire et déterminer la manière dont il doivent être exécutés. En faisant ce travail, l'ingénieur fera attention à la formation géologique du sol et aux endroits où il pourra se procurer les matériaux nécessaires. ”

Et il définit ensuite ce qu'il faut faire dans la suite de ces opérations. Cependant, avant cela, il donne comme une des premières choses à faire, le *creusement des puits d'essai* et les forages dont il parle de la façon suivante ;

“ Pendant que le nivellement des sections se fera on procédera au *creusement de puits d'essai et aux forages* afin de s'assurer de la nature du sol. Les forages sont moins coûteux, comme temps, comme travaux et comme dommage fait au sol, mais les puits donnent plus de satisfaction à l'ingénieur et à l'entrepreneur. On peut, pour l'usage de l'ingénieur, marquer avec plans et sections, les résultats obtenus par les puits et les forages. ”

Avant que les travaux de ces sections fussent offerts à la compétition publique, on avait fait de grandes dépenses pour les opérations des brigades qui avaient exploré le pays en tout sens. On a observé que ces partis d'explorations quelquefois n'ont pas réussi à découvrir la nature du sol, parcequ'en hiver, il est couvert de glace et de neige.

Toutefois on ne dit pas qu'il soit alors impossible de connaître ce qu'il faut, mais seulement que la chose ne peut se faire sans exiger plus de peine qu'il n'en faudrait dans d'autres saisons. Ce n'est guère une raison admissible pour s'exempter d'accomplir l'un des premiers devoirs de l'ingénieur, celui de préparer la construction du chemin de fer dans un pays neuf et inexploré.

L'insuffisance même de cette raison ne concorde pas avec les faits, car on avait étudié le pays entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, dans plusieurs sens, en hiver comme en été ; et jamais,— jusqu'à ce qu'on eût demandé des sommes considérables et plus fortes que celles fixées dans les premières évaluations des ingénieurs—on ne s'est servi des instruments nécessaires au forage, bien connus de la profession du génie civil, pour acquérir les informations dont nous parlons.

Nous sommes forcés de dire qu'en cela le département des ingénieurs a manqué au devoir qui lui incombait, d'informer le gouvernement de tout ce qu'il faut pour se former une idée exacte du coût probable d'un chemin de fer, et qu'on n'a pas donné de motifs suffisants pour faire excuser cette omission.

En 1875, on a décidé que Selkirk serait l'endroit où le chemin de fer du Pacifique canadien traverserait la rivière Rouge. L'hon. M. Mackenzie a déclaré que la décision sur ce point a été complètement laissée à l'ingénieur en chef. Voici les raisons données pour choisir Selkirk :

1o.— Il est accessible à la navigation qui se fait sur le lac Winnipeg.

2o.—La rive y est moins élevée qu'en d'autres endroits plus près de Winnipeg, de sorte qu'il était plus facile de conduire la voie jusqu'au bord de l'eau pour les fins de transbordement.

3o.—Dans le voisinage il y a une grande baie qui peut servir de hâvre pour les navires pendant l'hiver ; mais les raisons qui paraissent avoir eu le plus de poids sont :

4o.—Qu'au point de traverse le gouvernement possède 600 acres de terre et,

5o.— Que l'ingénieur en chef considérait que ce point était moins exposé aux inondations qu'aucun autre situé plus près de Winnipeg.

Le choix paraît être malheureux. Pas plus tard qu'en 1875 même, alors que l'embranchement de Pembina était en voie de construction, il devait être évident que Winnipeg devait avoir une importance considérable comme centre de distribution. De plus, la section 14 ayant été adjugée par contrat et des travaux considérables y ayant été faits avant que la section adjacente ne fût définitivement localisée, on a sacrifié une ligne qui partait du portage du Rat et allait, *viâ* le lac du Faucon, à Winnipeg et qui était de

beaucoup préférable; cette décision a causé une perte estimée par des ingénieurs compétents à \$500,000, à part le désavantage d'une ligne plus longue de 20 milles.

Les opérations suivantes ont été faites dans la région des prairies pendant la deuxième période triennale, savoir :—

	Explorations	Etudes préliminaires	Etudes de tracé.
1874.....	1	3	1
1875.....	2	2	1
1876.....	1	2	2
	4	7	4

En faisant, pour le tracé *via* les détroits du lac Winnipeg, l'exception dont il est question ailleurs, il n'y a rien dans ces études qui paraisse mériter une attention spéciale. Nous passons donc à l'examen du district des montagnes.

Durant les années 1874-5-6, huit explorations et vingt-deux relevés trigonométriques ont été faits dans la Colombie-anglaise.

Huit seulement des relevés trigonométriques paraissent avoir eu pour objet l'amélioration de la ligne projetée jusqu'à Burrard Inland, pendant que les huit explorations et les vingt-et-un relevés trigonométriques ont été faits dans le but d'atteindre des ports situés plus au nord.

Nous allons donner un tableau synoptique de ces études, pour chaque année, avec les entêtes distincts ci-dessus donnés, savoir : ceux ayant pour objet Burrard Inlet et ceux qui ont en vue, comme terminus, Bute Inlet ou des ports plus au nord, à savoir :—

Burrard Inlet.	Explorations.	Etudes préliminaires	Etudes de revision ou de tracé.
1874.....	—	4	2
1875.....	—	—	1
1876.....	—	—	1
Total.....	—	4	4

Points plus au nord.	Explorations.	Etudes préliminaires.	Etudes du tracé.
1874.....	5	1	1
1875.....	2	5	5
1876.....	1	4	5
Total	8	10	11

L'ingénieur en chef résume ainsi le résultat de ces explorations dans son rapport spécial de 1877 :—

“ Il est évident que depuis la cache de la Tête-jaune, il n'y a que deux routes ouvertes au chemin de fer, l'une dans la direction nord-ouest en passant par la Fraser, l'autre dans la direction sud, par l'Albreda et la rivière Thompson. Par l'une ou l'autre de ces deux routes, on peut suivre le flanc des hautes et abruptes montagnes de Caribou, et l'on peut atteindre le grand plateau de l'intérieur. De ce plateau central, onze routes se dirigent, en suivant des dépressions dans la chaîne formidable des Cascades, vers sept ports différents sur la côte du Pacifique.”

A cette période des opérations, on paraît s'être adressé à l'Amirauté (en novembre 1876) pour connaître le caractère des ports dont il est question. A ce sujet, l'ingénieur en chef s'exprime comme suit : “ Dans la recherche faite pour obtenir des données exactes sur la nature de la côte de la Colombie anglaise, nous avons considéré que les officiers de la marine de Sa Majesté qui ont fait le service dans la station du Pacifique nord, ont dû avoir souvent l'occasion d'examiner cette côte et doivent plus que toutes autres personnes avoir les renseignements nécessaires *sans lesquels on ne saurait faire le choix d'aucun port* comme terminus de la ligne.”

Il est surprenant qu'on n'ait pas demandé plus tôt ces informations. Les opinions émises par les officiers de la marine de Sa Majesté sont tellement favorables à Burrard Inlet, et si manifestement hostiles aux ports du nord, que si on les eût connus plus tôt, on aurait pu sauver, et l'on aurait probablement sauvé les frais de plusieurs opérations faites pour cet objet.

Si l'on considère que le coût moyen d'un relevé tri-gonométrique

est de \$30,000 et que le coût moyen d'une exploration est de \$8,000 à \$9,000, on verra que l'omission de ces études aurait épargné beaucoup de dépenses.

Pendant cette période triennale, Bute Inlet paraît avoir été considéré comme terminus probable. Dans ce but, on suspendit virtuellement l'accomplissement du contrat aux termes duquel M. Barnard devait construire une ligne de télégraphe depuis Edmonton, le long du tracé du chemin de fer, jusqu'au réseau télégraphique existant dans la Colombie anglaise, et l'entrepreneur reçut instruction de continuer à partir de la Cache de la Tête-Jaune jusqu'au fort George.

Comparée à Burrard Inlet, la position de Bute Inlet comme terminus est, d'après la preuve, de beaucoup inférieure. Si l'on pouvait jeter un pont sur le détroit de Seymour, qui sépare l'île de Vancouver de la terre ferme, à un coût raisonnable, la route de Bute Inlet pourrait être prise en considération, comme étant la seule qui donnerait un chemin de fer non interrompu jusqu'aux ports du Pacifique qui se trouvent sur l'île.

Mais en 1872, M. Gamsby a fait une étude de cette localité, et, en 1874, l'ingénieur en chef faisait le rapport suivant :

“ Une étude minutieuse a établi le fait que pour relier la terre ferme à l'île Vancouver, il faudrait des ponts de la longueur suivante :

	Pieds.
Aux rapides d'Arran.....	1,100
“ Chenal Cardero 1ère ouverture.....	1,350
“ “ “ 2me... ..	1,640
“ “ “ 3me.....	640
“ Chenal du milieu.....	1,100
“ Déroit de Seymour, 1ère ouverture.....	1,200
“ “ “ 2me “	1,350

“ Les chenaux sur lesquels il faudrait jeter des ponts sont d'une profondeur considérable, avec une marée qui fait de quatre à neuf nœuds à l'heure.”

Dans un autre endroit, M. Fleming décrit la construction des ponts comme étant “non-seulement formidable, mais sans précédent.”

Il dit aussi : “qu'un grand nombre de tunnels, variant en longueur

de 100 à 3000 pieds, seraient indispensables entre le havre de Washington et l'entrée de Bute Inlet."

A cause de ces faits, qui étaient connus en 1873, avant qu'on eût fait l'examen des points situés sur la côte au nord de Bute Inlet, et à cause du caractère de la navigation et de l'impraticabilité des ports situés plus au nord et de la nature desquels, — s'ils étaient inconnus — on aurait dû s'assurer, comme l'ingénieur en chef l'admet explicitement dans son rapport spécial de 1877, " avant de choisir un port quelconque, comme terminus maritime de la ligne, " et, par conséquent avant d'encourir des dépenses pour faire des études élaborées dans cette direction, nous pensons qu'on aurait pu se dispenser de faire les explorations de routes dont parle M. Fleming dans son rapport de 1877.

A la page 73, M. Fleming se sert de ce langage : " En prenant en considération la question de la route en rapport avec le terminus maritime, on peut simplifier les études en rejetant toutes les lignes et tous les ports proposés excepté les plus importants et ceux qui promettent le plus. "

Le rapport de M. Fleming, tend à démontrer que les renseignements fournis par l'Amirauté ont mis le département des ingénieurs en état de juger plus clairement qu'auparavant de l'opportunité ou de l'inopportunité de conduire le chemin de fer jusqu'à l'un quelconque des ports vers lesquels on avait fait des études sur la terre ferme et que, à tout événement, il y a quelques uns de ces ports qui ne sauraient être choisis. Nous croyons, pour nous servir des expressions de M. Fleming, qu'il est à regretter que les études n'aient pas été " simplifiées," avant d'encourir les fortes dépenses qu'ont nécessitées études futiles pour des fins de navigation.

Sans vouloir indiquer les routes particulières qui auraient été déclarées inutiles si on avait eu plutôt les renseignements fournis par l'Amirauté, nous croyons de notre devoir de dire que, dans les circonstances, on était tenu d'apprendre, dès le commencement des études, tout ce qui pouvait venir de cette source authentique et qu'on n'aurait dû encourir aucune dépense pour diriger des lignes sur des points dont on ne pouvait faire des terminus.

Dans le tableau qui se trouve à la fin du rapport des travaux d'art, nous avons fait voir les diverses explorations et études qui avaient

pour but Burrard Inlet, séparément de celles portant sur des points plus au nord sur la côte du Pacifique, ainsi que le coût probable de ces travaux.

Les dépenses faites pour les études qui avaient pour objet Burrard Inlet sont fixées à \$797,236 ; aux autres ports, à \$968,090. Ces chiffres ne sont pas donnés comme étant parfaitement exacts ; mais sont calculés d'après une moyenne qu'on prétend être applicable aux différentes sortes d'études, ainsi qu'il est expliqué dans une note de ce tableau.

En nous occupant de la première période triennale, nous avons mentionné que nous étions opposés au système adopté généralement dès le commencement, de faire des levés trigonométriques pour étudier le pays, au lieu de faire de simples explorations ; mais nous ajouterons que l'erreur que l'on a commise en multipliant ces levés trigonométriques ne s'est pas bornée à la première année ni à la première période des études. Nous pensons que la preuve démontre que de simples explorations ont donné au département des ingénieurs des renseignements de haute valeur et qui, en réalité, valaient mieux que ce qu'en a pensé l'ingénieur en chef en diverses occasions. En 1874, M. Horetzky a exploré une ligne depuis Gardner Inlet, à travers la chaîne des Cascades, jusqu'au lac François, les hauteurs étant prises au moyen du baromètre seulement. D'après M. Marcus Smith (page 175, dans le rapport de l'ingénieur en chef en 1877) cet examen " ne laissait aucune espérance de la possibilité d'y construire une ligne. "

Cependant, en 1875, on entreprit de faire un relevé trigonométrique de la même route. Nous avons vu le profil original de la route suivie en cette occasion.

On a fait un relevé trigonométrique régulier depuis Gardner Inlet jusqu'au haut de la vallée de la rivière Kirmano, jusqu'au lac François, sur le versant est des Cascades, une distance de vingt-deux milles.

De Gardner Inlet, la ligne, pendant les neuf premiers milles, monte à la vallée de la Kirmano, qui a environ un demi mille de largeur et qui est encaissée dans de hautes montagnes, et elle s'élève par des rampes faciles jusqu'à la base de la montagne, à 166 pieds au dessus du niveau de la mer.

Pendant les neuf milles qui suivent, la ligne monte le défilé abrupte de la

montagne à raison de 400 pieds au mille jusqu'à un étang situé sur le sommet à 4,019 au-dessus du niveau de la mer. Elle descend alors pendant environ trois milles jusqu'au lac François, qui est à 2, 271 pieds au-dessus de la mer et la pente est de 413 pieds au mille.

On donne un profil régulier de ce relevé trigonométrique, avec tous les niveaux marqués de la façon la plus régulière comme il s'agissait d'une ligne praticable, et un tunnel projeté, de 12 milles de long, à-travers la chaîne de montagnes remontant de la vallée du Kimano jusqu'au lac François à raison de 238 pieds au mille.

Les caractères généraux de la région où ce relevé trigonométrique a été fait sont si marqués et si bien désignés dans le rapport de M. Horetzky, de novembre 1874, qui a paru dans celui de l'ingénieur en chef, pour 1877, que nous croyons qu'il aurait dû paraître évident, avant de commencer l'expédition, que tout le résultat à obtenir était la démonstration de la complète impraticabilité d'un chemin de fer en cet endroit et que toute la conséquence —comme la chose est advenue—ne pouvait être qu'une dépense inutile d'argent.

Pareillement, en 1874, M. Horetzky, dont les explorations ont été faites avec beaucoup de soin et d'exactitude, fit l'examen d'une route passant à travers la chaîne des Cascades, à partir d'un lac situé sur le versant oriental de ces montagnes, auquel il donna le nom de Tochquonyala, puis de là, se dirigeant vers l'ouest, à travers une passe dans la vallée de la rivière Kitlope, et de là vers son embouchure à Gardner Inlet. Dans le rapport qu'il a fait de cette expédition, il donne les attitudes respectives de la passe et d'une partie de la vallée qui l'avoisine ; la pente est si subite (environ 300 pieds par mille pendant six milles) qu'elle rend sur cette route le chemin de fer impraticable. Voici ce qu'il dit : " Je crois qu'en on peut inférer avec certitude qu'on ne peut chercher aucune route praticable dans cette région." On ordonna néanmoins de faire des relevés trigonométriques sur cette route, et bien que l'entreprise fût hasardeuse, M. Gamsby offrit ses services et reçut instruction de la tenter. Au commencement de l'année 1876, il se rendit avec un personnel d'exploration au chenal Gardner. On trouve quelques détails sur cette expédition, à la page 176 du rapport de M. Fleming de 1877, et un compte-rendu plus détaillé encore, fait par M. Gamsby lui-même, commence à la page 177.

Les conclusions tirées par M. Gamsby sont basées sur le fait supposé que quelques-uns des membres de son personnel ont atteint le lac désigné comme étant situé sur le versant oriental du chaînon des Cascades et auquel M. Horetzky avait donné le nom de Tochquonyala, et il prétend contredire la substance du rapport de M. Horetzky quant à l'attitude du dit lac et de la passe qui se trouve entre ce lac et la rivière Kitlope. Comme question de fait, la preuve démontre que,—bien que la brigade de M. Gamsby ait été mise en possession de la latitude et de l'altitude des points mentionnés par M. Horetzky, ainsi que d'une ébauche de la route parcourue par lui,—M. Gambly n'a pu atteindre les points que son expédition avait en vue. Il a prétendu que d'autres points situés respectivement à des altitudes beaucoup moindres étaient ceux qu'il avait reçu instruction de trouver. Sans contredit, le résultat de son expédition a été un fiasco, sans aucune compensation, dans notre opinion, pour les dépenses inutiles qu'il a fallu encourir.

La dernière période triennale, 1877-78-79, a été surtout consacrée à faire le tracé dans l'ouest, et à la construction dans l'est. Le sujet des études dans la première période triennale — de tracé dans la seconde— est tel qu'il provoque souvent des considérations et des opinions contradictoires. Comme ces sujets comportent des questions de routes, des théories sur les explorations à faire, de la suffisance ou de l'insuffisance des moyens à la disposition du département, ils donnent un vaste champ à la controverse. C'est un vaste sujet; mais toutes ces questions ayant été définitivement réglées, et une décision finale ayant été prise à ce sujet, la question de savoir s'il était opportun de procéder aux travaux, se trouve limitée à un cadre plus restreint. Il ne reste donc que peu de choses à dire sur les opérations de 1877-78-79. Il y a eu en tout, durant cette période quatorze explorations et vingt-cinq relevés trigonométriques. Les brigades d'exploration ont été distribuées comme suit :

	Explorations.	Relevés trigonométriques.
Région des montagnes	8	11
Région des prairies	5	3
Région boisée à l'ouest du Nipigon	4	4
Région boisée à l'est du Nipigon	1	7
Total	14	25

Dans la région montagneuse, les relevés trigonométriques, au nombre

de sept, ont été, à l'exception d'un seul, limités à la route de Burrard Inlet. Sept essais de tracé, couvrant en tout 493 milles, ont été faits en 1877. En 1878, on a révisé trois tracés qui avaient pour objet cette partie de la ligne entre Yale et Kamloops, et il a été fait un essai de tracé long de la Skeena, en 1879. Des huit explorations qui se sont faites dans la même période, deux ont été faites en 1877 et six en 1879.

Elles ont été comme suit, en 77 :

1. Exploration depuis le fort Simpson, *via* la rivière Skeena, jusqu'au fort George, par M. Cambie.
2. Exploration depuis le fort George, à travers la passe de la rivière aux Pins, par M. Hunter.

Durant l'année 1879 :—

- | | |
|---|-----------------------------|
| 3 | Exploration par M. Cambie. |
| 4 | “ par M. McLeod. |
| 5 | “ par M. Horetzky. |
| 6 | “ par M. Dawson. |
| 7 | “ par le Rév. D. M. Gordon. |
| 8 | “ par M. Hunter. |

Le but de ces études, à l'exception de l'exploration de M. Hunter dans l'île de Vancouver, était d'obtenir des données exactes sur la possibilité de trouver une route au nord par la rivière à la Paix ou par la rivière aux Pins jusqu'à Port Simpson.

Elles ont eu pour résultat de confirmer le choix de la route générale projetée durant la première et la deuxième année d'exploration, *via* les vallées des rivières Thompson Nord et Fraser jusqu'à Burrard Inlet, pour une partie de laquelle on a demandé des soumissions dans le cours de l'automne de la même année (1879).

Dans la région des prairies, des études ont été faites pour une ligne alternative, par M. Lucas, en 1877, entre Selkirk et la branche sud de la Saskatchewan; et une exploration a été faite par M. Marcus Smish jusqu'au lac à la Biche et à d'autres points au nord de la Grande Saskatchewan. On n'a pas entrepris d'opérations dans cette région dans le cours de 1878. Durant l'année 1879, on a entrepris quatre explorations qui ont été faites par MM. Elberts, Dr Smith, D. C. O'Keefe, et le professeur Macoun, dans le but d'obtenir une meilleure connaissance de la nature des différents districts qui se trouvent entre le fort Garry et les montagnes Rocheuses. Une exploration préliminaire a aussi été faite par M. Marcus

Smith depuis le fort Ellice jusqu'à la limite occidentale du Manitoba, et une seconde par M. Murdoch, toutes deux se rapportant aux second 100 milles à l'ouest de Winnipeg.

Dans la région boisée, les explorations et les études suivantes ont eu lieu en 1877-78-79 :

	A l'ouest du Nipigon.		A l'Est du Nipigon.			
	Exploration préliminaire.	Revision de tracé.	Exploration.	Exploration préliminaire.	Revision d'études.	Tracé. préliminaire.
1877				3		
1878		3			1	
1879	1		1	2		1
	1	3	1	5	1	1

Des brigades d'exploration à l'ouest de Nipigon, trois furent employées en 1878, à reviser le tracé des 185 milles entre la rivière des Anglais et le Kiwatin, connus comme formant les sections 41 et 42, lesquelles deux sections ont été adjudgées par contrat en mars 1879. Une exploration préliminaire a aussi été faite entre la baie du Tonnerre et le Népigon.

A l'est du Népigon, les opérations suivantes ont eu lieu, savoir :

En 1877, trois relevés trigonométriques ont été faits à partir de la rivière des Français, deux à l'ouest et un à l'est.

En 1878, une nouvelle exploration relative au chemin de fer du Canada Central.

En 1879, M. Austin traça une ligne depuis Callander sur un parcours de 63 milles environ, dans la direction nord-ouest, à laquelle se raccordait une exploration faite la même année par M. Brunel, *via* la rivière des Espagnols, jusqu'à la rivière de l'Éturgeon.

Une étude de la rivière des Français a aussi été faite par M. Bender.

La dépense pour la troisième période triennale a été de \$754,793.

Depuis le commencement des études, on a engagé en tout environ trente quatre brigades (c'est-à-dire plusieurs par année) pour étudier le pays entre la baie du Tonnerre et Ottawa; de ce nombre, six seulement

sont rapportés comme ayant fait des explorations. Si le coût de l'organisation de ces corps s'est maintenu à la moyenne, cette partie des études ne peut pas avoir coûté moins de \$850,000.

C'est a propos de ce territoire que M. Fleming a fait rapport, en 1872, " qu'on n'avait rencontré aucune difficulté sérieuse pour les travaux d'art en passant de la vallée de l'Ottawa dans la région située au nord du lac Supérieur."

Après s'être assuré de la praticabilité d'une route (ce qu'on aurait pu faire, pensons nous, au moyen d'explorations bien dirigées qui auraient coûté chacune \$8,000 ou \$10,000) il paraîtrait n'y avoir eu aucune nécessité de faire ces dépenses extravagantes, jusqu'au moment où ayant décidé de faire la construction, on aurait eu besoin de trouver un tracé définitif.

En 1877 la section du chemin de fer entre le lac Travers et le portage du Rat, environ trente sept milles, a été adjugée par contrat, et plus tard, dans la même année, on a commencé le prolongement vers le nord de l'embranchement de Pembina, depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk.

Ces deux entreprises ont dépassé de beaucoup le coût estimatif. Pour la dernière, l'augmentation est due partie à d'autres causes que celles fournies par les travaux d'art, et la question est traitée plus au long dans le chapitre du contrat particulier. (5a) L'augmentation considérable de la première provient surtout du fait qu'on avait pas constaté d'une manière même approximative les quantités mentionnées dans le devis des travaux présenté aux soumissionnaires. Cette particularité a déjà été mentionnée. Cependant, comme une partie de l'augmentation des dépenses est due à un changement dans le mode construction, il n'est peut-être pas hors de propos d'en dire quelques mots.

A trois époques différentes on a demandé des soumissions pour la construction de cette section. Dans chaque cas, le devis des travaux et les spécifications comportaient un mode différent de construction. D'après le devis, les déblais et les remblais se balançaient presque, ce qui devait donner comme résultat une chaussée solide en roc et en terre sur toute la longueur de la section. Cependant l'estimation de la dépense fut si considérable que cette proposition fut abandonnée après réception des soumissions. On publia de nouvelles annonces demandant des soumissions pour les travaux

suivant le plan à rampes plus fortes, la matériel tiré des excavations devant servir de remplissage pour les coupes qu'on reconstruirait, autant que la chose pourrait se faire, mais ne pourvoyant pas à d'autres moyens de traverser les espaces ouverts. Des soumissions furent dûment reçues, mais aucune ne fut acceptée. On publia une troisième annonce dans l'automne de 1876, demandant des soumissions pour l'exécution des travaux d'après le plan général qui vient d'être décrit, mais demandant en outre que l'on comblât les vides au moyen de chevalets et que l'on remplit les nombreux cours d'eau au moyen des matériaux tirés des excavations faites dans le roc, jusqu'à trois pieds au-dessus du niveau de l'eau, sur quoi on élèverait des chevalets.

Dès le commencement des travaux de construction, l'on décida que chaque fois que les matériaux tirés des excavations excèderaient la quantité nécessaire pour remplir les vides jusqu'à la hauteur requise, il faudrait construire immédiatement des chevalets afin d'utiliser dans le prochain vide l'excédant des matériaux de déblai, à moins l'entrepreneur ne prit le temps et la peine de les transporter ; dans plusieurs cas on devait rencontrer des dépressions qu'il fallait combler au moyen de chevalets avant de pouvoir atteindre le cours d'eau suivant.

A ce propos, M. Whitehead a déclaré qu'il aurait fallu vingt ans pour finir les travaux avec la méthode proposée, et qu'en fait, elle était impraticable. Ses opinions furent soumises à M. Rowan, l'ingénieur de district, lorsqu'il fut examiné par nous, et il dit à ce sujet : " je crois qu'il y a quelque chose de vrai dans cette opinion."

Lorsque les travaux ont été mis en adjudication, les ingénieurs du gouvernement pensèrent qu'on trouverait fort peu de terre le long de la ligne. Cependant M. Ruttan, l'ingénieur de l'entrepreneur, comme il a été dit auparavant, déclara dans son témoignage sur ce point, qu'à sa première inspection de la ligne, il a jugé qu'il pourrait avoir tous les matériaux nécessaires pour faire les remblais.

C'est pour cela que M. Whitehead a, offert de substituer des travaux en terre aux chevalets sans faire payer pour le charroi. Son offre reçut l'approbation de l'ingénieur de district, qui le recommanda. M. Fleming l'ayant aussi approuvée, l'hon. ministre des Travaux publics soumit à la considération de Son Excellence en conseil un mémoire autorisant la chose.

M. Fleming allait partir pour l'Europe, et avant son départ il vit M.

Rowan qui était alors à Ottawa et l'informa que le système recommandé était approuvé par le département, et qu'un mémoire avait été soumis au conseil pour en autoriser l'application. Cependant le conseil n'adopta ni ne rejeta la proposition à cette époque, et M. Rowan n'ayant à ce sujet reçu aucune communication, retourna à Winnipeg sous l'impression qu'il était, ou qu'il serait autorisé à permettre à l'entrepreneur de faire les travaux de la manière proposée. L'ingénieur de service et l'ingénieur de district estiment l'augmentation du coût de cette section, par suite de ce changement, à \$200,000 ou \$260,000. L'augmentation subséquente s'élevait à \$750,000 est attribuée à d'autres causes par M. Carre.

Son témoignage sur ce point peut se résumer en peu de mots, et la teneur générale de la preuve faite par d'autres confirme ce témoignage, savoir :— que les rampes ayant été modifiées après l'estimation première des quantités, tout le calcul basé sur ce premier profi n'avait plus d'application. Cependant la nature du pays était telle qu'on ne pouvait se fier à aucun calcul fait seulement d'après une ligne moyenne.

A ce sujet M. Fleming admet que sans les profils en travers les quantités trouvées devenaient de "simples conjectures." "Le témoignage de tous ceux qui ont été examinés démontre au delà de toute doute que les quantités n'ont été calculées d'après les profils en travers qu'après l'adjudication du contrat ; que les quantités mentionnées dans le devis des travaux soumis à l'examen des soumissionnaires n'étaient basées que sur une ligne moyenne, et que conséquemment ce n'étaient que de simples conjectures.

Les sections suivantes qu'on a mises en adjudication sont connues comme étant les sections 41 et 42, comprenant les 185 milles entre la partie est de la section 15 et la partie ouest de la section 25.

On demanda des soumissions au moyen d'annonces, en août 1878, le temps auquel on devait les recevoir étant fixé au 1er janvier 1879. M. Fleming, consulté par le ministre des Chemins de fer et des canaux, l'informa qu'à cette date on ne serait pas en possession de données exactes suffisantes pour permettre aux entrepreneurs de faire des soumissions d'une manière intelligente. Pour cette raison l'adjudication du contrat a été retardée à deux reprises. Ce qui démontre qu'en cette occasion on a pris plus de soin qu'auparavant, c'est que la preuve nous porte à croire que sur ces sections, pour la première fois dans l'histoire de la construction

du chemin de fer du Pacifique canadien, les quantités réelles et le coût seront, lors de l'achèvement des travaux, beaucoup moindres que ceux fixés dans les estimations.

La réduction probable a été fixée, sur la section 42, à environ \$1,500,000, dont \$650,000 paraissent devoir être le résultat du changement dans le tracé et d'autres légères déviations opérées sans nuire au chemin, et \$850,000, le résultat d'altérations dans les plans par lesquels le lit du chemin devait être d'un caractère moins permanent qu'on n'avait d'abord décidé.

La somme en dernier lieu mentionnée sera probablement réduite, attendu qu'on a autorisé la confection de remblais en terre solide avec fondations en roc dans plusieurs endroits où, à l'époque du témoignage de M. Schreiber, on avait proposé de faire des travaux en bois.

Plusieurs autres entreprises pour la confection de la chaussée ont été adjugée pendant cette période, savoir :

Section no.	48,	19 août 1879.
"	"	60, 23 décembre 1879.
"	"	61, 10 février 1880.
"	"	62, 24 décembre 1879.
"	"	63, 15 décembre 1879.
"	"	66, 8 mai 1880.

La mise à exécution de ces entreprises n'a commencé que depuis quelques mois—et à une exception près, moins de six mois avant la date de notre commission. De sorte que nous n'avons pu nous procurer au sujet de la construction que fort peu de faits et de peu d'importance.

La preuve en général concernant ces travaux a trait à la manière dont l'adjudication s'est faite, etc., et on la trouvera au chapitre des contrats particuliers.

Une chose, toutefois, s'impose à l'attention à propos des contrats de la Colombie-anglaise, c'est que, bien que M. Marcus Smith ait fait rapport que la route qui longe les gorges creusées par la rivière Fraser inférieure exige de tels travaux, que la chose est presque impraticable, cependant, après avoir fait le tracé avec soin, il est arrivé que le contrat n'a pas été adjugé à des prix plus élevés, après qu'on eut pris le soin de faire un bon tracé, que ceux payés pour les travaux dans cette partie boisée du pays qui se trouve entre le lac Travers et le portage du Rat.

Il a été de notre devoir de blâmer en plusieurs occasions, le personnel d'ingénieurs attaché au département des Travaux publics qui est chargé

des explorations et des études. C'est avec plaisir que nous constatons que pendant l'exécution des travaux, les ingénieurs ont fait preuve d'habileté, de zèle et de beaucoup d'intégrité dans la surveillance des travaux.

La preuve démontre qu'ils ont défendu pouce par pouce et de jour en jour ce qu'ils croyaient être des tentatives d'empiètement par les ingénieurs des entrepreneurs. Nous avons compris que leur détermination à maintenir les droits confiés à leur garde les a portés en quelques occasions à interpréter les spécifications d'une façon contraire aux intérêts des entrepreneurs. Les entrepreneurs en ont plusieurs fois appelé à l'ingénieur-en-chef ou à d'autres fonctionnaires supérieurs, et ils ont obtenu une interprétation plus favorable pour l'entrepreneur que celle que l'ingénieur résident ne voulait accorder sans une telle autorisation.

Avant de clore notre revue des travaux d'art il est de notre devoir d'attirer l'attention sur des difficultés sérieuses qui ont constamment ralenti le succès de cette partie de l'entreprise.

Comme l'étendue des opérations de chaque année dépendaient du montant d'argent à être voté pour cette fin à chaque session du parlement, on ne pouvait déterminer la nature des travaux à faire qu'après que les crédits avaient été votés ; et c'est à cela qu'on peut attribuer en partie le fait que le printemps était souvent très avancé avant que l'organisation des brigade d'exploration fût terminée et qu'elles se fussent mises en campagne ; l'exception était pour ceux qui avaient passé l'hiver dans les campements et dont l'ouvrage fixé l'année précédente, pouvait recommencer sans attendre de nouveaux arrangements d'Ottawa. Nous croyons que la quantité d'ouvrage faite pendant chaque campagne par le corps des ingénieurs n'a pas été aussi considérable qu'elle aurait pu l'être si l'ingénieur-en-chef eût pu organiser son service plus librement et aussi à bonne heure que possible pour assurer le succès.

On a éprouvé une autre difficulté dans la formation du personnel de plusieurs brigades. Ceci se faisait souvent sans considérer beaucoup les aptitudes de ceux qu'on employait.

Le témoignage de M. Fleming sur cette question ne souffre pas d'équivoque, non plus que lorsqu'il dit que le système a eu pour conséquence de mettre sous ses ordres des gens placés par faveur politique. Il a déclaré sans ambage qu'une compagnie particulière, débarrassée de cette

difficulté, pouvait faire l'ouvrage plus efficacement et moins dispendieusement que le gouvernement. Il dit que dans le cas qui nous occupe "on a dû souvent employer des gens qui n'avaient pas trop de capacité," voulant dire, selon ce que nous avons compris, qu'ils n'avaient pas toutes les capacités qu'ils auraient dû avoir, et il ajoute qu'on ne les choisissait pas d'après leurs mérites ; qu'il fallait consulter les différentes nationalités et croyances, sous toutes les administrations, particulièrement pour la formation du corps des ingénieurs ; que ces nominations, bien qu'elles fussent nominalelement faites par lui en sa qualité de fonctionnaire supérieur, étaient de fait, invariablement faites par le ministre. Lorsqu'on lui a demandé s'il avait pris sur lui de suspendre ou de renvoyer des gens pour cause d'incapacité, il dit qu'il comprenait que les personnes qui avaient de l'emploi par suite d'influence politique devaient être gardées à moins qu'elles n'eussent commis des fautes graves. Il en est arrivé à la conclusion, qui a été confirmée d'année en année, que,—l'ouvrage aurait pu être exécuté à bien meilleure composition par une compagnie particulière que par des gens placés par influence politique.

Il dit qu'il savait qu'il faut respecter le patronage, mais il ne se rappelle pas avoir jamais parlé de la chose à aucun ministre, et qu'avant d'être interrogé par nous à ce sujet, aucun ministre ni aucun membre du parlement ne lui avait posé clairement la question. Il s'est souvenu avoir une fois fait observer à un ministre qu'une nomination qu'on proposait ne paraissait pas devoir être conforme à l'intérêt public. Il ne nous a pas donné le nom, mais il dit que la personne a été nommée et qu'il est arrivé qu'elle n'avait pas de capacité. Dans plusieurs autres occasions où il ne fit aucune observation, des personnes ont obtenu des situations qu'elles étaient incapables de remplir une fois nommées. Il dit qu'il n'y a aucun doute que l'intérêt public a souffert du fait que le patronage était laissé aux mains d'un parti politique. Prenant en considération la teneur de ce témoignage et le fait qu'on a souvent entrepris des relevés trigonométriques lorsque, dans notre opinion, on aurait mieux fait de s'en dispenser, il nous paraît difficile de nous empêcher de soupçonner que plusieurs brigades d'expédition ont été formées grâce aux influences dont parle M. Fleming, et qu'on a quelquefois inventé de l'ouvrage pour les occuper, ce qui semblait valoir mieux que de les licencier.

Il y avait un autre sérieux désavantage qui provenait, non du système, mais de circonstances particulières. Pendant tout le temps que M. Fleming a été ingénieur en chef de ce chemin de fer, il n'a jamais pu y consacrer toute son attention. Dans les cinq premières de ses neuf années de service, il occupait aussi la position d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial. Cet état de choses cessa en 1876. et il a déclaré que s'il n'avait pas eu les deux chemins de fer à surveiller, il aurait certainement pu aller visiter les travaux sur le chemin de fer du Pacifique, et la preuve démontre qu'il ne l'a pas fait. Après avoir été libéré du chemin de fer Intercolonial, sa santé était tellement altérée qu'il demanda un congé et qu'on lui accorda un an. Il fut cependant rappelé avant l'expiration de ce terme, et il compléta son congé l'été suivant. Pendant les trois ans qui ont, suivi sa retraite de l'Intercolonial, il fut absent environ dix-neuf mois en Europe et dans une autre occasion, il alla en Angleterre, principalement pour acheter des lisses d'acier. De sorte que, comme on peut le voir, pendant tout le temps qu'il a occupé la position d'ingénieur en chef, il n'a pas pu donner beaucoup plus que la moitié de son temps à la direction active des travaux d'art sur le chemin de fer du Pacifique Canadien. D'après nous, ce fonctionnaire a été surchargé.

En vue de ce fait et de l'impossibilité d'exclure l'influence politique des nominations de gens qui devaient nominalelement être mis sous son contrôle, et du fait palpable que tout ce qu'on entreprend lorsqu'il s'agit de travaux du gouvernement n'a pas seulement pour but des résultats pécuniaires, il faut admettre qu'on ne devait pas attendre que les travaux des ingénieurs sur le chemin de fer du Pacifique Canadien réussiraient aussi bien que ce qu'on aurait été en droit d'espérer si c'eût été une entreprise dans l'exécution de laquelle on eût placé des capitaux privés dans le seul but d'en retirer des profits.

• Il est résulté des témoignages de plusieurs ingénieurs qui ont été examinés que les diverses brigades, quant au nombre de ceux qui les composaient, se décomposaient comme suit :

Explorations.....	10 hommes.
Relevés trigonométriques et études revisées.....	40 "
Essais de tracés.....	30 "
Etudes de tracés et revision.....	20 "

En faisant la supputation du coût proportionnel à imputer à chaque district, on a adopté les données suivantes :

- Exploration = 1.
- Explorations et études revisées (1 × 4) = 4.
- Essais de tracés (1 × 3) = 3.
- Essais de tracés et revision (1 × 2) = 2.

Le coût de chaque exploration, d'après ce calcul, est comme suit :

En 1871-72-73.....	\$6,788 38
" 1874-75-76.....	8,424 36
" 1877-78-79.....	8,116 05

D'où il suit que le coût des autres explorations est constaté d'une manière approximative, en multipliant ces montants par 4, 3 et 2, selon la nature de l'exploration ; et c'est d'après ce principe que nous sommes arrivés aux résultats donnés dans le tableau ci-joint.



1874

District.	Ingénieur de service.	Nature des Études.	Point de départ.	Point objectif.	Remarques.
Montagneux.	Jos. Hunter	Trigonométrique	Rivière à l'Eau Claire	Rivière Thompson	Via rivière Bleue.
	E. W. Jarvis	do	do	Cache de la Tête jaune	
	H. J. Cambie	do	Passé Coquehalla .....	.....
	J. Trutch	do	Vallée Similkameen .....	.....
	do	do	Hope	Burrard Inlet	Via rivière Fraser.
	J. Hunter	Etude révisée	Yale	Se dirigeant vers Lytton	Section de la route.
	E. W. Jarvis	Trigonométrique	Vallée Thompson	Bute Inlet	Via Fort George et rivière Chilcoah.
	Jarvis, Bell & Gamsby	do	Cache de la Tête jaune	Lac Tatha	
	M. Smith	Exploration	Côte nord de l'île Vancouver .....	.....
	C. Horetzky	do	Dean et Gardner Inlets	Versant est des Cascades	
Prairie.	M. Smith	do	Rivière à l'Eau Noire	Lac François	Via rivière au Saumon et versant est des Cascades.
	J. Hunter	do	Lac François	Autour du lac	
	Smith & Hunter	do	do	Fort George	Via les rivières Stilaoh, Nechaco et Stewart.
	E. P. Bender	do	Détroits du lac Manitoba et Canal projeté entre les lacs Selkirk	la riv. Saskatchewan	
	do	Trigonométrique	Forages	Winnipegosis et Manitoba	
	McLeod & Cunningham	do	Forages	Livingstone	
	A. R. C. Selwyn	Exploration	Livingstone	A l'est	Via partie étroite du lac Manitoba. Pour combustible et eau.
	H. A. F. McLeod	Forage	Emerson	Fort Garry	
	Brunel & Mortimer	Etude de tracé	Rivière des Français	Rivière Ottawa	
	S. Hazlewood	Trigonométrique	Parry Sound	Ottawa	Via Carleton Place
Boisé.	Hazlewood & Bell	do	Havre à l'embouchure de la rivière des Français	Lac Missanabe	
	Brunel & Mortimer	do	Rivière Pic .....	.....
	W. A. Austin	do	Portage, route Dawson	Lac Shebandowan	
	H. J. Mortimer	do	Baie du Tonnerre	Lac Vermillon	
	W. Murdoch	do	Portage du Rat	Rivière aux Anglais	
	H. A. F. McLeod	do	Lac Wabigoon	Portage du Rat	
	H. Carré	do	Selkirk	Rivière Pic	
	T. J. Thompson	Essai de tracé	Rivière Népigon	Lac Shebandowan	
	W. Murdoch	Trigonométrique	Baie du Tonnerre .....	.....
	W. Murdoch	Essai de tracé	Baie du Tonnerre .....	.....

ETAT DÉTAILLÉ des Explorations et Études, de 1871 à 1879—Suite.

1876

District.	Ingenieur de service.	Nature des études.	Point de départ.	Point objectif.	Remarques.
Prairie.	D. E. R. Lucas.	Etudes de tracé	Edmonton	Rivière McLeod	Via Vallée Jaspas.
	do	Trigonométrique	Rivière McLeod	Rivière Arhabaska	
	H. N. Ruttan.	Etudes de tracé.	Kivière Myette.	Rivière Assiniboine.	
Prairie.	do	Trigonométrique	Rivière Assiniboine	Bas de la vallée Athabaska	Via Vallée Jaspas.
	H. A. F. McLeod	Exploration	Buttes des Bouleaux.	Crique du Bulle	
	R. McLennan.	Etudes de tracé	Baie du Tonnerre.	Passé de la Tête Jaune.	
	W. A. Austin.	Essai de tracé	Rivière aux Anglais	Rivière aux Anglais.	
Boisé.	Brunei & Mortimer.	do	Rivière Wabigoon.	Rivière Wabigoon.	Par le lac aux Chinois. (Allant). do do
	E. G. Garden	do	Lac Vermillon	Lac Vermillon.	
	L. G. Bell.	Exploration.	Ligne tracée.	Portage du Rat	
	J. L. P. O'Hanly.	do	Rivière Pic.	Nepigon	
	Ridout & Horatzsky.	do	Rivière aux Français.	Rivière des Français	
	H. D. Lumsden	Essai de tracé.	Baie Cantin, riv. aux Français	Rivière Pic. Terminus de l'Est.	

1877

Montagnes.	E. P. Bell.	Essai de tracé	Cache Tête Jaune.	Barrard Inlet.	En 7 sections.
	D. McMillan.				
	E. E. Perry.				
Prairie.	A. Brunel.	Exploration.	Port Simpson	Branche sud de la rivière Saskatchewan.	
	G. A. Keeler.				
	W. T. Jennings				
	C. H. Gansby	do	Passé de la riv. aux Pins.		
	H. J. Canby.	Trigonométrique	Selkirk		
	Jos Hunter.	Exploration.	Au nord de la grande rivière Saskatchewan		
Boisé.	D. E. R. Lucas.	Trigonométrique.	Lac Nipissing.	Lac Supérieur.	
	M. Smith.				
	F. Ridout.				
Prairie.	C. Horatzsky.				
	H. A. F. McLeod				

1878

Montaigneux.	H. J. Cambie.....	} Tracé révisé	Yale	Kamploops	
	W. T. Jennings				
Boisé.	G. A. Keefer	} Etude révisée pour dé-terminé le terminus oriental.	Portage du Rat	Rivière des Anglais,	
	C. H. Gamsby				
	D. E. R. Lucas				
	H. D. Lumsden				
	W. Murdoch				

1879

Montaigneux.	G. A. Keefer	} Essai de tracé	Tête de Wark Inlet	Amon la rivière Skeena.....	Via Rivière aux Pins, Passe Skeena, lac Babine et Stewart.				
	H. J. Cambie					Port Simpson	Petit lac des Esclaves	Via Rivière à la Paix.	
	H. A. F. McLeod					do	do	Battleford	
	C. Horetzky					do	District des riv Paix et Pin		
	Dr G. M. Dawson					do	Examen géologique	Edmonton	Via Passe de la rivière à la Paix.
	Révil D. M. Gordon					do	Port Simpson	Edmonton	Au Sud de la ligne télégraphique et au nord de la latitude 51°.
	Jos. Hunter					do	Ile Vancouver		
	Prof. Macoun					do	Livingstone		
	M. Eberts.					do	112e méridien vers l'est et nord du lac la Bèche.....		
	Dr. Smith					de	Lac Winnipegosis	Rivière Saskatchewan	Au Nord de la ligne télégraphique.
Prairie.	D. C. O'Keefe	do	Nord de la r Saskatchewan jusqu'à la riv Churchill.						
			Limite occidentale du Lac Manitoba	100 milles ouest					
	M. Smith	Trigonométrique	Ligne alternative						
	Murdoch	do	Baie du Tonnerre	Est	Via lac Long.				
	R. McLennan	} do	Callender	63 milles nord-ouest.....					
	C. H. Gamsby	do	Rivière des Français						
	W. A. Austin	do	Rivière des Espagnols						
	E. P. Bender	do							
	A. Brunel	Exploration		Rivière à l'Ehurgeon	Pour rencontrer W. A. Austin.				

CONTRATS.

Nous allons maintenant examiner les questions qui ont plus particulièrement rapports aux contrats.

On en a adjudgé environ soixante et douze avant la date de notre commission, que l'on peut grouper ainsi, savoir :—

Construction du télégraphe : nos 1, 2, 3, 4.

Construction de la chaussée :

Région boisée—

Entre Ottawa et Népigon, nos 12, 16, 37.

Entre Népigon et le fort Garry. nos 5, 5a, 13, 14, 15, 25, 33, 41, 42.

Région des prairies. nos 48, 66.

Région des montagnes, nos 60, 61, 62, 63.

Lisses d'acier. nos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 44, 45, 46, 53, 54, 55.

Boulons, écrous et carvelles. nos 29, 30, 31, 32, 35, 47, 50, 51.

Transport des rails. nos 17, 18, 20, 21, 22, 27, 28, 34, 39, 52, 69, 70.

Constructions moindres. — Traverses, remises à locomotives, bâtiments de station etc. nos 19, 23, 24, 26, 32a, 36, 38, 40, 49, 56, 57, 58, 59, 64.

Équipement, etc. nos 65, 67, 68.

Mise en opération.—Embranchement de Pembina. no 43.

Les dépenses faites pour la construction dans chaque année financière, depuis le 1er juillet 1871, jusqu'au 30 juin 1880, sont données ci-dessous ; et (pour faciliter la consultation) les chiffres déjà donnés au sujet des travaux d'art sont ici reproduits en regard les uns des autres.

ANNÉE.	Etudes, Explorations et travaux d'art.	Construction, comprenant les ecluses de Fort Francis.	Grand Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$	cts.
1871	30,148 32	.....	
1871-1872.....	489,428 16	.....	
1872-1873.....	561,818 44	.....	
1873-1874.....	310,224 88	.....	
1874-1875.....	484,529 19	1,071,712 48		
1875-1876.....	791,121 19	2,555,445 87		
1876-1877.....	754,624 57	936,525 40		
1877-1878.....	322,695 42	1,905,677 71		
1878-1879.....	281,123 92	4,959,161 55		
30 juin 1880	150,973 68	3,893,549 04		
TOTAL	4,166,687 77	12,322,072 05	16,488,759	82

LIGNES DE TÉLÉGRAPHE.

Les premiers contrats passés en rapport avec le chemin de fer du Pacifique canadien avaient pour objet la construction des lignes de télégraphe. Le statut intitulé : " Acte concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien," a été sanctionné le 26 mai 1874 (37 Vic., chap. 14), et contenait les sections suivantes relativement aux travaux qui comprennent la construction de la ligne de télégraphe :—

" Section 5. Une ligne de télégraphe électrique sera construite avant le dit chemin de fer et ses embranchements sur toute leur étendue respectivement, aussitôt possible après que le tracé en aura été arrêté et déterminé."

" Section 7. Le dit chemin de fer Canadien du Pacifique et ses embranchements ou sections ci-dessus mentionnées, ainsi que les stations, gares, ponts et autres constructions s'y rattachant,—et tous les engins, wagons de fret, chars à voyageurs et matériel roulant, seront construits sous la surveillance générale du département des travaux publics."

A la date du 1er juin 1874, le gouvernement publia l'annonce suivante :—

“ A.

“ Chemin de fer du Pacifique Canadien.

“ Ligne de télégraphe.

“ On demande des soumissions pour l'établissement d'une ligne de télégraphe le long de la voie du Pacifique canadien, et ces soumissions devront embrasser les obligations suivantes :

“ La fourniture de tous les matériaux, main-d'œuvre, instruments et choses nécessaires à la mise en opération de la ligne.

“ L'entretien de la ligne pour une période de cinq ans après qu'elle sera terminée.

“ Sur les sections boisées, le défrichement devra être fait sur une largeur de 132 pieds, ou plus grande si cela est nécessaire pour empêcher que le télégraphe n'ait à souffrir des incendies ou de la chute des arbres.

“ Les soumissions devront être distinctes pour chacune des sections suivantes, et indiquer, dans chaque cas, la période pendant laquelle la section sera complètement terminée :—

“ (1). De Fort Garry à un point vis-à-vis Fort Pelly, environ 250 milles.

“ (2). De Fort Garry au coude de la Saskatchewan Nord, environ 500 milles.

“ (3). De Fort Garry à un point dans la longitude d'Edmonton, environ 800 milles.

“ (4). Du Lac la Hache, ou autre point avantageux sur la ligne du télégraphe actuelle de la Colombie Britannique, à Fort Edmonton, environ 550 milles.

“ (5). De Fort Garry à Népigon, Lac Supérieur, environ 420 milles.

“ (6). D'Ottawa à Népigon, Lac Supérieur, environ 750 milles.

“ Les distances ci-dessus sont approximatives. Toute augmentation ou diminution constatée à la suite de la construction sera payée ou déduite, selon le cas, au prix correspondant à la somme totale de la soumission.

“ Les soumissionnaires devront convaincre le gouvernement qu'ils sont en mesure d'exécuter l'entreprise dont ils veulent se charger et d'entretenir la ligne une fois terminée, pendant le temps par eux spécifié.

“ Des soumissions à l'adresse du ministre des Travaux Publics, seront reçues jusqu'au 21 juillet prochain.

“ Par ordre,

(“ Signé,)

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ Ministère des Travaux-Publics,
18 juin 1874.”

A la même date, on prépara un mémoire comme suit :—

“ MÉMOIRE.

“ Renseignements pour ceux qui se proposent de soumissionner.

“ Il est jugé préférable de ne faire aucune stipulation obligatoire quant à la forme des propositions, afin de laisser aux soumissionnaires la liberté de poser

leurs conditions, et au gouvernement d'accepter les propositions que, dans l'intérêt public il trouvera les plus avantageuses.

“ Il est ainsi jugé à propos de fournir des données propres à renseigner les soumissionnaires, afin que leurs offres soient faites sur une même base et qu'elles soient uniformes sur les points essentiels.

“ Dans ce but, l'on soumet en conséquence ce qui suit :

“ 1o. Le télégraphe devra être établi sur la ligne que le gouvernement adoptera pour le chemin de fer qui traversera le continent.

“ 2o. La nature générale du pays que traversera le chemin de fer est décrite dans les rapports d'exploration récemment publiés.

“ 3o. Les différentes routes actuellement à l'étude et explorées sont aussi indiquées dans les rapports ci-dessus.

“ 4o. Quand le gouvernement aura localisé la route d'une section, la ligne que devra suivre le télégraphe sera tracée sur le terrain par des employés du gouvernement.

“ 5o. Dans les forêts, le bois devra être abattu et brûlé complètement sur une largeur de deux chaînes (132 pieds), pour empêcher que le télégraphe ait à souffrir de la chute des arbres ou des incendies. A sa volonté, l'entrepreneur pourra faire couper de longueur du bois de service, l'empiler et réserver à ses risques.

“ 6o. Le long des terrains défrichés, un sentier ou chemin pourra être ouvert pour le transport des matériaux destinés au télégraph pour faciliter les réparations.

“ 7o. Dans la forêt, les poteaux pourront être modérément gros, mais faits du meilleur bois qu'il y aura dans chaque localité.

“ 8o. Dans les prairies, lorsque le bois voulu pour de bons poteaux ne pourra être obtenu avant que la voie ferrée ne soit construite, ils pourront être de plus petite dimension et faits avec le bois que l'on pourra le plus facilement se procurer.

“ 9o. Dans les forêts, les poteaux pourront être placés à 132 pieds de distance et les fils employés seront ceux désignés par le no 11.

“ 10o. Dans les prairies, cette distance pourra être de 176 pieds et les fils de la qualité no 9.

“ 11o. Chaque soumission devra indiquer quelle espèce d'isoloir, de matériaux, etc., on se propose d'employer.

“ 12o. Les soumissionnaires pourront faire des propositions pour l'entretien et l'exploitation de la ligne pendant cinq ans ou pour une plus longue période.

“ 13o. A raison des difficultés que devra offrir le transport des matériaux de construction, on ne compte pas que le télégraphe sera d'abord construit aussi bien qu'il serait à désirer. L'objet principal est l'établissement d'une ligne première à travers tout le pays, afin d'aider à sa colonisation et à la construction du chemin

de fer. Quand une section de chemin de fer sera terminée, alors il pourra être fait de nouveaux arrangements pour la reconstruction de cette partie du télégraphe.

“ 14. Dans l'annonce les sections sont placées dans l'ordre où doit se construire le télégraphe, et les soumissionnaires sont libres de faire une proposition distincte pour chaque section ou pour la ligne entière.

“ 15. Toute la section entre le lac Népigon et Fort Garry est sans bois, à l'exception de trente milles à l'est de la rivière Rouge.

“ 16. Entre Fort Garry et Fort Pelly, une partie est en forêt et l'autre en prairie, mais l'étendue de chacune n'est pas encore connue.

“ 17. Entre Fort Pelly et Edmonton, la région est en prairie.

“ 18. Entre Edmonton et le télégraphe de la Colombie-Britannique, la région est généralement boisée, bien qu'à l'ouest de Fort Edmonton il se trouve quelques étendues de prairie et de bois mêlées ainsi que sur le plateau central de la Colombie-Britannique.

“ 19. Dans la vallée de la rivière Thompson il y a des arbres de six à dix pieds de diamètre. Dans cette localité le défrichement ne sera pas nécessaire ; il suffira de couper et brûler les broussailles et branches inférieures des arbres.

“ 20. L'annonce dit que la 6me section s'étend de Népigon à Ottawa, mais le but étant de relier le télégraphe du Pacifique avec le siège du gouvernement, il suffira d'établir sur le point le plus facile une correspondance avec le système télégraphique d'Ontario. On dit qu'une ligne de télégraphe sera terminée jusqu'à l'angle S.-E. du lac Nipissingue avant la fin de cette saison. Du lac Nipissingue à Népigon la distance est d'environ 420 milles.

“ 21. Il doit être entendu que la section no 1 est comprise dans le no 5, et que toutes deux sont embrassées par la section no 3.

“ 22. Les soumissions devront indiquer un prix distinct par mille de la ligne dont les sections seront partie sous bois et partie en prairie.

“MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
“ 18 juin 1874.”

A l'époque de la réception des soumissions, le tracé du chemin de fer le long duquel la ligne de télégraphe devait être faite, n'avait pas encore été décidé.

Le 22me jour de juillet, jour fixé pour la réception définitive des soumissions, on en avait reçu un grand nombre.

Dans le département des Travaux public, l'ouverture des soumissions était parfois remise après l'heure fixée pour la réception afin d'attendre l'arrivée des malles qui pouvaient en contenir d'autres et qui auraient pu être

retardées sans qu'il y eut faute de la part du soumissionnaire. Dans l'espèce elles ne furent ouvertes que le seizième jour après celui fixé dans l'annonce. Le 7 avril 1874, M. Trudeau, sous-ministre, M. Braun, secrétaire, et M. Fleming, ingénieur-en-chef, se réunirent pour s'assurer du contenu des soumissions, et l'on tint minute des sentiments de ces messieurs sur la substance et le sens de chacune des offres qui avaient été faites. Ce document original a été produit devant nous (exhibit 1), (Voir page 2, rapport du livre-bleu aux Communes, 1er avril 1876).

Il contient une colonne pour les noms des soumissionnaires, une pour chaque section et une pour toute la ligne dans la colonne à cette fin.

Subséquentement, le 12 août, M. Fleming soumit un rapport dans lequel il signale le sens général des soumissions. (Voir rapport du livre bleu aux Communes 1er avril 1876, page 21). Il y est dit :

“ Il est clair, d'après ce que nous disons ci-dessus, que si l'ouvrage peut être fait d'après les plus bases soumissions, il vaudrait mieux adjudger les contrats par sections.”

Le gouvernement agit en conséquence et fit faire la ligne par section

CONTRAT NO 1.

Construction du télégraphe.

Par ce contrat, portant la date du 17 octobre 1874, John W. Sifton, David Glass et Michael Fleming entreprirent de construire la ligne télégraphique entre Fort Garry et un point vis-à-vis de fort Pelly, “ conformément à l'intention et à la véritable interprétation des spécifications, ou de l'annonce et du mémoire,” annexé au dit contrat et tel que désigné dans le dit contrat, ainsi que les stations, et “ d'entretenir la ligne en bon état d'opération pendant une période de cinq ans à partir de la date du parachèvement,” au prix de \$492 par milles à travers la région boisée et de \$189 par mille à travers la région des prairies, ce qu'on considérait être égal à \$107,850 pour la construction, ainsi que pour les profits de la ligne ; de plus \$16 par mille, par année, pour la mise en opération et l'entretien de la ligne—lequel dernier item était alors estimé à \$20,000.

L'annonce fait voir que dans le but de recevoir des soumissions, toute la ligne télégraphique, depuis le réseau télégraphique qui existait alors

dans la Colombie-anglaise, à l'ouest, jusqu'à Ottawa à l'est, avait été divisée en quatre parties, numérotées par section, de la manière suivante :—

D'Ottawa à Népigon, lac Supérieur, (no. 6.)

De Népigon, lac Supérieur, au fort Garry, (no. 5.)

Du fort Garry à Edmonton, (no. 3.)

D'Edmonton au réseau de la Colombie anglaise, (no. 4.)

On demanda une soumission séparée pour chacune de ces sections, ainsi qu'une soumission pour toute la ligne.

A part les divisions de la ligne ci-dessus, la section no. 3 fut subdivisée en deux parties ; d'un côté en deux sections, l'une, celle à l'est, entre le fort Garry et le fort Pelly, était désignée comme étant la section 1. D'un autre côté, en deux sections, dont l'une à l'est, entre le fort Garry et le coude de la rivière Saskatchewan—nord, était désignée comme étant la section 2. Et par la même annonce on demanda des soumissions pour chacune de ces sections est de la section 3 ; mais on n'en demanda pas pour les sections ouest des dites subdivisions.

L'effet de ce plan était qu'en acceptant des soumissions pour la section 1 ou 2, la partie ouest de la section 3 restait sans provoquer d'offre ; et c'est pour cette partie qu'a été passé le contrat suivant avec Richard Fuller, la partie est étant la seule adjugée dans le contrat dont nous nous occupons. On ne s'était pas décidé d'abord à faire un contrat séparé pour chacune des différentes parties de la section 3. On accepta la plus basse soumission pour le tout, et ce n'est que lorsque le gouvernement vit qu'une telle soumission n'était pas acceptable, qu'on conçut l'idée d'adjuger l'ouvrage par subdivisions.

Dans notre rapport à propos du contrat 2, nous discutons la méthode, adoptée finalement pour la construction et l'entretien de la ligne pour la distance connue comme la section 3, et en attendant, nous bornons nos remarques, autant que possible, aux matières qui concernent le contrat pour la section 1, sans nous occuper des moyens de terminer soit la ligne tout entière soit le reste de la section 3.

Le 10 août 1874, M. Fleming fit un rapport (Voir page 10 du rapport du livre bleu aux Communes, 1er avril 1876) accompagné de feuillets

“ dont l'objet était de faire voir par un simple examen, la valeur comparative de chaque soumission. pour chaque section et pour toute la ligne.”

Chaque feuillet se rapporte à une portion distincte de la ligne : le feuillet no. 1 à la section no. 1 pour laquelle il dit que les six plus basses soumissions ont été comme suit :

Soumission.	Construction.	Entretien par année.	Temps pour l'achèvement
	\$	\$	\$
R. Fuller, Winnipeg.....	38,750	6,000	Cette année.....
H. P. Dwight, Cie de T. du N. O.....	56,250	7,000	1er Septembre 1875
Waddle & Smith, Kingston.....	106,250	3,000 avec profits...	500 milles par année ou plus.
J. Sifton, Glass & Fleming, Ottawa....	107,850	.....	Novembre 1874.
Mackenzie, Grier & Co., Toronto.....	115,750	70,000 toute la ligne	1er Septembre 1875.
Mitchell, McDonald & Gough, Toronto	154,200	265,000 do	31 Décembre, 1874.

Dans ce rapport, la société Sifton, Glass et Cie apparaît pour la première fois dans la compétition pour la section 1. Dans la cédule générale du 7 août 1874 préparée d'après l'opinion des trois fonctionnaires ci-devant nommés, on considéra que la soumission de cette société ne s'appliquait à rien moins qu'à toute la ligne. Dans la colonne consacrée, dans cette cédule, à toute la ligne, on trouve ce mémoire : “\$1,290,000, comprenant l'entretien ; complété le 22 juillet 1876. Coût moyen, \$629 dans la forêt ; coût moyen, \$259 dans la prairie.”

Dans les autres colonnes on donne les dates auxquelles on se proposait d'achever les sections spécifiées ; dans celle pour la section 5, est ce mémoire : “Complété au 22 juillet 1875.” Dans celle pour la section 1 : “Complété au 22 novembre 1874.” Mais dans la colonne consacrée à la section 1, on ne parle pas du prix.

Il n'y a rien qui explique pourquoi l'opinion de ces trois fonctionnaires a été mise de côté et pourquoi M. Fleming seul a donné de l'importance à cette société, quand, alors qu'agissant de concert avec le sous ministre et le secrétaire du département, il n'en avait rien fait. Tout ce dont on peut maintenant être sûr à ce sujet, c'est, qu'après le rapport de M. Fleming

en date du 10 août, Sifton, Glass & cie, ont été considérés comme soumissionnaires pour la section 1. Voici leur soumission en entier :—

“ Pour la ligne télégraphique du chemin de fer du Pacifique canadien qui est sur le point d'être adjudgée par contrat par le gouvernement du Dominion du Canada.

“ 1. Nous soussignés, habitant dans la province de l'Ontario, faisons la proposition suivante au gouvernement du Canada :—

“ 2. Nous ferons tout l'ouvrage le long de la ligne projetée, en y comprenant toutes les sections qui s'y rattachent et en fournissant les matériaux nécessaires à la construction de la “ Ligne du télégraphe.”

“ 3. Le déblayage du chemin, la préparation de la piste pour les transports et toutes les autres choses mentionnées dans l'annonce et dans les renseignements fournis aux personnes qui se proposent de soumissionner.

“ 4. La section comprise entre Fort Garry et Fort Pelly sera complétée et prête à fonctionner vers le 22 novembre 1874.

“ 5. La section entre Fort Garry et Nepigon sera complétée vers le 22 juillet 1874.

“ 6. Nous terminerons toute la ligne et la mettrons en état d'opération pour le 22 juillet 1876 pour la somme de.—

“ 7. Un million deux cent quatre vingt dix mille dollars ; ceci comprend l'entretien.

“ 8. Le fil, les isoieurs et les instruments seront de première qualité. On devra construire des stations solides en billots ou en bois de charpente avec des toits en bardeau ou en chaume à des distance de pas moins de cinquante milles, le long de la ligne ; les endroits où les stations doivent être construites devant être indiqués par le gouvernement.

“ 9. Cette soumission comprend le déblayage complet sur une largeur de cent trente deux pieds, de la même manière que pour la culture. Mais s'il faut seulement enlever les broussailles, couper les arbres, et les enlever ainsi que les broussailles pour faire une piste, préserver du feu les poteaux, en laissant sans les couper les arbres a vingt pieds du centre et éloignés des poteaux ; alors on déduira soixante-quinze piastres par mille pour la région boisée.

“ 10. La longueur présumée de tout le chemin, depuis le lac la Hache, ou pour le raccorder avec tout le système télégraphique de la Colombie Anglaise jusqu'au lac Nipissingne, ou avec celui de la province de l'Ontario, est de 2, 190 milles dont 1,485 sont présumés être couverts de bois, et sept cent cinq (705) être de la prairie.

“ 11. Le coût moyen par mille pour la région boisée serait de \$629, pour tout ce qui concerne le déblayage, la piste pour le transport, les stations, les isoieurs, les instruments, les outils etc, le tout de la meilleure qualité ; mais le coût véritable de chaque mille variera selon l'endroit où sera située la forêt.

“ 12. Le coût moyen par mille pour la région de prairie sera de \$259 comprenant tout ce qui est mentionnée dans l'annonce et dans les renseignements fournis aux personnes qui se proposent de soumissionner ; mais le coût réel par mille dépendra beaucoup du tracé ; par exemple, l'ouvrage à partir du fort Garry peut se faire à bien meilleure composition que plus avant dans l'intérieur.

“ 13. D'après nos estimations, nous mettons la région boisée depuis le fort Garry jusqu'à la rivière Winnipeg et depuis le fort Garry jusqu'au fort Pelly à raison de \$492 par mille, et la région de prairie sur une distance de 250 milles à partir de fort Garry, à raison de \$189 par mille.

“ 14. Nous sommes prêts à commencer les travaux de suite, etsi le contrat nous est adjugé, nous les pousserons immédiatement sous la direction et à la satisfaction du gouvernement.

“ 15. Nous serons heureux de donner toutes informations qu'il nous sera possible sur chaque sujet, si on vous en demande.

“ Daté à Ottawa, le 22me jour de juillet 1874.

(Signé)	JOHN W. SIFTON,	[Sceau]
“	DAVID GLASS,	[Sceau]
“	MICHAEL FLEMING,	[Sceau]

On ne parle pas, dans cette soumission, du prix pour la section 1, en la désignant spécialement. Le document prétend donner des informations et offre d'en donner d'autres sur des questions qu'il n'est pas nécessaire de mentionner, afin d'en arriver à une offre sérieuse. Les soumissionnaires disent que, d'après leurs estimations, ils prennent la région boisée depuis le fort Garry jusqu'à la rivière Winnipeg et depuis le fort Garry jusqu'au fort Pelly a raison d'une certaine somme par mille. Il n'y avait pas de section correspondente à la distance entre le fort Garay et la rivière Winnipeg, et il ne nous paraît pas raisonnable que ces remarques comportent le sens d'une soumission pour cette distance, ou pour n'importe la quelle de celles dont ils parlent.

La proposition de completer les sections 1 et 5 respectivement, dans un temps donné, ne comporte pas non plus qu'ils soumissionnaient pour moins que toute la ligne. M. Sifton, dans son témoignage, a dit que cette allusion au temps fixé pour l'achèvement de la section 1 avait été faite avec l'entente que la maison dont il fait partie obtiendrait toute la ligne.

Le 6 octobre 1874, le secrétaire du département télégraphia à MM. Sifton, Glass & Cie pour savoir s'ils étaient prêts à entreprendre la construction de la section 1. Deux jours après ils lui envoyèrent une dépêche lui demandant : “ Est-ce que la section 1 va du Fort Garry à Edmonton ? ”

La transaction du département avec MM. Sifton, Glass & Cie, en autant qu'elle a rapport a la section 1 peut être divisée en deux parties (1) En les considérant comme soumissionnaires pour cette section. (2) Les

conditions qui leur ont été finalement accordées. Quant à la première partie, nous pensons, que, d'après la preuve, il est clair que le département a basé le contrat sur la théorie que dans la compétition publique de juillet 1874, MM. Sifton, Glass & Cie avaient fait une offre distincte pour la construction et l'entretien de la section 1. Il n'est donc pas nécessaire d'examiner jusqu'à quel point il était convenable de faire des négociations n'ayant pas de rapport à cette compétition.

Nous concourons dans l'opinion simultanément exprimée par le sous-ministre, le secrétaire et l'ingénieur en chef sur ce sujet, telle qu'elle a été enregistrée lors du premier examen des soumissions le 7^{me} jour d'août, savoir, que la soumission de cette société avait rapport à la construction et à l'entretien de toute la ligne.

Nous croyons qu'il n'y avait pas plus de raison pour l'ingénieur en chef de l'interpréter par la suite comme étant une soumission pour faire les travaux entre le fort Garry et le fort Pelly, que de la considérer comme une soumission pour les travaux entre le fort Garry et la rivière Winnipeg. On se sert du même langage à propos de chacune de ces distances, et comme il n'y avait pas de section depuis le fort Garry jusqu'à la rivière Winnipeg, il s'en suit que ce langage n'aurait pas dû être interprété comme s'appliquant à aucune des sections annoncées pour lesquelles on pouvait faire des soumissions séparées.

En supposant toutefois que dans ce cas le département eût droit, sans manquer à ses promesses envers les autres compétiteurs, et pour des raisons autres que celles mentionnées dans la preuve, de considérer cette soumission comme ayant distinctement rapport à la section 1, nous n'avons pas trouvé dans ce document, ni dans aucun autre, la raison pour laquelle on a accordé à MM. Sifton, Glass & Cie des conditions aussi avantageuses que celles contenues dans ce contrat.

Afin de prendre en considération cette partie des transactions, il est nécessaire de se rappeler le rapport de M. Fleming en date du 10 août 1874 dans lequel il mentionne les prix demandés par les six plus bas soumissionnaires et les met dans l'ordre suivant :

1. R. Fuller.

2. H. P. Dwight.

3. Waddle & Smith.
4. Sifton, Glass & Cie.
5. Mackenzie, Grier & Cie.
6. Mitchell. McDonald & Gough.

On n'a pu accepter l'offre de Fuller pour les raisons exprimées dans notre rapport a propos du contrat 2, celui qu'on lui a finalement consenti pour le reste de la section 3, en en déduisant cette section 1.

Le 16 septembre 1874, le secrétaire du département s'enquit si M. Dwight était prêt à met re son offre à exécution pour la section 1. Le jour suivant M. Dwight répondit dans la négative. Ceci, en suivant l'ordre établi par M. Fleming et contenu dans le rapport du 10 août, laissait la soumission de Waddle & Smith comme seul obstacle à surmonter avant de négocier avec Sifton, Glass & Cie.

Comme il est dit dans le rapport de M. Fleming ci-devant mentionné, l'offre de Waddle & Smith était de \$106,250 pour la construction et de \$3,000 par année pendant cinq ans, avec les profits pour l'entretien, plaçant les bureaux à une distance moyenne de vingt milles. Il paraît qu'on a décidé que cette offre ne devait pas être acceptée bien qu'elle fût meilleure que celle finalement acceptée par le gouvernement. Un rapport de M. Fleming en date du 13 octobre 1874 prétend donner la raison de cette décision. Toutefois ce rapport a été fait plusieurs jours après la lettre de M. Braun à MM. Sifton, Glass & Cie, leur demandant, le 6 octobre, s'ils étaient prêts à entreprendre, et après avoir reçu leur réponse dans l'affirmative. Voici la raison de M. Fleming :— " On a déjà résolu de ne pas adjuger deux sections à Waddle & Smith. "

Cette remarque se rapporte aux circonstances suivantes — Waddle & Smith avaient fait la soumission la plus basse pour la section 4 aussi bien que pour la section 5. Dans le rapport de M. Fleming, en date du 12 août 1874, dont il est ci-dessus question, et dans lequel, entre autres choses, il recommandait l'adjudication de sections particulières à des entrepreneurs particuliers, il fit les remarques suivantes concernant la section 4, qui s'étendait depuis le réseau télégraphique de la Colombie-anglaise jusqu'à Edmonton :

" La plus basse ensuite est la soumission de Waddle & Smith, de Kings-

ton ; mais comme ces messieurs sont les soumissionnaires les plus bas pour la section 5, qui, si elle leur est adjudgée, exigera toute leur énergie pour être terminée, et comme la section 5 s'étend depuis le fort Garry jusqu'au lac Supérieur, pendant que la section 4 comprend une vaste étendue au-delà des montagnes Rocheuses, je ne crois pas qu'il convienne de confier l'exécution des deux sections aux messieurs en dernier lieu mentionnés."

Ce langage nous porte à croire que l'objection qu'avait M. Fleming à l'adjudication des deux sections à Waddle & Smith était basée sur le fait de la grande distance qu'il y a entre les sections 4 et 5, et nous ne voyons pas comment l'adoption du rapport en dernier lieu mentionné de M. Fleming pouvait décider qu'on ne pourrait, dans aucun cas, adjuger deux sections à M.M. Waddle & Smith, surtout si c'était comme en cette circonstance, deux sections adjacentes, ayant comme terminus commun, le fort Garry, le meilleur endroit pour s'approvisionner. Cela n'explique pas plus pourquoi les deux sections mentionnés, l'une qui va du fort Garry à l'est et l'autre qui part d'Emonton en allant vers l'ouest, n'ont pas été, en même temps, adjudgées à Waddle & Smith. Dans son témoignage, M. Trudeau donne une autre raison expliquant qu'on a passé par-dessus la soumission Waddle & Smith pour la section 1, parce qu'ils ont négligé de fournir les garanties exigées quand il était temps de le faire, afin d'avoir un autre contrat, celui pour la section 5. La question qui nous occupe est de savoir si, en cette occasion, Waddle & Smith ont manqué à faire ce qui était exigé, et nous en parlons dans notre rapport au sujet du contrat no 4 qui a été adjugé à Oliver, Davidson & Cie pour la section 5. Toutefois nous croyons que leur décision ou omission dans cette circonstance, n'a pas influé sur la détermination prise de les laisser de côté pour favoriser Sifton, Glass & Cie ; car la preuve démontre que le Secrétaire du département proposa, le 6 octobre 1874, de concéder l'entreprise à MM. Sifton, Glass & Cie, et qu'à un jour ultérieur, le 21 de ce mois, il était en correspondance avec le ministre de la justice relativement à la nature et au montant du cautionnement qui devait être fourni par MM. Waddle & Smith, en rapport avec la section 5.

Nous ne pouvons apprendre d'aucun témoin si l'on a considéré l'opportunité d'adjuger ce contrat à MM. Waddle & Smith ainsi que la section avoisinante, depuis la rivière Rouge jusqu'à la baie du Tonnerre. Aucun fonction-

naire officiel ne dit qu'on a discuté ce côté de la question, et il semble avoir été considéré comme admis que du moment que M. Fleming avait exprimé l'opinion qu'il ne fallait pas leur adjuger deux sections,— l'une depuis le lac Supérieur jusqu'à la rière Rouge, et l'autre depuis Edmonton jusqu'au réseau télégraphique de la Colombie-anglaise—ils ne devaient pas avoir deux sections, bien que, pratiquement, elles eussent un terminus commun à Winnipeg.

On avait demandé des soumissions pour la construction de toute la ligne d'après un seul et même contrat ; et l'on n'a pas adopté cette façon de procéder probablement parce qu'on pouvait le construire à meilleures conditions au moyen de contrats séparés. Le rapport de M. Fleming, en date du 12 août, relativement au coût comparatif de la construction de la ligne d'après une seule soumission ou d'après plusieurs, se lit comme suit :—“ Il est évident, parce que nous disons ci-dessus, que si l'ouvrage peut être complété en adoptant les plus basses soumissions, il vaudrait mieux adjuger le contrat par sections.” Il n'y a pas de preuve d'une décision du département décrétant que dans aucun cas, on ne doit faire exécuter, en vertu du même contrat, deux entreprises qui se touchent ; mais dans ce cas ci, il semble que l'on prétende qu'il y avait déjà eu telle décision.

Il reste à savoir si à l'époque où la soumission de M.M. Waddle & Smith a été mise de côté, on s'attendait à ce que les travaux sur toute la distance entre le fort Pelly et la baie du Tonnerre, sections 1 et 5, seraient exécutés au moyen de deux contrats, avec plus de célérité et de succès qu'au moyen d'un seul, et s'il y aurait, de la sorte, compensation pour l'augmentation du coût finalement encouru. Il n'y a pas eu de rapport sur cette question, et, comme il a été dit auparavant, elle ne paraît pas avoir été discutée. Nous ne sommes pas en état d'offrir une opinion formelle sur cette question.

Pour arriver aux conditions finalement accordées à M. M. Sifton, Glass & Cie, on n'en a pas écarté d'autres plus avantageuses—excepté celles de M.M. Waddle & Smith. Cette dernière société ayant été traitée comme nous avons dit, le département, le 6 octobre 1874, par l'entremise de son secrétaire, écrivit à M.M. Sifton, Glass & Cie pour leur demander s'ils étaient prêts à entreprendre la section 1.

Le jour précédent M. Fleming avait spécialement fait rapport comme suit à propos de cette section :—

“ Ottawa, le 5 Octobre 1874.

“ F. BRAUN ECR.,

“ Secrétaire, Travaux Publics.

“ Monsieur,—Relativement à ma lettre du 16 septembre, concernant la soumission pour la construction du télégraphe du chemin de fer du Pacifique, et l'adjudication de la section 1 subséquemment faite aux personnes dont H. P. Dwight est le représentant, je dois vous dire que ces personnes (qui sont récemment venues ici), refusent maintenant d'exécuter le contrat en donnant pour raison qu'elles ne comprenaient pas dans leurs calculs la percée exigée dans la région boisée, et qu'il faudrait les payer *extra* pour cette percée, au taux de \$320 par mille.

“ En examinant l'état comparatif qui a été préparé lorsque les soumissions ont été ouvertes, et qui est compris dans la lettre que je vous ai écrite, le 10 août, je trouve que la longueur présumée de la région boisée, adoptée dans le temps pour faire les calculs, était de 200 milles dans cette section (no. 1.)

“ En supposant qu'il fût permis à ces personnes d'amender leur soumission en y ajoutant la percée à raison de \$320 par mille, soit \$64,000 à ajouter à la somme originale de \$56,250, cela ferait une somme totale de \$120,250.

Voici les trois plus basses soumissions suivantes :

	“ Construction.	Entretien
“ Soumission Lettre O.—Waddle & Smith,	\$106,250	\$3,000 par année avec profits.
“ “ A 1.—Sifton, Glass & Cie,	107,850	Inclus.
“ “ I.—Mackenzie, Grier & Cie,	115,750	\$70,000 pour toute la ligne.

“ Comme la soumission A 1. semble inclure l'entretien du télégraphe dans le prix de la construction, c'est réellement la plus basse des trois.

“ Les prix donnés dans la soumission A 1 pour la section entre le fort Garry et le fort Pelly sont comme suit :—

“ Pour la région boisée, \$492 par mille ; à travers la prairie, \$189 par mille.

“ Cette soumission déclare que ces prix doivent comprendre la percée dans la région boisée sur une largeur de 132 pieds (comme pour la culture), la piste pour les transport, les stations, tout le matériel requis, les instruments et les appareils de la meilleure qualité.

“ Je suis, &c., &c.,

“ SANDFORD FLEMING. ”

On remarquera que ce rapport de E. Fleming est basé sur la teneur de la soumission de M. M. Sifton, Glass & Cie, qui exclut toute idée de prix séparé pour l'entretien.

Le 7 octobre, Sifton, Glass, & Cie télégraphièrent au secrétaire qu'ils allaient se mettre à l'œuvre, et après qu'on eût échangé une correspondance sur la question des garanties, M. Glass vint à Ottawa pour représenter sa société dans les arrangements à prendre pour conclure le contrat. Pendant qu'il était à Ottawa il fit voir au département que la soumission de Sifton Glass, & Cie avait été mal interprétée, lorsque M. Fleming avait tenté d'en donner le sens dans son rapport du 10 août, auquel il a déjà été fait allusion et aussi dans son rapport du 5 octobre plus haut mentionné.

M. Glass semble faire remarquer que l'allusion faite dans leur soumissions à leur évaluation concernant la région qui s'étend du Fort Garry à l'est et à l'ouest (jusqu'à la rivière Winnipeg et au fort Pelly respectivement) ne voulait pas dire qu'ils fixaient des prix pour la construction et l'entretien de la section 1.

La preuve ne fait pas voir si cette assertion a éveillé quelque doute dans l'esprit des fonctionnaires publics sur l'à-propos de considérer cette soumission comme comprenant une offre distincte pour la section 1.

Dans les soumissions pour la construction de la ligne de télégraphe, le gouvernement s'est écarté de la coutume ordinaire de demander que des offres soient faites d'après des formules prescrites.

Le mémoire des informations envoyées aux personnes qui se proposent de soumissionner commence comme suit :

“ On croit qu'il est mieux de ne faire aucune stipulation obligatoire quant à la forme de la proposition, de sorte que les personnes qui soumissionnent puissent être libres de faire connaître leurs propres termes et conditions : ”

Quelques soumissions fixaient des prix pour l'entretien sans parler de la mise en opération de la ligne ni des profits à en retirer, quelques-unes parlaient de l'entretien et de la mise en opération sans mentionner les profits, d'autres, avec l'entretien, parlaient de la mise en opération et des profits.

Dans ce cas la soumission de M.M. Waddle & Smith avait été faite dans l'alternative. Ils avaient offert de garder la ligne, *ou une partie quelconque*

en bon état d'opération à raison de \$24 par mille par année, sans profits, ou de \$12 par mille par année, avec profits. Ceci équivalait à une offre de \$15,000 pour les profits à retirer sur la section 1 pendant cinq ans.

La soumission de M. M. Sifton, Glass, & Cie impliquait un prix pour l'entretien de toute la ligne, mais ne parlait pas des profits. Avant que M. Glass visitât Ottawa, en octobre 1874, sa société n'avait pas compris l'item des profits dans son offre ; après son arrivée il exposa le sens de la soumission dans un entretien qu'il eut avec l'ingénieur en chef, après quoi on échangea la correspondance qui suit :

“ Ottawa, le 14 octobre 1874.

“ A. SIFTON, GLASS & CIE.”

“ MESSIEURS.—Le projet de contrat pour le télégraphe entre les forts Garry et Pelly m'ayant été adressé et comme j'ai été sous l'impression que le prix mentionné dans votre soumission, savoir :—la terre boisée par mille, pour la prairie, \$189 couvrirait le coût de l'entretien pour une période de cinq ans, et comme vous avez cependant affirmé que ce prix ne comprenait pas l'entretien, je désire que vous m'exposiez par écrit le sens exact de votre soumission et que vous ne disiez quels sont les prix que vous prétendez devoir être mentionnés dans le contrat projeté.

“ Bien à vous,

“ SANDFORD FLEMING.”

“ OTTAWA 14 octobre 1874.

“ SANDFORD FLEMING ECR.”

“ CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre de ce matin, nous prenons la liberté de dire que d'après notre soumission du 22 juillet dernier pour la construction du télégraphe du chemin de fer du Pacifique canadien ou d'aucune de vos sections, le prix moyen par mille pour la terre à bois, était de \$629, et, pour la prairie de \$259 par mille. Nous avons estimé qu'il y aurait 1435 milles de terre à bois, ce qui, à \$629 par mille, se monterait à \$934,065, et qu'il y aurait 705 milles de prairie, ce qui, à \$259 par mille, donnerait \$182,595 ; en tout, \$1,116,660. Notre soumission pour tout l'ouvrage était de \$1,290,000. La différence entre les deux sommes, savoir : \$173,340 formant notre soumission pour l'entretien et la mise en opération de toute la ligne pendant cinq ans. Toute partie des travaux qui est maintenant adjugée devrait être basée sur ces calculs, que nous estimons à environ \$16 par mille par année. Les entrepreneurs feront l'entretien de la ligne et en recevront les profits.

“ A vous sincèrement,

“ SIFTON, GLASS & Cie.”

Cete lettre ne prétendait pas être une nouvelle proposition ni une négociation à des conditions différentes de celles proposées par M. M. Sifton, Glass & Cie, lorsqu'ils étaient en compétition avec d'autres au mois de juillet précédent. On avait demandé à cette société " d'expliquer par écrit le sens exact " de sa soumission, et la lettre ci-dessus constituait la vraie réponse. Elle commence par une prétention qui ne s'accorde pas avec les faits. Elle parle de la soumission du 22 juillet comme ayant été faite pour toute la ligne, " ou aucune partie. " Nous pensons que rien ne pouvait lui donner une telle interprétation. Elle se termine par une explication du sens de cette soumission qui n'a pas le moindre fondement, car, dans tout le document, il n'y a aucune mention de la mise en opération de la ligne ou aucune de ces parties, pour les profits. Le reste de la lettre est consacré à faire voir le montant brut qu'on avait demandé pour l'entretien de toute la ligne, savoir, depuis le lac la Hache, à la Colombie anglaise jusqu'au lac Nipissingue, ou à Ottawa, sur toute la région au nord du lac Supérieur. Cette somme donnait une moyenne de \$15,83 sur le nombre de milles supposé, et la proposition était que ce montant devait former une base d'après laquelle il leur serait alloué \$16 par mille par année pour l'entretien de n'importe quelle partie de la ligne qui leur serait adjugée,—sachant alors d'après la notification du secrétaire d'Etat, en date du 6 octobre 1874, que la section 1 avait été adjugée et sachant aussi que de toutes les sections celle-ci était la moins difficile à entretenir. Toutes les conditions proposées dans cette lettre ont été acceptées immédiatement, et en autant que nous avons pu nous en assurer, sans qu'il eût de rapport ni d'examen sérieux pour établir qu'elles étaient raisonnables.

Le même jour cette correspondance fut suivie d'un rapport de M. Fleming daté, comme il dit, par erreur, le jour précédent, et construit en ces termes :

" OTTAWA, le 13 octobre, 1874.

" F. BRAUN, ECR.,

" Secrétaire des Travaux publics,

" MONSIEUR,—Pour ce qui concerne le contrat pour la construction de la ligne de télégraphe du chemin de fer du Pacifique entre le fort Garry, et le fort Pelly, M.M. Sifton, Glass & Cie, prétendent qu'une allocation de \$16 par mille, par année, devrait être insérée dans le contrat, et que si l'on exige qu'ils entretiennent la ligne, ils devraient aussi l'exploiter et recevoir tous les profits qu'on en pourrait retirer.

“ Lorsque j’ai fait rapport, le 6 du courant, j’étais sous l’impression que le prix, savoir : \$490 à travers la région boisée, et \$189 à travers les prairies, mentionné dans leur soumission, comprenait l’entretien du télégraphe pendant cinq ans ; mais en cela il paraît que je me suis trompé.

“ J’ai demandé à Sifton, Glass & Cie, de donner leur propres explications et de dire quel est le prix qu’ils prétendent devoir être fixé au contrat. J’inclus une copie de leur lettre en date de ce jour donnant l’explication demandée.

“ Il paraît que, dans leur soumission pour toute la ligne, dont il ont fixé la longueur à 2,190, il y avait une allocation pour l’entretien, de \$173,340, soit au taux de près de \$11 par mille par année ; et à ce taux ils sont prêts à entretenir, à exploiter et à recevoir les profits de la section qui leur est actuellement adjugée.

“ L’allocation pour l’entretien demandée par Sifton, Glass & Cie n’affecte pas sensiblement les positions relatives des trois plus basses soumissions, ainsi qu’on le verra par ce qui suit :

	Const.	Entret.	
“ Lettre de soumission O. Waddle & Smith.....	\$106,3000	\$3,000	par année avec profits.
“ A, I, Sifton, Glass & Cie...	107,850	4,000	“ “
“ I, Mackenzie, Grier & Cie..	115,750	8,000	“ “

“ Il a déjà été décidé de ne pas adjuger deux sections à M. M. Waddle & Smith, ce qui laisse encore la soumission de Sifton, Glass & Cie comme la plus basse.

Je suis etc., etc.

“ SANFORD FLEMING.”

Comme il a été mentionné auparavant, la lettre de M. M. Sifton & Cie, en date du 19 octobre, signalait un moyen par lequel on pouvait analyser leur soumission de façon à faire voir qu’on demandait un prix pour l’entretien de toute la ligne, savoir : \$173,346. Ceci résultait de la déduction du prix brut pour la construction et l’entretien de toute la ligne, prix qui d’après leurs calculs, ne s’appliquait qu’à la construction, et ils proposaient que cette différence de \$173,340 fût prise comme base pour appuyer l’allocation d’un prix par mille pour l’entretien de la section 1 seule, égal à la moyenne par mille du prix qu’ils avaient aussi proposé pour toute la ligne, qui a été en réalité de \$15,83 par mille. La différence entre ces \$15,83 et \$16 n’est pas appréciable. Nous apprenons par le témoignage donné en notre présence par M. Sifton, le membre actif de cette compagnie, que le nombre de milles ne donne pas une idée convenable du coût comparatif de l’entretien des différentes parties de la ligne.

Ce témoin dit qu'avant de soumissionner, sa compagnie avait examiné avec beaucoup de soin l'entretien de la ligne sur les différentes sections ; qu'elle a considéré que quelques parties de la ligne seraient plus dispendieuses à entretenir que d'autres ; que les plus dispendieuses seraient celles qui viennent ensuite, entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge ; les suivantes dans la Colombie anglaise ; celles qui viennent après, entre Edmonton et Pelly et la moins dispendieuse de toutes cette section no. 1, qui, dans l'opinion de M. Sifton, coûterait de 15 à 25 pour cent meilleur marché que la moins dispendieuse qui vient ensuite, c'est-à-dire celles depuis Pelly jusqu'à Edmonton. Les rapports de M. Fleming, en 1872 et 1874, indiquent le caractère accidenté des sections que l'on désigne comme exigeant les plus fortes dépenses pour leur entretien, et nous pensons qu'il aurait dû être visible que cette partie n'exigeait par un coût égale à la moyenne demandée pour toute la section. L'autre condition, celle concernant les profits à retirer de l'exploitation de la ligne, a paru pour la première fois dans la lettre de M. M. Sifton, Glass & Cie, déjà mentionnée.

Nous ne pouvons comprendre comment ces conditions ont été acceptées comme chose si naturelle. M. Fleming a déclaré que sa mémoire n'est pas très bonne, et il n'a pu nous donner la substance des conversations qu'il a eues à ce sujet. Le sens de son témoignage, c'est que, il y a quelques années, M. Sifton est allé fréquemment à son bureau. Il croit que M. Glass et M. Fleming, un autre membre de la société Sifton, Glass & Cie. étaient à Ottawa en octobre 1874, mais il n'en est pas sûr. Il a trouvé impossible de dire la substance d'aucune conversation survenue entre lui et M. M. Glass et Fleming avant qu'on eût pris une décision finale à propos du contrat ; mais il dit qu'il n'y a pas de doute que M. Glass a appuyé très fortement ces prétentions et qu'il les a combattues aussi bien qu'il a pu en insistant sur l'inconsistance qu'il remarquait dans le sens des expressions de leur soumission. Nous avons compris que cette insistance et cette lettre étaient des conjectures et non des souvenirs.

On ne peut estimer la valeur de cette demande de profits convenablement (nous voulons dire naturellement les profits qui restent après les frais d'exploitation) d'après les événements qui ont suivi, parce qu'ils n'ont pas été ce qu'on devait prévoir alors.

Nous décrivons plus loin la nature de la construction et de l'entretien

de la ligne sur cette section, d'une façon plus détaillée qu'il n'est ici nécessaire. Mais pour ce qui est du sujet qui nous occupe actuellement, il est bon de dire que la ligne n'a pas été construite et que l'entretien en a été insuffisant, ce qui diminue naturellement le nombre des messages qu'on expédie et la valeur des recettes. Dans son témoignage, M. Sifton donne la somme de \$1,300 comme étant celle qui représente à peu près les profits nets de l'exploitation de la ligne pendant tout le temps. A l'époque de cette concession à cette compagnie, il était compris que le chemin de fer serait construit sur la même ligne générale que le télégraphe. Les "profits," par conséquent, voulaient dire à cette époque, non ceux qu'on pouvait retirer d'une ligne mal entretenue, à travers un pays lointain, d'un chemin de fer, mais ceux à retirer d'une ligne bien faite et parfaitement entretenue le long de la ligne sur laquelle aurait lieu la construction du chemin de fer. Comme ligne de tracé du chemin de fer, la route sur laquelle le télégraphe a été construit a été depuis abandonnée, et on en a, à la place, choisi une autre au sud du lac Manitoba. Les conditions d'après lesquelles MM. Sifton, Glass et Cie exploiteraient la ligne et en prendraient les profits n'étaient altérées par aucun autre établissant une différence en faveur des dépêches du gouvernement. On ne fit de tarif des prix pour aucune sorte d'affaires.

Comme il a été mentionné auparavant, le montant qui, en Octobre 1874, aurait été une évaluation raisonnable des avantages que l'entrepreneur retirerait de la réception des profits de la ligne, ne semble pas avoir occupé l'attention du département. On n'a tenu minute d'aucune opinion exprimée à ce sujet.

La preuve démontre que le 14 octobre 1874, jour auquel M. Glass fait l'interprétation de la soumission de sa compagnie, le département donna instruction de la comprendre dans le contrat.

On a produit un mémoire concernant ce contrat, de l'écriture de M. Fissiault, greffier en loi du département, en date du 14 octobre 1874 mentionnant qu'il faudrait un arrêté du conseil, parce qu'on avait mis de côté la soumission de MM. Waddle et Smith, qui était la plus basse. Le contrat fut passé sans cette autorisation. En donnant leurs témoignages, M. Mackenzie et M. Trudeau déclarèrent que, de la façon qu'ils compre-

naient les règles de pratique en la matière, un arrêté du conseil n'était pas nécessaire. Voici comment se lit une partie de la section 21 de l' " Acte concernant les Travaux publics du Canada," passé en 1867 : " Dans chaque cas où il semble inopportun au ministre d'adjuger telle entreprise au plus bas soumissionnaire, il sera de son devoir d'en faire rapport et d'obtenir l'autorisation du gouverneur avant de mettre de côté telle soumission, la plus basse."

Nous concluons que dans ce contrat, et en outre de l'avantage qu'il y avait à être rangés comme entrepreneurs de la section 1, les entrepreneurs ont obtenu ce à quoi ils n'avaient pas droit d'après la soumission qu'ils avait faite en compétition avec d'autres, vu qu'ils ont obtenu :—

(1) Un prix plus élevé pour l'entretien, que ne le comportait une convenable exécution des engagements de leur soumission.

(2) Les profits de l'exploitation de la ligne.

La preuve ne dévoile pas les raisons qui ont porté à concéder ces avantages, bien que les messieurs qui agissaient alors respectivement comme ministre, député-ministre et ingénieur en chef, aussi bien que d'auraient été interrogés sur ce sujet.

Plusieurs témoins ont été interrogés sur la manière dont ce contrat a été exécuté. L'ensemble de la preuve démontre qu'on a fait erreur en reposant trop de confiance sur le fait que les entrepreneurs avaient à entretenir la ligne durant cinq ans après le parachèvement ; ceci n'a pas paru suffisant pour les engager à construire tout de suite une bonne ligne.

M. Rowan était l'ingénieur de district, à Winnipeg, pendant la construction de la ligne de télégraphe, et il a étudié cette question. Son opinion est qu'on aurait dû nommer un inspecteur du gouvernement pour voir à ce que l'ouvrage fût fait d'une manière convenable tout de suite ; il a recommandé cette manière d'agir, mais on ne l'a pas adoptée. D'après lui, la mise en opération et l'entretien de la ligne auraient mieux réussi entre les mains du gouvernement qu'entre celles des entrepreneurs, mais que la chose aurait été conduite de façon à être généralement plus utile pour le public et le gouvernement. Il dit que les poteaux n'avaient pas, d'abord, été bien placés ; que la ligne n'avait pas été convenablement entretenue et que les communications avaient été fréquemment interrompues.

Un rapport de la Chambre des Communes, en date du 8 mars 1880, (non imprimé), fait voir que le colonel French, commissaire de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, a communiqué au département des Travaux publics, le 7 juin 1876, le fait que la ligne à l'est des casernes de la rivière du Cygne, n'avait pas fonctionné pendant un mois et qu'il avait déjà fait remarquer " combien peu les entrepreneurs avaient montré de zèle et d'énergie " sur cette section de la ligne, et que, entre cet endroit et le détroit du lac Manitoba, sur un parcours de 175 milles, il n'y avait personne pour réparer la ligne. Le 25 juin 1877, M. Marcus Smith fit remarquer au département que les entrepreneurs interprétaient d'une façon trop large la 18me clause des spécifications, qui n'exigeait pas " que la ligne du télégraphe fût tout de suite construite d'une façon permanente, comme il aurait été à désirer " ; que dans les muskegs et les endroits humides, les poteaux n'étaient pas bien enfoncés pour rester, et, le 16 mars suivant, il fit rapport que l'entretien de la ligne n'avait pas été bien fait. Quelques-uns des témoins que nous avons examinés sur ce sujet avaient pris part à la construction et à l'entretien de la ligne ; d'autres connaissaient les affaires de bureau, la mise en opération et les interruptions.

La preuve démontre que dans l'hiver de 1875-76, une bonne partie de la ligne a été construite sur des muskegs en faisant dans la glace des trous dans lesquels on plaçait les poteaux sans les enfoncer ni les assujétir dans le sol, et sans les entourer, au pied, de ce qu'on appelle le *slush*—la glace seule maintenant temporairement les poteaux en place. Une partie considérable du pays sur laquelle la ligne est construite est humide et marécageuse, et on n'y peut maintenir les poteaux qu'en les enfonçant à une grande profondeur. La surface est souvent couverte d'eau, et, pendant les travaux de construction, la nature du pays a porté les entrepreneurs à planter les poteaux de façon à ce qu'ils ne pussent tenir longtemps.

Un témoin a déclaré qu'il a été seul à faire les réparations sur un parcours de 165 milles, que conséquemment l'ouvrage n'était pas bien fait et que la ligne n'a pas été assez convenablement entretenue pour qu'elle pût fonctionner sans qu'il y eût des interruptions considérables. La ligne a été souvent renversée, et les communications ont été arrêtées. Ces interruptions ont eu lieu plus souvent en hiver qu'en été, pour la raison que la glace est un isoloir et que, lorsque le fil passe à travers, la communication

n'est pas interrompue, pendant que dans l'eau, l'effet contraire se produit. Règle générale, la mise en opération se continuait pendant l'hiver, mais pas plus de trois mois dans l'été. Dans l'été de 1878, elle a été mieux entretenue que d'habitude ; pendant les autres étés, les ruptures ont eu lieu souvent, et l'interruption a duré des semaines.

Presque tous les poteaux étaient de peuplier, qui est un bois qui dure peu,—environ trois ans,—et pour réparer cette ligne, après qu'elle eût été construite, on se servit de nouveau des vieux poteaux qui avaient pourri sur le sol. La substance du contrat, c'est que la construction de la ligne devait être selon la véritable intention et le sens vrai de l'annonce et du mémoire donné ci-dessus annexés comme spécifications au contrat. Les entrepreneurs de la construction du télégraphe sur ce chemin de fer ont généralement prétendu qu'il fallait construire une ligne plus permanente et qui durerait jusqu'à ce que le chemin de fer fût construit, et qu'alors elle devait être reconstruite. Les spécifications sont, à cause de la connaissance limitée qu'on avait alors du pays, dans le département, et doivent avoir été très peu précises, et l'on peut juger à la façon dont l'entrepreneur a exécuté son contrat de l'effet légal de la rédaction du mémoire A et du contrat. Nous n'exprimons pas d'opinion à ce sujet. La preuve nous a convaincu qu'en général la ligne était d'un caractère tout à fait temporaire.

Il était insensé de la part des entrepreneurs de s'engager à entretenir la ligne "en bon état de fonctionnement," pendant l'espace de cinq ans à partir de l'achèvement. Nous devons faire rapport que la chose n'a pas été faite pendant tout le temps qui s'est écoulé jusqu'à la date de notre commission.

La ligne adjugée par contrat fut faite depuis le fort Garry, le long du côté ouest de la rivière Rouge, jusqu'à Selkirk et de là, jusqu'à Livingstone. D'après le contrat 14 la ligne finissait sur le côté est de la rivière Rouge.

Pour l'interruption qui a été ainsi laissée à la traverse de la rivière, il a fallu faire une ligne d'après un contrat intervenu entre M. Rowan, de la part du gouvernement, et M. Sifton, de la maison Sifton, Glass & Cie. M. Rowan fit rapport au département de la transaction, qui a été exécutée au coût de \$600,—la moitié pour la construction et la moitié pour l'entretien.

Jusqu'au trente juin 1880, voici quel a été le montant payé d'après le contrat principal :

30 Juin, 1875	\$18,250
“ 1876	50,200
“ 1877	31,350
“ 1878	2,000
	<hr/>
Construction	\$101,800
Entretien	17,285
	<hr/>
Total	\$119,085

CONTRAT no. 2.

Ligne du télégraphe.

En vertu de ce contrat, portant la date du 30 octobre 1874, Richard Fuller entreprit de construire la ligne du télégraphe sur cette partie de la section 3, dans la longitude d'Edmonton, d'environ 559 milles de long, selon l'intention et le sens véritable des spécifications et du mémoire annexés au contrat, et décrits plus au long dans le dit contrat, et aussi d'entretenir la ligne en bon état d'opération pour une période de cinq ans à compter du parachèvement, recevant pour la construction \$117,250, égal à \$213,18 par mille, et pour l'entretien, \$13,000 par année.

Comme il est expliqué dans notre rapport au sujet ne contrat no. 1, on n'a pas demandé de compétition séparée pour la distance couverte par ce contrat no. 2.

A l'ouverture des soumissions, le 7 août 1874, et comme il a été déjà dit, M. Fuller, reçut, d'après la cédule préparée par M. M. Braun et Trudeau, l'adjudication due au plus bas soumissionnaire pour toute la section 3.

En outre de cette cédule générale, M. Fleming a fait un rapport, en date du 10 août 1875, auquel était annexé une feuille séparée pour chaque section. Il expose son opinion sur l'effet de chacune des treize soumissions pour la section 3. Dans son rapport, voici ce qu'il donne comme sommaire des six plus basses.

Soumission.	Construction.	Entretien à l'année.	Temps pour l'achèvement.
	\$	\$	
R. Fuller.....	156,000	19,000	1 ^{er} Novembre 1875.
McKenzie, Grier & Cie	202,900	70,000 (et profits)	1 ^{er} Septembre 1876.
M. W. Thompson.....	224,000	11,200	3 ans.
Waddle & Smith.....	229,000	9,600	500 milles par année
Wm. Joslyn.....	280,000	Inclus.	3 ans.
Humphrey & Cie.....	(bur. non compris.) 410,000	100,000 (toute la ligne)	4 ans.

Le 15 août 1874, le député-ministre du département télégraphia à M. Fuller que sa soumission était acceptée, sujette aux conditions mentionnées quant aux garanties. Le 18 du même mois, la dépêche télégraphique suivante arriva au département :

“ J'accepte les conditions mentionnées dans votre télégramme d'hier. Avant que je me rende à Ottawa, veuillez m'apprendre si je dois faire construire la ligne jusqu'au fort Pelly en passant par le fort Ellice, afin que je m'assure des poteaux et que je les fasse planter.

“ R. FULLER ”

La mention du fort Ellice dans ce document est la première allusion à une difficulté qui devint plus tard plus apparente, et, finalement, empêcha le gouvernement de profiter de cette soumission, qui était la plus basse soumission pour la section 3.

Ni l'annonce demandant des soumissions pour cette entreprise, ni le mémoire de renseignements qui le suivait, n'indiquaient le tracé qui a été adopté par la suite, ni ne fournissait des données qui pussent mettre en état de savoir approximativement la proportion de terre à bois et de terre de prairie que la section 3 devait traverser. Le mémoire de renseignements contenait ce qui suit :—

(Section 4.) “ Quand le tracé sera adopté par le gouvernement sur une section particulière quelconque, la ligne que devra suivre le télégraphe sera désignée sur les lieux par les fonctionnaires du gouvernement.”

(Section 16.) “ Entre le fort Garry et le fort Pelly, la région est partie boisée, et partie en prairie ; les proportions exactes ne sont pas encore connues.”

(Section 17.) “ Entre le fort Pelly et Edmonton, la région est en prairie.”

La carte publiée avec le rapport de M. Fleming, de 1872, faisait voir le tracé alors proposé du chemin de fer comme devant passer au sud du lac Manitoba et à travers une région presque entièrement en prairie. M. Fuller, se fiant apparemment sur ce qu'il regardait comme des renseignements authentiques crut que le tracé ferait sur la route sud près des montagnes Riding, et il fit sa soumission pour le montant brut de \$156,000, égal à \$195 par mille, sans faire de distinction pour la terre à bois et la terre en prairie.

Il n'appert pas à la preuve qu'en réponse à son télégramme, M. Fuller fut informé si la ligne de la section 3 passerait par le fort Ellice. A tout événement, après échange de correspondance entre lui et le gouvernement au sujet des garanties, il se rendit à Ottawa pour affaires concernant cette entreprise, et pendant qu'il y était il refusa d'être partie au contrat d'après les conditions stipulées dans sa soumission, et demanda un prix additionnel de \$20 par acre pour la percée qu'il y aurait à faire à travers la région boisée, sur la route du nord en passant par le détroit du lac Manitoba.

On trouve la substance de l'offre modifiée et la manière dont elle affecte la position du gouvernement par rapport à la section 3 dans la lettre suivante de M. Fuller et dans le rapport portant la même date fait par M. Fleming :—

“ OTTAWA, 16 Septembre 1874.

“ MONSIEUR,—A propos de la lettre du 14 du courant, et de votre information que le gouvernement, en justice pour les autres entrepreneurs, et dans l'intérêt du public, ne peut accepter mes conditions telles que modifiées en rapport avec la section no 1 et pour ce qui a trait à la percée, je n'ai pas d'objection à exécuter les travaux sur le reste de la section no 3 pour la somme qui restera en déduisant le montant de la section 1 du montant de la section 3.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ R. FULLER.

“ SANFORD FLEMING,

“ Ingénieur en chef, etc., Ottawa.”

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

“ Ottawa, le 16 Septembre 1874.

“ MONSIEUR,—Dans le but de fixer quelques unes des conditions du contrat avec M. R. Fuller à qui a été adjudgée la construction de cette partie de la ligne du télégraphe du Pacifique, entre le fort Garry et Edmonton, je l'ai vu à mon bureau le 14 du courant.

“ M. Fuller dit que sa soumission pour cette partie de la ligne entre le fort Garry et le fort Pelly (section no 1) était basée sur le fait que la ligne devait passer au sud de la montagne Riding et presque entièrement à travers une région de prairie; que si elle passait au nord de la montagne Riding il exigerait \$20 de plus par acre pour tout le déblayage à faire; ceci aurait pour effet d'ajouter de cinquante à soixante mille dollars à la somme mentionnée dans sa soumission.

“ Comme j'en ai reçu instruction du ministre, j'ai intimé à M. Fuller que le gouvernement ne pourrait accepter les conditions telles que modifiées par lui.

“ M. Fuller m'écrit ce matin—sa lettre est incluse ici—me disant que bien qu'il ne puisse exécuter cette partie du travail désignée comme la section no 1, il n'a pas objection à exécuter le reste du travail sur la section no 3, c'est-à-dire depuis le fort Pelly jusqu'au fort Edmonton, conformément à sa soumission.

“ La soumission de M. Fuller pour toute la section no 3 est de \$156,000, sa soumission pour la section no 1 (partie du no 3) est de \$38,750, laissant \$117,250 pour le télégraphe entre les forts Pelly et Edmonton. Je vois que H. P. Dwight est ensuite le plus bas soumissionnaire pour la section no 1; sa soumission est de \$56,250. Cette somme ajoutée à \$117,250 forme \$173,500 pour toute la section no 3. Je vois que la soumission la plus basse ensuite pour la section no. 3 est celle de Mackenzie, Grier & Cie, \$202,900 en sorte que en adjugeant à Dwight les travaux sur la section no 1, et le reste de la section no 3 à Fuller, cela mettrait encore le coût à \$29,400 de moins que la soumission la plus basse qui vient en deuxième lieu.

“ Je suis monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING.

“ F. BRAUN, ECR.,

“ Secrétaire, Travaux Publics.”

Dans ce rapport, M. Fleming ne fait aucune recommandation quant à l'état modifié des affaires amené par la nouvelle demande de M. Fuller; il fait seulement voir que si la soumission de M. Dwight pour la section, devenait acceptable, alors on pourrait construire et entretenir toute la section 3 partie par M. Dwight et le reste par M. Fuller, à un prix moindre qu'en acceptant le nouvelle offre de M. Fuller pour le tout. Il ne parla pas des conséquence à suivre si M. Dwight refusait aussi d'exécuter sa soumission.

Le fait que dans ce rapport, M. Fleming représente le coût de la section 3, d'après la nouvelle demande de M. Fuller, comme une question à être examinée d'après son mérite avant qu'on le décide à la repousser, fait croire que, dans son opinion, ce n'était pas une soumission qui, d'après les règles du département, devait, dans n'importe quelles circonstances, être repoussée. On a comparé le résultat pécuniaire de cette offre avec celui d'autres soumissions, de sorte que, par une comparaison de ces résultats, on peut savoir ce qui est le moins dispendieux. Le cas tel que présenté par M. Fleming a rendu évident le fait que, dans les circonstances, on ne pouvait accepter la nouvelle proposition de M. Fuller concernant toute la section 3. Ceci se passait le 16 octobre 1874. Le lendemain, M. Dwight refusa de mettre son offre à exécution concernant cette partie de la section 3 connue comme étant la section 1 ; ce qui a mis les choses sous un autre aspect pour le département. On ne pouvait plus résoudre le problème avec l'offre de M. Dwight comme facteur. Dans le rapport ci-dessus mentionné, en date du 16 septembre 1874, M. Fleming, d'après la nouvelle demande de M. Fuller, dit que cela ajouterait de \$50,000 à \$60,000 à l'offre première. L'addition de celles de ces deux sommes qui est la plus élevée porterait sa demande pour toute la section 3 à \$311,000 ; mais comme on le verra ci-après, sa nouvelle demande faisait réellement une augmentation de \$64,000, formant en tout \$315,000 pour la construction et pour l'entretien sans profits. La soumission qui suit celle de M. Dwight pour la partie Est de la section 3, c'est-à-dire la section 1, était celle de Waddle & Smith, qui, sans profits se montait pour la construction et pour l'entretien, à \$121,250 ; ceci avec le prix que M. Fuller était encore disposé à prendre pour la construction et l'entretien du reste de la section 3, \$182,250, formait un total de \$303,500. Cependant, au sujet de la section 1, le département avait mis de côté la soumission de M.M. Waddle & Smith, apparemment pour les raisons exposées par M. Fleming, qui sont détaillées et commentées dans notre rapport au sujet du contrat no 1 ; et cette offre ne paraît pas avoir été considérée comme acceptable lorsque, comme dans cette occasion, il a été question pour le département de la manière de compléter la distance la plus longue couverte par la section 3. La conduite du département était basée sur la supposition que Sifton, Glass & Cie étaient ceux dont il fallait s'occuper après M. Dwight.

Le rapport de Fleming, en date du 5 octobre 1874, dit que la nouvelle demande de M. Fuller pour la percée a augmenté sa soumission d'une somme de \$64,000. Ce dernier rapport de M. Fleming ne nous a été signalé qu'après avoir entendu son témoignage oral. Dans l'examen que nous avons fait des témoins, on prétendait que le premier rapport de M. Fleming, en date du 16 septembre 1874, donnant \$50,000 ou \$60,000 comme l'augmentation probable produite sur la nouvelle demande de M. Fuller, était exact. Ce dernier rapport de M. Fleming fait voir que l'offre modifiée de M. Fuller exigeait \$4,000 de plus qu'on ne disait d'abord.

Le 14 octobre 1874, l'offre modifiée de M. Fuller pour toute la section 3 était aussi acceptable que lorsqu'on l'avait comparée à la soumission de M. Dwight.

Ainsi, ce jour-là, et en supposant qu'on avait bien fait d'écartier Waddle & Smith de la compétition, il y avait devant le département deux manières de contruire et d'entretenir la section 3—l'une par l'acceptation de deux offres, celle de Sifton, & Glass, pour la partie est, comme étant le section 1, donnant \$127,850 et les profits de la ligne, et celle de M. Fuller pour le le reste de la distance en lui donnant \$182,250 sans les profits. L'autre manière était d'accepter l'offre amendée de Fuller pour le tout, à \$315,000 sans profits. Il paraît qu'on n'a examiné qu'une seule de ces méthodes, celle à laquelle étaient intéressés M.M. Sifton, Glass & Cie. Il n'y a rien dans la preuve pour faire voir que quand M.M. Sifton, Glass & Cie proposaient des nouvelles conditions pour la section 1 contenues dans leur lettre du 14 octobre 1874, l'effet de ces nouvelles conditions sur le coût de parachèvement de toute la section 3, a été examiné par un fonctionnaire quelconque ni qu'il en ait été fait rapport. Dans son témoignage, M. Trudeau, député-ministre, donne comme raison de l'exclusion de l'offre modifiée de M. Fuller de la compétition pour toute la section 3, le fait qu'il demandait pour la percée dans la terre à bois un prix plus élevé que celui mentionné dans sa soumission, et que, en vertu de la pratique du département au sujet de l'adjudication des contrats, d'après les soumissions, ce fait empêchait de traiter avec lui sur la base de ce changement d'offre.

Cette explication ne satisfait pas lorsqu'on considère qu'on a subseqüemment fait un contrat avec M. Fuller pour partie de la section 3, et le rapport de M. Fleming en date du 16 septembre 1874, époque à laquelle il

signala les avantages relatifs de l'offre amendée de M. Fuller, et des autres en y comprenant celle de M. Dwight. Le témoignage de M. Trudeau nous apprend qu'aucune autre considération que la question pécuniaire n'a influé sur la décision prise au sujet de ces contrats nos 1 et 2. C'est pourquoi, le 14 octobre 1874, la convenance d'adopter la méthode offerte dans la dernière soumission de M. Fuller pour toute la section 3 de préférence à celle qui a été acceptée—celle dont il est question dans le contrat avec Sifton, Glass & Cie, pour une partie avec Fuller pour le reste—dépendait de la question de savoir si les profits de la ligne depuis le fort Garry jusqu'au fort Pelly, pendant cinq ans, après l'achèvement, pouvaient, dans le temps, être raisonnablement estimés à plus de \$4,900. Cet aspect de la transaction n'a paru occuper l'attention de personne dans le département, du moins, il n'a pas provoqué de rapport, car il n'y a rien qui indique l'opinion des fonctionnaires publics sur ce point. Tous les témoins qui ont été interrogés à ce sujet nous laissent sous l'impression que la comparaison des profits avec une somme déterminée est pour eux une nouvelle affaire. Nous avons, dans notre rapport à propos du contrat 1, signalé la valeur à laquelle une compagnie de soumissionnaires fixait ces profits, à la date du 22 juillet 1874, savoir : \$15,000. Nous ne nous croirions pas justifiables, aujourd'hui, d'offrir aucune évaluation de notre crû relativement aux profits probables qui devaient à la conclusion des arrangements, avoir été mis en ligne de compte lors de la décision du département.

Le témoignage de M. John W. Sifton, dont il est question dans notre rapport au sujet du contrat no 1, estime à \$1,300 pour les cinq ans les recettes nettes de l'exploitation de la ligne. C'est pourquoi, bien que nous ne soyons pas en état de nous former une opinion sur les profits auxquels, en octobre 1874, on aurait pu raisonnablement s'attendre, nous avons des données d'après lesquelles nous pouvons faire connaître l'effet réel de la méthode adoptée dans ce cas.

Nous concluons que les deux contrats passés par le gouvernement pour la construction et l'entretien de la ligne sur tout le parcours de la section 3—ces contrats portant les numéros 1 et 2—ont eu pour résultat de donner aux entrepreneurs une compensation plus basse que celle qui aurait été reçue par M. Fuller si l'on avait accepté son offre amendée pour le tout, et que, en obtenant le contrat no 2, l'entrepreneur n'a pas eu d'avantages illicites.

Le délai fixé dans ce contrat pour l'achèvement des travaux était le 1 juillet 1876. Il a été complété jusqu'au point d'être prêt pour la mise en opération le 15 de ce mois. Dans les spécifications fournies aux soumissionnaires on désignait comme étant de la prairie la distance que couvrirait ce contrat. Après que le contrat eût été signé, on trouva que la ligne passait à travers une partie boisée, et M. Fuller demanda, pour faire la percée dans cette région, \$30 par acre extra. On ne lui accorda pas tout le montant de sa réclamation, mais on fit un compromis par lequel il accepta \$25 par acre pour faire cette percée, et il reçut en tout sur ce chef \$10,200. Il fit aussi une réclamation pour délais et pertes occasionnés par le fait que ceux qui étaient chargés du transport de son fret avaient été arrêtés par les indiens. La correspondance à ce sujet entre lui et le département est donnée dans un rapport à la Chambre des Communes en date du 8 mars 1880, (non imprimé). Ceux qui transportaient le fret avait été empêchés de faire l'ouvrage comme il avait été convenu dans un contrat passé avec eux, et ils poursuivirent devant un tribunal du Manitoba, qui leur a accordé un jugement pour dommages. Sa réclamation au gouvernement était faite pour obtenir le remboursement. On ne lui accorda pas tout le montant, mais il reçut à peu près la somme qu'il avait déboursée et l'on régla finalement cette affaire en lui donnant \$1,367. Dès qu'il eut fait rendre ces matériaux sur les lieux, et fut prêt à commencer la construction de la ligne, la ligne n'étant pas tracée, il déposa ces matériaux en un endroit qui se trouvait à quelque distance de la ligne définitivement adoptée. Ceci nécessita un second transport des frais duquel il demanda à être remboursé. On satisfait à sa demande en lui payant une partie de sa réclamation.

Après la construction de la ligne, les feux de prairies en détruisirent environ vingt milles en deux occasions. Ce fut le résultat des interruptions et, à cause de cela, le gouvernement déduisit \$900 sur les frais d'entretien. Ceci a été la plus sérieuse omission dans l'entretien, d'après le contrat, et, dans toutes les occasions on mit la ligne en état d'exploitation aussitôt que possible après le feu. Il a été permis à l'entrepreneur d'exploiter la ligne et d'en prendre les recettes comme compensation. Comme il n'y a pas eu de tarif fixé entre lui et le gouvernement, il en fit un qui lui convint à raison de \$1 pour dix mots ou au-dessous, et sept centins par mot supplémentaire, sans considération de la distance.

Une fois, il proposa de mettre la ligne en opération à des conditions déterminées, et l'arrêté du conseil suivant fut rendu :—

“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mars 1875.

“ Dans un rapport, en date du 17 mars 1875, de l'hon. ministre des Travaux publics déclare que la seule partie de la ligne du télégraphe du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'exploitation de laquelle des arrangements n'ont pas été pris est celle située entre le fort Pelly et Edmonton, pour laquelle M. Fuller est entrepreneur, et recommande qu'il soit autorisé à faire des arrangements avec M. Fuller pour exploiter la dite partie aux mêmes conditions que les autres entrepreneurs.

“ Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié. W. A. HIMSWORTH, G. P. C.”

Ceci ne provoqua pas d'arrangement, et M. Fuller a mis la ligne en opération sans aucune compensation autre que le profit retiré des affaires qui s'y sont faites. L'exploitation faite dans ces conditions lui a occasionné des pertes.

Un rapport de M. Fleming, en date du 13 janvier 1879, déclare qu'à ce sujet il est entré en communication avec le lieutenant-gouverneur Laird, qui devait être bien informé, et il a découvert que la mise en opération de la ligne entre Livingston et Battleford se faisait assez bien et assez régulièrement ; que le nombre de fois que les communications avaient été interrompues l'année précédente était de douze ; qu'entre Battleford et l'extrémité occidentale, Edmonton, la ligne avait été renversée pendant cinquante jours tout d'une fois. On a fait, à cause de cela, une déduction sur le coût de l'entretien, d'après le dit rapport de M. Fleming. Dans ce même rapport M. Fleming déclara que M. Lucas avait inspecté la ligne d'un bout à l'autre et qu'il avait découvert certains défauts auxquels il faudrait \$6,000 pour remédier. Cette somme a été, dans le temps, retenue sur l'argent qui revenait à M. Fuller.

Nous trouvons que le contrat a été accompli aussi bien qu'on pouvait s'y attendre dans les circonstances, et que, pour les manquements qui ont eu lieu, le gouvernement a retenu sur l'argent qui revenait à M. Fuller, les montants considérés, de temps à autre, suffisants pour protéger les intérêts publics.

Jusqu'au 30 juin 1880 les sommes suivantes ont été payées d'après ce contrat.

30 juin, 1876.....	\$76,950
“ 1877.....	21,400
“ 1878.....	3,250
“ 1880.....	14,000
<hr/>	
Construction.....	\$15,600
Entretien.....	21,677
<hr/>	
	\$137,277

CONTRAT No. 3.

Ligne du télégraphe

En vertu de ce contrat, en date du 10 novembre 1874, Francis Jones Barnard entreprit de construire et de parachever, selon les spécifications ou le mémoire marqué A annexés au dit contrat, la ligne du télégraphe le long d'une certaine section de la ligne générale du chemin de fer désignée comme la section 4, entre le bureau de télégraphe existant, à la cache de la Crique, dans la Colombie anglaise, et le fort Edmonton, environ 500 milles, et décrit plus au long dans le dit contrat; et aussi d'entretenir la ligne en bon état d'opération et de l'exploiter pendant cinq ans à partir de la date de l'achèvement, le tout devant être fini et prêt à fonctionner le 2 octobre 1876, recevant pour les dits travaux \$495 par mille pour la construction, et \$46,50 par mille par année pour l'entretien et la mise en opération sans profits; et il entreprit de plus de tenir un compte exact des recettes ou des messages et de les payer à Sa Majesté. La cache de la Crique est un endroit situé dans la vallée de la rivière Fraser et sur la ligne du système télégraphique qui existait alors à la Colombie anglaise.

Dans la cédule de toutes les soumissions relatives aux lignes de télégraphe, ouvertes le 7 août 1874 par M. Trudeau, M. Braun et M. Fleming seuls, les six plus basses soumissions relativement à la section 4—l'une que couvrait ce contrat—tiennent, a-t-il dit, l'ordre suivant, la plus basse venant en premier lieu :

1. W. R. Macdonald.
2. Waddle & Smith.

3. F. J. Barnard,
4. G. W. Wright.
5. Mackenzie, Grier & Cie.
6. Mitchell, McDonald & Cie.

Le premier rapport de M. Fleming recommandant une décision au sujet des soumissions pour la ligne du télégraphe, porte la date du 12 août 1874. Il y traite de l'opportunité d'adjuger les travaux sur la ligne au moyen de contrats séparés, pour des sections séparées plutôt qu'au moyen d'un seul contrat pour le tout, et il recommande de plus l'acceptation de certaines soumissions pour les diverses sections respectivement. Entre autres choses, il recommande d'accepter la soumission de M. F. J. Barnard, pour la section auquel se rapporte ce contrat. Dans ce rapport il donne les raisons qui l'ont porté à conseiller au ministre de passer pardessus la soumission de W. R. Macdonald, la plus basse, aussi bien que pardessus celle de Waddle & Smith, la plus basse ensuite. Dans son opinion, l'offre de W. R. Macdonald était si basse, et le temps dans lequel il s'engageait à finir l'ouvrage était si court qu'il doutait fortement que ce fût une soumission *bonâ fide*. Il fit remarquer que la soumission de Waddle & Smith ne paraissait pas devoir être acceptée parce que ces messieurs étaient les plus bas soumissionnaires pour la section 5, qui, si elle leur était adjugée, exigerait toute leur énergie pour la terminer, et comme la section 5 va de Fort Garry au lac Supérieur, pendant que la section 4 court à une grande distance au-delà des Montages Rocheuses, il a cru qu'il n'était pas à propos de confier les deux sections à Waddle & Smith. Il fit rapport que M. Barnard était bien et favorablement connu dans la Colombie Anglaise et qu'on le croyait pourvu d'assez d'énergie et de ressources pour exécuter tout ce qu'il voulait entreprendre et que conséquemment il n'hésitait aucunement à recommander que la section 4 lui fut confiée.

Cette recommandation a été acceptée par le ministre, et l'on donna instruction à l'ingénieur en chef de se mettre en communication avec les divers soumissionnaires à ce sujet. Le contrat fut officiellement adjugé à M. Barnard en Septembre, après quoi il fut dressé et envoyé dans la Colombie anglaise pour être signée et il fut exécuté le 18 novembre 1874. L'arrêté du conseil exigé par le statut concernant les travaux publics comme condition lorsque la plus basse soumission est écartée, fut omis dans ce cas

L'entrepreneur commença l'exécution de l'ouvrage en se dirigeant vers Kamloops sur la ligne indiquée comme étant la route du chemin de fer. Environ cinq mois après la date du contrat les travaux furent arrêtés par la dépêche télégraphique suivante :

“ OTTAWA, 9 avril 1875.

“ Discontinuez de construire le télégraphe à la Colombie Anglaise, en vertu du contrat avec le département. Vous n'aurez pas à exécuter les travaux durant quelques mois. A quel prix construiriez-vous le télégraphe sur environ 45 milles depuis Quesnel sur la vieille piste du télégraphe et en faisant une percée de 20 pied de large ?

“ T. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ A T. J. BARNARD,

“ Victoria, C. A.”

Cette interruption provoqua l'échange d'une correspondance entre M. Barnard et le département au sujet des dommages qu'il a subis par suite de la cessation inattendue des travaux aussi bien de ce qu'il y aurait à faire à l'avenir pour la mise à exécution de son contrat. Nous ne croyons pas nécessaire de donner cette correspondance ni les prétentions de l'entrepreneur au sujet de la position dans laquelle il s'est trouvé placé par cet acte du Département, pour la raison que c'est depuis devenu l'objet d'une réclamation contre le gouvernement et que la chose a été déferée, en vertu d'un arrêté du conseil en date du 13 mai 1879, à l'un des arbitres officiels, à la date de notre commission la réclamation n'était pas encore réglée et elle était à l'étude dans le département de la justice.

Une correspondance fut échangée entre l'entrepreneur et le département au sujet de la continuation des travaux d'après ce contrat, laquelle cependant ne conduisit à aucun résultat, et finalement, le 22 avril 1879 un arrêté du conseil fit enlever le contrat des mains de M. Barnard, en vertu de la deuxième clause. Ceci a été fait après que notification lui eut été donnée par le secrétaire du département. Quant à l'adjudication de ce contrat, nous sommes d'opinion que la recommandation de M. Fleming à l'effet que le contrat devait être confié à M. Barnard, dans les circonstances exposées par lui dans son rapport du 12 août, était faite à propos dans l'intérêt public, et que, dans le temps, le département n'avait pas de mode plus économique de faire l'ouvrage. Dans son témoignage devant nous, M. Fleming déclare que M. Barnard avait exécuté quelques travaux entre la cache

de la Crique et Kamloops avant d'être arrêté dans ses opérations par le département. Cette distance est d'environ cinquante milles, et il déclare aussi que la ligne qui, l'année suivante devait, selon les ordres, être construite par M. Barnard d'après son contrat, n'était pas la ligne qu'on avait d'abord en vue, au temps où le contrat fut passé; que c'était entre la Cache de Tête-Jaune et le fort George, sur une toute autre route; que le point de départ de cette ligne était à une longue distance — environ 200 milles des travaux les plus rapprochés qu'il avait exécutés lorsque l'ordre de suspendre arriva, et que cette direction n'était pas conforme aux conditions originales du contrat. Nous arrivons donc à la conclusion que jusqu'au 9 avril 1875, M. Barnard accomplissait les stipulations de son contrat, et que l'ordre qui lui a été donné l'année suivante ne s'accordait pas avec l'entente originale entre les parties au contrat. Nous nous sommes abstenus de nous enquérir des détails ou de la validité de la réclamation qu'il a contre le gouvernement.

Jusqu'à la date de notre commission, les sommes suivantes avaient été payées sur le contrat :—

30 Juin 1875.....	\$8,000,00
“ 1876.....	10,284,00
“ 1877.....	8,900,00
“ 1878.....	7,015,00
“ 1879.....	7,700,00
Total.....	\$41,900,00

CONTRAT No. 4.

Ligne du télégraphe

En vertu de ce contrat, en date du 9 février 1875, Adam Oliver, Joseph Davidson & Peter Johnson Brown entreprirent de construire une ligne de télégraphe entre Prince Arthur's Landing et la rivière Rouge (environ 420 milles) selon les spécifications ou l'annonce et le mémoire annexés au contrat et tel qu'il est exposé plus au long dans le dit contrat, et aussi d'entretenir la ligne en bon état d'opération pour une période de cinq ans à partir de l'achèvement, recevant par mille, \$590 pour la région boisée et 435 pour celle de prairie,

M. Thomas Wells, avocat à Ingersoll, était associé commanditaire dans cette compagnie connue sous le nom de Oliver, Davidson & Cie.

La cédule des soumissions faites comme il est dit ci-dessus, le 7 août 1874, par M. Trudeau, sous-ministre, M. Braun, secrétaire et M. Fleming, ingénieur en chef, ainsi que le rapport fait par M. Fleming le 10 de ce mois, établissait exactement que les six plus basses soumissions étaient comme suit :

Soumission	Construction.	Entretien par année	Temps fixé pour l'achèvement
	\$	\$	
Waddle & Smith, Kingston	189,120	\$5,040 et profits	500 milles par année ou plus
Sutton & Thirkell, Lindsay	214,950	Inclus dans la construction.	2 ans.
Sutton, Thompson & Co. Brantford Sifton, Glass & Fleming, Ottawa.	243,153 253,080	..... Inclus dans la construction.	..... Juillet, 1876.
Mackenzie, Grier & Co., Toronto..	\$288,870 and profits	70,00	1st Sept, 1876.
R. Fuller, Winnipeg	315,000	22,500	14 mois.

Comme on avait offert le contrat à MM. Waddle & Smith, une correspondance fut échangée entre eux et le gouvernement au sujet des cautionnements à fournir avant d'adjuger le contrat.

Cette correspondance fait voir qu'ils ont offert comme cautionnement une hypothèque sur un bien-fonds donnée par une certaine madame Sellick comme garantie, laquelle fut retirée par elle avant qu'on l'eût acceptée comme suffisante ; après cela le sous-ministre de la Justice, par une lettre en date du 1 novembre 1874, demanda au ministre des Travaux publics si l'on devait ou non accorder du temps aux soumissionnaires pour parfaire leur cautionnement.

Dans une lettre datée le 4 novembre 1874, M. Braun, s'adressant au ministre de la justice, demanda que tout ce qui avait été fait avec MM. Waddle & Smith fût annulé et dit que le " ministre examinerait les offres des autres soumissionnaires."

Nous n'avons pu découvrir aucune correspondance ou note ayant rapport à la garantie offerte par cette société en outre de ce qui a été imprimé dans le livre bleu, dans un rapport au Sénat en date du 14 mars 1878, et

qui n'indique pas qu'avant ou après que MM. Waddle & Smith se fussent mis en mesure de donner des garanties, on leur ait donné avis qu'il leur serait fixé une certaine période pour les compléter.

M. Waddle, l'un des membres de la société, a comparu devant nous et a déclaré qu'il n'avait jamais été sous l'impression que la question de temps était d'une importance particulière dans les arrangements, mais que, au contraire, d'après ce que lui avaient dit les fonctionnaires publics sur le sujet, il avait été porté à croire que le gouvernement ne désirait pas faire exécuter le contrat avant l'expiration de l'année. Son témoignage prouve aussi qu'il avait entamé des négociations et pris des arrangements au commencement de décembre pour trouver d'autres garanties pour l'accomplissement de ce que le gouvernement demandait. Vers le 7 décembre il est allé à Ottawa pour conclure des arrangements relatifs au contrat qu'il espérait alors obtenir. Pour la première fois, il y apprit que le gouvernement ne voulait plus avoir d'affaire avec lui. Il dit de plus qu'en cette occasion, il eut une conversation avec M. Mackenzie, le ministre des Travaux Publics, et qu'il exposa qu'on ne lui avait pas dit qu'il devrait fournir des garanties dans un temps donné. Il reçut alors la promesse de M. Mackenzie que si les personnes qui étaient alors en négociation avec le gouvernement pour se faire adjudger le contrat, ne pouvaient donner les garanties exigées, il (M. Waddle) aurait la première chance de l'obtenir.

De fait, c'était dix-sept jours après que le département eut offert le contrat à Sutton & Thirtkell, les soumissionnaires les plus élevés, et des négociations étaient alors pendantes pour faire prolonger le délai pendant lequel ils devaient donner des garanties.

Pour corroborer l'assertion de M. Waddle au sujet du désir du gouvernement de retarder la passation du contrat, il y a une lettre de l'ingénieur-en-chef aux entrepreneurs actuels, Oliver, Davidson & Cie, portant la date du 29 décembre 1874, avant que cette société eut offert aucune garantie, qui les informe que le marché pourra être conclu le jour où il leur conviendra d'aller à Ottawa.

Lorsqu'il a comparu devant nous comme témoin, M. Mackenzie a été informé de l'assertion de M. Waddle qu'on avait accepté une soumission plus élevée sans qu'on eut notifié la société à laquelle il appartenait que la

faculté de fournir ses garanties cesserait d'exister au bout d'un temps déterminé. Il ne s'est pas souvenu qu'on ait jamais prétendu cela et ne croyait pas que la chose eût le moindre fondement, et il signala la prudence de M. Trudeau dans ces sortes d'affaires comme raison apparente de ce qu'il croyait.

M. Trudeau fut rappelé après ce témoignage de M. Mackeuzie et déclara qu'il n'avait pu trouver aucune correspondance autre que celle qui a été publiée et qu'il n'avait aucune raison de croire qu'il y en eût. Cela ne prouve aucunement qu'on ait donné avis à Waddle & Smith ou à quelqu'un les représentant, qu'ils perdraient leur chance à moins de fournir des garanties dans un délai spécifié.

La preuve nous porte à croire que dans ce cas, après que la soumission de Waddle & Smith, qui était considérée la plus basse, eut été acceptée par le département, elle fut mise de côté pour favoriser Sutton & Thirtkell en prétextant que MM. Waddle & Smith avaient manqué de fournir les garanties exigées, le fait étant qu'aucune date n'avait été fixée à cette dernière compagnie pour compléter ses garanties.

Le 20 novembre 1874, le secrétaire du département télégraphia à MM. Sutton & Thirtkell, à Lindsay, d'où leur soumission était datée, leur demandant s'ils étaient encore prêts à exécuter les travaux pour le prix mentionné dans leur soumission, et à fournir les garanties nécessaires.

Cette société était composée de R. T. Sutton, de Brantford, et de W. J. Thirtkell, de Lindsay, avec entente entre eux que ce dernier n'aurait pas d'intérêt réel, mais laisserait Sutton se servir de son nom. Thirtkell avait laissé Lindsay avant le 20 novembre 1874, et demeurait alors aux États-Unis. Le 24 novembre 1874, le secrétaire reçut de R. T. Sutton un télégramme portant ce seul mot : *Oui*. Après quoi, il y eut échange de communications, par lettres et par télégrammes, entre le département d'une part, et Sutton ou son procureur d'autre part, par lesquelles on convint de prolonger jusqu'au 19 décembre 1874, le délai fixé pour fournir caution. Toutes ces communications moins une sont imprimées aux pages 6 et 7 dans le rapport présenté au Sénat, contenu dans le livre bleu et portant la date du 14 mars 1878, et font voir tous les détails des négociations jusqu'au 16 décembre 1874 jour auquel Sutton & Thirtkell on demandé un sursis de trois jours. Ceci est un détail important qui se trouve consigné dans les minutes du département, comme suit :

“ *Par Télégraphe.* ”

“ OTTAWA, 16 décembre 1874.

“ R. T. SUTTON, Brantford.

“ Le ministre accorde le délai de trois jours demandé.

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.”

M. Sutton, propriétaire des droits acquis en vertu de la soumission de Sutton & Thirtkell et à qui l'on accordait ce délai, incapable de trouver les cautions exigées, s'engagea dans des négociations avec d'autres personnes dans le but de s'assurer une partie des profits qu'il pensait pouvoir faire, et il conclut un arrangement avec Oliver, Davidson & Cie, les entrepreneurs actuels, par lequel il devaient, dans le délai fixé, faire tout ce qu'il fallait pour se faire adjudger le contrat d'après la soumission acceptée et ils s'engagèrent à l'exécuter, prenant pour eux les trois quarts des bénéfices et abandonnant le reste à M. Sutton.

La preuve est contradictoire quant à la question de savoir si la première proposition de M. Sutton a été faite à M. Oliver et à M. Brown à Ingersoll, ou à M. Davidson, à Toronto, où M. Sutton l'a vu en même temps que M. Oliver.

Quoiqu'il en soit, il est évident que peu après avoir reçu le télégramme qui prolongeait jusqu'au 19 décembre, 1874, le délai fixé pour donner des garanties à l'appui de la soumission de Sutton & Thirtkell, Sutton se rendit à Toronto où il vit M. Oliver et M. Davidson, deux des entrepreneurs actuels. En cette occasion, l'on en vint à une entente pour les fins ci-dessus mentionnées ; mais il n'y eu rien de fait par écrit. Le délai dans lequel il fallait fournir des garanties était alors si court que, le soir du même jour, MM. Oliver, Davidson & Sutton prirent le train pour Ottawa où ils arrivèrent avant l'expiration du délai accordé à Sutton & Thirtkell. Le 19 décembre MM. Sutton, Oliver & Davidson étaient à Ottawa et MM. Oliver & Davidson se rendirent ensemble au département des Travaux Publics ; ils y virent M. Fleming avec qui ils eurent un entretien sur le sujet. Ils ne restèrent qu'une journée à Ottawa et partirent le même soir. Avant de partir, M. Oliver, d'après ce que croit M. Davidson, vit le ministre au sujet du contrat.

La première soumission plus élevée que celle de Sutton & Thirtkell était celle de Sutton & Thompson, cette dernière société composée du dit R. T. Sutton et de M. William Thompson, de Brantford, avec l'entente, comme dit M. Sutton, que Thompson ne serait pas un associé actif mais qu'il prêtait son nom pour donner de la force à la société, ce pourquoi Sutton devait le payer.

Le contrat finalement passé avec le gouvernement l'a été au prix fixé dans la plus haute de ces soumissions, excédant les autres de plus de \$28,200. Nous avons tâché de découvrir ce qui a empêché le gouvernement de conclure avec ces personnes d'après les conditions stipulées dans la soumission de Sutton & Thirtkell et comment il s'est fait que MM. Oliver, Davidson & Cie, en sont arrivés à un arrangement beaucoup plus avantageux pour eux que celui qu'ils étaient venus faire à Ottawa.

Nous avons rencontré beaucoup de difficultés pour nous assurer de ce qui s'est réellement passé en cette circonstance entre un de ces messieurs agissant au nom des autres et les personnes qui représentaient le gouvernement.

Dans son témoignage, M. Sutton déclare qu'il n'a eu aucune conversation avec des employés du département, attendu qu'il était compris que M. Oliver et M. Davidson entreprendraient cette partie de la besogne. M. Oliver, le seul qu'on dit avoir causé avec le ministre, a été dans un si mauvais état de santé depuis le commencement de notre enquête qu'il était inutile de le sommer de comparaître.

Dans son témoignage, M. Davidson a déclaré que lui et M. Oliver ont vu M. Fleming et qu'ils ont causé ensemble sur le sujet; mais il dit ne pas se rappeler qu'il ait été question des prix ou de la situation respective des soumissions, et que le principal renseignement qu'il ait put obtenir de M. Fleming avait trait à la nature de la région que la ligne devait traverser, et au fait que "le gouvernement en venait toujours au plus bas soumissionnaire;" toutefois, il croit que M. Fleming a dit qu'il recommanderait d'adjuger ce contrat à sa compagnie.

M. P. J. Brown, dans son témoignage, donne les souvenirs qu'il a gardés des négociations entre ses associés et Sutton, et de quelques autres affaires; mais il est manifestement dans l'erreur sur plusieurs points. Il dit que

Sutton vint d'abord à lui et à Oliver avec le télégramme de M. Braun qui donnait trois (ou cinq) jours pour fournir les garanties; que le délai étant si court, lui et M. Oliver sont allés à Toronto et ont acheté dans ce but pour \$10,000 d'actions de la Banque fédérale, qu'Oliver s'est rendu tout de suite à Ottawa et a conclu les arrangements dans le délai d'abord mentionné dans le télégramme; de fait, le délai expirait le 19 décembre 1874.

Il existe une lettre de cette compagnie à M. Fleming, en date du 5 janvier 1875, demandant quelle garantie le gouvernement exigerait et offrant, en premier lieu, de donner leurs propres bons, avec faculté, en second lieu, de donner des hypothèques sur leurs biens-fonds, et déclarant qu'ils n'avaient pas d'obligations municipales.

Et il y a une autre lettre de la même société au ministre, datée du 9 février 1875, dans laquelle se trouvait un duplicata du contrat et, comme garantie, un certificat établissant qu'ils avaient pour \$10,000 d'actions de la Banque fédérale; dans cette lettre, ils disent qu'ils avaient eu l'intention de déposer des obligations municipales, mais qu'ils n'avaient pu s'entendre sur les prix, et qu'ensuite, ils avaient pris des parts de banque. Nous ne pensons pas que ceci concorde avec l'opinion de M. Brown, que lui et M. Oliver ont acheté les actions de la Banque fédérale et qu'ensuite M. Oliver a conclu les arrangements à Ottawa dans le délai (expirant le 31 décembre 1874) accordé par le télégramme adressé à M. Sutton.

Cette correspondance et les témoignages des autres personnes nous démontrent clairement que la mémoire de M. Brown est en défaut et conséquemment nous sommes portés à ne pas nous fier à sa version de cette affaire lorsqu'elle diffère de celle des autres. M. Brown ne sait pas ce qui s'est passé à Ottawa, et, sur ce point, nous ne pouvons être éclairés par son témoignage.

M. Burpé a vu dans le bureau de M. Fleming quelques-uns des messieurs mentionnés comme ayant visité Ottawa à propos de cette affaire; mais comme il n'était pas dans la pièce même, il n'a pas entendu ce qui s'est passé entre eux et M. Fleming.

Dans son témoignage, M. Fleming nous a dit que sa mémoire n'est pas bonne. MM. Oliver et Davidson lui ont tous deux parlé de cette affaire le 19 décembre; et la lettre ci-après mentionnée et qui porte la date du 24 de ce mois, venait de leur maison, mais il n'y a pas de documents écrits à

propos des procédés suivis et qui ont provoqué la décision qui constitue la substance de la réponse que leur fit M. Fleming le 29, ainsi qu'il est dit plus loin et il ne nous donne aucune indication à ce sujet ; il ne se souvient de rien de l'affaire, si ce n'est qu'on est allé à son bureau plusieurs fois, mais il ne peut pas dire " si c'était Oliver & Davidson ou un monsieur du nom de Brown."

Quand nous lui avons rappelé la part qu'il avait prise à cette correspondance—en vertu de laquelle il avait été permis à Oliver, Davidson & Cie de prendre la place de Sutton & Thompson, M. Fleming nous dit qu'il désirait nous faire comprendre qu'il n'avait rien à voir dans la rédaction des contrats, à moins qu'on ne lui demandât particulièrement d'intervenir — que dans le cas actuel il était probablement allé chez le ministre ou le sous-ministre, ou chez M. Buchingham, pour s'enquérir de la praticabilité de la chose, afin de se mettre en position de répondre à la lettre, mais nous avons compris que cette probabilité n'était qu'une conjecture.

Dans son témoignage, M. Trudeau nous a informé que traiter avec Oliver, Davidson & Cie, dans les circonstances où ils acquéraient les droits de Sutton & Thompson, c'est-à-dire d'après l'assertion faite dans leur lettre du 24 décembre, ne représentait pas la pratique usuelle du département—qu'il ne saurait dire pourquoi on a fait une exception dans ce cas, et que bien qu'il comprît l'irrégularité de l'affaire, il ne s'en est pas enquis, vû que la transaction a été conduite par le ministre.

Interrogé comme témoin au sujet de l'adjudication de ce contrat, M. Mackenzie dit qu'il ne se souvient pas des détails de l'affaire, qu'il ne pense pas avoir jamais lui-même pris des dispositions à propos des contrats et qu'il ne pouvait pas donner d'autres explications que celles contenues dans les dossiers du département.

Subséquentement, nous avons fait connaître à M. Trudeau la substance du témoignage de M. Mackenzie et nous lui avons demandé de s'enquérir de la chose avec soin, de façon à nous donner, si possible, un compte-rendu de ce qui avait eu lieu dans le département à l'époque des arrangements pris avec M. Oliver, ou M. Davidson ou toute autre personne représentant cette société. Rappelé comme témoin, il dit n'avoir rien à ajouter à sa première déposition et ne pas se rappeler avoir pris la moindre part à l'affaire.

Sutton et Davidson ont tous deux déclaré que le prix dont il avaient parlé à Toronto était moindre que celui obtenu en vertu du contrat.

Quand Sutton, Oliver et Davidson arrivèrent à Ottawa, il y a raison de croire que Sutton lui-même ignorait le fait qu'il n'y avait pas de soumission intermédiaire entre celle de Sutton et Thirtkell et celle plus élevée de Sutton et Thompson ; il dit qu'il croit avoir appris la chose pour la première fois d'Oliver et Davidson.

Davidson a déclaré que lorsqu'il sont partis d'Ottawa ils ne savaient pas positivement s'ils obtiendraient ce contrat (au prix le plus élevé) mais il " pensait que cela le paraissait. "

Sutton dit que son premier arrangement était qu'Oliver et Davidson " devaient se joindre à lui, " dans le marché proposé par la soumission de Sutton & Thirtkell (la plus basse), et il croit qu'il a été verbalement décidé, pendant qu'ils étaient à Ottawa, entre eux et le gouvernement, que la soumission de Sutton et Thompson serait écartée, et que celle de Sutton et Thompson serait acceptée car, après que les arrangements eurent été pris, ils retournèrent " pour fixer les choses, " et il pense qu'il n'y a pas de doute que le marché a été accepté par le gouvernement.

En sus de la quatrième part des profits qui avait été promise à Sutton lorsqu'il a d'abord pris ses arrangements avec Oliver et Davidson sur la base de la plus basse soumission, on lui a, de fait, avant d'obtenir le contrat sur la plus haute soumission, payé une autre somme de \$800 qui, dit-il, " devait aller à Thompson, " et ce montant, (ou une partie), fut payé à Thompson en considération de l'abandon de ses intérêts dans la plus haute soumission.

Cette transaction avec Thompson ne faisait pas partie du premier marché, et c'était une dépense inutile, à moins qu'il n'aient appris en arrivant à Ottawa qu'il était à propos de prendre la place de Thompson.

Après la visite faite à Ottawa par Sutton, Oliver & Davidson, la première chose dont il est tenu note dans le département au sujet de la substitution de la plus haute soumission est la lettre suivante :—

INGERSOLL, le 24 décembre 1874.

" MON CHER MONSIEUR,—Nous avons maintenant pris des arrangements pour exécuter la soumission de Sutton, Thompson & cie, de Brantford, pour la sec-

tion 5 du télégraphe du Pacifique canadien. Quand serait-il à propos de conclure le marché avec le département? Pourrait-on retarder jusqu'après les élections dans l'Ontario? Veuillez nous conseiller et obliger

“(Signé,) OLIVER, DAVIDSON & CIE.,
“Par A. OLIVER.

“A. S. FLEMING,
“Ingénieur en Chef C. P. C.”

La réponse fut comme suit :—

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
“BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
“OTTAWA, le 29 décembre 1874.

“MESSIEURS,—J'ai reçu votre lettre du 24 du courant, au sujet de la construction du télégraphe entre le lac Supérieur et le Manitoba.

“Cette affaire peut être conclue n'importe quand vous jugerez convenable de venir ici.

“Bien à vous,
(Signé,) SANDFORD FLEMING.

“OLIVER, DAVIDSON & CIE., Ingersoll.”

La phraséologie de la lettre du 24 décembre, le mot “maintenant” qui se trouve dans l'original, nous met sous l'impression que l'intention était d'informer M. Fleming de l'accomplissement de ce dont il avait été auparavant question entre eux comme étant incertain—et ce à quoi on faisait allusion c'était la retraite de Thompson; chose qui n'était devenue désirable qu'après leur entrevue du 19 décembre.

M. Oliver se rendit ensuite à Ottawa sans aucun de ses associés et s'assura du contrat, qui a été conclu dans sa forme actuelle le ou vers le 9 février 1875.

A une époque quelconque, Sutton donna une lettre à M. Oliver, laquelle devait être remise au gouvernement, pour expliquer qu'il refusait d'exécuter la soumission de Sutton & Thirtkell, c'est-à-dire la plus basse. On n'en donne pas la date. On ne peut obtenir au département aucune trace de son contenu ni de la date qu'elle portait.

Sutton dit qu'il pensait qu'il n'y avait pas de document pour transférer les intérêts de Sutton & Thompson à Oliver, Davidson & Cie. On avait surtout laissé à Oliver le soin de prendre des arrangements avec le gouvernement pour obtenir le contrat.

Voici toujours ce qui est évident—c'est qu'au 19 décembre expirait le délai qui avait été accordé à Sutton & Thirtkell pour fournir des garanties. Ceux qui représentaient cette société étaient à Ottawa pour faire la chose. Ils ne réussirent pas et cependant cet échec ne fut suivi de rien de ce qui aurait dû se faire dans le département d'après les usages et les règles en pareils cas.

Sutton & Thirtkell n'ont pas été officiellement écartés et l'on n'a pas offert d'adjuger le contrat aux plus hauts soumissionnaires après eux. La raison que fournit la preuve à ce sujet, c'est que le prix le plus élevé irait à la compagnie qui comptait au nombre de ses membres une personne qui n'avait pas jusque là pris part aux transactions et des droits de laquelle il fallait disposer ou faire l'acquisition avant qu'Oliver, Davidson & Cie, pussent s'assurer le plus haut prix. Les négociations sont apparemment restées pendantes afin que, s'il y avait moyen, la chose pût se faire.

Les documents officiels démontrent :

- (1.) Qu'on n'a pas décidé d'écarter la soumission de Sutton & Thirtkell ;
- (2.) Qu'il n'y avait pas de raison pour cela ;
- (3.) Qu'il n'y a pas eu de communication adressée à Sutton & Thompson, ni à personne les représentant, pour les informer que le gouvernement se proposait d'adopter leur soumission, jusqu'à ce qu'Oliver, Davidson & Cie, le 24 décembre, eurent communiqué le fait qu'ils avaient pris la place des plus hauts soumissionnaires ;
- (4.) Qu'il n'y a pas eu abandon des intérêts de Sutton & Thompson (les plus hauts soumissionnaires) à Oliver, Davidson & Cie. ;
- (5.) Qu'on n'a pas décidé que Oliver, Davidson & Cie. avaient droit de prendre la place de Sutton & Thompson.

Vu le manque de preuve directe dans les déclarations des quatre témoins qui étaient pécuniairement intéressés au contrat, et l'insuffisance des minutes du département combinée avec le défaut de mémoire des employés, nous sommes obligés d'appuyer nos opinions en partie sur une preuve de circonstance.

Nous pensons qu'il y a raison de croire que le 19 décembre 1874, M. Oliver et M. Davidson, d'après arrangement pris à cet effet avec M. Sutton, sont allés au département des Travaux publics avec l'intention de se faire

adjuger ce contrat d'après la soumission de Sutton & Thirtkell et de fournir les garanties exigées dans le délai fixé ; que pendant qu'ils étaient au département, ils ont appris qu'ils pourraient obtenir un plus haut prix s'ils pouvaient prendre la place de Sutton & Thompson ; qu'incertains de pouvoir réussir en cela, ils n'abandonnèrent pas leur position comme plus bas soumissionnaires ; mais qu'ils se sont subséquemment assurés de la retraite de Thompson, laquelle, du consentement de Sutton, leur donnait alors la position qu'ils désiraient ; qu'on ne donne aucune raison de cette substitution et qu'on ne peut en découvrir aucune.

La preuve nous porte à conclure qu'en obtenant ce contrat les entrepreneurs ont eu des avantages illicites.

(1.) Les plus bas soumissionnaires qui restaient sur les rangs, (Waddle & Smith) ont été écartés sans qu'on leur ait accordé un délai fixe pour fournir leurs garanties.

(2.) Les entrepreneurs ont obtenu un prix plus élevé que celui auquel ils voulaient se faire adjuger le contrat.

(3.) Le gouvernement pouvait être partie à un contrat avec les mêmes entrepreneurs pour les mêmes travaux pour \$28,000 de moins que le montant qu'il a été convenu de payer à M.M. Oliver, Davidson & Cie.

La preuve ne fait pas connaître la raison pour laquelle on a payé un prix plus élevé.

Vers la fin des travaux entrepris en vertu de ce contrat, on fit un arrangement par lequel les entrepreneurs devaient exploiter la ligne.

Le 3 mai 1876, M. Fleming fit le rapport suivant :

OTTAWA, 3 May 1876.

" F. BRAUN. ECR.,

" Secrétaire du département des Travaux publics.

" MONSIEUR,--Oliver, Davidson & Cie., entrepreneurs de la construction du télégraphe entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, ont offert de mettre la ligne en opération à mesure qu'elle avancera de chaque extrémité, fournissant des bureaux là où il n'y a pas de constructions, les batteries, les instruments et les opérateurs, à raison de dix piastres (\$10) par mille, par année ; tous les messages expédiés pour le compte du gouvernement devront être gratis. En outre des \$10 par mille ils auront droit aux bénéfices qui pourraient provenir d'autres sources, en exigeant du public les mêmes taux que les compagnies de télégraphe de Montréal et de la

Puissance. Si l'on accepte cette proposition, ce serait un grand avantage pour les explorations et la construction de la ligne, et comme le prix par mille ne paraît pas déraisonnable, je recommande que l'offre soit acceptée.

Bien à vous.

(Signé,) SANDFORD FLEMING."

Cela fut suivi d'un ordre en conseil ayant l'effet suivant :

*Copie du rapport d'un comité de l'honorable conseil privé approuvé par
Son Excellence le gouverneur général en conseil le 19 mai 1876.*

"Vu le mémoire, en date du 13 mai 1876, de l'hon. ministre des Travaux publics, faisant rapport que M.M. Oliver, Davidson & Cie, entrepreneurs de la construction du télégraphe entre le lac Supérieur et la rivière Rouge ont offert de mettre la ligne en opération à mesure qu'elle avancera à partir des deux extrémités, fournissant les bureaux là où il n'y a pas de construction, les batteries, les instruments et les opérateurs, à raison de \$10 par année, tous les messages du gouvernement devant être expédiés gratis, avec l'entente qu'ils profiteront des bénéfices qui pourraient venir du public auquel on devra faire payer des taux semblables à ceux des compagnies de télégraphe de Montréal et de la Puissance ;

"Que les dites conditions paraissent raisonnables et que l'usage gratuit de la ligne du télégraphe serait très avantageux au gouvernement pour les fins d'exploration et de construction du chemin de fer du Pacifique ;

"En conséquence, le ministre recommande l'acceptation de cette offre, le contrat devant prendre fin en donnant six mois d'avis à l'entrepreneur, à n'importe quelle époque, et moyennant le paiement de toute fraction de l'année au taux ci-dessus.

"Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

"W. A. HIMSWORTH, G. C. P."

Par une lettre du 10 juin 1876, l'offre de M.M. Oliver, Davidson & Cie. fut acceptée ; mais la partie de la ligne qui se trouve entre Selkirk et le Portage du Rat ne leur fut pas livrée, vu qu'elle était exploitée par M. Rowan, l'ingénieur du district, et par ses subalternes pour le compte du gouvernement. L'extrémité occidentale de cette ligne couverte par ce contrat était bien construite jusqu'à Whitemouth ; à partir de ce point la région est difficile et la ligne n'y avait pas été aussi bien construite. En bien des endroits on avait coupé la tête des arbres et on y avait fixé les fils. Ceci a eu pour effet de faire périr les arbres et comme les racines pourrissaient, les supports et la ligne avaient été renversés sur le sol. M. Brown, un des entrepreneurs, a déclaré que lors de la construction, les poteaux avaient

été placés au milieu de la chaussée, particulièrement sur la section B ; qu'il demanda la permission de les déplacer aux frais du gouvernement, ce qu'on ne lui accorda pas, mais les entrepreneurs du chemin de fer reçurent cette permission et la chose fut faite, mais sans soin, ce qui a causé des embarras.

Sur la section 41, il dit que des excavations avaient été faites au pied des poteaux, et que la quantité de terre qu'on y avait laissée étant insuffisante pour les soutenir, ils avaient été renversés par le vent. La principale partie des poteaux sur cette section était d'un bois meilleur que sur la section 1. M. Rowan, ingénieur de district à Winnipeg, a déclaré que l'entretien de cette ligne laissait à désirer, surtout pour la partie située à l'est du Portage du Rat, et que ce fait avait considérablement affecté le service du chemin de fer ; qu'il en était résulté des pertes et des délais sérieux dans l'exécution de l'ouvrage. Il pouvait communiquer directement de son bureau avec cette ligne, et il se tenait toujours au courant de la façon dont elle était entretenue. Ordinairement on répétait les messages au Portage du Rat, mais ceci n'a pas été invariablement pratiqué. Il a déclaré que la ligne était en mauvais état, et qu'elle a été insuffisamment entretenue durant environ un sixième de l'année. Voici le rapport fait par M. Gisborne, du service des télégraphes et signaux.

“SERVICES DES TÉLÉGRAPHES ET SIGNAUX.”

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

“ OTTAWA 29 décembre 1879.

“ MONSIEUR,—Après un examen sérieux du contrat et de la correspondance qui ont rapport au contrat de MM. Oliver, Davidson & Cie pour la construction et l'entretien de la ligne du télégraphe entre le fort William et Selkirk, et aussi du marché passé par la suite pour la mettre en opération, j'ai l'honneur de faire rapport :

“ 1o. Que les isoloirs etc., (ainsi que j'en puis juger par les spécimens que j'ai sous les yeux), n'étaient certainement pas de la meilleure qualité ordinairement en usage, ainsi que l'exigeait le contrat. 2o. Que la ligne, (comme la chose m'a été représentée) a été très mal construite, et qu'elle a été et qu'elle est entretenue d'une façon tout à fait insuffisante—par exemple, on rapporte que les fils ont été à terre,

19 jours en septembre 1878.

19 “ “ Octobre. “

14 jours en Novembre, 1878.

10 " " Décembre, "

" Depuis ces dates (ce sont mes renseignements), il n'y a pas eu de rapport de fait au département, tel qu'ordonné par M. Sandford Fleming. Je suis aussi informé par les ingénieurs qui ont dernièrement traversé la ligne, qu'elle est dans le plus déplorable état.

" Je suis d'avis, en conséquence, que la demande de MM. Oliver, Davidson & Cie., leurs successeurs et ayant cause, de la remise des \$10,000 déposées pour le contrat ou des 10 pour cent de retenue, ou d'aucune partie d'icelle ou d'aucun paiement échu pour la mise en opération de la ligne, est actuellement inadmissible, et qu'on ne devrait faire aucun autre paiement jusqu'à ce que la ligne ait été inspectée et que son bon état ait été attesté par le surintendant.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre très obéissant serviteur.

F. N. GIBBONE.

" *Surintendant du service des télégraphes et signaux.*

" A l'Honorable,

" Ministre des Chemins de fer et canaux."

Nous ne pouvons pas dire si ces entrepreneurs ont rempli les conditions de leur contrat selon le sens légal. Nous trouvons qu'ils n'ont pas construit une bonne ligne. Par leur contrat, ils se sont obligés à entretenir la ligne en bon état de service pendant une période de cinq ans à partir de l'achèvement. Jusqu'à la date de notre commission, ils ne l'avaient pas fait. Les sommes suivantes ont été payées en rapport avec ce contrat jusqu'au 30 juin 1880 :

30 Juin 1875.....	\$ 2,140
" 1876.....	49,410
" 1877.....	39,450
" 1878.....	88,600
" 1879.....	33,500
" 1880.....	2,200
	<hr/>
Construction.....	\$215,300
Entretien.....	3,868
	<hr/>
Total.....	\$219,168
	<hr/>

CONTRAT No. 5.

Construction du chemin de fer.

En vertu de ce contrat, en date du 30 août 1874, Joseph Whitehead entreprit de faire les excavations nécessaires et le nivellement sur l'embranchement de Pembina, au taux de 22 centins par verge cube, de la manière spécifiée au dit contrat. L'ouvrage a été commencé précipitamment à cause des rapports faits par des gens influents du Manitoba au sujet du grand nombre de personnes qui se trouvaient dans des circonstances difficiles par suite des ravages causés par les sauterelles, et M. Rowan, ingénieur du district à Winnipeg reçut ordre d'étudier et tracer une ligne entre Emerson et Winnipeg sur laquelle on pût commencer les travaux immédiatement, en se conformant autant que possible aux instructions au sujet de la ligne entre ces deux points. Le 8 août 1874, le gouvernement demanda par la voie des journaux des soumissions pour le terrassement de l'embranchement de Pembina entre la frontière internationale et un point situé vis-à-vis la ville de Winnipeg. On dressa des spécifications, portant la même date, pour l'usage des ingénieurs. Elles faisaient voir que les travaux à entreprendre ne s'étendraient pas sur une aussi grande distance que celle mentionnée dans les annonces et que les travaux à faire se divisaient en deux sections : le No. 1, la section sud, passant à travers les townships 2, 3, 4 et 5, environ 24 milles ; le No. 2, la section centrale, à travers les townships 6, 7, 8 et 9, environ 24 milles. L'ouvrage consistait en travaux d'excavations et de terrassement nécessaires pour faire une chaussée, laissant des ouvertures aux endroits où passent les cours d'eau pour la construction subséquente des ponts. Les soumissions ne comprenaient qu'un article ayant trait au prix par verge cube de cet ouvrage. On les ouvrit le 26 août, le jour suivant celui fixé pour leur réception. On en avait envoyé vingt et une, dont les prix variaient de 21 à 59 centins la verge. Les trois plus basses étaient celles de :

- C. Peach..... à 21 centins.
- Joseph Whitehead..... à 22 centins.
- A. H. Clark..... à 22 centins.

Le même jour, M. Peach demanda à voir le ministre au sujet de sa soumission. Le lendemain, 27, M. Peach écrivit qu'il regrettait de ne

pouvoir fournir le cautionnement requis et demanda un délai pour attendre des nouvelles d'Angleterre. Le lendemain, le secrétaire du département l'informa que le délai ne pouvait être accordé. Le 7 septembre 1874, un ordre en conseil autorisait l'acceptation de la soumission de M. Whitehead, et le contrat fut passé à ces conditions.

A l'époque où M. Peach et M. Whitehead faisaient leurs soumissions, ils pensionnaient dans la même maison à Toronto. Un arrangement eut lieu entre eux avant que le contrat fût adjugé à M. Whitehead, par lequel M. Peach devait aller au Manitoba comme contre-maître pour M. Whitehead. Il le fit, et pour ses services reçut \$100 par mois avec la pension. Il poursuivit plus tard M. Whitehead devant les tribunaux de Manitoba, en prétendant qu'il était véritablement associé dans ce contrat, mais il perdit son procès. La preuve faite devant la commission nous porte à croire que M. Peach était étranger au pays et n'avait que peu de ressources; que le fait que M. Whitehead a obtenu le contrat n'est dû à aucun marché intervenu entre eux pour empêcher M. Peach de fournir les garanties nécessaires. En prenant ce contrat, M. Whitehead ne consultait que son propre intérêt, et il n'était associé ni nominalemeut ni réellement avec qui que ce soit. Au moment où ce contrat fut passé le tracé de la ligne n'était pas complètement fixé, mais il n'y eut pas pour cela de délai, attendu que la région à traverser était d'accès facile et que les ingénieurs ont pu faire le tracé en avant des employés de l'entrepreneur. Les spécifications et le contrat régulier sur lequel elles s'appuyaient ne comprenaient pas tout l'ouvrage qui a été fait par la suite par M. Whitehead en vertu de cette convention. La section sud mentionnée dans ces documents ne comprenait pas le township, situé au Manitoba, près de la frontière, pour la raison que la jonction avec le chemin de fer du Minnesota n'existait pas encore, et que tant que la chose n'était pas faite on ne pouvait fixer de point de jonction. Pareillement la section nord ne comprenait pas la route à travers le township situé près de St. Boniface, parce que la ligne précise n'était pas encore déterminée.

L'ouvrage fait par l'entrepreneur aux prix mentionnés dans ce contrat, comprenait des parties de ces distances ainsi omises des spécifications, comme nous le disons ci-dessus.

M. Whitehead dit qu'il commença les travaux du côté sud de la pro-

priété de l'évêque Taché, à St. Boniface, et qu'il se rendit jusqu'à la frontière de la province.

Nous concluons qu'en obtenant ce contrat, l'entrepreneur ne reçut aucun avantage illicite et que, à l'époque de l'adjudication, le gouvernement n'a pas eu l'occasion de faire faire l'ouvrage à meilleure composition,

Un différend a surgi entre l'entrepreneur et le gouvernement à propos du mesurage de la quantité d'ouvrage qui a été faite, mais la question fut réglée à la satisfaction de M. Whitehead, bien que ce fût à un prix moindre que ce qu'il réclamait, et le contrat a été complètement exécuté, et le prix stipulé a été payé.

Les dépenses faites en vertu de ce contrat ont été comme suit :—

Au 30 juin 1875.....	\$18,900 00
“ “ 1876.....	175,965 00
“ “ 1877.....	13,298 00
Total.....	<u>\$208,163 00</u>

CONTRAT NO. 5 A.

Construction du Chemin de Fer.

Bien que ce contrat soit numéroté comme s'il se rapportait au contrat 5, il ne fut passé qu'en mai 1877, près de trois ans après celui-là. Il n'y a pas de marché régulier au sujet des travaux exécutés en vertu de cet arrangement qui est inscrit dans les registres du département comme étant le contrat 5 A. Il n'y a pas eu non plus d'entente, verbale ou autre, entre M. Joseph Whitehead, celui qui a fait l'ouvrage, et quelqu'autre personne agissant au nom du gouvernement, pour définir ce qu'il y avait à faire. Le contrat fut entrepris dans les circonstances suivantes :

En mai 1875, un marché est intervenu, entre le département et la compagnie de transport de la rivière Rouge (voir contrat 18) par lequel il était stipulé qu'une certaine quantité de lisses (nécessaires pour la section 14) serait transportée de Duluth à Selkirk. La chose ne fut pas faite parce que, dit-on, la condition des eaux dans la rivière Rouge, aux rapides situés au

nord de Winnipeg ou auprès, ne le permettait pas. L'ingénieur en chef soumit la lettre et le mémoire suivants :

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

“ OTTAWA, le 19 avril 1877.

“ *Mémoire,*

“ En vertu du contrat passé avec Sutton, Thompson & Whitehead, les lisses doivent leur être fournies de façon à ce qu'ils puissent procéder à la confection de la route sur la section 14.

“ Les lisses devraient naturellement être livrées à quelque point sur la ligne ou auprès, disons à Selkirk. Il y en a actuellement 918 tonnes à Selkirk, ce qui suffit pour couvrir dix milles. Il devient donc nécessaire d'en transporter autant qu'il en faut à ce point, depuis Winnipeg où elles se trouvent.

“ La quantité totale des lisses demandées pour être posées sur la partie de la voie entreprise par Sutton, Thompson & Whitehead est de près 11,000 tonnes.

“ Il y a quelques jours, j'ai envoyé un télégramme à St Paul pour demander aux expéditeurs à quel prix ils transporteraient les lisses de Winnipeg à Selkirk. J'ai aussi télégraphié au même effet à Winnipeg et j'ai reçu les réponses.

“ Une offre est venue de M. Kittson, gérant de la compagnie de transport de la rivière Rouge, me disant que le transport se ferait au taux de \$2.13 la tonne (2,240 lbs.) pourvu que son offre fût immédiatement acceptée, attendu que tout l'ouvrage doit être fait dans les cinq ou six semaines qui vont suivre, si l'on peut le faire par eau pendant cette saison.

“ Le coût du transport des lisses depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk, en y comprenant les travaux de terrassement à faire entre le bord de l'eau et la voie ferrée, serait probablement de \$3.00 la tonne, ce qui reviendrait à \$30,000.

“ M. Whitehead offre de faire le terrassement sur le prolongement de l'embranchement de Pembina au prix fixé pour son contrat actuel, et de poser la voie au même taux que pour les sections 14 et 15. J'ai examiné le profil de la ligne et je suis d'opinion que pour le moment on peut réduire, en quelques endroits, les rampes, d'un pied environ, de manière à diminuer le nombre de verges dans les ramblais d'environ 8,000 verges par mille, et là-dessus j'ai basé les évaluations suivantes :—

Nivellement 20 milles à 8,000 verg. c. ; 160,000 verg. c. à \$	0,22.....	\$35,200
Traverses “ “ 45,000 “	0,40.....	18,000
Pose des lisses 20 milles.	290,00.....	5,800
Ponts sur cours d'eau		1,000
Total.....		\$60,000

Il paraîtrait d'après cela que la pose de la voie sur l'embranchement du Paci-

fique, avec des rampes abaissées, ne coûterait que \$30,000 de plus que le transport des lisses par eau, et j'aimerais à soumettre à l'attention du ministre la question de savoir s'il ne serait pas mieux de faire des arrangements avec M. Whitehead.

Je ne veux pas dire que l'extrémité nord de l'embranchement de Pembina devrait rester à l'état de ce que j'ai appelé une sous-rampe, attendu qu'en cet état elle ne vaudrait pas autant ; mais cela répondra à la nécessité de transporter les matériaux destinés à la ligne pour quelques années à venir, et il faut se rappeler qu'on rencontrera autant de difficulté à expédier du matériel roulant à Selkirk, lorsqu'on en aura besoin par la suite, qu'on en éprouve maintenant à faire descendre les rails, à moins que la ligne ne soit prolongée de la façon que j'indique.

“ J'aimerais à soumettre une raison pour laquelle il serait à propos de mettre immédiatement à effet la recommandation que je fais ci-dessus. La ligne entre Winnipeg et Selkirk passe près d'un dépôt de gravier propre au ballastage, et l'on est sous l'impression qu'il n'y a rien sur la section 14 de convenable pour cette fin.

“ L'entrepreneur serait alors en état d'exécuter cette partie de son ouvrage à une date rapprochée, si la route était faite comme on le propose, sur le prolongement de l'embranchement de Pembina.

“ SANDFORD FLEMING,

“ *Ingénieur en Chef.*”

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

“ OTTAWA, le 2 mai 1877.

“ MONSIEUR,—A propos du prolongement de l'embranchement de Pembina, depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk, dont il est question dans ma lettre du 19 avril dernier, et de votre communication du 30 du même mois, je proposerais—afin qu'il n'y ait pas de malentendu quant aux conditions auxquelles l'ouvrage doit être fait, qu'un ordre en conseil fût rendu pour accepter la proposition de M. Whitehead et déterminer les conditions.

“ Si je comprends bien, voici quelle est la proposition :—le terrassement (qui ne doit pas excéder 8,000 verges par mille) sera fait au prix du premier contrat de M. Whitehead pour l'embranchement de Pembina, savoir : 22 centins la verge. L'autre ouvrage devra être fait aux prix de M. M. Sutton, Thompson & Whitehead, dans leur contrat pour la section 15, c'est-à-dire, les traverses, 40 centins la pièce ; la pose de la voie et le ballastage, \$200 le mille.

“ Je crois qu'il sera nécessaire de traiter cette question à titre de contrat supplémentaire pour l'embranchement de Pembina.

“ La chose ne devrait pas se faire en vertu du contrat 15, attendu que la comptabilité de l'embranchement Pembina devait être distincte du compte de la ligne principale.

Je suis etc., etc.,

“ SANDFORD FLEMING.

“ F. BRAUN, Ecr.

“ Secrétaire, Travaux Publics.”

Ceci fut suivi de l'ordre en Conseil conçu en ces termes :—

Copie d'un rapport du comité de l'Honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 11 mai 1877.

“ Sur rapport, en date du 28 avril 1877, de l'Honorable ministre des Travaux publics, qui déclare qu'en vertu du contrat passé avec les entrepreneurs de la section no. 14 du chemin de fer du Pacifique Canadien, le gouvernement doit fournir les rails qui ont servi à la pose de la voie ;

“ Que le poids des rails nécessaires a cette fin est évalué par l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique Canadien à près de 11,000 tonnes et qu'il ajoute qu'il y en a déjà 918 tonnes sur les lieux prêts à être employés, à Selkirk, ce qui laisse environ encore 10,082 tonnes à fournir ;

“ Qu'il est nécessaire de pourvoir au transport de cette quantité de rails d'acier depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk, dans le cours de la saison actuelle ;

“ Qu'on s'est assuré que le coût probable du transport par eau, entre les endroits nommés, serait de \$30,000 et que pour que cela se fasse même à ce prix, il faudrait faire l'onvrage dans les cinq ou six semaines qui vont suivre, avant que le niveau de la rivière ne baisse ;

“ Que l'on suggère que, dans ces circonstances, il est opportun de prolonger le chemin de fer d'embranchement de Pembina et Winnipeg qui se termine actuellement à Winnipeg, jusqu'à Selkirk, à une distance de vingt milles ;

“ Que l'ingénieur en chef représente que M. Whitehead, l'entrepreneur, a offert de faire le terrassement sur ce prolongement au prix fixé dans son contrat pour le terrassement, savoir, 22 centins la verge cube, et de poser la voie au prix fixé dans son contrat actuel pour le chemin de fer du Pacifique, savoir : — \$290 par mille ; et l'ingénieur en chef en réduisant les rampes sur les profils d'environ un pied dans quelques endroits, de façon à diminuer la quantité de verges de terrassement à faire jusqu'à environ 8,000 verges, peut fournir les estimations suivantes du coût de ces vingt milles de chemin de fer, savoir :

Terrassement, 20 milles. à 8000 verges cubos, 160,000 verges à 22 cts.....	\$35,200
Traverses 15,000 à 40 centins.....	18,000
Pose de la voie, 20 milles à \$290.....	5,800
Construction des ponts sur les cours d'eau.....	1,000

\$60,000

“ On verra, observe le ministre, que le coût de tout l'ouvrage, la pose de la voie, le terrassement etc, comme ci-dessus mentionné n'est que de \$30,000 de plus que le coût du transport des rails par les moyens les plus faciles depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk.

“ Il paraît, de plus, qu'en ouvrant de suite cette ligne de chemin de fer, on trouverait un dépôt de gravier propre au ballastage que l'on pourrait faire servir immédiatement pour la section 14, sur laquelle on est sous l'impression qu'on ne peut trouver de quoi faire le ballast.

“ Que l'on fait remarquer que la ligne servirait aussi pour conduire le matériel roulant à Selkirk lorsqu'il serait nécessaire pour l'usage du chemin de fer du Pacifique. Vu ces considérations, le ministre est de la même opinion que l'ingénieur en chef, qu'il est à propos de procéder immédiatement à la construction du prolongement de l'embranchement de Pembina depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk ;—et il recommande en conséquence qu'il soit autorisé à donner instruction à l'ingénieur en chef, d'ordonner à l'entrepreneur (M. Whitehead) d'exécuter les travaux aux prix mentionnés, savoir : terrassement, 22 centins la verge cube, ce prix étant celui fixé au contrat, pour la construction de l'embranchement depuis la ligne principale jusqu'à la frontière près de Pembina ; traverses, 40 centins pose de la voie, \$290 le mille, ces prix étant ceux fixés au contrat pour les traverses sur la ligne principale entre Selkirk et Kiwatin, pour les contrats 14 et 15 ; construction des ponts, \$1,000, le coût total ne devant pas excéder \$60,000.

“ Le ministre fait observer que ce n'est pas son intention de laisser le chemin dans l'état que l'ingénieur appelle “ sous-rampe,” attendu que dans cet état il ne vaudrait pas autant, bien qu'il répondrait au but auquel il était destiné pour quelques années à venir, savoir : le transport des matériaux, etc.

“ Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ *Greffier du conseil privé.* ”

Le même jour M. Braun envoya le télégramme suivant :

11 Mai 1877.

“ Autorisez M. Whitehead à procéder au prolongement de Pembina, comme partie du premier contrat, à vingt deux (22) centins pour le terrassement, et pour les autres travaux aux prix mentionnés au contrat (15).

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.* ”

“ J. N. Rowan, Winnipeg. ”

Et la lettre suivante fut envoyée à l'ingénieur en chef suppléant, cinq jours après ce télégramme :

“ MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous informer que le 7 courant, M. Rowan a reçu instruction par le télégraphe d'autoriser M. Whitehead à commencer les travaux sur le prolongement de Pembina comme faisant partie de son premier contrat, à raison de vingt-deux (22) centins par verge cube pour les excavations dans le sol, et les autres travaux aux prix fixés dans son contrat pour la section (15) quinze.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant, serviteur,

“ F. BRAUN.

“ *Secrétaire.*

“ MARCUS SMITH ECR.,

“ Ingénieur en chef suppléant,

“ Chemin de fer du Pacifique canadien, Ottawa.”

Conformément à la recommandation de M. Fleming faite à la fin de sa lettre du 2 mai, citée plus haut, on considéra cela comme un contrat additionnel pour l'embranchement de Pembina. Pourtant ce n'était pas un contrat additionnel, à moins que l'obligation de construire une partie quelconque du chemin de fer ne soit le supplément du traité en vertu duquel une partie adjacente a été construite. On n'avait jamais demandé aucune soumission publiquement autrement pour les travaux exécutés en vertu du marché connu comme étant le contrat 5 *a*. Comme il a été ci-devant mentionné dans notre rapport à propos du contrat 5, les spécifications sur lesquelles ce contrat a été basé limitaient la distance sur laquelle les travaux devaient être faits, et pour lesquels on devait recevoir des soumissions, aux sections centrales et sud de l'embranchement de Pembina ; la section sud comprenant les townships numéros 2, 3, 4 et 5, et la section centrale, les numéros 6, 7, 8 et 9—la limite nord de toute cette distance devant être un point situé à quelques milles au sud de St. Boniface. De plus l'ouvrage même, en vertu du contrat 5, ne couvrait qu'un seul des items mentionnés dans le télégramme de M. Braun, daté le 11 mai. Ce télégramme devait comprendre au moins quatre des items mentionnés dans l'ordre en conseil, savoir ; le terrassement, les traverses, la pose de la voie et la construction des ponts ; le contrat 5 ne comprenait que la chaussée décrite dans les spécifications de M. Fleming en date du 8 août 1876, et se rapportant comme suit au contrat :

“ Section 5. Les travaux à être maintenant adjugés par contrat comprennent l'excavation et le terrassement nécessaires pour former la chaussée, ou telle par-

tie de ces travaux que le ministre des Travaux publics pourra déterminer dans les limites des deux sections ci-dessus mentionnées."

De fait, le télégramme de M. Braun ne limitait pas les travaux à ce qui était décrit dans l'arrêté du conseil cité plus haut, non plus que sa lettre subséquente, en date du 16 mai, envoyée à M. Smith.

D'après le marché connu comme étant le contrat 5 A, plusieurs sortes de travaux ont été exécutés et ont été payés, quelques-uns mentionnés dans le dit ordre en conseil, mais beaucoup d'autres que cet ordre ne comprenait pas. La dépense totale a été de \$16,124.

On n'a demandé des soumissions pour aucune partie des travaux. On a dépensé plus de \$100,000 du coût total, parce qu'on a accordé des prix doubles de ce qui aurait été accordé si on avait soumis les travaux à la compétition publique.

Sur un seul chef on a accordé \$24,682 pour des fossés d'assèchement à raison de 45 centins la verge. L'entrepreneur lui-même a déclaré que si cet ouvrage avait été adjugé au moyen de soumissions on aurait pu le faire faire pour la moitié du prix payé.

Sur cette section, entre St. Boniface et Selkirk, l'ouvrage fait comprend environ vingt quatre sortes de travaux au lieu des quatre mentionnées dans l'ordre en conseil. Ils sont donnés en détail dans le rapport de M. Fleming, de 1879, page 126. La dépense qui y est mentionnée s'est élevée avant la date de notre commission à la somme mentionnée par nous. M. Mackenzie, M. Trudeau, et M. Braun ont été examinés par nous, pour rechercher la raison du télégramme du 11 mai accordant les hauts prix de la section 15 à tous les travaux à faire sur ce prolongement de la ligne, excepté pour l'item des 22 centins, mais aucun d'eux n'a pu nous renseigner. M. Fleming dit :

"Toute l'affaire paraît être un malentendu. On n'avait pas d'abord l'intention de faire des fossés d'assèchement."

Le 16 juillet 1877, M. Smellie signala la chose dans une lettre adressée au secrétaire ; et attira l'attention sur l'excédant des dépenses, \$60,000 seulement étant autorisées par l'ordre en conseil, et fit remarquer le prix élevé de 45 centins qu'on avait exigé pour les fossés d'assèchement. Subséquemment, il attira l'attention de M. Marcus Smith, le sous-ingénieur en chef, sur cet article. Mais M. Smith décida que M. Whitehead avait droit au prix exigé,

vu que c'était le même que celui payé sur la section 15. Le souvenir de M. Smellie est que M. Marcus Smith a dit que ce prix était autorisé par l'ordre en conseil. Ceci pouvait difficilement être soutenu, puisque l'ordre en conseil spécifiait les items auxquels il avait rapport, et qu'il n'était pas fait mention de celui-là. Il est probable que ce qui a déterminé la décision, c'est le télégramme du 11 mai et la lettre du 16 mai qui autorisaient de payer les prix fixés sur la section 15 pour les items autres que ceux mentionnés dans ces communications.

Nous ne croyons pas nécessaire de donner notre opinion sur la question de savoir si les clauses 3, 4, 12 et 16 de l'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien de 1874, mises ensemble, exigeaient que la construction de l'un des embranchements fût faite par compétition publique plutôt que par ordre en conseil.

La preuve nous porte à conclure qu'en obtenant les prix qui ont été payés ostensiblement d'après ce contrat, l'entrepreneur a obtenu un avantage illicite, c'est-à-dire, pour certains travaux, des prix plus élevés que ceux auxquels on aurait pu faire faire ces travaux ; qu'en faisant faire ces travaux de cette manière le département a augmenté sans nécessité le coût du chemin de fer.

L'ouvrage a été complété, et les sommes suivantes ont été dépensées à cette fin jusqu'au 30 juin 1880 :—

20 juin 1877.....	\$ 900 00
“ 1878.....	100,600 00
“ 1879.....	40,200 00
“ 1880.....	19,324 97
	<hr/>
	\$161,124 97

CONTRATS NOS. 6, 7, 8, 9, 10 et 11.

Rails d'acier et éclisses, boulons et écrous.

Ces contrats sont pour l'achat de 50,000 tonnes de rails d'acier comprenant, dans chaque cas, des éclisses et, dans quelques-uns, des boulons et écrous. Les noms des entrepreneurs et les quantités fournies par chacun, ainsi que les prix payés sont donnés ci-dessous. Les prix des boulons et des écrous sont mentionnés pour les endroits où les contrats ont été passés ; celui des éclisses est le même que celui des rails :—

No. du contrat.	_____	Tonnes de Rails.	Prix.	Prix des boulons et écrous, s'il y en a.
6	Guest & Cie.....	5,000	\$ c. 54 00	\$ c. 93 29
	" "	5,000	55 24	93 29
7	Ebbw Vale Steel, and Coal Co.....	5,000	53 53	117 41
8	The Mersey Steel and Iron Co.....	20,000	54 26	_____
9	The West Cumberland Iron and Steel Co...	5,000	53 33	97 33
10	" " " "	5,000	53 33	97 33
11	Naylor, Benson & Cie	5,000	51 10	_____

La quantité à fournir en vertu du dernier de ces contrats a été livrée en Angleterre. Là le prix était de £1 sterling de moins qu'à Montréal où la livraison devait se faire en vertu des autres contrats. Les contrats nos. 6, 7, 8 et 9 étaient basés sur les soumissions faites par compétition publique en novembre 1874. Ceux qui portaient les numéros 10 et 11 ont été le résultat des offres faites spontanément par les entrepreneurs quelques semaines après la clôture de la compétition. La première annonce demandant des soumissions se lisait comme suit :—

“ SOUMISSIONS POUR LISSES EN ACIER.

“ Des soumissions pour des quantités de pas moins de 5,000 tonnes de lisses en acier, seront reçues par le soussigné jusqu'à jeudi, le 8 octobre.

“ Les soumissions devront mentionner le nom du fabricant et le prix par tonneau de 2,240 lbs., livrées sur le quai à Montréal, pendant la saison de navigation de l'année 1875. La dernière livraison ne devra pas se faire plus tard que le 1er octobre.

“ Les paiements seront de 85 pour cent sur le prix de livraison, d'après les connaissements en Angleterre.

“ Le poids des lisses devra être de 90 tonnes au mille de chemin de fer.

“ Les soumissions devront être marquées: “ Soumissions pour lisses d'acier.”

F. BRAUN,

Secrétaire.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 septembre 1874.

Avant le jour mentionné ici, le 8 octobre, on décida de prolonger la

période pour la réception des soumissions et l'on continua la publication de la même annonce, avec cet ajouté :—

DÉLAI.

Le délai pour recevoir les soumissions pour lisses en acier est prorogé au 16 de novembre prochain.

Par ordre,

F. BRAUN,
Secrétaire.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 3 octobre 1874.

Nous prenons ci-après chacun de ces contrats et nous en faisons rapport comme une affaire à part, sans nous occuper de l'opportunité de faire l'achat auquel il a rapport ; nous nous bornons aussi à examiner ce qu'a fait le département en achetant les 50,000 tonnes.

Il n'y avait pas d'ordre en conseil pour autoriser l'achat de cette quantité ni d'aucune de ses parties. La chose a été faite par le département des travaux publics sous la direction du ministre.

Nous nous sommes enquis des raisons qui ont amené ce marché et nous avons interrogé ceux qui, dans le temps, occupaient respectivement les positions de ministre des travaux publics, de sous-ministre et d'ingénieur en chef. La preuve démontre que ceux qui avaient la responsabilité de l'achat étaient sous l'impression qu'une partie des rails devait être achetée sans délai et sans tenir compte du prix. Nous ne pouvons pas cependant dire avec certitude quel est l'étendue de l'achat fait sous cette impression, comparativement à celui que l'on peut attribuer à d'autres causes, car le ministre ni aucun de ses subalternes n'ont jugé à propos de faire l'évaluation des quantités pour déterminer le caractère de la transaction.

La preuve démontre que l'achat s'est fait à la suggestion et d'après la recommandation de M. Fleming, qui était ingénieur en chef, M. Mackenzie, en sa qualité de ministre, ayant adopté cette recommandation et adjugé ces différents contrats. L'annonce demandant des soumissions exigeait que les offres ne fussent pas pour plus de 5,000 tonnes. On a décidé de prendre les quantités supplémentaires seulement après l'ouverture des soumissions en novembre, 1874.

Les raisons qui ont créé chez M. Fleming la conviction qu'il était

opportun de faire cet achat et celles qui ont porté M. Mackenzie à suivre, comme il l'a fait, les conseils de M. Fleming, ne sont pas très claires.

Il semble que ces messieurs n'ont compris la nécessité d'avoir de telles raisons que lorsque, plus tard, la question a été discutée en parlement.

M. Fleming a déclaré qu'en mars 1876, " quand la question était fraîche " dans son esprit, il a préparé un mémoire au sujet de cet achat ; qu'il supposait que ce mémoire avait été préparé à la demande du ministre ; que le Parlement était alors en session ; que ses communications avec le ministre, avant et pendant les transactions, et jusqu'à la rédaction du mémoire, ont été principalement verbales. La seule exception qu'il connaisse, c'est qu'il avait donné un projet de spécification pour les rails, d'après lequel on devrait agir si on le jugeait à propos ; que ce mémoire, en tant qu'il se rappelle, expliquait toute la transaction et qu'il préférerait de beaucoup s'en rapporter à ce document qu'à sa mémoire."

M. Fleming dit qu'il croit qu'on l'a fait voir au ministre. On en a gardé minute dans le département, sous le no. 11,160, 3 avril 1876, et il se lit comme suit :—

(Mémoire.)

" Durant l'été de 1874, les nouvelles d'Angleterre accusaient une forte baisse dans le prix des rails d'acier. On considérait généralement qu'ils avaient atteint le plus bas prix et qu'il se présentait une excellente occasion de se procurer une quantité de rails à meilleure condition que tout ce qu'on pourrait probablement obtenir plus tard. Au commencement d'août, 1874, l'ingénieur en chef signala la chose au ministre des travaux publics et conseilla qu'on prit des mesures pour s'assurer de telle quantité qu'on pourrait juger nécessaire. Le 13 du même mois, il renouvela sa recommandation, et fournit un projet de spécification d'après lequel on devrait agir si on le jugeait à propos.

" L'ingénieur en chef s'absenta d'Ottawa jusqu'à la fin de septembre, époque à laquelle il renouvela sa recommandation de s'assurer des rails. Une annonce demandant des soumissions pour le 8 octobre, fut publiée le 29 septembre ; le 3 octobre, le délai pour la réception des soumissions fut prolongé jusqu'au 16 novembre, et les spécifications portant la date du 6 octobre furent imprimées. D'après la lettre dont copie est ci-jointe, il était pourvu à ce que les soumissions fussent reçues jusqu'au 16 novembre suivant.

" On comprit que demander des soumissions pour les rails pour le chemin de fer du Pacifique, pour une partie considérable de ce chemin, détruirait l'objet en vue, savoir, s'assurer des rails à bas prix ; de là, vient la nature de l'annonce et des spécifications.

“ Les mots “ chemin de fer du Pacifique, ” ne sont mis ni dans l'une ni dans l'autre, et on ne demande pas des soumissions pour de fortes quantités.

“ On reçut des soumissions pour la livraison à Montréal de 350,000 tonnes, les prix variant de \$53.53 à \$82.75 la tonne.

“ Le prix moyen était de \$52 la tonne.

“ Les plus bases soumissions étaient :—

De Cox & Green, pour la West Cumberland Co.	\$53.53 la tonne
De Joseph Robinson, pour la Ebbw Vale Co.....	55 53 “ “
De Cooper, Fairman & Cie., pour la Mersey Co.....	54.26 “ “
De Post & Cie., pour Guest & Cie., (moyenne).....	54.62 “ “

On passa des contrats avec ces maisons au prix ci-dessus pour tous les rails qu'elles étaient disposées à livrer, savoir :

West Cumberland Co.....	5,000 tonnes
Mersey Co.....	20,000 “
Ebbw Vale Co.....	5,000 “
Guest & Cie.....	10,000 “

En sus de ce que ci-dessus, on décida d'accepter les conditions les plus favorables pour la livraison des rails à bord en Angleterre pour le transport jusqu'à la Colombie-Anglaise. En conséquence, des contrats furent passés comme suit :

West Cumberland Co., 5,000 tonnes à \$48.67.....	à bord
Taylor, Benson & Cie., 5000 tonnes à 51.10.....	à bord

Ceci est un exposé de deux affaires concernant l'achat que nous sommes à examiner ; l'une à trait à la raison pour laquelle l'ingénieur en chef à jugé à propos de faire sa recommandation au chef du département ; l'autre, à ce qui a été fait ensuite.

Pour le moment, nous pouvons écarter cette partie de l'affaire qui se rapporte à ce qui a été fait. Quant à la raison donnée par M. Fleming, il est à remarquer qu'il évite toute mention des conditions requises. C'est une question qu'il devait spécialement connaître et à propos de laquelle on pouvait s'attendre à ce qu'il encourût quelque responsabilité.

Nous interprétons ce mémoire comme étant une déclaration soigneusement faite établissant qu'on n'a pas fait retomber sur lui pareille responsabilité ; que le délai dans lequel une quantité déterminée de rails serait requise n'était pas une raison appréciable pour justifier l'achat fait à cette époque et que, somme toute, l'achat a été fait sans qu'on s'occupât sérieusement de cette considération.

La seule idée que M. Fleming semble avoir eue à l'époque de la recommandation qu'il a faite d'acheter et de sa communication au ministre, est ce qu'il donne dans sa déposition " comme étant sa principale raison pour justifier l'achat, à savoir " le bas prix supposé. "

Toutefois, dans le cours de son témoignage, M.M. Mackenzie & Fleming ont tous deux laissé entendre que le besoin qu'on avait d'une certaine quantité de rails pour être employés immédiatement, joint à la raison du bas prix, a motivé l'achat de 50,000 tonnes, mais ni l'un ni l'autre n'a pu dire à quelle quantité cette raison avait rapport.

Nous ne pensons pas que la nécessité de se procurer une certaine quantité puisse faire excuser toute la transaction et que, vu la conduite du département en cette circonstance, il soit à propos de parler de quantités différentes, bien que non définies, de la quantité totale, comme si elles avaient été achetées pour des raisons distinctes. Le besoin qu'on avait d'une certaine quantité qui devait servir immédiatement ne peut pas le moins servir comme raison pour faire acheter ce dont on n'avait pas besoin tout de suite, et les chances qu'offraient le marché ne pouvait justifier l'achat de ce qu'on voulait avoir " à n'importe quel prix. "

Lors donc que M. Fleming a déclaré que le " bas prix supposé, " était la " principale raison pour laquelle les rails ont été achetés ", nous avons compris qu'il voulait dire que c'est la raison pour laquelle on en a acheté la principale partie. M. Fleming a déclaré qu'il a de lui-même conseillé M. Mackenzie à ce sujet. M. Mackenzie dit que M. Fleming a pour la première fois parlé de l'achat de rails d'acier en lui disant qu'il était absolument nécessaire de se procurer des rails aussitôt que possible, attendu qu'il faudrait un temps considérable pour les transporter et qu'on ne pouvait procéder à la construction sans qu'ils fussent sur les lieux : que les prix des rails étaient alors au taux le plus bas qu'ils pouvaient atteindre, et qu'on devrait s'en assurer une aussi forte quantité que possible ; que M. Fleming était très pressant dans ces recommandations ; qu'avant de prendre une détermination, il pesa jusqu'à un certain point les raisons données par M. Fleming ; que la question du bas prix était une simple affaire d'opinion, mais qu'il a certainement pensé que M. Fleming avait raison quant à la nécessité de s'assurer des rails à bonne heure, sans tenir compte des prix ; que vu la nécessité qu'il y avait de se procurer les rails, la quantité serait

une question à considérer et qu'elle serait en proportion de la distance sur le parcours de laquelle il faudrait en poser : qu'il ne pouvait pas dire précisément sur quelle distance le chemin devait alors être fait, mais qu'il était alors tout à fait probable qu'on en mettrait plusieurs cents milles en construction avant un an. D'après son souvenir, à part de ceux qui devaient servir sur l'embranchement de Pembina, il était d'abord nécessaire de pourvoir à la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge. Il fallait pour ce tronçon (au taux ordinaire de quatre-vingt dix tonnes par mille) en tout moins de 10,000 tonnes ; que quant à la quantité supplémentaire, l'époque à laquelle il la faudrait a été prise en considération avant d'en arriver à une décision, mais il refusa d'expliquer si la nécessité où l'on était de les avoir pour s'en servir à une période déterminée, a été la raison pour laquelle on a fait l'achat sans considération du prix. La raison de son refus c'est que l'on doit toujours considérer l'acte de chaque département comme étant celui du gouvernement, et que par conséquent cela échappait à la portée de notre enquête. Le renseignement le plus direct que nous ayons pu obtenir au sujet de la quantité que l'on aurait pu juger nécessaire, à l'époque, nous est venu d'une réponse indirecte de M. Fleming.

On lui demanda s'il pensait qu'il en faudrait 20,000 tonnes. Il répondit que s'il ne s'était pas trompé quant à la hausse soudaine du prix des rails, il aurait été à propos de s'en procurer une quantité beaucoup plus grande que 10,000 tonnes. Ce qu'il faut naturellement inférer de cette question c'est qu'il n'aurait pas été à propos d'en acheter plus de 10,000 tonnes si l'on n'avait pas prévu une hausse dans les prix.

M. Trudeau a déclaré qu'on ne trouve dans les minutes du département ni rapport ni mémoire qui fasse voir la quantité de rails d'acier qui, à l'époque de cet achat, était jugée nécessaire dans un temps donné quelconque ou pour des travaux quelconques.

M. Fleming dit qu'il ne pensait pas qu'avant les transactions il eut jamais parlé de la quantité qu'il croyait à propos d'acheter ; que la chose a été décidée par le ministre après la réception des soumissions ; qu'il ne peut pas expliquer s'il a jamais eu plus qu'une conversation non officielle avec le ministre au sujet de cette transaction ; que son expérience ne lui rappelait pas l'achat d'une quantité même aussi considérable que 5,000 tonnes sans qu'il y eût, de la part de l'ingénieur, quelque chose de

plus régulier qu'un simple entretien ; que dans le cas du chemin de fer Intercolonial, il y avait des rapports écrits des commissaires aussi bien que de lui-même conseillant l'achat de rails ; que lorsque la conversation entre lui et le ministre a eu lieu au sujet de cette question, on ne savait pas quel serait le chiffre de la transaction ; qu'on n'a demandé que 5,000 tonnes dans l'annonce et que ce n'est que plus tard que la transaction est devenue plus considérable ; que lorsqu'il a recommandé l'achat, il ne pouvait pas dire à quelle époque on aurait besoin des rails ; qu'il n'a pas fait de recommandations pour ce qui regardait les quantités, avant la réception des soumissions ; que s'il avait prévu que les prix baisseraient, comme la chose a eu lieu, il n'aurait pas alors recommandé d'en acheter une bien grande quantité. En sus des renseignements que fournit le témoignage de ces messieurs, on en trouve dans les rapports soumis au parlement au sujet de l'usage qu'on a fait par la suite des rails obtenus par ces achats, et des distances de la voie qui, de temps à autre, ont été prêtes pour la pose des rails :—

Un rapport au Sénat, en date du 5 mars 1877, qui fait voir l'usage qu'on a fait durant l'année 1876 de certaine quantité de ces rails se lit comme suit :—

	tonnes.
Posés en voie, du fort William vers l'ouest 25 milles et demi.....	2,295
Livrées au quai du chemin de fer, fort William.....	14,057
“ vis-à-vis Winnipeg à Saint-Boniface.....	12,008
“ à Selkirk, sur la rivière Rouge.....	918
“ pour l'Intercolonial, à Halifax.....	11,160
“ au quai du Pénitencier, à Kingston.....	4,575
“ à Nanaïmo, Colombie-anglaise.....	5,077
Total.....	50,090

La preuve faite devant nous quant aux dates auxquelles les rails ont été mis en usage sur les diverses sections, fait voir qu'une quantité considérable des 50,000 tonnes aurait pu être achetée beaucoup plus tard que dans l'hiver de 1874-75 et serait arrivée à temps pour servir aux endroits où ils ont été réellement posés.

Cependant, vu que les déclarations orales faites devant nous et que ces rapports ne nous montrent pas jusqu'à quel point les événements ultérieurs ont différé de ceux qui paraissaient probables dans l'automne de 1874, nous ne nous sentons pas justifiables d'essayer à définir avec certitude la quantité supplémentaire qui a été achetée comparée à celle que l'on pensait

alors devoir être nécessaire. La preuve nous porte à croire que la quantité était considérable, et nous allons examiner séparément la conduite du gouvernement au sujet de cette quantité non déterminée qui a été ainsi achetée en sus de ce qui était nécessaire dans le temps et qui a été achetée, selon la preuve, à cause des chances supposées qu'offrait le marché.

En cette occasion, le département, grâce à l'opinion qu'il entretenait au sujet de l'état futur du marché, a acheté des articles qu'il croyait devoir servir plus tard, mais avant que l'on supposât qu'il fût nécessaire de les avoir.

Nous ne faisons aucune observation quant à la convenance d'une mesure de ce genre, mais en supposant que le département eut le droit d'en agir ainsi, nous croyons qu'il est de notre devoir de déclarer si la chose a été faite en prenant, eu égard aux résultats, toutes les précautions qui seraient prises par des particuliers avant de risquer leurs fonds dans de pareilles spéculations.

Avant de parler de la sagesse de la spéculation par rapport à ces rails, à l'époque où elle a eu lieu, il est bon de savoir s'il y avait une distinction appréciable, au point de vue pécuniaire, entre l'achat de rails à cette époque et l'achat à l'époque où ils auraient été nécessaires, en donnant seulement pour raison qu'on pouvait prévoir une hausse dans les prix.

D'abord nous devons faire observer que le prix pour la quantité achetée en sus de ce qu'il fallait dans le temps, a été plus élevé que celui payé pour la quantité alors nécessaire, attendu qu'on pouvait se la procurer en premier lieu par l'entremise des plus bas soumissionnaires. Par exemple, en supposant, pour les fins de la démonstration, que la quantité exigée à Montréal eût été de 15,000 tonnes, on y aurait pourvu au moyen des trois plus basses soumissions, comme suit :—

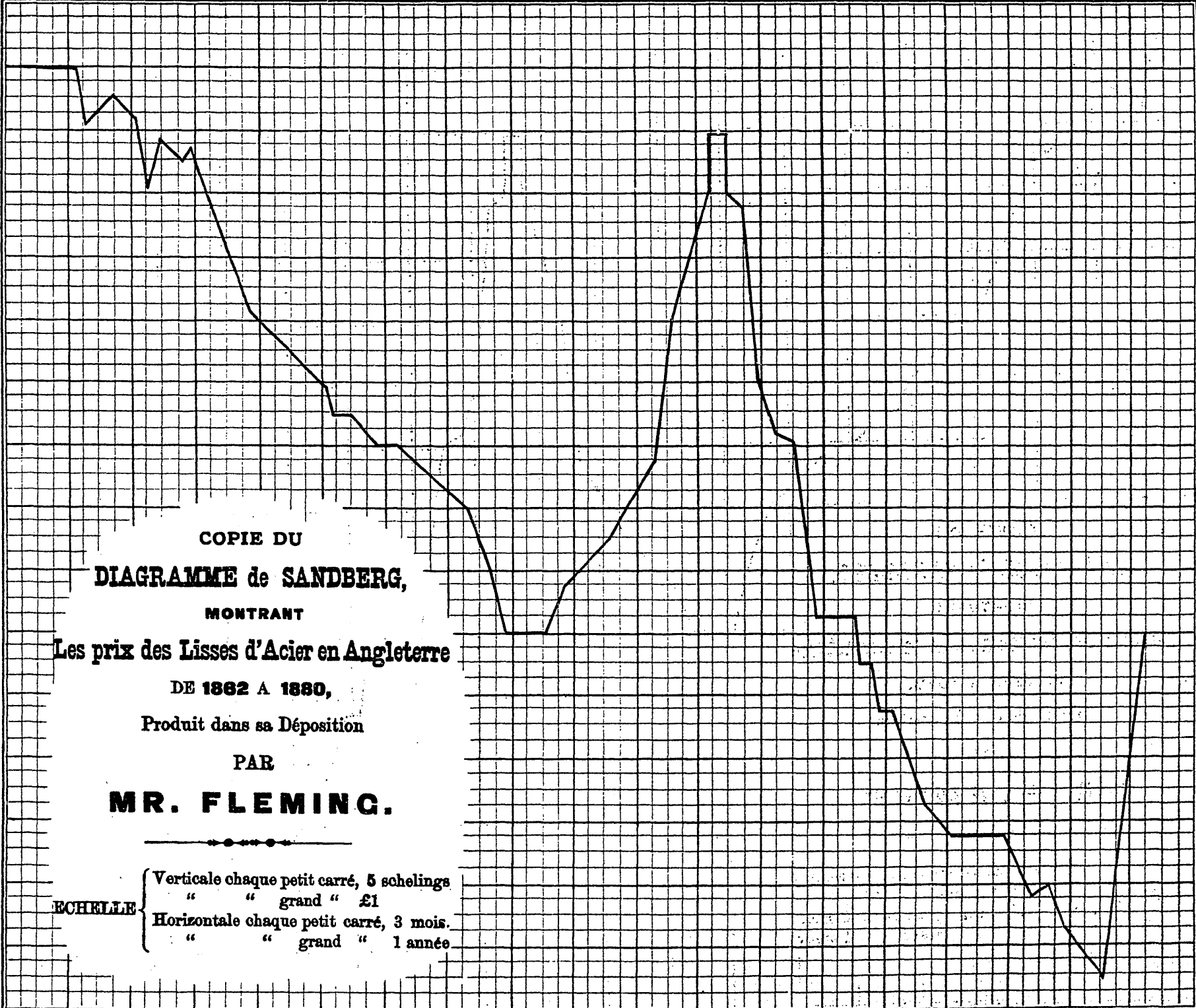
West Cumberland.....	5,000 tonnes à	\$53 53
Ebbw Vale.....	“ “ “	53 53
Guest & Cie.....	“ “ “	54 00

Ceci aurait fourni 15,000 tonnes à raison d'un prix moyen moindre que \$53.69.

Une autre quantité de 5,000 tonnes à Vancouver (la quantité qui y a été finalement envoyée) n'aurait pas augmenté cette moyenne, vu que l'accepta-

1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880

20 £
19 £
18 £
17 £
16 £
15 £
14 £
13 £
12 £
11 £
10 £
9 £
8 £
7 £
6 £
5 £
4 £



COPIE DU
DIAGRAMME de SANDBERG,
 MONTRANT
Les prix des Lisses d'Acier en Angleterre
 DE 1862 A 1880,
 Produit dans sa Déposition
 PAR
MR. FLEMING.

ECHELLE {
 Verticale chaque petit carré, 5 schelings
 " " grand " £1
 Horizontale chaque petit carré, 3 mois.
 " " grand " 1 année

tion du deuxième lot de 5000 tonnes de la *West Cumberland Company*, l'a fournie à raison de £10 sterling = \$48.66 et ceci aurait effectivement diminué la moyenne payée pour toute la quantité de 20,000 tonnes.

En terminant là ces transactions, savoir: 15,000 tonnes aux endroits désignés en Canada et 5,000 en Angleterre, on aurait prévenu l'acceptation des soumissions suivantes, toutes à des prix plus élevés, savoir:—

La Cie. Mersey à Montréal.....	10,000 tonnes
Cooper, Fairman & Cie, "	10,000 "
Guest & Cie, "	5,000 "
Cooper, Fairman & Cie, Liverpool....	5,000 "

Afin de comparer les prix de ces achats avec ceux des 20,000 tonnes qu'on supposait être nécessaire, il faudra établir les prix, en monnaie courante du Canada. £1 sterling = \$4.86 était le prix du transport transatlantique. Donc en ajoutant cette somme au prix de la quantité livrée à Liverpool, on verra ce qu'il en aurait coûté pour la livraison à Montréal; voici quel serait le résultat.

Cie Mersey	10,000 tonnes @	\$54 26
Cooper, Fairman & Cie	10,000 " "	54 26
Guest & Cie	5,000 " "	55 24
Cooper, Fairman & Cie	5,000 " "	55 96

Ces prix donnent une moyenne d'environ \$54,70 la tonne, soit \$1.01 de plus sur les dernières 30,000 tonnes que sur les 20,000 premières.

Si la quantité nécessaire dépassait 20,000 tonnes, alors la balance a été achetée à un prix moyen encore plus élevé que \$54,70 car à chaque fois que l'on retranche du total un des lots livrés au plus bas prix, la moyenne de la balance doit hausser.

Ensuite le risque à courir dans une pareille spéculation est plus grand pour un gouvernement que pour un particulier. Un particulier qui achète en vue d'une hausse des prix, peut garder ce qu'il achète dans un endroit central où il est possible de le vendre rapidement si la hausse se produit, et il a ainsi la chance de faire un gain ou de prévenir une perte, ce dont il serait privé s'il ne pouvait faire servir ce qu'il achète qu'à l'expiration d'une période indéterminée.

Il n'est pas besoin de parler de l'invraisemblance qu'il y a de vendre avantageusement des rails d'acier qui sont à Vancouver ou aux lacs de l'ouest, car on doit supposer qu'on n'a jamais prétendu vendre une partie de ces rails.

Dans le mémoire de M. Fleming en date du mois de mars, il dit que l'on pensait que les rails "avaient atteint le plus bas prix." Ceci a naturellement rapport à quelqu'époque correspondant au mois d'août 1874. Mais soit alors, soit plus tard, en décembre 1874, ou en janvier 1875, lorsque ces rails ont été achetés, si l'on avait été certain qu'ils avaient vraiment atteint leur plus bas prix non seulement pour cette époque, mais pour l'avenir, cette certitude ne pouvait pas même faire de la transaction une affaire avantageuse.

De fait, il n'y avait qu'un événement qui pût empêcher que la transaction ne fût faite à perte, et c'était une hausse dans les prix, si élevée et si continue qu'elle pût devenir égale à l'intérêt payé sur le prix d'achat, à la perte subie par la détérioration des rails et à toutes les dépenses incidentes à la propriété de ce matériel jusqu'à l'époque où il aurait été nécessaire d'en faire usage. Sans cela, il y avait une perte inévitable.

Il aurait donc été nécessaire pour que le département pût juger du mérite de la spéculation, de baser sur plusieurs données, ce que l'on croyait être un calcul raisonné.

(1) Les époques respectives auxquelles les différentes parties de toute la quantité acquise auraient été mises en réquisition.

(2) Le chiffre que la hausse avait fait atteindre au prix d'alors.

(3) Jusqu'à quel point l'augmentation aurait été temporaire ou de durée. La preuve fait voir qu'il n'y avait au département aucune évaluation de ces détails.

Il est évident que n'importe quel jour donné, pouvait être "un bon jour pour acheter" les rails dont on aurait eu besoin, en prévision de l'époque où il était probable qu'on en ferait usage, et cependant ce pouvait être un mauvais moment pour acheter ceux dont on n'avait pas besoin et dont on ne pouvait justifier l'achat qu'au jour où ils seraient mis en usage, et pour l'usage desquels on fixait une époque indéterminée.

La teneur de la preuve fait voir que dans l'automne de 1874, les

marchands de rails étaient d'avis que le prix allait hausser. Il était tombé de £ 18 environ, chiffre auquel il s'était temporairement élevé pendant la période de prospérité factice de 1873, jusqu'à ce qu'il devint presque aussi bas qu'il l'avait été en 1869-70, et conséquemment ceux qui avaient besoin de rails pouvaient trouver que c'était un moment favorable pour acheter. Cependant, ce fait n'a rien de commun avec la transaction que nous sommes à examiner, et il ne nous aide pas à connaître en quoi l'état du marché, alors, ou les chances qu'il pouvait offrir par la suite, pouvaient paraître des raisons suffisantes à l'ingénieur en chef pour le porter à presser si fortement, à l'époque, cet achat considérable et dépassant les besoins du moment.

On a demandé à M. Mackenzie les raisons pour lesquelles on avait jugé que le prix du jour rendait opportun l'achat fait en cette circonstance. Il dit qu'il n'en connaissait pas d'autres que le fait lui-même. Et comme on lui demandait ce qu'il voulait dire, il a répondu que le prix avait atteint un chiffre plus bas que jamais et que M. Fleming pensait qu'il allait probablement hausser. Son témoignage démontre que dans toute cette affaire, il s'est fié au jugement de M. Fleming au sujet de l'état du marché et des probabilités de l'avenir ; et comme on lui demandait s'il n'avait pas jugé à propos de s'enquérir des raisons de M. Fleming d'une façon plus complète que d'entendre seulement ses conclusions, il répondit : " Naturellement, j'ai accepté ses raisons." M. Fleming a déclaré qu'il n'avait aucun doute qu'il eut dit à M. Mackenzie ; " Vous ne pouvez pas acheter trop de rails à ce prix."

Nous avons examiné M. Fleming en différentes occasions, dans le but de constater les raisons sur lesquelles il basait sa conviction en cette affaire et les motifs qui l'ont poussé à exercer cette pression. Quant aux motifs de sa conviction, toute la preuve faite à ce sujet mène à la conclusion qu'on n'avait point de sérieuse raison, si ce n'est le fait qu'un M. Sandberg avait eu cette opinion et la lui avait communiquée.

M. Fleming a déclaré que tout ce qu'il a pu constater l'a porté à croire que le prix des rails avait atteint le chiffre le plus bas et qu'il y aurait une hausse immédiatement ; que personne dans le commerce ne s'attendait à ce qu'il baissât d'avantage ; qu'en parlant de la sorte, il entend naturellement dire " d'après les renseignements qu'il avait reçus." Il a expliqué ce qu'il avait appris à ce sujet, et la source où il avait puisé. Il a pensé pendant

quelque temps qu'il avait eu des lettres de deux correspondants en Angleterre, un M. Sandberg et un M. Levesey, ses renseignements venant " surtout de M. Sandberg."

Subséquemment, il n'était plus sûr d'avoir rien appris de M. Levesey, mais il rapporta ce qu'il avait appris de M. Sandberg. Ce monsieur demeurait à Londres et veillait aux intérêts canadiens de cette manière-ci : il était employé par le gouvernement comme inspecteur des rails, et était payé d'après la quantité qu'il inspectait. Pour ses services dans cette transaction, il reçut £3,906 16 s. 6 d. stg. M. Fleming déclara que l'information reçue en cette affaire avait été volontairement fournie par M. Sandberg. M. Fleming ne doutait pas d'abord que les lettres de M. Sandberg ne fussent dans son bureau. Subséquemment, il dit qu'on pouvait les traiter comme des lettres privées ou comme des lettres officielles ; elles n'étaient pas marquées comme étant privées et, cependant, elles n'étaient pas écrites d'une façon bien officielle. Il pensait qu'il y en avait plusieurs. Il les a cherchées, mais il n'a pu les trouver. M. Burpé, qui était chargé de la correspondance de M. Fleming en sa qualité d'ingénieur en chef, fut mandé comme témoin. Il avait entendu la déposition de M. Fleming au sujet de ses lettres et il les avait cherchées, mais il ne les avait pas trouvées et il dit qu'il était inutile de s'adresser à aucun autre employé du département, puisqu'il n'avait pu réussir à les trouver.

Il avait aussi cherché des copies de lettres, s'il y en avait, de M. Fleming à M. Sandberg, écrites avant l'achat de ces rails et il n'en avait pas trouvé. M. Fleming a produit deux diagrammes, imprimés pour la circulation privée, par M. Sandberg, dans le but de montrer les fluctuations des marchés aux rails (en fer et en acier) l'un depuis 1862 jusqu'à l'été de 1880 et l'autre depuis 1862 jusqu'à la fin de 1874, et il pense qu'on lui en avait envoyé un semblable dans une des lettres dont il est ci-dessus question. Il dit qu'autant qu'il s'en souvienne sa recommandation à M. Mackenzie était basée sur l'opinion positive de M. Sandberg, que les rails avaient atteint le prix le plus bas qu'ils pouvaient probablement atteindre, que M. Sandberg lui avait dit que c'était l'opinion généralement répandue parmi les fabricants de rails que le prix des rails avait atteint son chiffre le plus bas, et que l'impression qui lui était restée de la correspondance, c'est que ce n'était pas une question de profits comparatifs pour les fabricants, mais qu'on ne pouvait

fabriquer les rails pour les vendre à plus bas prix et que c'est cela qui a été la base de son opinion (à M. Fleming). Il ne peut se rappeler si M. Sandberg a donné quelque raison, à autre que le simple énoncé de son opinion, que c'était le bon temps d'acheter.

La grande importance que M. Fleming accordait à cette correspondance de M. Sandberg nous a rendus désireux de voir le texte, non que nous considérions que les lettres de M. Sandberg fussent en elles-mêmes une raison qui pût justifier la conduite du département, mais afin de voir si son opinion était vraiment aussi extrême que l'avait pensé M. Fleming ; et si oui, jusqu'à quel point cette opinion pouvait supporter l'analyse.

M. Fleming était sous l'impression qu'il avait remis ces lettres à M. Mackenzie pendant que la question était à l'étude à la Chambre des Communes (mars 1876). A notre demande il écrivit à M. Mackenzie pour les avoir, et il envoya aussi un télégramme à M. Sandberg à Londres, Angleterre, lui demandant copies des lettres qu'il lui avait écrites à lui, M. Fleming, à ce sujet en 1874 ; mais nous n'avons eu l'avantage de voir ni les originaux ni les copies.

En présence des détails donnés par M. Fleming relativement à cette correspondance, nous ne pouvons pas dire qu'elle n'était pas de la nature qu'il indique, mais nous ne pouvons hésiter à déclarer que, s'il en a exactement fait connaître la substance, un simple examen des faits, ou une étude faite avec soin de son propre diagramme feraient alors voir que les représentations de M. Sandberg n'était pas bien fondées.

Des témoins nous ont signalé plusieurs publications périodiques d'Angleterre comme étant des autorités sur l'état général du marché aux rails. Nous en avons examiné deux : la "*Iron*" et la "*Iron and Coal Trade Review*."

Nous donnons ici une copie agrandie de l'un des deux diagrammes ci-dessus mentionnés, publiés par M. Sandberg et signalés par M. Fleming dans son témoignage—en autant qu'il se rapporte aux rails d'acier—et nous avons choisi celui qui couvre la plus longue période, depuis 1862 à 1880.

Nous trouvons que bien que ces diagrammes concordent généralement avec les fluctuations ou les tendances du marché de temps à autre, ainsi qu'il est mentionné dans les publications périodiques dont il est ci-dessus question, en autant que nous avons pu les examiner, ils ne sont pas toujours exacts pour ce qui a rapport aux prix donnés comme étant ceux du marché aux diverses dates.

Nous nous expliquons la chose en supposant qu'on ne peut trouver ni dans le diagramme ni dans les journaux des prix exactement semblables à ceux qui peuvent régir les transactions actuelles, et que ces autorités ne font pas plus que donner ce que l'on suppose être ou avoir été le prix moyen aux diverses dates. Nous trouvons dans la preuve faite devant nous que des offres faites le même jour par des personnes différentes, présentent des différences considérables dans les prix. Par exemple, M. Fleming faisant en rapport les soumissions qui ont été reçues en cette occasion, déclare que le prix moyen de toutes les soumissions pour les livraisons à Montréal était, à peu près de \$57.03 la tonne, bien que quelques-uns des contrats fussent basés sur le prix de \$53.53 la tonne. Nous supposons que le prix fixé dans le diagramme ou dans n'importe laquelle des publications périodiques est ce que l'on pensait être le prix moyen qui commandait le marché aux différentes dates, mais non le plus bas qu'à ces dates respectives on pouvait obtenir pour les transactions formelles, spécialement pour des achats considérables et à d'aussi promptes conditions de paiement que celles que peut offrir un gouvernement.

Ces autorités offrent toutefois assez de garantie d'exactitude pour faire voir si le marché était à la hausse ou à la baisse, ou ferme entre les différentes dates, ou quel était l'état des choses, et nous prenons pour acquis que les prix donnés par l'une ou l'autre de ces autorités comme étant ceux des transactions ordinaires, auraient à peu près, dans un temps comme dans l'autre, le même rapport de comparaison avec ceux fixés dans les transactions particulières, où les quantités ou les conditions de paiement pourraient produire quelque différence dans le prix général.

Il ne peut y avoir aucun doute que le conseil de M. Fleming au ministre "au commencement d'août 1874," provenait des lettres de M. Sandberg, car on a demandé à M. Fleming, la source des conseils que, dans son mémoire de mars 1874, il a mentionnée comme étant ce qui l'avait porté à faire cette recommandation, et il a donné les noms de M. Sandberg et de M. Levesey. Ces lettres ne doivent donc pas avoir été écrites plus tard qu'en juillet 1874.

Il devient important, en cette affaire, de se rappeler l'opinion bien arrêtée que lui a communiquée la correspondance en question et qu'il a adoptée à cause de la force même de cette opinion, savoir : "que ce n'était pas une

question de profit relatif pour le manufacturier, mais qu'on ne pouvait fabriquer les rails pour les vendre à plus bas prix."

Si, en juillet et août 1874, M. Sandberg a exprimé l'opinion qu'on ne pouvait fabriquer les rails pour les vendre à un prix moindre que celui auquel ils se vendaient alors, il devenait palpable, en novembre 1874, qu'il n'était pas une autorité compétente, car le prix des rails a continué à baisser depuis juillet jusqu'à cette date. Les autorités ci-dessus mentionnées, le diagramme et les publications périodiques, démontrent qu'en novembre 1874, le prix était de £2 sterling et £3 sterling plus bas qu'au milieu de l'été, lorsque la lettre de M. Sandberg a créé l'opinion de M. Fleming. D'autres faits, cependant, plus forts encore que ceux-ci se trouvent encore dans ces autorités, faits qui, s'ils avaient été compris, auraient écarté la croyance que le prix des rails n'avait jamais été aussi bas, et qu'on ne pouvait les fabriquer pour les vendre à ce prix. "Au commencement d'août," première date mentionnée dans le rapport de M. Fleming comme celle à laquelle il a approché le ministre, le diagramme donne le prix comme étant environ £12 10s. Pendant toutes les années 1869, 1870 et 1871, on les avait vendus à des prix moindres que cela, et de fait, pendant une partie de ce temps,—environ sept mois (entre novembre 1869 et août 1870)—ils étaient restés à £10 sterling. Quand les soumissions ont été ouvertes, en novembre 1874, le marché aux rails, selon les dites autorités, n'était pas aussi bas qu'il l'avait été quatre ans avant cette époque.

Depuis le milieu de l'été 1870, le prix a haussé jusqu'au commencement de l'année suivante 1871, il était d'environ £1 sterling plus élevé; A cette époque le gouvernement recevait les soumissions pour les lisses d'acier du chemin de fer Intercolonial dont M. Fleming était l'ingénieur en chef. Le 11 janvier 1871, ces soumissions furent ouvertes et l'on passa par la suite, des contrats, basés sur quelques-unes de ces soumissions, entre autres avec la Ebbw Vale Co., à raison de £11 sterling pour faire la livraison en Angleterre, d'autres charges étant ajoutées pour l'inspection, l'assurance et le transport au Canada.

Si l'on prend ces choses en considération, nous ne voyons pas comment M. Fleming a adopté si promptement ces fausses opinions qu'il dit lui avoir été transmises par M. Sandberg, ni comment on peut supposer que, après novembre 1874, les prix des rails non seulement ne deviendraient jamais aussi

bas qu'ils l'avaient été en 1870, mais qu'ils s'élèveraient tellement au-dessus du prix de ce jour-là, que la différence dépasserait la valeur de l'intérêt, de la détérioration et des dépenses jusqu'au temps où il deviendrait nécessaire de les acheter.

La seule lettre de M. Sandberg que M. Fleming ait produite a été écrite le 17 décembre 1877. C'était après qu'on eut fait des marchés pour 40,000 tonnes ; et l'on attira notre attention sur la partie suivante de cette lettre, le reste n'ayant pas rapport au sujet :—

“ Il n'est vraiment pas improbable qu'une grève ait lieu, qui ferait probablement hausser les prix, et c'est pourquoi je désire que tout soit arrangé comme il faut. Par la liste des prix que je vous inclus, vous verrez que cet achat et celui fait en vertu de la dernière commande ont été effectués à des époques très favorables. De fait, dans toute mon expérience, je ne connais personne qui ait mieux profité du moment, et j'espère seulement que cette commande sera exécutée un peu plus promptement que celle faite à Barrow qui va encore lentement.”

Nous ne voyons, dans cette remarque de M. Sandberg, rien autre chose que le fait que la conduite du département avait eu son approbation.

M. Sandberg n'était pas exposé à perdre par suite des gros achats faits pour le Canada, et si ces vues ont été exactement exposées, il nous paraît évident que, durant toutes ces transactions, il n'a vu qu'un côté de la question. Il ne mentionne pas dans sa lettre les achats auxquels il fait allusion, mais nous tenons pour acquis que M. Fleming ne nous l'aurait pas montrée si elle n'avait pas eu trait à ceux faits pour le chemin de fer du Pacifique, à propos desquels il donnait son témoignage. Ces achats comprenaient 40,000 tonnes à un prix moyen de \$54.17, livraison à Montréal. Le jour qui a suivi celui où M. Sandberg a envoyé ses félicitations au sujet de cette transaction, d'autres personnes directement intéressées pour leur propre compte, envoyaient une communication comportant un sens différent. La *West Cumberland Company*, par l'entremise de M.M. Cox & Green, ses agents à Montréal, le 18 décembre, offrit d'elle-même au département 5,000 tonnes en sus de son contrat à \$53.53 la tonne, ou 64 centins par tonne de moins que le prix de l'achat approuvé par la lettre de M. Sandberg.

Le fait que M. Sandberg a donné de lui-même son opinion, lui qui n'avait aucune responsabilité dans l'affaire, qui n'avait aucun intérêt à limiter les achats d'acier à cause des avantages que cela apporterait au Canada ; le fait qu'on aurait pu s'apercevoir que les vues qu'on dit avoir été expri-

mées par lui de temps en temps n'étaient pas bien fondées, nous porte à penser que la croyance de M. Fleming au "bas prix supposé" doit avoir été une raison plus faible, pour appuyer le recommandation d'acheter, qu'il ne le pense maintenant. Il y avait alors pour justifier son conseil au ministre, un autre motif qu'il dit avoir été donné à cause des chances qu'offrait le marché, et c'est ce qui doit l'avoir porté à prendre peu de soin à établir la valeur de l'autre.

Dans son témoignage, M. Fleming, après avoir dit qu'il y avait eu beaucoup d'hésitation au sujet du commencement des travaux, donne comme une des raisons qui a fait impression sur son esprit sur la question de l'opportunité de la transaction, à part du besoin des rails et du bas prix, le fait que lui, en sa qualité de citoyen canadien, désirait beaucoup voir le chemin commencer; il dit qu'il ne séparait pas cette raison des autres; elles sont toutes entrées à la fois dans son esprit: et il croit que c'est là un des motifs qui l'ont porté à recommander cet achat, bien que, si c'eût été le seul, il n'en aurait pas été influencé; il dit cependant qu'à son point de vue, cela aurait pu être une raison excellente, bien que les autres fussent positivement mauvaises.

Les résultats déplorables provenant de ce que M. Mackenzie a omis d'examiner avec plus d'attention qu'il ne l'a fait les raisons données par M. Fleming au sujet de l'avenir probable du marché aux rails, avant de les adopter, sont naturellement visibles à présent. Nous doutons qu'aucune personne qui prendrait en considération l'opportunité de risquer ses propres ressources pour faire un achat de spéculation, pourrait croire que les fluctuations futures de n'importe quel marché pour n'importe quel article sont tellement dans la compétence professionnelle d'un ingénieur, que son opinion devrait nécessairement être tenue pour exacte.

Avant de faire ces achats en se basant sur la prévision qu'il y aurait probablement une hausse dans le prix des rails, il y avait au moins une autre source d'information ouverte au département, en outre des vues de l'ingénieur en chef. L'ouverture des soumissions a fait voir des offres pour soixante dix fois la quantité demandée. Cela fournissait une raison de croire que l'une des causes de la hausse du prix le défaut de production n'existait pas.

Au lieu d'augmenter, comme on assure que M. Sandberg l'avait prédit,

le prix des rails a presque continuellement baissé jusque vers le milieu de l'été de 1879, époque à laquelle il était à environ £ 4. 15 s. sterling, c'est-à-dire moins de la moitié de ce qu'il avait été en 1869-1870, comme il est dit ci-dessus. Après cela la hausse s'est continuée sans interruption jusqu'à ce qu'elle ait atteint environ £10 sterling dans le printemps de 1880.

A part de son témoignage sous serment au sujet de cet achat, M. Fleming nous a envoyé la correspondance donnée ci-après.

Bien que ces lettres nous soient parvenues à une époque aussi récente que l'indiquent leurs dates, nous aurions examiné de nouveau M. Brydges à propos de son rapport si nous avions cru que c'était nécessaire.

Le fait principal établi par les lettres, c'est qu'en 1874, M. Sandberg s'est exprimé formellement en faveur d'achats considérables. Cela a déjà été établi par des témoignages sous serment. On affirme aussi que M. Brydges avait la même opinion que M. Sandberg en ceci : que les prix avaient atteint le plus bas chiffre et qu'il avait fait connaître à M. Mackenzie que c'était là son opinion. Il ne mentionne pas quand il a fait cette communication, et il n'y a pas de raison de croire que c'était avant le marché que nous sommes à examiner ou que cela l'ait en aucune façon influencé. Bien plus, la croyance que le prix avait alors atteint le plus bas chiffre n'aurait eu d'autre effet que d'encourager l'achat des quantités requises. En outre, comme il a déjà été expliqué, rien ne pouvait être acheté avec raison, à moins qu'on n'eût été fixé sur d'autres points, tels que l'époque à laquelle les rails seraient employés, ainsi que l'étendue et la continuation de la hausse dans le prix. Les lettres ne touchent aucun de ces points. Elles sont comme suit :

“ OTTAWA, le 25 janvier 1882.

“ M. N. F. DAVIN, Secrétaire.

“ Commission du chemin de fer du Pacifique canadien.

“ MONSIEUR,—Je vous ai écrit le 14 du courant et je vous ai envoyé certains papiers et certaine preuve documentaire pour la commission.

“ Je n'ai pas réussi à me procurer les lettres de M. Sandberg que la commission désirait avoir lorsque je l'ai vue dernièrement. J'inclus cependant une lettre de M. C. J. Brydges, en date du 9 janvier 1882, dans laquelle il parle d'une lettre de M. Sandberg, en 1874, et aussi de l'opinion qui prévalait alors en Angleterre parmi les marchands de rails les plus expérimentés, que les prix avaient atteint le plus bas chiffre. M. Brydges ajoute qu'il a annoncé à M. Mackenzie qu'il entrete-

nait la même opinion et qu'elle était généralement partagée par tous ceux qui avaient quelque chose à faire dans le commerce des rails.

“ J'inclus aussi, pour l'information des commissaires, une lettre de l'hon. A. Mackenzie, en date du 13 janvier dernier, dans laquelle il déclare qu'il a un souvenir très distinct d'une lettre de M. Sandberg, au sujet des rails d'acier, qui faisait connaître de l'impression générale qui prévalait en 1874, laquelle était que les prix avaient atteint leur plus bas chiffre. Je puis mentionner que la lettre de M. Mackenzie est faite en réponse à une note qu'à la demande des commissaires, je lui ai envoyée pour mander s'il se souvenait des circonstances dont j'avais parlé dans mon témoignage, et lui demandant de m'envoyer la lettre ou les lettres de M. Sandberg s'il pouvait les trouver.

“ Bien à vous,

“ SANDFORD FLEMING.”

“ Montréal 9 janvier 1881.

Mon cher Monsieur,—Je suis en possession de votre note du 5. J'ai envoyé tous mes papiers, *re Intercolonial*, à Ottawa, lorsque j'ai abandonné la position.

“ Cependant, je suis sûr que ma lettre à M. Mackenzie ne se trouvait pas parmi ces papiers. C'était une lettre personnelle dans laquelle s'en trouvait une de M. Sandberg qui rendait compte de la condition des diverses usines à rails d'acier en Angleterre et de l'opinion qui prévalait dans le temps parmi les principaux hommes d'affaires, que les prix avaient atteint le chiffre le plus bas.

“ J'ai dit à M. Mackenzie que c'était aussi mon opinion, et qu'elle était partagée ici par tous ceux qui avaient quelque chose à faire dans le commerce de rails.

“ Bien à vous,

“ C. J. BRYDGES,

“ SANDFORD FLEMING, Ecr.

“ OTTAWA.”

“ Toronto, 13 janvier 1882.

“ Mon cher Monsieur, — Je me rappelle très bien avoir reçu une lettre de M. Sandberg au sujet du prix des rails en 1874, qui confirmait votre opinion, que les prix avaient alors atteint le chiffre le plus bas qu'il était probable qu'ils atteindraient. J'ai reçu la lettre de vous ou de M. Brydges. Je ne puis dire si j'ai cette lettre, mais j'examinerai tous mes papiers aussitôt que j'en aurai le temps, et si je la trouve, je vous l'enverrai immédiatement.

“ Bien à vous,

“ A. MACKENZIE.

“ SANDFORD FLEMING Ecr,

“ OTTAWA.”

La preuve nous conduit aux conclusions suivantes :—

Qu'une grande partie des 50,000 tonnes d'acier dont il est question en ce moment, a été achetée sans idée définie de l'époque où on en aurait besoin, et sans qu'il fût question de cette époque, mais seulement d'après la prétention qu'on devait s'attendre à une hausse dans le prix des rails ;

Que cet achat a été fait d'après les instructions du ministre des Travaux publics, sans qu'il fût autorisé par un ordre en conseil ;

Que le dit achat a été fortement recommandé par M. Fleming, ingénieur en chef, pour la prétendue raison qu'il n'était pas probable que dans l'avenir le marché aux rails fût aussi avantageux qu'il l'était alors ;

Que le ministre a adopté sans difficulté les vues de M. Fleming au sujet de l'état probable du marché, aux rails dans l'avenir ; qu'en recommandant ainsi l'achat de cette quantité sur des conjectures, M. Fleming était animé par deux motifs, l'un, le fait que comme citoyen du Canada, il était désireux de voir commencer le chemin de fer, l'autre, sa croyance dans les chances qu'offrait le marché.

Que l'opinion de M. Fleming sur l'état du marché aux rails, provenait exclusivement de représentations qu'il dit lui avoir été faites par M. Sandberg, alors employé en Angleterre par le gouvernement canadien pour inspecter les rails et payé selon la quantité inspectée ;

Que M. Sandberg n'était pas responsable au gouvernement de ces recommandations et n'était pas intéressé à limiter l'achat des quantités qui pouvait se faire avec avantage ;

Que si l'on s'était enquis de la raison de la recommandation de M. Sandberg, on aurait vu qu'il n'en pouvait point montrer de suffisante pour porter un homme d'affaires ordinaire à faire à cette époque, sur des conjectures, un achat de rails d'acier pour le prix que ceux-ci ont coûté ;

Que si l'on avait retardé l'achat des rails en question jusqu'aux époques respectives où on en aurait eu besoin, on aurait effectué une économie appréciable dans le coût du chemin de fer ;

Le 17 novembre 1874, le jour qui a suivi la réception définitive des soumissions, celles qui étaient arrivées à temps au département furent ouvertes en présence du sous-ministre et de M. W. Tilley.

Bien que l'annonce ne demandât que des offres pour la livraison à Montréal, on trouva des propositions pour livraison faite à d'autres endroits.

On en reçut vingt-neuf, qui furent ouvertes, après quoi l'ingénieur en chef soumit le rapport suivant :—

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIER EN CHEF,

“ OTTAWA, 19 novembre 1874.

“ MONSIEUR,—J'ai, tel que requis, examiné les soumissions reçues par le département pour fournir des rails d'acier, et j'ai préparé une cédula de ces soumissions d'après les différents prix. Je trouve que des soumissions ont été reçues pour la livraison d'environ trois cent cinquante mille (350,000) tonnes. Le prix moyen de toutes ces soumissions pour la livraison à Montréal est d'environ \$57.03 la tonne. Les plus basses soumissions pour cent mille (100,000) tonnes semblent être comme suit :—

	Soumissions.	Livraison à Montréal.	Livraison à la Baie du Tonnerre.	Livraison à Duluth.
A.	Cox & Green.....	5,000 ton. à \$53.53		
C.	Jos. Robinson.....	5,000 " à 53.53		
F.	Post & Cie			5000 ton. à \$58.16
F.	Post & Cie			5000. " à 59.40
S.	Cooper, Fairman & Cie		10000 ton. à \$59.86	
B.	Cooper, Fairman & Cie.....	10,000 ton. à \$54.26		
C.	Thomas Reynolds & Cie	5,000 " à 54.75		
X.	Rice, Lewis & Fils.....	10,000 " à 55.00		
V.	John Fraser.....	15,000 " à 55.17	60.76	60.76
R.	T. V. Allis.....	20,000 " à 55.76		60.76

“ Il y a une soumission pour la livraison de 10,000 tonnes à l'île Vancouver (soumission S) à raison de \$64.75.

“ SANDFORD FLEMING

“ L'HON. A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics.”

La cédule comprise dans ce rapport ne décrit pas exactement la substance des soumissions dont il est question. Les soumissions envoyées par Perkins, Levingston, Post & cie, étaient des soumissions pour livraison à Montréal aussi bien qu'à Duluth, et les noms des divers soumissionnaires sont donnés sans distinction entre les chefs de maisons et leurs agents. Voici une cédule fidèle qui fait voir la substance des soumissions qui vont jusqu'à 100,000 tonnes dont il est parlé dans le rapport ci-dessus, et en autant qu'il est question des endroits nommés dans ce rapport comme ceux où la livraison doit se faire :—

CÉDULE.

Lettre de la soumission.	Soumissionnaires.	Agents.	Quantité de tonnes.	Prix.	Livraison à
A.	West Cumberland Co.	Cox & Green.....	5,000	\$53.53	Montréal.
C.	Ebbw Vale Steel and Iron Co.	Jos. Robinson & Cie	5,000	53.53	do
F.	Guest & Cie.....	Perkins & Cie	5,000	{ 54.00 58.16 58.91	do ou Duluth, ou Baie du Tonnerre
D.	The Mersey Steel and Iron Co.....	Cooper, Fairman & Cie			
C.	The Aberdare Co.....	Thos. Reynolds, jr...	5,000	54.26	Montréal.
X.	Rice, Lewis & Cie.....	Aucuns	10,000	54.75	do
S.	Cooper, Fairman & Cie	Aucuns	10,000	55.00	do
V.	John Fraser.....	Aucuns.....	10,000	59.86	Duluth ou Baie du Tonnerre.
F.	Guest & Cie, pour une quantité supplémentaire.....	Aucuns.....	15,000	55.17	Montréal.
F.	Guest & Cie, pour une quantité supplémentaire.....	Perkins & Cie	5,000	{ 55.40 55.76 60.76	do do Duluth.
R.	T. V. Allis.....	Aucuns.....	20,000		
S.	Cooper, Fairman & Cie	Aucuns.....	10,000	64.75	Ile Vancouver.
		Total	100,000		

Les soumissions suivantes furent reçues :—

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A JOINTS ÉCLISSÉS.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, de 5,000 à 10,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle de joints éclissés, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et joints éclissés, à \$55 par tonne; boulons et écrous en fer à \$99 par tonne.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ RICE LEWIS ET C^{IE}.,

“ Toronto, Ontario.”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A JOINTS ÉCLISSÉS.

“ Le soussigné offre par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, de 10,000 à 15,000 tonnes de rails, fabrique Mersey, Bolton et C^{ie}., acier-Bessemer, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, £11 6s. 9d. sterling; éclisses d'acier-Bessemer, £11 6s. 9d. sterling; boulons et écrous en fer à \$100.80 par tonne.

“ Le soussigné est prêt à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de son habileté à remplir ce contrat.

“ J'offre de plus à livrer à Duluth ou à la Baie du Tonnerre des rails d'acier-Bessemer, comme ci-dessus, à £12 9s. 6d. sterling; éclisses en acier à Duluth ou la Baie du Tonnerre, à £12 9s. 6s., par tonneau de 2,240 livres; boulons d'éclisse livrés à Duluth ou la Baie du Tonnerre, à \$107 par tonne de 2,240 livres.

“ J'offre aussi de les livrer à la rivière des Français à une réduction de 2s. par tonne sur les rails et les éclisses.

“ Les droits de quaiage, de dock ou du havre à Duluth, la Baie du Tonnerre ou la rivière des Français, s'il en est, ne sont pas compris dans les prix ci-dessus.

“ JOHN FRASER,

“ Kingston.”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A JOINTS ÉCLISSÉS.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément aux devis et aux conditions ci-annexés, de 5,000 à 10,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres,—les rails devant être de notre propre fabrique “ Acier Dowlais,”—5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer à éclisses, à \$54 par tonne ; 5,000 de plus à \$55,24 par tonne ; boulons et écrous en fer à \$93.29.

“ Les soussignés sont prêt à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ GUEST ET CIE.,

“ Dowlais, Pays de Galles.

“ PAR PERKINS, LIVINGSTON, POST ET CIE.,

“ Agents, 59, Liberty St., New-York.”

“ Nous ajouterons que nous avons fourni des rails d'acier de Guest et Cie., aux compagnies de chemins de fer qui suivent, et nous renvoyons le gouvernement aux messieurs mentionnés :—Sloanes, président,—Cie du C F. Delaware, Lackawana et Western, 25,000 tonnes ;—Wm. H. Vanderbilt,—Cie du New-York Central et Hudson, 45,000 tonnes ;—Wm. Thompson, directeur,—C. F. de Sud du Canada, 24,000 tonnes, et à plusieurs autres compagnies des Etats-Unis, formant un total d'environ 200,000 tonnes.

“ PERKINS, LIVINGSTON, POST ET CIE.”

“ OTTAWA, Ont., 14 novembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Si le gouvernement préférerait faire livrer ces rails aux endroits suivants : Duluth, Fort William et la Baie Georgienne, au lieu de Montréal, nous pourrions les livrer à Duluth ou la Baie Georgienne, pour \$4 de plus par tonne, et à Fort William pour \$4.75 de plus, à condition, toutefois, qu'il y ait assez d'eau pour que les navires puissent se rendre à ces endroits, et que les consignataires en opèrent le déchargement. Ne sachant pas si le gouvernement a l'intention d'assurer les différents chargements sur les lacs, nous n'avons pas compris l'assurance des lacs sur le fret intérieur, \$4 et \$4.75, ce qui ferait à peu près 16 cts. par tonne.

“ Vos obéissants serviteurs,

“ PERKINS, LIVINGSTON, POST ET CIE.,

“ Agents de Guest et Cie.

“ Le ministre des Travaux Publics.”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Le soussigné offre par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 20,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, de rails d'acier-Bessemer et éclisses, à \$55.76 ; boulons et écrous en fer à 94.50 par tonne de 2,240 lbs. avec le choix de les livrer à Duluth ou à la Baie Georgienne, à \$5 de plus par tonne.

“ Le soussigné est prêt à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de son habileté à remplir ce contrat.

“ T. V. ALLIS,

“ Dresel Building, New-York.

“ Il les fournira de l'un ou plus des fabricants ci-dessous :—

“ Barrow Hematite et Steet Co., Angleterre.

“ Brown, Baily et Dixon, “

“ Manchester Steel Co., “

“ Dowlais Steel Co., “

“ C. Cammell & Co., Steel Co., “

“ Mersey Steel Co., “

“ Ebbw-Vale Steel Co., “

“ Limus-Landore “ “

“ Creuzot “ France.

“ Terre Noire “ “

“ Petin Gaudet “ “

“ Très respectueusement,

“ T. V. ALLIS.

“ (Formule de soumission.)

“ LAWRENCE POUNTNEY HILL,

“ LONDRES, 29 octobre 1874.

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSIONS POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £11 sterling ; boulons et écrous en fer à £24 2s 6d.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ Pour la Cie. Ebbw Vale.

“ JOSEPH ROBINSON et Cie.,

“ Agents.

“ ADRESSE EN CANADA :—

“ Bureau du C. F. St. Laurent et de l'Ottawa,

“ Ottawa, Canada. ”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexée, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, marque “ Mersey ” ou “ Bolton, ” avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £10 10s. 0d. sterling ; boulons et écrous en fer à £19 10s. 0d. stg.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat. Nous offrons aussi de les livrer à quelque bon port de l'Île de Vancouver, C. A., aux prix suivants :

“ Rails en acier-Bessemer, à£ 13 5 3 stg.

“ Boulons, à 22 5 3 stg.

“ COOPER, FAIRMAN et Cie.,

“ Montréal. ”

(Formule de soumission.)

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, de la marque “ Mersey Steel & Iron Co., ” avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d’acier-Bessemer et éclisses à £12 1s. 0d stg., boulons et écrous en fer à \$107, cours du Canada.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ Nous offrons aussi de les livrer à la *Rivière des Français*, à une réduction de deux chelins par tonne sur les prix ci-dessus, les droits de quaiage ou de port, devant être payés par le gouvernement.

“ COOPER, FAIRMAN et Cie.,

“ Montréal. ”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D’ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal durant la saison de navigation de l’année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, de 5,000 à 10,000 tonnes de rails d’acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d’éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d’acier-Bessemer et éclisses, à £11 3s. 0d. sterling; boulons et écrous en fer à \$101, cours canadien.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ The Mersey Steel and Iron Co.,

“ de Liverpool. ”

“ Par COOPER ET FAIRMAN, Agents,

“ Montréal. ”

“ SOUMISSION POUR RAILS D’ACIER,

“ 13 et 15, rue de l’Hopital,

“ MONTRÉAL, le 10 novembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons l’honneur de vous transmettre, au nom de la West Cumberland Iron and Steel Co., (limitée), de Workington, Angleterre notre soumission pour la fourniture de cinq mille (5,000) tonnes de rails d’acier au gouvernement fédéral, aux conditions mentionnées dans votre annonce publiée par le *Herald* de Montréal, en date d’Ottawa le 29 septembre 1874.

“ SOUMISSION.

“ Nous offrons de fournir 5,000 tonnes de rails d’acier (neuf) à £11 stg. par tonne livrés au quai à Montréal durant la saison de navigation de 1875, la dernière livraison ne devant pas avoir lieu plus tard qu’octobre 1875.

“ Nous prenons aussi la liberté de vous transmettre l'original d'une lettre regue de la Cie. West Cumberland Iron & Steel, par laquelle vous verrez qu'elle a, dans le cours de l'année dernière, fourni plus de 20,000 tonnes de rails d'acier aux principales compagnies de chemin de fer de la Grande-Bretagne.

— Bien à vous,

“ COX ET GREEN.

“ F. BRAUN, écrivain,

“ Département des Travaux Publics,

“ Ottawa. ”

—
 “ (Formule de soumission)

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £11 0s. 0d. sterling ; boulons et écrous en fer à ———

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ Pour la West Cumberland Steel and Iron Co.

“ COX ET GREEN,

“ 13 et 15 rue de l'Hopital,

“ Montréal. ”

—
 “ (Formule de soumission).

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offre par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément aux devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £11 5s. 0d. sterling ; boulons et écrous en fer, à £24 2s. 6d.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces

rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ Pour la Cie. Aberdare,

“ THOS. REYNOLDS, FILS,

“ Agent, Londres, E. C.

“ ADRESSE EN CANADA :

“ Bureau du chemin de fer du St. Laurent et de l'Ottawa,

“ Ottawa.”

“ MONTRÉAL, le 14 novembre 1874.

“ CHER MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous offrir cinq milles (5,000) tonnes de rails en acier, du profil et poids approuvés, à £10 5s. sterling par tonne, argent comptant, sur remise des connaissements, livrés à Liverpool, durant l'été prochain.

“Je suis, etc.,

“ JAS. CRAWFORD.

“ Ces rails seront fabriqués par la Compagnie d'Acier et Fer de la Mersey.

“ Hon. A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics,

“ Ottawa.”

Les soumissions données plus haut comprennent celles des soumissionnaires heureux, et celles qui, dans notre opinion, sont importantes pour comprendre la décision définitivement prise par le département. On ne parle pas davantage des autres dans notre rapport. Elles sont imprimées au long dans le rapport fait à la Chambre des Communes, en date du 6 avril 1876. Nous omettons ces parties de la correspondance qui n'ont aucun rapport aux contrats que nous sommes à examiner. Cette correspondance est aussi imprimée au long dans le rapport mentionné ci-dessus fait à la Chambre des Communes.

Nous allons maintenant examiner *seriatim*, les six contrats qui ont trait aux 50,000 tonnes de rails, respectivement numérotés, 5, 7, 8, 9, 10 et 11 et nous les prenons dans l'ordre suivant :

CONTRAT No. 6.

Rails d'acier.

En vertu de ce contrat, daté du 23 décembre 1874, George Thomas Clark, faisant commerce sous les nom et raison de Guest et Cie., entreprit

de manufacturer et livrer 5,000 tonnes de rails d'acier, le ou avant le 1er octobre 1875, recevant pour cela \$54 la tonne; et une quantité additionnelle de 5,000 tonnes, le ou avant le 1er juillet 1871, au prix de \$55.24 la tonne; et aussi une quantité proportionnée d'éclisses, de boulons et d'écrous, recevant pour chaque tonne d'éclisses le prix payé pour les rails; et pour les boulons et les écrous, \$93.25.

La soumission d'après laquelle le contrat a été adjudgé est citée plus haut, et l'on verra qu'elle contient des offres pour des quantités distinctes à des prix différents. La cédule ci-dessus mentionnée comme ayant été préparée par M. Fleming, et datée deux jours après l'ouverture des soumissions, omet de donner les détails de celle-ci pour ce qui a rapport aux conditions définitives acceptées par le gouvernement, savoir : la livraison à Montréal. Le rapport spécial de M. Fleming, en 1877, dit que le contrat a été passé pour 10,000 tonnes à raison de \$54.62. Ceci fournit une idée exacte des résultats pécuniaires, mais ce n'est pas d'accord avec les conditions du contrat même, ni des soumissions sur lesquelles le contrat est basé. La soumission offre 5,000 tonnes à \$54, et une quantité additionnelle de 5,000 tonnes, à \$55.24. Dans une compétition franche, la proposition faite sous cette forme, toutes autres choses étant égales, assurerait à la personne qui la ferait, une vente de 5,000 tonnes de préférence à n'importe quelle autre offre à un prix plus élevé que \$54, (par exemple, à \$54.10); mais si l'on agit à son égard comme on l'a fait en définitive, en la considérant comme étant une offre de 10,000 tonnes à \$54.62, cela laisserait cette offre à \$54.10 et MM. Guest et Cie., perdraient, en conséquence, la vente.

A cause de cela, Guest et Cie., dans notre opinion, auraient une juste raison de se plaindre, parce que leur soumission n'a pas été interprétée selon les termes exacts qu'elle comportait; ou s'il n'intervenait aucune offre plus basse que \$55.28, MM. Guest et Cie., par cette soumission, s'assuraient une vente de toute la quantité des 10,000 tonnes. A tout événement, pour des raisons à eux connues, Guest et Cie., jugèrent à propos de courir leur chance d'après l'offre qu'ils avaient faite dans la forme où elle avait été envoyée, et nous ne voyons aucune raison valable qui puisse la faire considérer comme étant une soumission pour 10,000 tonnes à \$54.62, surtout vu que cela avait pour effet d'exclure trois des autres soumissionnaires dont les prix étaient plus bas que celui mentionné pour la quantité additionnelle.

de 5,000 tonnes que Guest et Cie., proposaient de fournir à \$55.24 et qui leur fut accordée. Ces autres soumissions étaient comme suit :—

<i>The Aberdare Co</i>	\$54 75
<i>Rice, Lewis & Son</i>	55 00
John Fraser.....	55 17

A l'époque de l'ouverture des soumissions et de l'adjudication du contrat, M. Thomas Reynolds, ingénieur, représentant la *Aberdare Company* et la *Ebbw Vale Company*, de même que M. H. A. V. Post, de la maison Perkins, Livingston, Post et Cie., représentant MM. Guest et Cie., étaient à Ottawa. Il n'est pas prouvé que la *Aberdare Company* n'était pas une société avec qui on dût faire des affaires, ni qu'elle a refusé d'exécuter son offre. Le contrat a été adjugé par la lettre suivante :—

“ OTTAWA, 1er décembre 1874.

“ MONSIEUR,—La soumission faite le 14 novembre par MM. Perkins, Livingston, Post et Cie., au nom de MM. Guest et Cie., de Dowlais, Pays de Galles, pour la fourniture de 10,000 de rails d'acier, avec les boulons et écrous nécessaires pour cette quantité d'acier, ayant été acceptée, je suis chargé de vous transmettre le projet de contrat ci-joint (en triplicata) et de vous prier de vouloir bien le faire exécuter par MM. Guest et Cie., et me le renvoyer ensuite.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.

F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ H. A. V. Post, écr.,
“ Hôtel Russell, Ottawa.”

Le résultat de la décision donnée ici, est de faire payer, pour la deuxième quantité de 5,000 tonnes que couvre ce contrat, un prix plus élevé que celui demandé par d'autres soumissionnaires. Pour l'item des rails le prix extra s'élève à \$2,450, mais cette somme n'a pas été complètement perdue. Une partie en fut sauvée parce que Guest et Cie. avaient demandé pour les boulons et les écrous un prix moindre que celui proposé par la *Aberdare Co.*, la société qui avait fait l'offre la plus basse des trois soumissions écartées. L'offre de la première quantité de 5,000 tonnes, dans la soumission de Guest & Co. était au prix de \$54 et l'on pouvait l'accepter sans être tenu de prendre la quantité additionnelle à un prix plus élevé. On pouvait l'accepter en même temps que les 5,000 tonnes offertes par la *Aberdare Co.*, à raison de \$54,75 ; ce aurait fait en moyenne pour les 10,000 tonnes de rails, \$54,37½ au lieu de \$54,62.

Afin de comprendre la transaction qui a eu lieu, il ne faut que comparer l'offre de la *Aberdare Co*, pour 5,000 tonnes avec celle de *Guest & Cie*, pour la seconde quantité ou la quantité additionnelle de 5,000 tonnes, en tant que le lot de 5,000 tonnes marquées au plus bas prix pût être accepté sans s'occuper des autres.

Etat comparatif.

Guest & Cie.—

5,000 tonnes de rails @ \$55,54.....		\$276,200 00
La moitié de cette quantité livrée en vertu du contrat 6 avec 10,000 tonnes de rails, soit :—	} 192 tonnes d'éclisses, \$55,24..... 42 " boulons et écrous @ \$93,29	10,606, 08
		3,918 18
Total.....		\$290,724 26

La *Aberdare Co* :—

5,000 tonnes de rails @ \$54. 75.....	\$273,750 00
192 " éclisses @ \$54. 75.....	10,512 00
42 " boulons et écrous à \$117. 41.....	4,931 22
Total.....	\$289,193 22
Pertes.....	\$1,501 04

La preuve ne nous donne aucune raison de cette préférence pour *Guest & Cie*, et nous concluons qu'en obtenant ce contrat, les entrepreneurs ont eu un avantage illicite, et qu'à l'époque de l'adjudication, le département avait la faculté de se procurer les articles fournis par ce contrat à un prix plus bas que celui qui a été accordé. La preuve ne fait pas voir la raison pour laquelle on a payé un prix plus élevé.

Le contrat a été rempli, et les montants suivants ont été payés en rapport avec ce contrat :

30 juin 1875.....	\$281,524 57
30 juin 1876.....	294,887 02
Total.....	\$576,411 59

Par un arrangement subséquent, une partie des rails dont il est question dans ce contrat fut transférée au chemin de fer Intercolonial, et le compte du chemin de fer du Pacifique fut crédité d'autant.

CONTRAT No. 7.

Rails d'acier.

En vertu de ce contrat, daté du 9 février 1875, la *Ebbw Vale Steel, Iron & Coal Company* entreprit de fabriquer et de livrer à Montréal pendant la saison de navigation de 1875, 5,000 tonnes de rails d'acier avec la quantité proportionnée d'éclisses, de boulons et d'écrous, recevant pour cela £11 sterling la tonne pour les rails et les éclisses, égal à \$53,53, et, pour les boulons et les écrous £22 2s. 6d., égal à \$ 117,41. Le rapport de l'ingénieur en chef, portant la date du 19 novembre 1874, sur les soumissions reçues, aussi bien que les soumissions elles-mêmes, dont il est question ci-dessus, font voir que la soumission de cette maison était l'une des deux plus basses reçues et qu'elle était aux prix ci-dessus donnés. L'acceptation de la soumission a été communiquée par la lettre suivante à M. Reynolds, qui était l'agent des entrepreneurs :

"OTTAWA, le 3 décembre 1874.

" MONSIEUR, — La soumission de la *Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.* (limited), incluse dans votre lettre du 16 ult., pour la fourniture de 5,000 tonnes de rails d'acier, etc., ayant été acceptée, je suis chargé de vous prier d'envoyer le projet de contrat ci-joint (en triplicata) à la compagnie, pour exécution, et de me le renvoyer ensuite.

" J'ai l'honneur d'être, etc.,

" F. BRAUN.
" Secrétaire.

" THOS. REYNOLDS, ECR.,

" Ingénieur, Ottawa. "

Nous trouvons qu'en obtenant ce contrat les entrepreneurs n'ont pas eu d'avantages illicites, et qu'en l'adjugeant, le département a acheté le matériel qui y est mentionné au prix le plus bas qu'offraient les soumissions.

Il a été rempli et voici ce qui a été payé en rapport avec ce contrat :

Au 30 juin 1875 \$284,117 21

Subséquentement, une partie du matériel compris dans ce contrat fut transférée au chemin de fer Intercolonial, et le compte du chemin de fer du Pacifique fut crédité d'autant.

CONTRAT No. 8.

Rails d'acier

En vertu de ce contrat, daté du 14 janvier 1875, la *Mersey Steel and Iron Company* entreprit de fabriquer et livrer à Montréal, la moitié, avant le premier octobre 1875, et la balance avant le 1er juillet 1876, 20,000 tonnes de rails d'acier, avec une quantité proportionnée d'éclisses, recevant pour cela £11 3s. sterling; soit, \$54,26.

La *Mersey Steel & Iron Company* n'a pas soumissionné pour une quantité aussi considérable que celle fournie en vertu de ce contrat. Sa soumission était pour 5,000 à 10,000 tonnes au prix ci-dessus mentionné, et aussi pour les boulons et les écrous, à raison de \$101. Elle fut signée au nom de cette compagnie par M. M. Cooper, Fairman & Cie, qui se sont donnés comme ses agents. Cette maison Cooper, Fairman & Cie. soumissionnait aussi en son propre nom pour 5,000 à 10,000 tonnes, des marques Mersey ou Bolton, les rails devant être livrés à Liverpool à raison de £10 10s. sterling, avec les boulons et les écrous à raison de £19 10s. sterling, offrant en même temps de faire la livraison à l'île Vancouver aux taux suivants :—

Les rails à.....	\$13	5	3 sterling
Les éclisses à.....	22	5	3 “

MM. Cooper, Fairman & Cie, soumissionnaient aussi pour 5,000 à 10,000 tonnes de rails, de la marque de la *Mersey Steel & Iron Company*, devant être livrés à Duluth ou à la baie du Tonnerre à raison de £12 6s. sterling avec les boulons et les écrous à raison de \$107 la tonne; cette offre était accompagnée d'une autre par laquelle on s'engageait à faire la livraison à la rivière des Français à 2 shillings de moins par tonne que les prix ci-dessus.

La soumission de la *Mersey Company* est arrivée au département dans une enveloppe séparée; la soumission de M. Fairman, Cooper & Cie., dans une autre enveloppe. La lettre suivante a été écrite par le secrétaire du département :

OTTAWA, le 2 décembre 1874.

“MESSIEURS,—La soumission que vous avez faite au nom de la *Mersey Steel and Iron Company* de Liverpool, pour la fourniture de rails d'acier, etc., ayant

été acceptée, je suis chargé de vous transmettre le projet de contrat ci-joint, et de vous prier d'avoir la bonté de le faire signer par la compagnie, et de me le renvoyer ensuite.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

F. BRAUN,
" Secrétaire.

" MM. COOPER, FAIRMAN et CIE.,
Agents, Montréal. "

Cette notification est conçue comme si Fairman, Cooper & Cie avaient fait plus d'une soumission au nom de la *Mersey Steel & Iron Company*, ce qui n'était pas le cas. En ceci et en plusieurs autres circonstances, dans les contrats en rapport avec les rails d'acier, les boulons et les écrous, ainsi que le transport, il paraîtrait qu'il y avait quelquefois entente entre cette maison et le département à part de ce que nous laissent voir les lettres et les dossiers officiels. La soumission dont il est ci-dessus question comme ayant été faite par MM. Cooper, Fairman & Cie, parle de livrer à Duluth, à la baie du Tonnerre, à la rivière des Français, à Liverpool et à Vancouver, endroits dont aucun n'est mentionné dans l'annonce comme étant ceux où devait se faire la livraison. Après réception des soumissions, M. Fleming dit quel a été l'effet de quelques-unes, de ces soumissions, dans sa cédule du 19 novembre, comme si on se fût alors attendu à ce que le gouvernement les prendrait en considération, bien qu'on n'eût pas demandé de soumission pour faire la livraison ailleurs qu'à Montréal. De fait, il n'y avait pas plus d'une soumission au nom de la *Mersey Company*. Les autres soumissions étaient de MM. Cooper, Fairman & Cie, en leur nom, et ne parlaient pas de la livraison à Montréal.

Ce qui suivit cette notification du 2 décembre fait voir qu'il y était intimé que non-seulement l'offre faite au nom de la *Mersey Company* pour 10,000 tonnes devant être livrées à Montréal, mais aussi que l'offre faite par Cooper, Fairman & Cie pour les 10,000 tonnes additionnelles, avec un prix fixé pour la livraison à Duluth et à la rivière des Français, étaient acceptées bien qu'on n'eût pas demandé de compétition pour les endroits ainsi mentionnés par MM. Cooper, Fairman & Cie, et que MM. Perkins, Livingston, Post & Cie eussent fait une offre pour la livraison aux mêmes endroits, plus basse que la soumission de MM. Cooper, Fairman & Cie.

La cédule de M. Fleming, en date du 19 novembre 1874, donnait ce qui suit comme résultat des offres faites pour livraison aux lacs de l'ouest :

Entrepreneur.	Tonnes.	Baie du Tonnerre.	Duluth.
		\$ cts.	\$ cts.
Post & Cie.....	5,000	.....	58 16
do	5,000	.....	59 40
Cooper, Fairman & Cie.....	10,000	54 86	.....

Ceci donne l'idée qu'on ne concourait pas pour la livraison aux deux endroits, mais on l'a fait, et la substance de ces offres respectives était comme suit :

Entrepreneur.	Tonnes.	Baie du Tonnerre.	Duluth.
		\$ cts.	\$ cts.
Post & Cie.....	5,000	58 41	58 16
do	5,000	60 15	59 40
Cooper, Fairman & Cie.....	10,000	59 60	59 60

Ainsi, les soumissions qui étaient devant le département à cette époque faisaient voir que Post & Cie. offraient d'envoyer 10,000 tonnes à Duluth ou 5,000 à Duluth et 5,000 tonnes à la baie du Tonnerre, à des prix plus bas que ceux fixés par MM. Cooper, Fairman & Cie.

Il fut décidé de prendre 10,000 tonnes à être livrées sur les lacs de l'ouest, bien qu'on n'eut pas demandé de soumissions pour faire faire la livraison à ces endroits, et d'adjuger le contrat à cet effet à MM. Cooper, Fairman & Cie., aux plus hauts prix mentionnés dans leur soumission.

On prépara un contrat au nom de la *Mersey Company* pour les deux quantités de 10,000 tonnes chacune, l'une devant être livrée à Montréal et l'autre sur les lacs de l'ouest. La *Mersey Coy.* refusa le contrat pour livraison sur les lacs et retint le droit de livrer les 20,000 tonnes à Montréal. Ceci rendit nécessaire un nouveau contrat pour le transport à faire l'année suivante, et l'on demanda pour cela des soumissions au moyen d'annonces. Après l'ouverture des soumissions, MM. Cooper, Fairman & Cie.:

intervinrent sans avoir soumissionné, et dirent que, comme on avait accepté leur offre dans ce cas, ils avaient droit au contrat pour le transport de ces rails depuis Montréal jusqu'aux lacs de l'ouest, et on l'accorda à leur représentant (voir contrat 20).

M. Trudeau, dans son témoignage, a parlé de la perte subie à cause de l'acceptation de l'offre de Cooper, Fairman & Cie, en cette occasion, telle que formulée par M. Braun, comme il est dit plus haut—au lieu de la soumission moins élevée, de M.M. Perkins, Livingston, Post & cie.

M. Trudeau a déclaré que l'acceptation de l'offre moins élevée de Post & Cie, aurait économisé environ sur 10,000 tonnes couvertes par leur soumission, \$12,400 si la livraison avait été faite à Duluth, et \$4,900, au fort William.

De fait, 5,349 tonnes de rails et les accessoires ont été livrées à Duluth et environ 5,477 tonnes au fort William, sur lesquelles, aux prix mentionnés par M. Trudeau, la perte dépasserait \$9,000.

On prépara un contrat d'après les deux soumissions mentionnées ci-dessus et acceptées par la lettre de M. Braun en date du 2 décembre 1874, et on s'attendait à ce qu'il fût exécuté par la *Mersey Company*.

Les deux lettres suivantes sont celles qui viennent ensuite dans le dossier de la correspondance échangée entre le département et cette compagnie à propos de ce contrat :—

“ EDIFICE DES SOEURS GRISES, 42 ET 44, RUE DES ENFANTS TROUVÉS,
“ MONTRÉAL, le 4 décembre 1874.

“ M. Fairman partira d'ici pour l'Angleterre, *via* New-York, lundi après-midi, et avant son départ nous aimerions à savoir s'il vous conviendrait que les rails fussent livrés dans l'ouest, et à quels points. Ce renseignement nous permettra peut-être, vu l'encombrement du fret à Montréal, d'envoyer une partie de ces rails par New-York, et d'opérer ainsi une plus prompte livraison. Une prompte réponse nous obligera.

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ L'HONORABLE A. MACKENZIE,
“ Ottawa.”

“ OTTAWA, le 5 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—Au sujet de votre lettre du 4 courant, à propos de la livraison des rails d'acier, je suis chargé de vous dire que le département n'est pas prêt à spécifier les quantités qui devront être livrées à chacune des localités mentionnées

dans le contrat de la Compagnie d'Acier et Fer de la Mersey, mais que l'intention n'est pas d'en recevoir *via* New-York.

“ Il pourra, cependant, être décidé d'en livrer à quelque port anglais, et, dans ce cas, vous en serez prévenus à temps.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.”

“ M.M. COOPER, FAIRMAN ET CIE.,
“ Montréal.”

Le document qui témoigne de l'existence du contrat actuel n'est pas celui qui a été préparé d'abord. Il avait pour raison d'être l'acceptation des deux soumissions mentionnées plus haut. Il n'est pas produit et il n'est jamais arrivé au département après avoir été envoyé à M.M. Cooper, Fairman & cie, avec la lettre du 2 décembre précitée. La lettre suivante de M. Braun dont il est parlé plus haut, et qui porte la date du 5 décembre 1874 rend évident le fait que le contrat qu'on voulait faire exécuter contenait l'obligation de livrer les rails aux ports des lacs de l'ouest.

Le 4 janvier 1875, le message suivant arriva au département :—

“ OTTAWA, le 4 janvier 1875.

“ Par télégraphe de Montréal.

“ La compagnie Mersey n'a signé la soumission que pour livraison à Montréal. Elle ne peut maintenant faire cette livraison dans l'ouest. Ce qui précède reçu par le câble.

“ AGENTS DE LA COMPAGNIE MERSEY.

“ L'Hon. A. MACKENZIE.”

Cette communication informe, de fait, le département que la soumission pour livrer les rails aux ports de l'ouest n'a pas été faite au nom de la *Mersey Company* et que cette maison avait refusé de l'accepter. Le contrat qui avait été préparé, comme il est dit plus haut, pour être exécuté par la *Mersey Company* et qui avait été adressé à M.M. Cooper, Fairman & Cie., avec l'entente apparente, qu'ils étaient les agents autorisés de ces entrepreneurs, dans l'intention de le faire exécuter en Angleterre, comprenant parmi ces conditions, comme il est dit ci-dessus, celle de faire la livraison aux ports des lacs de l'ouest, ainsi que l'approvisionnement des boulons et des écrous, des rails et des éclisses—ce contrat n'a évidemment pas été renvoyé. D'après la lettre ci-dessus, en date du 4

décembre 1874, M. Fairman, de la maison Cooper, Fairman & Cie., se disposait à partir de Montréal pour l'Angleterre, et dans son témoignage donné, devant nous, il déclara qu'il avait été en Angleterre et qu'il avait entendu dire au président de la compagnie qu'elle n'exécuterait pas le contrat qu'on lui avait envoyé ; mais il ne connaissait pas d'autorisation venant du gouvernement pour permettre d'en faire un autre qui serait exécuté différemment. Un contrat, différent en substance de celui qui a été envoyé à MM. Cooper, Fairman & Cie., le 2 décembre, a été exécuté en Angleterre par la *Mersey Company*, et c'est celui que nous sommes à examiner. On ne voit pas en vertu de quelle autorité le changement a été fait. Quand le document substitué arriva au département, M. Fissiault découvrit qu'il était différent de celui qui avait été envoyé, et il en parla à M. Fleming. Voici le mémoire qu'il fit, dans le temps et qu'il annexa au contrat :

“ Remarques sur le contrat no. 4,538, du 14 janvier 1875, avec la *Mersey Steel and Iron Company*.”

“ Dans le premier projet que j'ai préparé, il y avait un prix pour la livraison des rails à Duluth, et un pour la livraison à la rivière des Français, et aussi un prix pour les boulons et les écrous de fer pour chaque livraison.

“ Le seul prix (£11 3s.) dans le contrat reçu aujourd'hui, est pour la livraison des rails à Montréal—pas de mention de la livraison à Duluth ni à la rivière des Français.

“ Les boulons et écrous sont aussi omis.

“ M. Fleming que j'ai consulté là-dessus, dit que cela ne fait pas de différence.

“ H. A. FISSIAULT.

15 fev. 1875.

Les italiques sont de M. Fissiault.

Les soumissions qui avaient été faites au nom de la *Mersey Company* par Cooper, Fairman & Cie., comme étant ses agents, et par cette dernière société, en son propre nom, comprenaient les boulons et les écrous. Le contrat renvoyé d'Angleterre ne les comprenait pas. M. Fairman a rendu son témoignage devant nous, et, à ce sujet, il dit qu'il avait inséré l'article “ boulons et écrous ” dans la soumission faite au nom de la *Mersey Company*, sans aucune autorisation de sa part. En mars 1875, le fait que cet article avait été mis dans ces soumissions devint la raison qui porta le département à accorder le contrat à M. M. Cooper, Fairman & Cie., pour les boulons et les écrous au prix fixé dans cette soumission, et sans compétition,

bien que plusieurs des soumissionnaires eussent, dans une occasion précédente, en novembre 1874, fait des offres à des prix beaucoup plus bas pour les mêmes articles (voir le contrat 30.)

Nous trouvons qu'une soumission faite par M. M. Fairman, Cooper & Cie., en leur propre nom, pour faire la livraison à des points autres que ceux pour les quels on avait demandé des soumissions, fût acceptée, et que les conditions en furent comprises dans un contrat projeté avec la *Mersey Company* pour 20,000 tonnes de rails ; que la *Mersey Company* refusa de se soumettre à ces conditions, et préféra exécuter un contrat pour les rails seulement, sans les accessoires mentionnés dans la soumission d'après laquelle on avait fait le contrat ; que la conduite du département dans toutes les négociations entamées avec Cooper, Fairman & Cie., au sujet de ce contrat, étaient calculées de manière à donner, et ont donné à cette maison, un avantage illicite sur les autres soumissionnaires dans les transactions subséquentes ; qu'en obtenant ce contrat dans sa forme définitive, les entrepreneurs—la *Mersey Steel and Iron Company*—n'ont pas eu d'avantage illicites, et qu'en l'adjugeant, le département a acheté le matériel pour lequel ce contrat est fait, d'après l'offre la plus basse qui pût être acceptée.

Le contrat a été rempli, et voici les sommes qui ont été payées à cette fin :

Au 30 juin, 1875.....	\$323,944 99
“ 1876.....	721,738 66
“ 1877.....	83,053 70
	\$1,128,737 35

En vertu d'un arrangement ultérieur, une partie des rails compris dans ce contrat a été transférée au chemin de fer Intercolonial, et l'on en a crédité le compte du Chemin de fer du Pacifique.

CONTRATS NOS. 9 ET 10.

Rails d'acier.

Ce contrat, daté du 16 avril 1875, est le résultat de deux marchés distincts entre les entrepreneurs et le gouvernement. Le premier a rapport à 5,000 tonnes de rails, etc., et porte le numéro 9 ; le second était pour une quantité additionnelle de 5,000 tonnes, et le contrat, tel qu'exécuté, conte-

nait les conditions auxquelles les deux lots furent achetés. Ils sont mentionnés dans les livres du département comme étant les contrats 9 et 10. En vertu de ce contrat, la *West Cumberland Iron and Steel Co.*, (à resp. limitée,) entreprit de fabriquer et de livrer 10,000 tonnes de rails d'acier avec la quantité proportionnelle d'éclisses, de boulons et d'écrous; 5000 tonnes de rails, etc, devaient être livrés à Montréal, à raison de £11 sterling, soit \$53,53 la tonne pour les rails et les éclisses, et £20 sterling, soit \$97,33 la tonne pour les boulons et les écrous, et le reste des 5000 tonnes de rails, etc., mis à bord un vaisseau en Angleterre, à £10 sterling, soit \$48,67 la tonne pour les rails et éclisses, et £19 sterling, soit \$92.48 la tonne pour les boulons et les écrous. La première transaction fut l'acceptation de la soumission envoyée par les entrepreneurs dans la compétition de novembre. C'était une des deux plus basses et elle fixait £11 sterling comme prix des rails et des éclisses, mais elle omettait de fixer un prix pour les boulons et les écrous. Ceci fut plus tard fixé par correspondance. Après qu'on eut décidé d'accepter la soumission, on échangea la correspondance suivante :—

“ OTTAWA, le 20 nov. 1874.

“ *Télégramme à MM. Cox et Green, 13, rue de l'Hôpital, Montréal.*

“ Soumission pour fourniture de cinq milles tonnes de rails d'acier acceptée. Le contrat, basé sur le devis imprimé envoyé par ce département, en date du 3 octobre, sera fait avec vos commettants.

“ T. TRUDEAU,

“ Sous Ministre des Travaux Publics.”

“ 13 ET 15, RUE DE L'HOPITAL,

“ MONTRÉAL, 20 novembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre télégramme de ce jour : “ Soumission pour fourniture de cinq milles tonnes de rails d'acier acceptée. Le contrat, basé sur le devis imprimé envoyé par ce département, en date du 3 octobre, sera fait avec vos commettants.”

“ Nous supposons que vous nous envoyez copie du devis en question, au reçu duquel nous ferons préparer la chose en forme.

“ En attendant votre réponse,

“ Nous sommes, etc.,

“ COX ET GREEN.

“ T. TRUDEAU, écrivain,

“ Sous-ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.

“ OTTAWA, 25 novembre 1874.

“ MESSIEURS,—Comme vous avez omis, dans la soumission que vous avez faite, le 10 de ce mois, au nom de la *West Cumberland Iron & Steel Co.* (à resp. limitée), pour la fourniture de 5,000 tonnes de rails d’acier, de mentionner le prix que la compagnie exigerait pour fournir les boulons et écrous nécessaires pour cette quantité de rails, je suis chargé de vous prier de vouloir bien nous donner maintenant cette information.

“ Je suis, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ MM. COX ET GREEN,

“ Rue de l’Hôpital, Montréal.”

“ OTTAWA, 5 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—La soumission de la *West Cumberland Iron and Steel Company* (responsabilité limitée) pour la fourniture de rails d’acier ayant été acceptée, je vous transmets ci-joint le projet du contrat (en triplicata) de cette entreprise, avec prière de le renvoyer aussitôt possible pour qu’il soit terminé.

“ J’ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ MM. COX ET GREEN,

“ Montréal.”

Quelque temps après l’adjudication de ce contrat, le gouvernement offrit d’augmenter la quantité à fournir par les soumissionnaires, laquelle offre fut repoussée. Subséquemment néanmoins, le 18 décembre 1874, MM. Cox et Green firent une offre de fournir 5,000 tonnes de plus au prix mentionné dans leur première soumission, à propos de quoi la correspondance suivante fut échangée :

“ 13 ET 15, RUE DE L’HÔPITAL,

“ MONTRÉAL, le 18 décembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu aujourd’hui par le câble une dépêche de la *West Cumberland Iron and Steel Company* (responsabilité limitée) nous informant que vu les conditions avantageuses de paiement, elle est prête à augmenter de cinq à dix milles tonnes la quantité de rails qu’elle s’est engagée à fournir. Nous vous rappellerons que notre prix est le plus bas de tous (£11 sterling par tonne livrée à Montréal), et cela tout en vous priant de soumettre la proposition au ministre des Travaux publics et de lui faire remarquer la modicité du prix des rails.

“ Tout en sollicitant la faveur d’une réponse,

“ Nous sommes, Monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ COX ET GREEN,

“ F. BRAUN, écr., secrétaire,

“ Département des Travaux publics,

“ Ottawa.”

“ COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ OTTAWA, le 21 décembre 1874.

“ *Télégramme de Montréal, à T. Trudeau, Travaux Publics.*

“ Voyez notre lettre du 18 décembre à M. Braun, offrant 5,000 autres tonnes de rails au besoin. Une prompté réponse, vu qu'un chemin de fer les demande.

“ COX ET GREEN.”

“ OTTAWA, le 22 décembre 1874.

“ *Télégramme à Cox et Green.*

“ Pas besoin d'autres rails. Merci.

“ F. BRAUN.

“ *Secrétaire.*”

“ OTTAWA, le 5 janvier 1875.

“ MESSIEURS,—Le ministre des Travaux publics ayant reconsidéré l'offre que vous avez faite au nom de la West Cumberland Iron and Steel Company (responsabilité limitée) de Workington, de fournir 5,000 tonnes de rails d'acier en sus de la quantité stipulée dans son contrat, à £10 sterling par tonne, et aux termes et conditions du dit contrat, l. à b. à Workington, j'ai reçu instruction de vous dire que cette offre est acceptée et de vous prier d'en informer la compagnie.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN.

“ MM. COX ET GREEN,

“ Montréal.”

Une lettre datée du 23 octobre 1874. accompagnant la première soumission de cette compagnie et adressée par le secrétaire à MM. Cox et Green, les agents à Montréal, fut envoyée au département. Cette lettre fixait £10 sterling comme le prix à Workington, ou £11 sterling à Montréal; et il semble qu'on a considéré que l'offre du 18 décembre 1874, continuait encore cette alternative. Dans son témoignage, M. Mackenzie déclara que vers l'époque de l'acceptation de cette dernière offre on avait cru expédient de faire venir une certaine quantité de rails livrables à Vancouver, et le fait que les termes de la nouvelle offre faite par ces entrepreneurs, le 18 décembre, ont été acceptés à condition que la livraison ne se ferait pas à Montréal, comme il était proposé par leurs agents, MM. Cox et Green, mais à Workington, en Angleterre, ainsi que mentionné dans la lettre de M. Braun, en date du 15 janvier 1875, indique que c'était l'intention à cette époque, que le produit de ce second achat de la *West Cumberland Co.* allât à Vancouver. Subséquemment la lettre suivante fut écrite par le secrétaire du département :—

“ OTTAWA, le 4 mars 1875.

“ MESSIEURS,—Comme il est nécessaire de passer un nouveau contrat avec la West Cumberland Iron and Steel Company pour la fourniture de 5,000 tonnes de rails d'acier, etc., il a été décidé de l'inclure dans celui que cette compagnie a consenti le deux février, aussi pour 5,000 tonnes.

“ Le projet suivant a été rédigé en conséquence et vous est transmis pour signature.

“ Vous remarquerez que le prix par tonne pour les boulons ne comprend pas les droits de douane.

“ Le premier contrat (en triplicata) vous est aussi transmis.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,
Secrétaire.

“ MM. COX et GREEN,
Montréal.”

Ce contrat fut exécuté. On devait livrer 5,000 tonnes à Montréal et 5,000 tonnes à Workington. Subséquemment, le département proposa de changer ces conditions, ainsi qu'on le voit par la correspondance suivante :

“ OTTAWA, le 20 avril 1875.

“ La West Cumberland Company voudrait-elle livrer à Montréal les 10,000 tonnes de rails à £11, et les boulons à £20 sterling ?

“ F. BRAUN,
Secrétaire.

“ COX ET GREEN,
“ Montréal.”

“ 13 ET 15, RUE DE L'HOPITAL,

“ MONTRÉAL, 20 avril 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons votre télégramme d'aujourd'hui. Les premières 5,000 tonnes sont déjà expédiées ou à la veille de l'être. Nous n'avons aucun doute que la compagnie pourrait aussi envoyer les 5,000 autres et nous croyons pouvoir dire que nous pouvons prendre des arrangements pour vous les faire livrer ici. Si vous voulez ajouter un louis sterling au prix que vous êtes convenu de payer en Angleterre, nous communiquerons l'affaire à la compagnie par la prochaine malle, qui partira vendredi, le 23, et dès que sa réponse nous parviendra, nous aurons l'honneur de vous la communiquer.

“ Nous sommes, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ COX ET GREEN.

“ F. BRAUN, écri.,

“ Secrétaire, ministère des Travaux publics,

“ Ottawa”

La preuve démontre qu'en obtenant ce contrat (numéros 9 et 10), les entrepreneurs n'ont obtenu aucun avantage illicite, et qu'en l'adjugeant, le département a acheté le matériel dont il est question à un prix aussi bas que ce qu'on pouvait avoir alors ailleurs.

Finalement, on décida que la livraison se ferait en Canada, et le contrat fut exécuté. Les sommes suivantes furent payées en vertu de ce contrat :—

Au 30 juin 1875.....	\$230,645 14
Au 30 juin 1876.....	147,284 99
Au 30 juin 1877.....	186,145 73
Total.....	<u>\$564,075 86</u>

En vertu d'un arrangement ultérieur, une partie des rails mentionnés dans ce contrat a été transférées au chemin de fer Intercolonial, et on en a en conséquence crédité le compte du chemin de fer du Pacifique.

CONTRAT NO. 11.

Rails d'Acier.

En vertu de ce contrat, daté du 9 février 1875, une société composée de personnes dont les noms ne sont pas donnés, prenant les noms et raison de Naylor, Benzon & cie, entreprit de fournir 5,000 tonnes de rails d'acier avec une quantité proportionné d'éclisses, à être livrée à bord du vaisseau à Liverpool, recevant pour cela £10 10s. la tonne, livrables comme suit : de 2,500 à 3,000 tonnes en mars ou avril 1875 ; le reste en mai 1875.

Ce contrat était le résultat des offres faites par MM. Cooper, Fairman & Co., sans compétition. Les soumissions qui sont arrivées au département en réponse à l'annonce publiée en cette occasion, et qui demandait des soumissions pour livraison à Montréal seulement, étaient accompagnées de deux autres pour livraison à Liverpool, l'une de James Crawford, à raison de £10 5s. sterling la tonne, et l'autre MM. Cooper, Fairman & Cie, à raison de £10 10s. Cette dernière contenait aussi la seule offre pour livraison à Vancouver, et qui était à raison de £13 5s. 3d. sterling.

Avant l'époque fixée pour la réception des soumissions, la correspondance suivante fut échangée entre le département et un monsieur Justice :

“ PHILADELPHIE, le 23 octobre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—En demandant des soumissions pour “ rails d'acier,” vous exigez qu'ils soient livrés à Montréal.

“ Je désirerais savoir si vous accepteriez des rails livrés à Liverpool, le fret et l'assurance devenant votre propre affaire. Par ce moyen, il y aurait plus de concurrence dans les offres, et les prix seraient moins élevés.

“ Votre dévoué,

“ PHILIP S. JUSTICE.

“ F. BRAUN, Secrétaire,

“ Département des Travaux Publics,
“ Ottawa, Canada.”

“ OTTAWA, le 27 octobre 1874.

“ MONSIEUR,—En réponse à la vôtre du 23 de ce mois, demandant si le département accepterait des soumissions pour rails d'acier livrés à Liverpool, Angleterre, etc., j'ai l'honneur de vous informer que de telles soumissions ne seront pas acceptées. En sus de la localité désignée pour leur livraison, le département n'aurait aucune objection à recevoir des soumissions pour livraison à la Baie Georgienne, lac Huron, Duluth et la Baie du Tonnerre, lac Supérieur.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ PHILIP S. JUSTICE, Ecr.,

“ No. 14, Cinquième Rue Nord,
“ Philadelphie, Pe., E.-U.”

Bien que le département n'eût pas demandé de soumissions pour livraison en Angleterre à destination de Vancouver, néanmoins, après l'ouverture des soumissions, M. Fleming, le 19 novembre 1874, jugea à propos, dans son rapport, de soumettre la substance de celle pour Vancouver, faite par M.M. Cooper, Fairman & cie.

Après avoir examiné les différentes soumissions, eut lieu la notification de l'acceptation de certaines d'entre elles aux dates et pour les quantités mentionnées ci-dessous :—

20 novembre, à Cox & Green, 5,000 tonnes à.....	\$53 53
1er décembre, H. A. F. Post, 10,000 tonnes (moyenne).....	54 62
2 décembre, Cooper, Fairman & Cie, 20,000 tonnes à.....	54 26
4 décembre, Thomas Reynolds, jun., 5,000 tonnes à.....	53 53

Cela donnait 40,000 tonnes. Le lendemain du dernier de ces avis, la lettre suivante a été écrite par le secrétaire :—

“ OTTAWA, 5 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—Au sujet de votre lettre du 4 courant, à propos de la livraison de rails d'acier, je suis chargé de vous dire que le département n'est pas prêt à

spécifier les quantités qui doivent être livrées à chacune des localités mentionnées dans le contrat de la Compagnie d'Acier et de Fer de la Mersey, mais que l'intention n'est pas d'en recevoir *viâ* New-York.

“ Il pourra, cependant, être décidé d'en faire livrer à quelque port anglais, et dans ce cas, vous en serez prévenus à temps.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ MM. COOPER, FAIRMAN & CIE.,

“ Montréal.”

C'est la première pièce officielle contenant l'intention du département d'acheter des rails devant être livrés à un port anglais. D'après sa teneur, nous ne pouvons comprendre s'il est question de la soumission qui avait été faite, comme ci-dessus mentionné, par MM. Cooper, Fairman & Cie., en même temps que les soumissions régulières pour la livraison à Montréal, et qui mentionne le même prix que celui qui a été accordé par la suite en vertu de ce contrat, ou de la perspective d'une négociation ultérieure au moyen d'une compétition ou autrement. Personne dans le département n'a pu, dans son témoignage, établir les raisons de la décision qu'on a prise d'acheter, dans ce cas, plus que n'indiquent les documents officiels. Nous avons essayé de trouver dans ces documents ce qui a été fait ou les informations qui ont été prises par le département au sujet des rails qui devaient être livrés en Angleterre ou à Vancouver. Le 9 décembre 1874, le secrétaire écrivit la lettre suivante :—

“ OTTAWA, le 9 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—En réponse à votre communication du 30 ult., demandant si le gouvernement aura besoin d'autres rails d'acier dans le cours de l'année prochaine, j'ai l'honneur de vous dire que s'il en a besoin, il sera demandé des soumissions, suivant l'usage ordinaire.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ CHAMPLIN ET GILLET,

Boîte 3,012, B. P., New-York, E. U.”

Une offre a été faite par Cox & Green, agents, à Montréal, de la *West Cumberland Company*, en date du 18 décembre 1874, pour fournir 5,000 tonnes en sus de la quantité couverte par leur première soumission. La correspondance suivante fera voir la substance de cette offre et comment on en a d'abord disposé :—

“ 13 ET 15 RUE DE L'HÔPITAL,

“ MONTRÉAL, le 18 décembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu aujourd'hui par le câble une dépêche de la West Cumberland Iron and Steel Company (responsabilité limitée) nous informant que vu les conditions avantageuses de paiement, elle est prête à augmenter de cinq à dix mille tonnes la quantité de rails qu'elle s'est engagée à fournir. Nous vous rappellerons que notre prix est le plus bas de tous (£11 sterling par tonne, livraison à Montréal), et cela tout en vous priant de soumettre la proposition au ministre des Travaux Publics et de lui faire remarquer la modicité du prix des rails.

“ Tout en sollicitant la faveur d'une réponse,

“ Nous sommes, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ COX ET GREEN.

“ F. BRAUN, écr., secrétaire,

“ Département des Travaux Publics.

“Ottawa.”

“ COMPAGNIE DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ OTTAWA, le 21 décembre 1874.

“ *Télégramme de Montréal, à T. Trudeau, Travaux Publics.*

“ Voyez notre lettre du 18 décembre à M. Braun, offrant 5,060 autres tonnes de rails au besoin. Une prompte réponse, vu qu'un chemin de fer les demande.

“ COX ET GREEN.

“ OTTAWA, 22 décembre 1874.

“ *Télégramme à Cox et Green.*

“ Pas besoin d'autres rails. Merci.

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*”

Ce refus ne nous paraît pas d'accord avec l'intention du département communiquée à MM. Cooper, Fairman & Cie. le 5 décembre, date à laquelle M. Braun, dans la lettre ci-dessus mentionnée, s'était servi de ce langage avec eux : —

“ On peut toutefois décider d'en faire livrer à un port anglais.”

Car si on avait besoin de rails à Vancouver, il n'était guère à propos de refuser 5,000 tonnes au prix mentionné par la *West Cumberland Co.*, les plus bas de tous les soumissionnaires, surtout vu qu'il était compris que

leur offre devait comprendre l'alternative de £11 sterling à Montréal ou de £10 sterling à un port anglais.

Après qu'on eut ainsi refusé, le 22 décembre 1874, l'offre faite au nom de la *West Cumberland Company*, voici quelle a été la correspondance qui a suivi au sujet d'une autre quantité de rails à fournir, et qui commence quinze jours après la lettre de M. Braun informant MM. Cooper, Fairman & Cie., qu'on en pourrait prendre, livrables à un port anglais :—

“ MONTRÉAL, 29 décembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Je viens justement de recevoir par le câble et par l'intermédiaire de M. Gourman, une dépêche au nom des fabricants, offrant 6,400 autres tonnes de rails d'acier Bessemer à £10 10s. l. à b. à Liverpool, et mettant pour condition une réponse pour jeudi. Si vous pouvez prendre cette quantité en sus, je vais la retenir immédiatement, car il est probable que le prix augmentera après le jour de l'an. Relativement à cette offre, le signataire ira vous rejoindre à la station dans la matinée.

“ Votre obéissant serviteur,

“ JAMES COOPER.

“ L'HON. A. MACKENZIE.”

Entre cette date et la lettre suivante, à en juger par le contenu de la dernière, quelqu'un agissant au nom du département, avait informé la société Cooper, Fairman & Cie, qu'il en faudrait 10,000 tonnes à Liverpool :—

“ MONTRÉAL, le 4 janvier 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu une dépêche par le câble annonçant que la compagnie Mersey n'a signé la soumission que pour livraison à Montréal. Quant aux 10,000 tonnes l. à b. Liverpool, il est probable qu'on peut arranger l'affaire en télégraphiant de suite par le câble, la soumission originale spécifiant que tout doit être expédié ici. Pour faciliter les choses, nous aimerions à recevoir vos instructions à cet égard, et quant à livraison à l'île Vancouver. Nous pourrions probablement faire faire le transport pour £2 la tonne, bien que £2 10s. soit le prix que l'on a demandé. Quand nous recevrons vos instructions, nous enverrons une dépêche et passerons contrat pour livraison sur la côte du Pacifique,

“ Comptant sur une promptre réponse, nous sommes, monsieur,

“ Vos respectueux serviteurs,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.,

“ POUR LA MERSEY IRON STEEL CO.

“ L'HON. A. MACKENZIE,

“ Ottawa.”

MM. Cooper, Fairman & Cie. parlent ici des 10,000 tonnes, comme si on en avait parlé dans une conversation précédente ou dans une lettre, et ils proposent ouvertement de passer un contrat sans compétition, d'après leurs propres conditions, non seulement pour les rails, mais pour le transport.

Les trois lettres qui suivent sont consignées au dossier, le jour suivant :

“ OTTAWA, 5 janvier 1874.

“ MESSIEURS,—Le ministre des Travaux Publics ayant reconsidéré votre offre, au nom de la West Cumberland Iron and Steel Company (responsabilité limitée) de Workington, de fournir 5,000 tonnes de rails d'acier en sus de la quantité stipulée dans son contrat, à £10 sterling par tonne, et aux termes et conditions du dit contrat, l. à b. à Workington, j'ai reçu instruction de vous dire que cette offre est acceptée et de vous prier d'en informer la compagnie.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ MM. COX ET GREEN,
“ Montréal.”

“ OTTAWA, 5 janvier 1875.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 23 ultimo, demandant où doivent être livrés les rails récemment achetés par le gouvernement afin que vous puissiez faire des offres pour leur transport, je vous annonce que leur livraison devra se faire à Montréal et à l'île Vancouver.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ JOHN G. DALE, écr.,
“ New-York, E. U.”

“ OTTAWA, le 5 janvier 1875.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre communication du 29 du mois dernier, offrant de fournir 6,400 tonnes de rails d'acier Bessemer à £10 10s. l. à b. à Liverpool, je dois vous dire que le département n'en a pas besoin davantage

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ JAS. COOPER, écr.,
“ Montréal.”

Deux jours après cela, on télégraphia l'acceptation suivante de la proposition de M.M. Cooper, Fairman & Cie :—

“ OTTAWA, le 7 janvier 1875.

“ *Télégramme à MM. Cooper, Fairman et Cie.*

“ Si le transport à la Colombie-Britannique peut se faire pour £2 sterling, le gouvernement prendra 5,000 tonnes de rails d'acier, qui seront expédiées en n'importe quel temps. La livraison devra se faire à Esquimalt, à la baie Cowichan, ou à Nanaïmo ; le débarquement est facile à ces trois endroits.

“ F. BRAUN,
“ *Secrétaire.*”

La correspondance suivante vint ensuite :

“ MONTRÉAL, 13 janvier 1875.

“ CHER MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 7 de ce mois, nous vous informons que nous avons acheté, pour le compte du gouvernement canadien, 5,000 tonnes de rails d'acier Bessemer, £10 10s. Od., l. à b. Liverpool, payables à l'arrivée des connaissements.

“ Nous avons aussi fait marché pour le fret jusqu'aux ports de Vancouver ; c'est-à-dire Esquimalt, Baie Cowichan et Nanaïmo, à £2 5s. la tonne.

“ Le fret, etc., est au risque du gouvernement, qui paiera les expéditeurs, les fabricants ne voulant pas se charger de la livraison aux ports de Vancouver.

“ Si avec ce lot vous aviez besoin des boulons, nous pouvons prendre un arrangement à cet effet et les faire expédier en même temps. On nous annonce que les rails d'acier se vendent maintenant £11. Nous serions aises de connaître vos banquiers en Angleterre, auxquels nous supposons qu'il faudra présenter les connaissements. Ayez la complaisance de faire confirmer le contrat assez tôt pour que nous puissions expédier la réponse par le câble, les documents nécessaires devant être envoyés ensuite.

“ A vous bien sincèrement,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ L'HON. A. MACKENZIE, Ottawa.”

Par cette lettre, M. M. Cooper, Fairman & Cie. déclarent qu'ils espèrent terminer les transactions, en fournissant la quantité mentionnée par M. Braun le 7 janvier 1875, bien qu'elle dût couter plus qu'il ne l'avait dût lorsqu'il avait fixé les conditions aux-quelles devait se faire l'achat.

Entre le 14 et le 18 janvier 1875, inclusivement, les six communications suivantes de cette société se trouvent dans les minutes du département. Elles sont adressées au Secrétaire particulier du ministre. Il n'y a pas de trace de ses réponses s'il en a fait. On a attiré l'attention du sous-ministre sur ces communications, mais il n'a pas pu dire si l'on avait répondu.

M. Trudeau déclara que c'était l'intention du département que toute

lettre officielle écrite par le secrétaire particulier fût gardée dans les minutes, et qu'on n'avait pas pour coutume, dans les négociations qui concernaient les transactions du département, de permettre un échange de correspondance entre les soumissionnaires ou les entrepreneurs et le secrétaire particulier :—

(Confidentielle.)

“ Copie de la dépêche reçue par le câble le 13 janvier, Cooper, Montréal.

“ Acheté les rails pour Vancouver, comptant l. à b. ici, transport réglé ; obligé de payer 45 chelins. Obtenez différence du gouvernement. Le gouvernement doit se charger de la responsabilité, du fret et de l'assurance. Les fabricants demandent maintenant onze louis.

Ceci semble être un télégramme de l'associé de M. Cooper en Angleterre.

“ COMP. DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ OTTAWA, le 14 janvier 1875.

“ Télégramme de Montréal à William Buckingham, département des Travaux publics.

“ Demandé par le câble des renseignements positifs. Crois l'assurance comprise. Répondrons demain.

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.”

“ COMP. DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ OTTAWA, le 14 janvier 1875.

“ Télégramme de Montréal à William Buckingham, département des Travaux publics.

“ Gouvernement doit payer le fret, au taux de 45 chelins, jusqu'aux ports de Vancouver. Fabricants ne se chargent pas de la livraison au-delà de Liverpool. Envoyé dépêche par le câble pour obtenir fret à 40 chelins ; n'ai réussi, après beaucoup de peine, que pour 45 chelins. Rails valent aujourd'hui £11, supposant que différence signifie acceptation du prix convenu, savoir : 45 chelins par tonne pour transport.

“ JAMES COOPER.”

“ MONTRÉAL, le 15 janvier 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre télégramme en réponse à la dépêche du câble reçue aujourd'hui. Les cinq chelins ajoutés sont pour l'assurance, ce qu'on a omis de mentionner dans le prix de livraison aux ports de Vancouver. Ce soir, j'ai expédié une nouvelle dépêche par le câble et j'aurai probablement une réponse définitive demain après-midi, et j'espère que vous la trouverez satisfaisante.

“ Votre bien respectueux serviteur,

“ JAMES COOPER,

“ WM. BUCKINGHAM, écri.,

“ Ottawa.”

“ COMP. DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,
“ OTTAWA, le 15 janvier 1875.

“ *Télogramme de Montréal à William Buckingham, département des Travaux publics.*

“ Réponse reçue par le câble dit 50 chelins pour fret et assurance ; impossible de les obtenir à moins.

“ JAMES COOPER.

“ OTTAWA, 18 janvier 1875.

“ *Télégramme de Montréal à W. Buckingham, T. P.*

“ Accepté votre offre par télégramme du sept. Rails, £10 10s. ; fret, 40 chelins, assurance non comprise.

“ JAS. COOPER.

“ MONTRÉAL, le 18 janvier 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu aujourd'hui une dépêche du câble qui nous permet d'accepter votre offre du 7 janvier, pour 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, à £10 10s., l. à b., Liverpool, conditions comptant lors de la livraison, et fret jusqu'aux ports de Vancouver, c'est-à-dire Esquimalt, Cowichan et Nanaïmo, à 40 chelins par tonne. L'assurance reste à décider.

“ Les fabricants ne livrent que l. à b., Liverpool.

“ Veuillez, s'il vous plaît, confirmer ce qui précède dès que vous le pourrez, afin que nous en fassions autant à l'égard de la vente en Angleterre.

“ A vous bien sincèrement,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ P. S.—Vous nous obligerez en nous donnant l'adresse de vos banquiers à qui nous devons présenter les connaissements.

“ WM. BUCKINGHAM, écr.,
“ Ottawa.”

Le 21 de ce mois la transaction fut terminée par la communication officielle que voici :—

OTTAWA, le 21 janvier 1875.

“ MESSIEURS,—En réponse à vos différentes lettres au nom de MM. Naylor, Benson et Cie., je dois vous dire que le gouvernement accepte l'offre par eux faite de fournir 5,000 tonnes de rails d'acier à £10 10s. sterling l. à b. à Liverpool, et qu'il accorde £2 par tonne pour le fret jusqu'aux ports de Vancouver.

“ L'agent général du Canada, E. Jenkins, écr., M.P., verra à l'assurance.

“ MM. Morton, Rose et Cie., sont les agents financiers du gouvernement à Londres.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ MM. COOPER, FAIRMAN ET CIE.,
“ Montréal.”

La preuve montre qu'il n'y a pas eu une hausse dans le prix du marché pour les rails semblable à celle mentionnée dans la lettre de M. Cooper à M. Buckingham en date du 14 janvier, comme ayant eu lieu, et qu'il n'y a pas eu d'avance telle que celle mentionnée dans la lettre de M. Cooper à M. Mackenzie, en date du 27 décembre 1874, comme étant probable après le 1^{er} de l'an. Le témoignage de M. Reynolds ainsi que le diagramme de M. Sandberg et les publications périodiques ci-devant mentionnées comme des autorités, surtout la *Iron* et la *Iron & Coal trade Review*, indiquent tous que depuis la dernière partie de novembre jusqu'après que ces transactions eurent été terminées, il n'y a pas eu de hausse générale dans le prix des rails, mais qu'au contraire, s'il y a eu quelque fluctuation, ç'a été vers la baisse. Cependant il n'est pas improbable que des fabricants particuliers aient demandé £11 sterling. De fait les publications périodiques ou les autres autorités de cette nature ne prétendent pas faire plus que de donner l'état général du marché. Les soumissions qui ont été envoyées en réponse à l'annonce publiée en cette occasion, variaient de £11 à £17 sterling pour la livraison à Montréal, équivalant à £10 et £16 sterling aux ports anglais, et si, à l'époque de cet achat, c'est-à-dire en janvier 1875, quelque fabricant a demandé £11, pour faire la livraison à un port anglais, ce fait n'indiquait aucunement le plus bas prix auquel un gouvernement pouvait acheter des rails.

Le 4 janvier 1875, il y avait deux offres devant le département pour des rails devant être livrés en Angleterre, et toutes deux faites spontanément : l'une de Cox & Green, faite le 18 décembre 1874, à £10 sterling, qui était encore devant le département, parce que, bien qu'elle eût été refusée par télégramme le 22 décembre, on la considérait à cette époque—le 4 janvier 1875—comme acceptable, et elle fut acceptée de fait. L'autre venait de Cooper, Fairman & Cie, portant la date du 29 décembre 1874, à £10 10s. sterling.

C'est aussi à cette date du 4 janvier, que, d'après les pièces du département, M. Justice a manifesté le désir de soumissionner pour faire la livraison à Liverpool et qu'il fut informé qu' " aucune telle soumission ne serait acceptée ; " que M. Crawford avait offert d'accepter, livraison à Liverpool, £10 5s. la tonne ; qu'il y avait tendance à la hausse sur le marché, attendu que les fabricants inclinaient à accepter moins que ce qu'ils

avaient demandé dans une occasion précédente. Il est parfaitement clair que le marché a été plus ferme, car M. Mackenzie a déclaré qu'après l'ouverture des soumissions, et avant cette offre spontanée du 18 décembre, la *West Cumberland Company* avait refusé de fournir une quantité supplémentaire à raison de \$53,53 ; et il y a d'autres témoignages qui font voir que la *Ebbw Vale Co.*, avait, peu après l'ouverture des soumissions, refusé d'accepter ce prix pour une quantité additionnelle. Cette offre venant donc spontanément de Cox & Green pour fournir 5,000 tonnes à un prix qu'ils avaient antérieurement refusé, indiquait que le marché était à la baisse. Avec la connaissance de ces faits, le 4 janvier 1875, le département prit la décision suivante.

Le 5 janvier 1875, M. Braun écrivit à Cox & Green, acceptant leur offre pour 5,000 tonnes à £10 sterling.

Le 5 janvier 1875, M. Braun écrivit à M. Cooper, de la maison Cooper, Fairman & Cie., pour refuser d'accepter une plus grande quantité de rails.

Le 7 janvier 1875, M. Braun télégraphia à MM. Cooper, Fairman & Cie., que si le transport pouvait se faire à £ 2 sterling, le gouvernement en prendrait 5000 tonnes à être expédiées n'importe quand.

Après avoir essayé d'obtenir un prix plus élevé pour le transport, le marché fut conclu d'après les conditions contenues dans le télégramme de M. Braun en date du 7 janvier 1875.

On a demandé à M. Mackenzie si, avant de décider d'adjuger ce contrat à Cooper, Fairman & Cie, on avait pris en considération ces demandes faites par M. Justice et M. Crawford, ou si l'on avait fait attention au fait que deux jours avant cela la *West Cumberland Company* lui avait volontairement offert 5,000 tonnes à 10 shillings de moins que le prix fixé par MM. Cooper, Fairman & Cie. Il a répondu qu'il ne doutait aucunement que tout eût été pris en considération ; que le fait qu'une décision avait été prise impliquait celui de l'examen ; mais il ne s'est rappelé aucune discussion au sujet de cette affaire, et lorsqu'on lui a demandé pourquoi on n'avait pas considéré comme important de demander la compétition de Crawford ou de la *West Cumberland Company*, il a répondu qu'il ne connaissait aucune raison à part ce qui paraît dans les documents officiels. Après l'acceptation de cette dernière quantité de Cooper, Fairman & Cie, il fut convenu que la

livraison des 5,000 tonnes pour lesquelles on avait antérieurement passé un contrat avec la *West Cumberland Company*, livrables à un port anglais, se ferait à Montréal, de sorte que cet achat de Cooper, Fairman & Cie., a eu indirectement pour effet de porter la quantité à être livrée à Montreal, de 40,000 à 50,000 tonnes.

Nous n'avons pu obtenir aucun renseignement sur ce qui a porté le ministre à accorder sans compétition, à MM. Cooper, Fairman & Cie, un prix de 10s. plus élevé que ceux que la *West Cumberland Company* était disposée à prendre, deux jours auparavant.

M. Mackenzie a déclaré qu'en adjugeant ces contrats, sa décision "était invariablement non seulement d'accord avec les sentiments des employés du département, mais qu'elle avait leur acquiescement;" par suite de cette déclaration, M. Trudeau, qui était sous-ministre lorsque ce contrat fut passé, fut rappelé, afin d'établir jusqu'à quel point les circonstances dont il est question ci-dessus, avaient été examinées avant l'adjudication de ce contrat à Cooper, Fairman & Cie.

M. Trudeau dit qu'il ne doutait point que son opinion eut été demandée au sujet des contrats pour les rails d'acier, et il déclara que le ministre avait lui-même pris la décision.

Dans son témoignage, M. Fleming dit qu'il désirait nous faire comprendre que, du commencement à la fin, il n'avait pris aucune part à l'adjudication des contrats. Nous avons donc été dans l'impossibilité d'obtenir les raisons qui ont fait accorder £10 10s. à MM. Cooper, Fairman et Cie., dans les circonstances ci-dessus mentionnées.

Le marché fut conclu par un contrat régulier avec MM. Naylor, Benzon et Cie.

La preuve nous porte à conclure :

Que, dans cette occasion, les entrepreneurs ont obtenu un avantage illicite, savoir : un prix plus élevé qu'il n'était nécessaire, vu l'état du marché à cette époque, et plus avantageux que ce qu'on accordait alors à d'autres entrepreneurs—ces prix ayant été accordés sans qu'il y eût de compétition ;

Que la conduite du gouvernement pour ce qui a trait à la livraison des rails à Liverpool, a eu pour effet d'empêcher la concurrence et de

donner à Cooper, Fairman et Cie. un avantage illicite sur d'autres industriels.

Le contrat a été exécuté ; le montant payé a été de \$265,052.36.

CONTRAT No. 12.

Embranchement de la baie Georgienne.

En vertu de ce contrat, portant la date du 27 février 1875, l'hon. Asa Belknap Foster entreprit de localiser et de construire environ quatre-vingt cinq milles du chemin de fer connu sous le nom d'embranchement de la baie Georgienne, depuis l'embouchure de la rivière des Français jusqu'à un point situé au centre de quatre townships désignés par les lettres A, B, C, D, sur une carte annexée au dit contrat, d'après les spécifications, et dans le délai fixé au dit contrat ; lequel chemin de fer, lorsqu'il serait terminé, devait être la propriété de l'entrepreneur et être mis en opération à son profit d'après certaines conditions stipulées, pourvu qu'il reçut dix mille dollars par mille en même temps que l'intérêt à 4 p. c. sur \$7,400 par chaque mille du chemin de fer, cet intérêt à être payé pendant une période de vingt-cinq ans à partir du parachèvement. Il devait aussi avoir 20,000 acres de terre pour chaque mille de ce chemin de fer, de la manière stipulée au dit contrat. Ce contrat a été imprimé (No. 44) dans les documents de la session de 1875.

Un rapport à la Chambre des Cemmunes, portant la date du 5 mars, 1875, fait voir les soumissions pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne avec les arrêtés du Conseil, la correspondance et les documents qui y ont rapport.

Un rapport à la Chambre des Communes, portant la date du 28 février 1877, donne les rapports, les états, la correspondance et les autres documents subséquents à l'exécution du contrat et qui ont rapport aux travaux faits en vertu de ce contrat ; le fiasco de l'entreprise et les arrêtés du Conseil qui ont trait à l'annulation du dit contrat et à d'autres questions. Le 23 avril 1877, le comité permanent présenta à la Chambre des Communes son quatrième rapport, qui contenait la preuve faite (non sous serment) en rapport avec les dépenses encourues pour les travaux exécutés en vertu de ce contrat, ainsi que plusieurs autres documents.

Une annonce, datée le 6 novembre 1874, demandait des soumissions pour la construction de cet embranchement et déclarait, entre autres choses,

qu'on pourrait se procurer au département toutes les informations qui étaient en la possession du gouvernement au sujet de l'état de la région, que la ligne devait traverser. On voit dans ce qui suit la substance des soumissions et la décision qu'elles ont provoquée : —

“ DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

“ OTTAWA, janvier 1875.

“ *Mémoire.*

“ Le soussigné fait rapport que des soumissions ont été demandées pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, du chemin de fer du Pacifique canadien, dans les deux formules suivantes :

“ Formule No. 1.—Comprenant la livraison au gouvernement, du chemin quand il sera terminé.

“ Formule No. 2.—Comprenant la construction du chemin de fer et sa mise en opération après le parachèvement, d'après certains règlements ayant rapport aux facilités de jonction des lignes de chemin de fer et autres travaux, à être promulgués par le gouvernement. Le chemin, sujet à ces règlements, devra rester la propriété des entrepreneurs.

“ Que les dites soumissions sont toutes basées sur les conditions suivantes, quant à la rémunération :

“ 1^o—Paiement, en vertu du chap. 14, 37 Vic. sec. 8, par. 3, d'une somme de \$10,000 par mille.

“ 2^o—Concession de 20,000 acres de terre par mille.

“ 3^o—Garantie de 4 pour cent, pendant 25 ans, sur une somme à être fixée par les soumissionnaires dans le cas où la dite concession de terre par mille ne serait pas suffisante.

“ Que voici la liste des soumissions reçues :

Formule No. 1.

	Garantie exigée.
John Wardrop et Cie., Brockville.....	\$40,000
James H. Dean, Port Perry.....	75,000
C. E. English, Toronto.....	90,000
C. E. English, Toront.....	100,000

Formule No. 2.

J. D. Edgar, jonction du chemin de fer Ontario et Pacifique.	30,000
N. G. Munson, Boston.....	7,400
A. B. Foster, Waterloo.....	12,500
C. E. English, Toronto.....	110,000

“ Le soussigné recommande donc que l'offre de N. C. Munson, de Boston, soit acceptée, la dite offre paraissant être tout à fait avantageuse.

“ A. MACKENZIE,

“ *Ministre des Travaux publics*”.

“ MEMO.—Ce rapport a été approuvé par un comité de l'honorable conseil privé le 4 février 1875.”

“ BOSTON, MASS.,

“ 28 janvier 1875.

“ MONSIEUR,—Nous prenons la liberté de vous informer que nous avons transféré la soumission pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, du chemin de fer du Pacifique canadien, à l'honorable A. B. Foster, qui a acquis tous nos intérêts dans la soumission que nous avons envoyée.

“ Votre obéissant serviteur,

“ N. C. MUNSON.

L'Honorable A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

“ COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CANADA CENTRAL,

“ BUREAU DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER,

“ OTTAWA, 3 février 1875.

“ MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous informer que j'ai acquis les intérêts de N. C. Munson dans l'embranchement de la baie Georgienne, du chemin de fer du Pacifique canadien ; je vous inclus un transport, et je suis prêt à passer le contrat pour cette entreprise.

“ Bien à vous,

“ A. B. FOSTER.

“ Honorable A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Le contrat fut passé avec M. Foster d'après la recommandation ci-dessus. Il contenait une clause qui stipulait qu'en aucun cas les rampes qui montaient dans la direction de l'est ne devraient dépasser 1 sur 200. Subséquentement il fut annulé.

Un arrêté du conseil, portant la date du 28 février 1876, autorisait l'annulation du contrat, et le remboursement à l'entrepreneur de la somme de \$85,000 qu'il avait déposée comme garantie, ainsi que de la valeur équitable des travaux qui avaient été faits par lui en tant qu'ils étaient nécessaires, ou qu'on pouvait les considérer comme utiles pour la confection

de l'œuvre. Le contrat fut annulé et M. Foster fut remboursé de son dépôt de \$85,000 et reçut de plus \$41,000 comme remboursement des dépenses qu'il avait faites pour les dits travaux.

Nous ne croyons pas nécessaire de faire connaître au long la correspondance et les autres mesures qui ont amené ce résultat. On les trouve dans le rapport fait à la Chambre des Communes en date du 26 mars 1877, mentionnée ci-dessus (document de la section No. 57), mais il peut être utile d'y référer un peu.

Le 26 octobre 1874, M. Walter Shanly écrivit à M. Foster et se servit des termes suivants au sujet de cet embranchement :—

“ Les niveaux déjà pris, depuis l'embouchure de la rivière jusqu'au chemin *Nipissingue*, distance d'environ soixante milles, montrent au-delà de tout doute, que le maximum des rampes et des courbes limité par le contrat, savoir 26 pieds par mille pour les rampes qui montent dans la direction est et 52 pieds par mille pour celles qui montent dans la direction ouest, ne peuvent s'obtenir sur la ligne ou près du tracé fixé sur la carte du contrat.”

Le 17 novembre, M. Fleming fit rapport sur cette ligne et déclara qu'il avait eu l'avantage d'avoir les opinions de M. Ridout et de M. Hazlewood, et qu'à son avis, ce qu'il y avait à faire c'était “ pour l'entrepreneur de faire ces études avec autant d'énergie que possible jusqu'à ce qu'on eut trouvé une ligne qui fût d'accord avec les conditions du contrat.” M. Fleming ne donne pas les paroles dont M. Ridout et M. Hazlewood se sont servies pour lui faire connaître leur opinion, et nous ne pouvons juger par nous-mêmes jusqu'à quel point l'opinion qu'il entretenait au sujet de la possibilité pour l'entrepreneur de faire les études avec assez d'énergie pour trouver les rampes exigées, provenait de ces représentations. Mais d'après sa lettre du 9 février 1877, contenue dans le dit rapport, dans laquelle il disait qu'il n'avait pu avoir les rampes faciles qu'il s'attendait de trouver et dans laquelle il indiquait qu'on avait alors (en février 1877) adopté des rampes dont le maximum d'élévation était double de celui stipulé au contrat, et d'après les informations contenues dans le dit rapport à la Chambre des Communes et d'autres témoignages qui ont été donnés à ce sujet, nous concluons qu'aux termes du contrat, on avait spécifié pour le

chemin de fer un maximum d'élévation pour les rampes qu'on ne pouvait obtenir, et que c'est la principale cause de l'annulation du contrat.

La route générale que devait suivre la ligne, telle que mentionnée dans le contrat, n'a pas été adoptée pour des raisons techniques. D'après le témoignage de M. Fleming, la chose est due à la politique du gouvernement. Nous ne nous sommes pas informés de l'à propos d'adopter le tracé. Nous avons essayé de connaître pourquoi les rampes mentionnées au contrat auraient dû être considérées comme si praticables qu'on en avait fait la condition d'un marché entre l'entrepreneur et le gouvernement.

Le 6 octobre 1874, l'ingénieur-en-chef soumit au ministre un rapport que nous donnons plus loin. Afin de comprendre la portée de ce rapport, il faut se rappeler qu'il a trait à une route qui comprenait, à l'extrémité ouest, environ 85 milles couverts par ce contrat, et connue comme étant l'embranchement de la baie Georgienne, ainsi que la continuation de la même ligne dont on est convenu par la suite, en vertu du contrat 16, et dont on parle généralement comme étant la partie subventionnée du Canada Central.

“ Lettre de l'Ingénieur-en-chef au ministre des Travaux publics, donnant un tableau synoptique des informations au sujet de la région comprise entre la rivière des Français et Renfrew, ainsi que Pembroke : d'après les rapports d'une exploration faite par Samuel Hazlewood, I. C., dans la saison de 1874.

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“ OTTAWA, 6 octobre 1874.

“ MONSIEUR,—Conformément à vos désirs, j'ai donné instruction à M. Hazlewood de parcourir et examiner la région entre l'embouchure de la rivière des Français et Pembroke, ainsi que le long de la rivière Bonnechère jusqu'à Renfrew. Les observations suivantes sur la nature du pays, sa convenance pour les fins de chemin de fer, etc., sont tirées des lettres que M. Hazlewood m'a adressées en date des 14 juillet, 5 août et 15 septembre derniers.

“ M. Hazlewood se rendit d'abord dans le district de Parry Sound et remonta le chemin qui conduit du lac Rousseau au lac Nipissingue. Il choisit la borne qui se trouve entre les lots 158 et 159, comme point de départ, et il partit de cet endroit le 1er juillet, pour se rendre directement à l'embouchure de la rivière des Français, distance d'environ soixante milles. Il parle de la région située entre ces deux endroits comme très favorable à la construction d'un chemin de fer, vu qu'il n'y a pas d'obstacle d'importance, excepté près de la rivière des Français où, il faudra faire les plus fortes excavations dans le roc. Les cours d'eau à traverser sont

peu nombreux et sans importance, et il y a une quantité suffisante de bonne pierre. Règle générale, le sol est plat, et autant qu'on en a pu juger, très propre à la colonisation. Le bois est gros et a de la valeur. Le pin paraît être de bonne qualité, et on peut l'avoir en abondance.

“ On atteignit l'embouchure de la rivière des Français le soir du 7 juillet. A cet endroit, M. Hazlewood s'attendait à trouver des provisions du gouvernement, mais apprenant que la compagnie de la baie d'Hudson avait récemment abandonné le poste qu'elle avait en cette endroit et avait transporté ses effets à Byng Inlet, il jugea nécessaire de s'y rendre pour avoir des provisions.

“ Après s'être procuré une quantité suffisante d'approvisionnements, M. Hazlewood remonta la rivière des Français jusqu'au lac Nipissingue, et de là, en passant par la rivière du Sud et le chemin Nipissingue, il retourna au camp, entre les lots 158 et 159.

“ Le 17 juillet, il abandonna le chemin de Nipissingue et marcha aussi directement que possible vers l'est pour atteindre Pembroke. A environ un mille et demi du chemin, il traversa la rivière Canada, large d'environ vingt-cinq pieds, qui coule vers le nord,—un peu plus haut, elle tourne vers l'ouest.

“ Pendant les huit premiers milles, on rencontra des terrains quelque peu difficiles, mais M. Hazlewood est convaincu qu'avec le temps et du travail, on peut trouver une bonne ligne. Au bout de dix milles et demi, il traversa la rivière du Sud ou Namanitagong, large de 75 pieds et d'une profondeur de 8 pieds, et au bout de 16 milles et demi, il retraversa cette rivière à un endroit large de 50 pieds. De ce dernier point, il suivit le cours général de la rivière du Sud jusqu'au bout des vingt et un premiers milles environ. Au bout de dix-sept milles et demi, il arriva à un dépôt considérable de gravier, le premier qu'il ait trouvé entre cet endroit et la rivière des Français, sur une distance totale de soixante et sept milles. Au bout des vingt et un premiers mille, il perdit de vue la rivière du Sud, mais au bout de vingt-quatre milles, il traversa un ruisseau qu'il prit pour une de ses sources, et au bout de vingt-six milles et demi, il atteignit ce qu'il crut être l'autre source ; il suivit ce dernier cours d'eau jusqu'au bout du vingt-huitième mille, où il le perdit définitivement de vue.

“ La vallée de la rivière du Sud, à partir de ce point (au bout de vingt-huit milles) en arrière du huitième mille, est large et n'offre pas d'empêchement sérieux au choix d'un tracé qui permettrait d'y construire facilement un chemin.

“ Vers le vingt-neuvième mille, il rencontra le plateau de déversement. En cet endroit, l'aspect du pays change un peu ; les collines étaient moins élevées et la route qu'il suivait, les traversait à angle droit au lieu de les contourner comme elle le faisait auparavant. Au trentième mille il traversa un ruisseau qui suivait une direction nord-est, et, à un mille plus loin, il passa un lac se déversant dans la même direction. Au trente-cinquième mille il atteignit le creek Nipissingue, cours d'eau important pour le commerce de bois. A l'endroit où il fut franchi, il a cinquante pieds de large. Tous les cours d'eau depuis le trente-cinquième mille se déchargent dans ce creek. M. Hazlewood dit qu'il ne pré-

voyait aucune difficulté pour passer de la rivière du Sud à la vallée du creek Nipissingue, la ligne de faite entre les deux étant bien peu élevée.

“ Depuis le creek Nipissingue jusqu'à la rivière Petewawa, distance de onze milles, la région est quelque peu accidentée, mais d'après les apparences, il n'y a rien pour empêcher une bonne ligne de la traverser. On peut traverser la Petewawa à chaque extrémité du lac Brulé. Une arche de 100 pieds d'ouverture sera suffisante, et de chaque côté les fondations seront sur le roc.

“ Parlant en général du pays traversé entre la rivière des Français et le lac Brulé, M. Hazlewood remarque qu'il croit être parfaitement autorisé à dire qu'on pourrait facilement tracer un chemin de fer direct entre ces deux endroits ; de fait, l'écart de la ligne droite n'augmenterait probablement pas la distance de plus de cinq pour cent. Il dit qu'il a rencontré une assez grande quantité de bonnes terres, généralement couvertes d'excellent bois, consistant en pin, érable, hêtre, orme, bouleau, cèdre, avec une certaine quantité de pruche et dépinette.

“ S'étant muni de provisions, M. Hazlewood continua son examen. Voici la description de la contrée entre le lac Brulé et Renfrew *via* la rivière Bonnechère :

“ La ligne, en se dirigeant vers l'est à travers la vallée du creek des Aulnes peut traverser le détroit au pied du lac Long, au moyen d'une arche de 100 pieds ; de là, le long du côté sud du lac du Pin Rouge et le long de la base sud du monticule, qui s'étend le long du côté nord du lac Lamures jusqu'à la petite Petewawa qu'elle peut traverser aux chûtes entre les lacs Hogan et Lamures : de là en passant par les baies sud ouest du lac Hogan jusqu'à l'aile droite du lac au Corbeau. A partir de ce point elle peut suivre une vallée qui conduit au troisième rapide à partir de l'embouchure de la rivière au Corbeau ; elle traverse cette rivière au moyen d'une arche de 50 pieds, sur fondation en roc ; de là dans la direction sud-est à travers la vallée d'un petit ruisseau qui coule dans la direction nord et se jette dans la rivière au Corbeau. Le long de la base de la “ Baptist Ridge ” et en suivant le terrain plat qui contourne la tête de la baie sud-est du lac Laviella jusqu'à la décharge du lac la Clare, où il faudra un pont de 30 pieds. On peut se procurer de la bonne pierre sur les lieux. De là en suivant le bord du lac la Clare jusqu'à sa baie du nord et en passant par la vallée qui va à l'est jusqu'à l'entrée du lac de la Perdrix blanche.

“ A partir de cet endroit on peut suivre les affluents nord ou moyen que forment les sources de la Bonnechère jusqu'au point désigné comme le “ village ” sur le côté nord de la rivière, à une distance de cinq ou six milles, de là traverser au côté sud de la rivière, à environ un mille du “ village ”, au rocher de l'Oeuf, distance d'environ seize milles. Autant qu'on en a pu juger, il faudra faire des excavations dans le roc pour contourner ce rocher. De là le long du côté sud des lacs Rond, Doré et à la Boue jusqu'à Eganville, et de là, sur une distance de 22 milles jusqu'à Renfrew.

“ Si l'on pense que la chose est désirable, la ligne peut traverser au côté nord de la Bonnechère, à environ six milles en bas d'Eganville et continuer à descendre jusqu'au côté nord à travers le village de Douglass jusqu'à Renfrew, en traversant

de nouveau au côté sud, au dernier endroit ; on dit pourtant que c'est le côté sud qui est préférable.

La vallée de la rivière Bonnechère, depuis Renfrew jusqu'au "village" ou aux sources, a, dit M. Hazlewood, une surface uniformément de niveau, et il n'y aurait aucune difficulté à y construire un chemin de fer. Il faudrait peu de travaux d'importance et l'on a à portée abondance de bonne pierre. Les rampes et les courbes seraient extrêmement faciles. La terre est bonne entre Renfrew et Eganville, mais entre ce dernier endroit et le "village" elle est médiocre.

"Sur toute la distance à partir du lac Brulé jusqu'à Renfrew, les rampes ne doivent pas excéder 1 pour 100 et il ne sera pas nécessaire d'employer des courbes d'un rayon supérieur à 1910 pieds.

"Pour ce qui est de l'examen de la région entre le lac de la Perdrix blanche et Pembroke, M. Hazlewood n'a pu, à cause de la rareté de l'eau et du feu dans les bois, traverser toute cette partie du pays. Toutefois il a pu se faire une bonne idée de la nature de ce pays en parcourant en canot les lacs Croche et Grand, ainsi que l'affluent sud de la rivière Petewawa, et en pénétrant dans l'intérieur chaque fois qu'il l'a pu. Il s'est aussi rendu compte du pays du sommet de la haute colline près de l'embouchure de la Carcajou, cours d'eau qui se jette dans le lac Grand. D'après ce qu'il a vu, il pense qu'il n'y aurait pas de grande difficulté à obtenir une bonne ligne avec des rampes et des courbes faciles entre Pembroke et le lac de la Perdrix blanche, auquel point bifurque la route de l'étude jusqu'à Renfrew.

"A l'est du lac Brulé on dit que le terrain est accidenté et de maigre qualité, à l'exception d'environ cinq milles à l'ouest de Pembroke et le long de la Bonnechère, entre Renfrew et Eganville.

"La distance depuis la rivière des Français jusqu'au lac Brulé, y compris les courbes sera probablement de moins de 110 milles ; depuis le lac Brulé jusqu'à Douglas, disons 90 milles ; du lac Brulé à Renfrew, disons 107 milles ; du lac Brulé à Pembroke, disons 78 milles.

"Je suis, etc., etc.

"SANDFORD FLEMING.

"A l'honorable Alex. Mackenzie,

"Ministre des Travaux publics, etc, etc.

Comme il est dit plus haut, M. Fleming, dans son rapport, s'occupe d'une région qui va au-delà de celle couverte par l'embranchement de la baie Georgienne, auquel seul ce contrat se rapporte, et afin de connaître jusqu'à quel point les déclarations de M. Hazlewood peuvent laisser supposer qu'on peut trouver n'importe quelle sorte de rampe, il faut en écarter cette partie qui décrit la section, à l'est, située à plus de quatre-vingt-cinq milles de l'embouchure de la rivière des Français. M. Fleming, dans

son rapport, prétend seulement donner le résultat de l'excursion faite par M. Hazlewood pour reconnaître le pays. M. Hazlewood n'est parti ni de l'une ni de l'autre extrémité de la ligne qu'il a examinée. Il se rendit d'abord au district de Parry Sound et parcourut le chemin qui conduit du lac Rousseau au lac Nipissingue jusqu'à ce qu'il arrivât à son point de départ pour ses études. et c'était à la borne placée entre le lot 158 et le lot 159. Cet endroit est sur la ligne générale mentionnée dans ce contrat et est situé à environ soixante milles de son terminus occidental — l'embouchure de la rivière des Français. De ce point M. Hazlewood prit la route directe qui mène au terminus occidental. On dit que M. Hazlewood a fait rapport que le pays entre ces deux endroits est "propre à la construction d'un chemin de fer, vu qu'il n'y a aucun obstacle d'importance, excepté près de la rivière des Français, où il faudra faire les plus difficiles excavations dans le roc. Les cours d'eau sont peu nombreux et sans importance ; en règle générale le sol est de niveau." Cette description se rapporte aux 60 premiers milles, en allant vers l'est, depuis l'embouchure de la rivière des Français et se termine à la borne placée entre les lots 158 et 159. Depuis ce point vers l'est, on dit que M. Hazlewood a fait rapport que "sur les huit premiers milles on a rencontré un sol quelque peu accidenté, mais qu'on peut trouver une bonne ligne avec le temps et le soin voulus." A partir de l'extrémité de ce huitième mille M. Hazlewood prit la direction est, traversant quelquefois la rivière du Sud jusqu'à ce qu'il atteignit un endroit situé à environ 28 milles de la borne entre les lots 158 et 159 ci-dessus mentionnés.

Il a fait rapport qu'en retournant de cet endroit jusqu'au huitième mille dont il est question plus haut, la vallée de la rivière du Sud était large et n'offrait pas d'empêchement sérieux au tracé de la ligne. L'extrémité de ce 28^{me} mille était à environ trois milles plus loin, à l'est, que le terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne, tel que mentionné dans le contrat. A une courte distance de cet endroit, c'est-à-dire vers le 29^{me} mille "l'aspect du pays change ; les collines étaient moins élevées." M. Fleming déclare aussi que, parlant en général du pays parcouru par M. Hazlewood, ce dernier a dit qu'il se croyait tout-à-fait sûr de son fait lorsqu'il disait qu'on pouvait localiser un chemin de fer sur une ligne très directe entre la rivière des Français et le lac Brulé, celui-ci étant plus loin à l'est que l'embranchement de la baie Georgienne ne s'étendait.

Nous remarquons que M. Hazlewood a parlé de courbes faciles sur cette distance, mais non de rampes faciles. La description de la contrée plus à l'est est plus précise, et on ne la mentionne que parce qu'elle fait un contraste avec les vagues allusions aux rampes de la région sur laquelle passe l'embranchement de la baie Géorgienne. Parlant de la vallée de la rivière Bonnechère, depuis Renfrew jusqu'au village, M. Hazlewood dit que les rampes et les courbes seraient extrêmement faciles et que sur toute la distance entre le lac Brulé et Renfrew, les rampes ne dépasseraient pas en élévation 1 pour 100. La pente donnée ici comme étant de "1 pour 100" et comme pouvant être obtenue près de Renfrew était deux fois aussi forte que celle que le gouvernement a exigée de M. Foster sur l'embranchement de la baie Georgienne. Comme M. Hazlewood a parlé de l'existence de cette rampe sur une ligne où les rampes et les courbes seraient extrêmement faciles, nous ne voyons pas comment sa vague description du pays plus à l'ouest, que traverse l'embranchement de la baie Georgienne, devrait être prise comme indiquant que les rampes ne sont qu'à moitié aussi fortes que celles-ci; il est évident que M. Fleming croyait fermement pouvoir trouver la sorte de rampes mentionnée au contrat, car lorsque M. Foster soumit au gouvernement le rapport de M. Shanley montrant que les niveaux pris faisaient voir que la ligne était impraticable, la réponse de M. Fleming fut qu'avec de l'énergie dans les autres études on trouverait une ligne dans les conditions stipulées au contrat.

Nous ne voyons rien dans les extraits des lettres de M. Hazlewood dont M. Fleming a donné un résumé le 6 décembre 1874,—comme il est dit ci-dessus—pour appuyer cette forteprésomption, et, à en juger par les résultats et le reste de la preuve, nous devons dire que le contrat a été passé à des conditions impossibles à remplir, et que l'Ingénieur-en-chef n'avait pas alors de raison suffisante de supposer que la chose était possible.

Avant que le gouvernement eût payé à M. Foster ses déboursés en rapport avec ce contrat, ce dernier fournit un état accusant une dépense de \$63,000 sur ce contrat et pour l'extension à l'est dont il est question, au sujet de laquelle M. Fleming a fait le rapport suivant :

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“ OTTAWA, 28 avril 1876.

“ MONSIEUR,—Par rapport à cette partie de l'arrêté du Conseil du 8 mars, touchant la valeur des travaux d'exploration et de construction exécutés par l'honorable A. B. Foster, j'ai pris tous les renseignements sur la question et je crois qu'il est certain que, advenant le cas où l'on poursuivrait la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne, les dépenses encourues seront trouvées utiles pour la confection de l'ouvrage.

“ Je trouve dans les comptes fournis par M. Foster qu'il n'y a de reçus que pour environ \$20,000. Conséquemment, je recommanderais qu'on lui demandât de fournir toutes les pièces justificatives et que le tout fut envoyé au département de l'audition pour être examiné.

“ Je suis, etc.,

“ SANDFORD FLEMING.

“ F. BRAUN, écrivain,

“ Travaux publics.”

L'entrepreneur reçut à acompte de ses déboursés à cause de ce contrat :

Mars 13, 1876.....	\$20,000
Mai 6 “	4,000
“ 9 “	4,000
“ 10 “	8,000
“ 30 “	5,000
Total.....	\$41,000

CONTRAT No 13.

Construction du chemin de fer.

En vertu de ce contrat, qui porte la date du 3 avril 1875, Henry Sifton et Frank Ward, associés sous la raison Sifton et Ward, s'engagèrent à compléter la chaussée entre le fort William et les lacs Supérieur et Shebandowan, environ 44 milles de longueur, en fournissant tous les matériaux, excepté les traverses, les rails, les attaches, le ballastage et la pose de la voie, le tout devant être terminé le 1er août 1876 ; recevant pour cela les prix mentionnés dans leur soumission et appliqués aux items donnés dans le devis des travaux, lequel devis, ainsi qu'une copie de leur soumission, était annexés à leur contrat.

Avant de faire ce contrat, le gouvernement, en vue de la possibilité de faire le chemin à l'est de la baie du Tonnerre avant nombre d'années, avait

pris le parti de chercher une ligne de chemin de fer entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge *via* le Portage du Rat, aussi courte que possible, avec les meilleures rampes et courbes et en vue de se servir des communications par eau entre le réseau ferré de l'Ontario et le fort William, ainsi que, si la chose était possible, sur les petits lacs de l'intérieur du pays, pendant un certain temps ; et le gouvernement décida de construire la partie dont il est question dans ce contrat aussi bien que celle entre la rivière Rouge et le Portage du Rat, aussitôt que l'entreprise pourrait être adjugée par contrat. Dans le temps, le gouvernement ne comprenait pas qu'on avait fait des relevés trigonométriques permettant de mentionner les quantités avec certitude, mais il était compris qu'on s'était " assuré " des extrémités est et ouest.

Quant à la section dont il est question dans ce contrat particulier, le gouvernement, lorsqu'il a décidé de construire la ligne, considérait, et les ingénieurs avaient ainsi fait rapport, qu'il avait les moyens d'arriver à des quantités certaines pour les différentes sortes d'ouvrage à exécuter ; et, parce que les spécifications d'après lesquelles ce contrat a été adjugé, prétendaient donner les quantités, le ministre des Travaux publics en vint à la conclusion qu'on avait fait un tracé régulier de la ligne.

La preuve établit le fait que dans le même temps il n'y avait pas eu de tracé régulier, mais seulement un essai de localisation, ce qu'on appelle quelquefois une étude préliminaire, et qu'il n'y avait eu ni calcul ni examen qui pussent permettre de trouver avec une certitude approximative les quantités pour les différentes sortes de travaux à faire. On commença véritablement à faire le tracé de la ligne quelques semaines après que les entrepreneurs furent rendus sur les lieux pour commencer les travaux. Une réclamation faite par les entrepreneurs pour les délais ainsi occasionnés, fut subséquemment payée par le gouvernement en vertu d'une décision de M. Marcus Smith, qui avait été autorisé à étudier la question et à la régler.

La question de la méthode d'adjudication des contrats d'après des devis qui donnent des quantités approximatives ou d'après ceux qui sont loin d'être exacts, a été considérablement discutée à propos de ce contrat et d'autres qui l'ont suivi. La preuve à ce sujet a été faite devant le comité permanent des comptes publics en 1879, qui s'en est servi pour son premier rapport du 8 mai 1879, ainsi que devant un comité spécial du

Sénat, qui a fait rapport en mars 1879. L'ingénieur en chef avait antérieurement défendu cette façon de procéder, et il avait dit dans les témoignages qu'il a donnés devant ces comités qu'il ne connaissait pas de meilleure méthode que celle par laquelle on adjuge les contrats au moyen de devis tels que ceux qu'on avait adoptés pour ce contrat-ci et pour d'autres, entre la rivière Rouge et la baie du Tonnerre, dans lesquels les quantités, suivant lui, n'étaient pas supposées être approximatives, mais étaient fournies seulement pour des fins de comparaison, et il prétendait qu'on pouvait faire une bonne comparaison des soumissions de cette manière.

Le résultat d'un pareil système sur les dépenses faites en vertu du contrat est considéré plus au long dans notre rapport au sujet des travaux d'art (page 178) Nous en parlons ici parce que, quand il a donné son témoignage devant nous au sujet de l'adjudication de ce contrat, et bien que, de fait, ce fût un des trois premiers dans lesquels il y ait eu la moindre différence entre les quantités estimées et celles exécutées, M. Fleming a déclaré que les renseignements obtenus par les ingénieurs jusqu'au temps de la publication de l'annonce demandant des soumissions pour ce cas, n'ont pas été aussi complets qu'on pouvait le désirer et il ne sait pas s'ils étaient suffisants pour que l'adjudication fût faite au plus bas prix possible.

A l'époque de l'adjudication de ce contrat il était entendu que le portage du Rat était un point objectif, mais on ne savait pas si on y arriverait par un chemin de fer qui se dirigerait sur le lac Shebandowan, et, de là, partie par eau, ou bien par une ligne ferrée continue, dont le reste devait être localisé par la suite ; mais, à tout événement, on crut qu'il était important d'arriver au lac par le premier tronçon de chemin de fer qui, de la baie du Tonnerre, irait vers l'ouest.

On demanda par voie d'annonces des soumissions pour l'exécution des travaux désignés dans ce contrat, qu'on devait recevoir jusqu'au 27 février 1879. L'ouvrage fut adjugé, comme on en avait l'intention, d'après ce qu'on appelle une série de prix, différente du système à prix fait. Une cédule qui montre chaque sorte de travaux, de matériaux,—s'il y en a—à être fournis par l'entrepreneur, ainsi que les quantités supposées probables pour chaque *item*, fut fournie aux soumissionnaires, à qui on demandait de fixer un prix pour chaque *item*. Le prix détaillé de ces *items* et leurs

montants respectifs formaient une somme brute pour chaque soumission, devant servir de base pour les comparer.

Dans ce cas-ci on fournit aux soumissionnaires des spécifications concernant les travaux et une liste des quantités estimées pour chaque item. Comme il a été dit auparavant, la ligne adjugée par ce contrat s'étendait jusqu'au lac Shebandowan, distance de 54 milles de la baie du Tonnerre, et les quantités mentionnées dans le devis des travaux était basées sur cette distance. Les soumissions furent ouvertes, le 1er mars 1875, en présence de M. Braun, le secrétaire, de M. Rowan, ingénieur-adjoint et de M. Palmer, comptable. Le calcul des items mentionnés dans le devis des travaux aux prix proposés par chaque soumission a donné les résultats suivants par rapport aux quatre plus basses :

E. A. Charters et Cie.....	\$363,420
G. W. Taylor.....	397,520
Sifton & Ward.....	406,194
J. Wardrop.....	410,025

Le jour de l'ouverture, M. Fleming fit rapport à cet effet. Le 3 mars, M. Braun télégraphia à M. Charters, membre de la société E. A. Charters & Cie., lui demandant s'il était prêt à prendre le contrat d'après les conditions de la soumission. Le jour suivant, M. Charters répondit par télégraphe, qu'il ne s'attendait pas si tôt à une réponse et qu'il lui faudrait quelque temps pour voir d'autres personnes ; il ajouta qu'en toute probabilité il accepterait le contrat si on lui donnait du temps. Le onze de ce mois voici ce que M. Braun télégraphia à M. Charters :

“ Comme on n'a rien reçu de vous, et que vous avez eu tout le temps nécessaire, le ministre passe à la soumission suivante.

A quoi la réponse suivante fut envoyée :

Votre télégramme reçu, et comme je n'ai pas eu de réponse de vous au sujet de ma première demande pour obtenir du délai, j'ai été forcé d'abandonner le contrat contre ma volonté.

Le contrat ayant été offert par le département à M. Taylor, le soumissionnaire le plus bas qui venait ensuite, il télégrapha le 15 mars, à M. Braun, comme suit :

“ Encore retenu au lit ; il faudra que j'abandonne le contrat.”

Après quoi le contrat fut adjugé et offert aux entrepreneurs actuels, qui étaient les soumissionnaires les plus bas venant ensuite.

Il a été accepté par eux et le marché fut conclut.

Nous concluons, d'après la preuve, qu'en obtenant ce contrat les entrepreneurs ne reçurent aucun avantage illicite, et que la conduite du département dans l'adjudication de ce contrat n'a pas entraîné de dépenses inutiles.

L'ouvrage n'a pas été complété sur toute la ligne à laquelle on voulait d'abord appliquer le contrat. D'autres études et l'examen du pays avaient fait voir qu'on pouvait trouver une ligne continue de chemin de fer depuis la baie du Tonnerre jusqu'au portage du Rat, en la faisant dévier avant d'arriver au lac Shebandowan, et l'on décida de ne pas pousser les travaux au-delà du creek Sunshine sur la route d'abord adoptée. Une clause insérée au contrat permit au gouvernement de faire ce changement.

La ligne désignée au contrat était, comme on l'a dit auparavant, d'environ quarante-cinq milles de long. La distance depuis la baie du Tonnerre, jusqu'au creek Sunshine était d'environ trente-deux milles et demi, et l'on donna à choisir aux entrepreneurs, entre arrêter les travaux de ce contrat au dernier endroit mentionné, ou de continuer jusqu'à ce qu'ils eussent parcouru, sur la nouvelle ligne, la même distance, depuis la baie du Tonnerre, que celle à laquelle on s'était d'abord arrêté, savoir, 45 milles. Ils préférèrent arrêter au creek Sunshine.

Ce contrat ne comprenait ni la pose de la voie ni le ballastage. Un autre contrat, No. 25, dont nous parlons plus loin, a été fait pour la construction d'une chaussée, sur une distance se prolongeant plus à l'ouest que ce qu'on faisait en vertu de ce contrat, et pour la pose de la voie ainsi que le ballastage sur tout le parcours depuis la baie du Tonnerre jusqu'à la rivière des Anglais, extrémité occidentale de la ligne construite en vertu de ce contrat.

En 1876, M. Marcus Smith, qui agissait alors comme ingénieur en chef, visita les travaux faits en vertu de ce contrat sur un parcours de vingt milles. L'ouvrage était satisfaisant et avançait bien. En juillet 1878, M. Marcus Smith visita encore cette section. Les travaux du contrat étaient alors presque terminés, tellement que les entrepreneurs, sur la section suivante, avaient commencé à poser la voie. Quelques-uns des travaux de ce contrat n'ont pas été terminés par Sifton et Ward, pour la raison qu'on désirait

que la pose de la voie et le ballastage se fissent immédiatement, et ce qui restait à faire fut exécuté par les entrepreneurs de la section 25. Il s'agissait surtout d'élargir et d'élever la hauteur des remblais et de pratiquer quelques tranchées.

Dans le cas de ce contrat, la somme d'ouvrage exécutée et payée a de beaucoup dépassé la somme des estimations faites approximativement à l'époque de l'adjudication du contrat, et l'augmentation du coût est due en partie aux changements survenus dans la nature des travaux ; mais ceci a dû être plus que compensé par l'économie effectuée par d'autres changements dans la nature de ces travaux, dont l'un a été l'emploi de chevalets au lieu de remblais solides. La principale cause de cette augmentation provenait, dans notre opinion, de l'inexactitude des quantités en premier lieu évaluées et c'était dû aux données dont on a alors reconnu l'insuffisance pour faire ces calculs. Cette question est traitée plus au long dans le chapitre consacré aux travaux d'art.

L'ouvrage mentionné dans ce contrat n'était pas fait lorsque les travaux à exécuter sur la section suivante, à l'ouest (No. 25) furent adjugés à Purcell et Ryan—qui comprenaient aussi la pose de la voie et le ballastage sur cette section ; et, comme on l'a dit auparavant, afin de prévenir la confusion qui aurait pu surgir si deux entrepreneurs eussent procédé aux travaux en même temps, travaux de natures différentes sur une même ligne, on jugea à propos de prendre cette section telle qu'elle était des mains de l'entrepreneur et de permettre à Purcell et Ryan de finir les travaux qui n'étaient pas terminés, aux prix de ce contrat. Ceci fut fait sans qu'on y objectât, et c'est ce qui explique le fait que les sommes dépensées en vertu de ce contrat ont été payées, partie à Sifton et Ward, partie à Purcell et Ryan.

Voici les montant payés :

Le 30 Juin, 1878, à Sifton & Ward.....	\$141,700 00
“ 1877 “	114,100 00
“ 1878 “	42,000 00
“ 1879 “	15,400 87
	<u>\$313,200 87</u>
“ 1878, à Purcell & Ryan	13,700 00
“ 1879 “	5,000 00
	<u>5,000 00</u>
Total	\$331,979 51

CONTRAT No. 14.

Construction du chemin de fer.

En vertu de ce contrat, en date du 3 avril 1875, Henry Sifton et Frank Ward s'engagèrent à compléter la chaussée du chemin de fer entre la rivière Rouge et le lac Travers, distance de soixante-dix milles, tel que mentionné dans le dit contrat, fournissant toute la main-d'œuvre et tous les matériaux, excepté les traverses, les rails, les attaches, le ballastage et la pose de la voie. Ils devaient recevoir pour cet ouvrage les taux et prix affectés respectivement aux différentes sortes de travaux mentionnés dans la soumission des entrepreneurs, dont copie était annexée au contrat.

On demanda des soumissions pour ces travaux en même temps que pour ceux sur la section No. 13, et pour suivre la politique du gouvernement décrite dans nos remarques à propos de ce contrat, d'après laquelle le gouvernement décida de construire la partie entre la rivière Rouge et le Portage du Rat et depuis la baie du Tonnerre jusqu'au lac Shebandowan, aussi vite que possible.

Il forme partie des contrats qui ont été adjugés d'après le système basé sur une série de prix, distinct du système à prix fixe, et dans lesquels on se proposait de donner des informations aux soumissionnaires au sujet des quantités qu'on s'attendait devoir être exécutées à mesure que les travaux avanceraient. Dans cette série de contrats, les travaux exécutés ont beaucoup dépassé la quantité estimée à l'époque de la demande des soumissions, mais d'après l'opinion de M. Fleming, l'inexactitude des quantités n'aurait pas eu d'effet appréciable sur la position relative des soumissions, bien que cela pût produire des déceptions à cause de la totalité de la somme qui devait être payée à l'entrepreneur.

En donnant son témoignage devant nous il dit que, en supposant qu'il n'y ait pas d'autres raisons que les raisons financières pour régir cette question, les quantités exactes ne sont pas essentielles. Nous avons fait nos remarques à ce sujet dans notre rapport sur les travaux d'art (Page 78). On en a examiné au long le résultat que cela a eu sur les montants payés d'après ces divers contrats, ainsi que la preuve qui s'y rapporte faite devant le comité permanent des comptes publics, en 1879; ce comité en a fait le sujet de son premier rapport en date du 8 mai de cette année.

On a aussi fait une enquête à ce sujet, et l'on a reçu des témoignages devant un comité spécial du Sénat, en mars 1879.

Dans cette circonstance, on a fourni aux soumissionnaires des cédules des quantités montrant le montant d'ouvrage qu'on voulait faire dans chaque classe, ainsi que les spécifications qui désignaient la nature des travaux et autres détails.

Le 31 mars 1875, l'ingénieur en chef fit rapport de la substance des soumissions envoyées et ayant rapport à ce contrat. Il fit rapport sur huit des plus basses. Il suffira d'en examiner les trois premières. C'étaient :

Wallace & Cie.....	\$377,250
Sifton & Ward.....	402,950
T. W. Patterson.....	407,970

Le 25 mars. M. Braun télégraphia à M. Wallace, un des membres de la société qui a fait la plus basse soumission, comme suit :

“ Si votre soumission pour le contrat 14 est acceptée, êtes-vous prêt à faire le dépôt requis ? Si oui, venez. Les papiers du contrat doivent être complétés d'aujourd'hui en huit jours. Répondez.”

Le même jour, 25 mars, M. Wallace télégraphia à M. Braun :

“ Je suis prêt, et j'y serai pour terminer le contrat le premier jour de la semaine prochaine.”

Le 29, M. R. J. Campbell télégraphia à M. Braun, comme suit :

“ Je viens d'apprendre que la section 14 nous est adjugée. S'il est nécessaire, prolongerez-vous de cinq jours le délai pour nous mettre en règle ? Répondez. ”

Au bas du télégramme se trouve un mémoire conçu en ces termes :

“ Le ministre dit que non. 30 mars 1875.”

Et le même jour M. Braun télégraphia à M. Campbell :

“ Le délai ne peut être prolongé ; l'affaire est trop pressée. Répondez.”

Le 31 M. Campbell télégraphia à M. Braun :

“ Quand le délai expire-t-il ? Répondez immédiatement et obligez.”

Et le même jour M. Braun télégraphia à M. Campbell :

“ Le délai expire vendredi, le deux *proximo*.”

Le 3 avril, M. Campbell télégraphia à M. Braun :

“ L'impossibilité de nous mettre en règle provient de la maladie de Wallace ; serai à Ottawa et expliquerai. Espère que ce n'aura pas d'effet sur 15. Avertissez-moi à Ste. Catherine pour 15.”

La maison soumissionnait pour la section suivante qui avait été annoncée en même temps que la section 14. Lorsque Wallace & Cie. eurent manqué à donner la garantie exigée dans le délai fixé, comme il est dit ci-dessus, le contrat fut adjugé à MM. Sifton & Ward par ordre du ministre. C'était le jour même où cette maison faisait la conclusion des arrangements pour le contrat No. 13.

D'après la déclaration de M. John W. Sifton, faite devant nous en sa qualité de témoin, M. Trudeau demanda à M. Sifton s'il pourrait immédiatement faire le dépôt si le contrat lui était adjugé ; il dit que le parlement était sur le point d'être dissous et qu'il désirait conclure l'affaire avant la prorogation de la chambre. Le contrat fut exécuté le même jour, de même que celui pour la section 13.

Nous trouvons qu'en obtenant ce contrat, les entrepreneurs n'ont eu aucun avantage illicite, et que la conduite du département qui l'a adjugé n'a pas augmenté sans nécessité le coût du chemin de fer.

Le temps fixé pour l'achèvement de cette entreprise, en vertu de ce contrat, était le 1er août 1876, auquel jour il n'était pas tout à fait terminé. Le premier retard dans l'exécution des travaux provenait du fait que le tracé n'était pas définitivement adopté lorsque les entrepreneurs arrivèrent sur les lieux pour commencer les travaux. Un tracé avait été fait ; mais à l'extrémité ouest, où l'on se proposait de commencer les travaux, il y avait probabilité d'un changement, et les ingénieurs n'avaient pu marquer l'ouvrage pour les entrepreneurs.

L'ouvrage a réellement commencé à un endroit situé à environ cinq milles à l'est du terminus de la ligne comprise dans ce contrat. Dans son témoignage, l'entrepreneur a déclaré qu'il est arrivé sur les lieux dans la dernière partie d'avril ou au commencement de mai avec un grand nombre d'hommes et de chevaux ; qu'ils avaient environ soixante paires de chevaux et douze cents hommes et qu'ils les ont gardé pendant quelque temps et ont payé leur pension. Comme l'ouvrage n'était pas prêt à commencer, ces hommes se dispersèrent et il fut difficile d'en avoir d'autres cet été là. Il dit qu'on les payait d'abord \$1.75 par jour ; que plus tard on

dut hausser les gages dans l'espoir de ramener les hommes, mais que même avec cela on ne put réussir, car on rapporta aux États-Unis, où la plupart de ces hommes s'étaient rendus, que l'ouvrage n'avancait pas, et les travailleurs effrayés ne voulurent pas venir. Les ingénieurs se rendirent en juin pour tracer l'ouvrage. Les entrepreneurs eurent à construire un chemin depuis la rivière Rouge jusqu'au point où on leur permettait de commencer, afin de transporter leurs approvisionnements. En décembre suivant, les entrepreneurs furent notifiés de ne pas pousser les travaux plus loin. Cet avis d'arrêter était positif et n'était pas justifié. L'entrepreneur déclare que la discontinuation des travaux, à cette époque, eut pour effet d'en retarder d'un an le parachèvement. Vers la fin de 1878 M. Marcus Smith, ingénieur en chef suppléant, après avoir visité cette section, déclara qu'il n'était pas probable que les entrepreneurs pussent la terminer dans le délai que le gouvernement était disposé à accorder.

Sur le parcours d'un mille et demi environ, le pays, à l'extrémité est de cette section, a le caractère de la section No, 15, celle qui lui est adjacente à l'est, et est tout à fait différent du reste de la section No. 14. Il y avait à faire des travaux de remblai considérables qui ne pouvaient être exécutés sans l'usage de machines, d'un service de wagons et d'une pelle à vapeur dont Sifton & Ward ne s'étaient pas munis et qui n'étaient pas nécessaires sur la partie ouest de la section. Les entrepreneurs prétendent qu'ils se seraient munis des différentes machines si on leur avait donné le temps de le faire, mais que l'ingénieur en chef suppléant avait hâte d'en finir et qu'il les pressa de faire un arrangement en vertu duquel M. Whitehead, entrepreneur de la section 15, entreprendrait de terminer ce tronçon d'un mille et demi à l'extrémité est de la section et qu'en conséquence de cette pression ils prirent un tel arrangement sujet à l'approbation du ministre. A ce propos, ainsi qu'au sujet du délai causé au commencement des travaux, comme il est dit ci-dessus, et aussi à cause de certains changements dans le tracé fixé par les ingénieurs, ces entrepreneurs, au temps où nous les examinions, faisaient une réclamation contre le gouvernement, à Winnipeg, au montant de \$200,000. Les entrepreneurs nous demandèrent d'examiner leur réclamation, dans la pensée évidente que nous avions juridiction dans la matière. Nous leur avons dit que nous ne pensions pas que ce fût dans la limite de notre compétence et qu'il n'était pas probable que nous rendrions jugement sur ce point ; mais

nous n'avons pas refusé d'entendre les témoignages qu'ils étaient prêts à fournir, parce que, bien que nous n'eussions pas à les entendre pour juger de la valeur de leur réclamation, ils pouvaient nous mettre en état de connaître quelque chose au sujet de la façon dont les ingénieurs du gouvernement conduisaient les opérations qui se faisaient en vertu de ce contrat. Nous avons pris les témoignages au sujet de l'opportunité de tracer cette ligne dans l'endroit où elle est maintenant, et nous avons fait notre rapport sous l'entête : " Travaux d'art."

Voici les montants qui ont été payés à cause de ce contrat jusqu'au 30 juin 1880 :

Le 30 Juin, 1875, à Sifton & Ward.....	\$	468
“ 1876 “		113,012
“ 1877 “		130,470
“ 1878 “		250,750
“ 1879 “		138,780
“ 1879, à Joseph Whitehead, pour travaux à l'extrémité est.....		18,500
“ 1880 “		73,230
Total.....		<u>\$725,210</u>

CONTRAT No. 15.

Construction du chemin de fer.

En vertu de ce contrat, portant la date du 9 janvier 1877, Robert Twiss Sutton, William Thompson et Joseph Whitehead convinrent qu'ils feraient, pour ou avant le 1er juillet 1879, tout ce qui serait nécessaire pour compléter les travaux mentionnés dans les spécifications annexées au marché; y compris entre autres choses, les travaux d'excavation, de nivellement, et autres à être exécutés entre la station 1940, près du lac Travers et la station 0, au Portage du Rat, ainsi que la pose de la voie et le ballastage (première levée) entre la rivière Rouge et le Portage du Rat, pourquoi ils devaient recevoir les prix mentionnés dans les contrats pour les différentes sortes et qualités de travaux et de matériaux qu'ils devaient fournir pour exécuter leur contrat. A l'époque de l'exécution de ce contrat, M. Sutton et M. Thompson n'y étaient pas intéressés. Ils prêtèrent leurs noms par suite d'une entente entre eux d'une part, et l'honorable Donald MacDonald, membre du Sénat

de la Puissance, et Joseph Whitehead, ci-devant mentionné, d'autre part, par laquelle ils (Sutton et Thompson) devaient être indemnisés pour l'usage de leurs noms jusqu'à ce qu'il fussent débarrassés de la responsabilité des travaux. Et ils devaient en être débarrassés aussitôt que possible, la véritable entente au sujet de ce contrat et de ces résultats ayant eu lieu entre le dit M. McDonald, M. Whitehead et M. Mitchell McDonald pour que l'entreprise fut exécutée par une société composée de M. Michell McDonald et de M. Joseph Whitehead susdits.

Bien que la pose de la voie et le ballastage à faire par ce contrat s'étendissent sur toute la distance entre la rivière Rouge et le Portage du Rat, la partie principale des travaux, savoir : la construction de la chaussée ne s'étendait que sur la partie est de toute la distance, c'est-à-dire depuis le lac Travers jusqu'au Portage du Rat. Cette dernière distance a, par la suite, été connue et généralement désignée comme la section 15 ou le contrat 15. L'ouvrage fait en vertu de ce contrat a été soumis à la compétition publique au moyen d'une liste d'items et de quantités estimées pour chaque item et d'après des prix à être payés pour ces items respectivement. C'était l'un des divers contrats pour les travaux à faire entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, dans lesquels les quantités n'étaient pas mentionnées aux cédules avec une exactitude approximative, et qui ont été de beaucoup excédés dans l'exécution des travaux.

Le système par lequel on adjuge les contrats de cette façon a été approuvé par l'Ingénieur-en-chef comme fournissant un moyen convenable de comparer la situation relative des soumissions sans désavantage appréciable pour le pays, si ce n'est pour les déceptions à survenir, si la dépense totale était plus considérable que celle que faisaient prévoir les quantités ainsi fixées. Ce système est ainsi devenu une question de génie civil plutôt qu'une question dont nous devons nous occuper en faisant notre rapport au sujet de la conduite du département lors de l'adjudication du contrat. Pour cette raison, et parce qu'elle affecte différents contrats, nous avons rapporté nos conclusions sur ce système sous le titre "Travaux d'art." (Page 78.)

Il y a eu plusieurs rapports au parlement sur des sujets qui comprennent des matières qui ont trait à ce contrat. Le 8 mai 1879, le comité permanent des comptes publics, dans son premiers rapport, soumit à la

Chambre des Communes les documents et la preuve touchant l'adjudication de ce contrat, le système d'après lequel les soumissions ont été demandées, les conséquences de ce système, et ce qui a été fait en vertu de ce contrat. En mars 1879, un comité spécial du Sénat fut institué pour s'enquérir des affaires qui avaient rapport à ce chemin de fer et pour prendre des témoignages sur presque tous les sujets ci-dessus énumérés. La preuve faite devant ce comité du Sénat a été imprimée. Un rapport à la Chambre des Communes qui a été imprimé, en date du 28 mars 1877, donne les papiers et la correspondance, etc., en rapport avec l'adjudication de ce contrat et les ordres en Conseil qui en font mention.

Avant que ce contrat fût passé, des soumissions pour la construction de la chaussée furent reçues en trois occasions différentes. La première fois, en mars 1875, en même temps que celles pour les travaux sur la section 14. Les spécifications portant la date du 25 février 1875, désignent les travaux qui devaient alors être faits. On projetait alors de faire la chaussée " avec des remblais solides d'un bout à l'autre, tout complet," à peu près comme à présent, si ce n'est qu'il n'y avait plus de roc et moins de terre dans les remblais ; les rampes étaient alors à un niveau plus bas que celui actuellement adopté. La substance des soumissions qui furent alors envoyées a fait le sujet d'un rapport de M. Fleming, portant la date du 31 mars 1875, et montrant ce qui suit comme résultat des sept plus basses :—

C. H. Lewis.....	\$997,892 50
O. Manson & Cie.....	1,042,635 00
Wallace & Cie....	1,109,156 00
Robinson & Cie.....	1,685,580 00
Steacy & Steacy.....	1,688,915 00
Rorque & O'Hanley.....	1,860,500 00
H. F. Sharpe.....	1,888,340 00

Ces offres entraînaient une dépense plus forte que celle qu'on jugeait alors nécessaire, et l'on décida de demander des soumissions pour ne faire que les parties de remblais qu'on pourrait exécuter avec les matériaux d'excavation ; laissant les ouvertures vides pour être franchies d'après des procédés à adopter ultérieurement. On demanda des soumissions d'après cette base de calcul ; on en reçut en mai 1876 ; les huit plus basses étaient comme suit :

Noms des entrepreneurs.	Noms des cautions.	Pénalité ou bonus par jour.	Montant de la soumission.
Hunter & Murray.....	John Healy, W. Coy.....	\$ 5	\$ 935,025
Rodgers & Cie.....	O'Brien, Lyons & Martin.....	1,000	1,068,600
Sifton & Farewell.....	J. Sifton, J. H. Fairbank.....	1	1,222,310
Patrick Purcell.....	W. Barrett, James Purcell.....	5	1,244,400
A. P. McDonald & Cie..	P. McRae, R. Ray, J. McKintosh.	50	1,286,710
Brown & Ryan.....	W. Doran, A. Sutherland.....	Nil.	1,323,910
Joseph Whitehead.....	J. T. Wilkie, E. Stevenson.....	500	1,450,510
J. A. Henry & Cie.....	C. W, Phelps, T. Hammil.....	10	1,616,450

Il fut décidé qu'on n'en accepterait aucune.

En août 1876, on demanda encore des soumissions pour les travaux à faire sur cette section, et les spécifications alors fournies devinrent la base du contrat actuel. Les traits principaux du plan était surtout de faire ces tranchées dans le roc; les matériaux à tirer de ces tranchées devaient être déposés près de là, dans les remblais, et les ouvertures qui resteraient après cela, et après qu'on aurait employé la terre qui se trouvait dans les environs, devaient être franchies au moyen de travaux faits sur des chevalets en bois. Voici l'annonce demandant des soumissions publiée en cette dernière occasion :—

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

“SOUMISSIONS POUR LE TERRASSEMENT, LA POSE DE LA VOIE, etc.

“Des soumissions cachetées adressées au secrétaire des Travaux publics et portant à l'endos : “Soumission, chemin de fer du Pacifique,” seront reçues à ce bureau jusqu'à midi, mercredi, le 20 septembre prochain, pour les travaux qui doivent être exécutés sur cette section du chemin de fer du Pacifique qui s'étend depuis la rivière Rouge, à l'est, jusqu'au portage du Rat, lac des Bois, distance d'environ 114 milles, savoir :— La pose de la voie et le ballastage sur environ 77 milles seulement et la construction, ainsi que la pose de la voie et le ballastage sur environ 37 milles, entre le lac Travers et le Portage du Rat. S'adresser au bureau de l'ingénieur-en-chef, Ottawa, pour les plans, les spécifications, les quantités approximatives, les formules de soumissions et autres renseignements.

“Aucune soumission ne sera prise en considération si elle n'est faite sur la formule imprimée et si les conditions requises ne sont pas exécutées.

“F. BRAUN.

“Secrétaire.

“Département des Travaux publics

“Ottawa, 1er Août 1876.”

On peut se former une idée de ce que le département désirait à cette époque au sujet de la nature de tous les travaux qui devaient être faits en vertu de ce contrat, en prenant les quantités des principaux items mentionnés en cette occasion dans le devis des travaux. Sous l'entête : "quantités approximatives," elles étaient comme suit :—

300,000 verges cubes d'excavation dans le roc solide.
 30,000 " " " " détaché.
 80,000 " " " dans le sol pour les tranchées de la ligne et les emprunts.

1,615,5000 pieds linéaires de bois (carré et rond) pour chevalets, ponts, etc.

La longueur de la chaussée était d'environ 37 milles en tout. On a déclaré dans la preuve que les travaux en bois dont il est question dans ces spécifications suffiraient pour environ huit milles de viaduc sur chevalets. Voici le rapport de la substance des soumissions reçues en cette circonstance :—

Liste des soumissions reçues le 20 septembre 1876.

1. A. P. Macdonald & Cie.....	\$1,443,175
2. Martin & Charlton.....	1,562,090
3. Sutton & Thompson.....	1,594,085
4. John A. Green.....	1,679,065
5. Talbot & Jones.....	1,683,085
6. W. Hinkson.....	1,695,665
7. W. S. Booth.....	1,744,120
8. C. C. Gregory.....	1,745,415
9. Mullen & Whelan.....	1,749,595
10. O'Brien & Rider.....	1,806,810
11. A. Farewell.....	1,815,185
12. Hill, Lipe & McKechney.....	1,827,155
13. Wright, Shackhill & Cross.....	1,832,175
14. Kavanagh & Kieran.....	1,895,404
15. W. A. Cleveland.....	1,899,680
16. Joseph Whitehead.....	1,899,790
17. Hunter & Murray.....	1,966,755
18. Campbell & Riley.....	2,052,770
19. Macfarlane & McRae.....	2,093,970
20. Brown & Ryan.....	2,199,125
21. Reid, Davis & Henry.....	2,950,000

MARCUS SMITH,

Par W. B. SMELLIE.

Le résultat de cette compétition est remarquable en ceci, que la plus basse soumission d'après cette méthode nouvelle et donnée comme moins dispendieuse de faire une chaussée, est près de cinquante pour cent plus élevée que la plus basse soumission faite en mars 1875, laquelle était faite pour la construction d'une chaussée "avec remblais solides, tout complet." Et cette comparaison ne se rapporte pas seulement aux plus basses soumissions dans les deux occasions, car la moyenne de toutes les soumissions serait environ dans la même proportion.

En vertu d'arrangements postérieurs au contrat, la nature des travaux a été changée de manière à les rendre à peu près semblables à ceux proposés dans le premier projet, en 1875—des remblais solides partout. A la date de notre commission, l'ouvrage n'était pas terminé, mais l'estimation des travaux faits, au 31 mai 1880, montrait que ce qui avait été fait jusqu'alors se montait, aux prix fixés au contrat, à \$1,951,022; de ce montant, \$161,615 était pour le ballastage et la pose de la voie,—items non compris dans les soumissions de 1875, ce qui laissait une balance de \$1,789,407 payée jusqu'au 31 mai 1880, et on s'attendait à une augmentation par suite de l'achèvement des travaux mentionnés au contrat, jusqu'à environ \$2,300,000 comme coût de la chaussée, à l'époque de la réception des soumissions, en mars 1875. C'est considérablement plus haut que la moyenne des sept plus basses soumissions envoyées alors.

La correspondance suivante montre les négociations qui ont eu lieu entre le département et la maison qui a fait la plus basse soumission, le 20 septembre 1876:—

" 30 septembre 1876.

" Veuillez déposer au crédit du Receveur-Général les cinq (5) pour cent requis relativement au contrat de la section quinze (15) du chemin de fer du Pacifique Canadien, et envoyer le certificat de la banque.

" F. BRAUN,
" Secrétaire.

" MM McDONALD et KANE,
" 394, rue St Antoine, Montréal. "

" 7 octobre 1876.

" McDONALD et KANE,
" 394, rue St. Antoine, Montréal.

" Comme la saison est bien avancée, le ministre désire que vous disiez, vers le douze (12) courant au moins, le temps exact où vous déposerez les 5 pour cent requis,—section quinze (15), chemin de fer du Pacifique Canadien.

" F. BRAUN,
" Secrétaire."

“ Ottawa, 13 octobre 1876.

“ **MONSIEUR**,—En faisant nos soumissions pour les sections 14 et 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, nous avons basé nos calculs sur l'achèvement prochain de la section 14 par l'entrepreneur actuel, comme moyen de transport par chemin de fer entre la section 15 et la rivière Rouge, pensant qu'une grande quantité du bois et des traverses requis devrait venir par cette rivière.

“ Comptant sur ce moyen de transport, nous avons fait une réduction de 25 pour cent dans notre soumission, parce que nous étions d'opinion que la pose des rails sur la section 14 rendrait ce chemin praticable vers le mois d'août 1877.

“ Nous aurions ainsi eu communication avec la partie ouest de la section 15, sur laquelle un montant considérable d'ouvrage a été fait, sans autre moyen d'accès sans dépenses trop considérables. D'après les meilleures informations que nous avons, on a accordé aux entrepreneurs de la section 14 une prolongation de temps, en sorte qu'il faudra encore deux ans avant qu'on puisse se servir de cette section comme moyen de transport pour les hommes et les approvisionnements. Nous pensions que le gouvernement, en unissant la pose des rails et le ballastage, etc., de la section 14 à la section 15, faciliterait et diminuerait le coût de la section 15.

“ Vu les faits ci-dessus, il serait imprudent de notre part d'entreprendre le contrat, à moins d'être assurés des avantages que la spécification et la formule de la soumission nous laissaient entrevoir, et sur lesquelles nous avons basé nos calculs. Si le gouvernement veut maintenant nous tenir compte de la différence du prix de transport entre amener des hommes et le matériel par chemin de fer sur la section 14 et la meilleure route par terre et par eau, depuis le 1er août 1877 jusqu'au temps où la section 14 sera complétée, et s'il veut prolonger le délai qui nous est accordé pour compléter l'ouvrage en proportion avec le retard apporté dans la pose des rails jusqu'à la section 15, nous sommes prêts à entreprendre le contrat et à donner toutes les garanties requises.

“ Nous sommes convaincus que le gouvernement trouvera difficilement des bons entrepreneurs, ayant de l'expérience, qui voudront entreprendre l'ouvrage à moins qu'on leur accorde l'avantage d'un accès facile.

“ Espérant que vous verrez favorablement ce que nous demandons et à quoi nous avons un juste droit, demande qui devrait être pleinement comprise avant d'entrer en contrat,

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ A. P. McDONALD,

“ ROBERT KANE.

“ A l'honorable

“ ALEXANDER MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics, Ottawa. ”

“ OTTAWA, 14 octobre 1876.

“ MESSIEURS,—J’ai reçu instruction d’accuser réception de votre lettre du 13 courant, dans laquelle vous dites que vous êtes prêts à entreprendre le contrat, pour le gouvernement, de l’exécution des ouvrages sur la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, pourvu que le gouvernement consente à vous tenir compte de la différence entre le coût de transport par chemin de fer sur la section 14, des hommes et du matériel nécessaires, et le transport par toute autre route qu’il faudra suivre, dans le cas où la section 14 ne serait pas prête assez vite, et à certaines autres conditions.

“ En réponse, je dois vous informer que le gouvernement ne peut consentir à faire aucune modification dans les conditions faites dans le devis descriptif des ouvrages.

“ Je vous prie d’informer le département, immédiatement après la réception de cette lettre, si vous avez ou non l’intention de signer le contrat.

“ J’ai l’honneur d’être, messieurs,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN.

“ Messieurs A. P. MACDONALD et KANE,

“ Ottawa.”

“ OTTAWA, 14 octobre 1876.

“ MONSIEUR,—J’ai l’honneur d’accuser réception de votre lettre du 14 courant et dois vous dire que j’y répondrai lundi prochain.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ ROBERT KANE.

“ F. BRAUN, écr.,

“ Secrétaire des Travaux publics.”

“ MONTRÉAL, 16 octobre 1876.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 14 courant, nous devons vous dire que nous ne pouvons entreprendre le contrat pour les sections 14 et 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, pour les raisons mentionnées dans notre lettre du 13 courant.

“ Nous refusons donc respectueusement de signer le contrat, mais nous désirons ajouter, que si le ministre des Travaux publics jugeait à propos de changer sa décision, nous serions très contents d’entreprendre l’ouvrage.

“ Nous avons l’honneur d’être,

“ Monsieur, vos obéissants serviteurs,

“ A. P. McDONALD,

“ ROBERT KANE.

“ F. BRAUN, écr., Secrétaire,

“ Département des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Après le refus de MM. Macdonald et Kane d'exécuter leur soumission—excepté avec de nouvelles conditions—le département passa à la maison immédiatement au-dessus d'eux, MM. Martin et Charlton, et la correspondance suivante fut échangée :—

“ 17 octobre 1876.

“ MESSIEURS,—Relativement à votre soumission du 20 ult. pour le 15^e contrat du chemin de fer du Pacifique Canadien, j'ai reçu instruction de vous demander quand vous serez prêts à déposer les cinq pour cent requis aux termes du contrat.

“ J'ai l'honneur d'être, messieurs,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ Messieurs MARTIN ET CHARLTON,

“ Entrepreneurs, Montréal.”

“ OTTAWA, 18 octobre 1876.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier, j'ai l'honneur de vous dire que je serai prêt, dans dix ou douze jours, à déposer les cinq pour cent requis, en hypothèque sur propriétés immobilières.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ E. J. CHARLTON,

“ pour MARTIN, CHARLTON et Cie.

“ F. BRAUN, écr., Secrétaire,

“ Département des Travaux publics,

“ Ottawa.”

A cette phase des négociations, la correspondance qui suit fut échangée entre le département et l'Ingénieur-en-chef suppléant :—

“ (Télégramme.)

“ COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ DE WINNIPEG, 21 octobre 1876.

“ A. F. BRAUN.

“ Qu'y a-t-il de fait pour le contrat quinze ? Corps complet d'ingénieurs et de travailleurs actuellement sur le terrain ; pourrait être diminué si les entrepreneurs ne commencent pas l'ouvrage avant le printemps. La navigation va se clore ; après cela, le matériel des entrepreneurs ne pourra être apporté que par les trains de Moorehead, distance de plus de 300 milles.

“ MARCUS SMITH.”

“ 24 octobre 1876.

“ MARCUS SMITH, Winnipeg.

“ Réduisez le nombre des travailleurs, car l'ouvrage sur le contrat quinze (15) ne pourra commencer avant le printemps.

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.”

“ (Télégramme.)

“ COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,
“ DE WINNIPEG, 25 octobre 1876.

“ A. F. BRAUN.

“ Si le contrat quinze n'est pas accordé, il vaudrait mieux ne pas le donner avant mon retour. La dernière amélioration dans le tracé et les pentes change matériellement les quantités, en réduisant l'ouvrage en bois et en augmentant légèrement l'ouvrage dans le roc. Je partirai d'ici demain après-midi.

“ MARCUS SMITH.”

Ceci ne fit pas cesser la correspondance avec les soumissionnaires, et elle se poursuivit comme suit :

“ 28 octobre 1876.

“ MESSIEURS,—En réponse à votre lettre du 17 courant, relativement à la garantie requise pour l'accomplissement de l'ouvrage sur la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, je dois vous avertir que si les garanties voulues ne sont pas données tel que mentionné dans votre lettre, votre soumission sera mise de côté.

“ J'ai l'honneur d'être, messieurs,
“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.

“ MM. CHARLTON, MARTIN et CIE.,
“ Entrepreneurs, Montréal.”

Entre le 28 octobre 1876, et le 21 décembre suivant, plusieurs lettres furent échangées entre le département et MM. Martin et Charlton au sujet des cautionnements à fournir. Ces lettres n'ont pas d'importance pour notre rapport. Elles sont données dans le rapport à la Chambre des Communes ci-devant mentionné, M. Whitehead, l'un des entrepreneurs en cette affaire, avait pour son propre compte, envoyé une soumission plus élevée que celle faite par Sutton et Thompson, d'après laquelle ce contrat est fait ; mais après l'ouverture des soumissions, il découvrit, après avoir eu des conversations avec plusieurs personnes qui avait fait des offres, qu'il y en avait

plusieurs entre la sienne et celle de Sutton et Thompson. Cette société savait qu'elle ne pouvait fournir la garantie et elle voulait vendre sa position. M. Whitehead fit un marché avec elle, en vertu duquel il devait avoir le privilège de prendre sa soumission et d'en devenir le seul propriétaire, sur paiement de \$10,000. Il obtint de cette maison la lettre suivante adressée au département :—

“ BRANTFORD, 16 octobre 1876.

“ MONSIEUR,—Dans le cas où notre soumission pour la construction de la section quinze du chemin de fer du Pacifique canadien serait acceptée, nous désirons nous associer, pour les fins de ce contrat, M. Joseph Whitehead, entrepreneur de Clinton.

“ Vos obéissants serviteurs,

“ SUTTON ET THOMPSON.

“ L'hon. Alex. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Ainsi intéressé à la retraite de MM. Charlton et Martin dont l'offre était le seul obstacle au contrat, il écrivit la lettre suivante avec l'intention de soigner ses propres intérêts :—

“ OTTAWA, 28 novembre 1876.

“ CHER MONSIEUR,—On est généralement sous l'impression dans le public que vous allez accorder le contrat de la section 15 à Charlton et Cie., et qu'ils doivent transporter leur contrat à des Américains de New-York, et toujours d'après ce sentiment, vous allez faire une grande faute si vous permettez de faire la chose ; il est bien connu que Charlton dit n'avoir jamais eu l'intention de mettre une bêche dans les travaux de la section 15, que son but était de faire de l'argent avec ce contrat, comme il en avait fait avec le canal Grenville, lorsqu'il a vendu à Cooke et Jones, et qu'il a retiré six mille dollars.

“ Maintenant si vous voulez accorder le contrat de la section 15 aux soumissionnaires Sutton et Thompson, je garantirai que le nivellement, la pose des lisses et le ballastage seront faits et complétés ; que la locomotive sera sur la voie au mois d'août prochain ; et de plus que toute la section sera finie complètement dans l'automne 1878, et pour chaque jour de retard, s'il y en a, vous aurez les meilleures garanties que le gouvernement recevra cinq cents dollars par jour pour chaque jour additionnel de retard après les deux dates ci-dessus mentionnées ; c'est le seul moyen de mettre un peu de vie et d'activité sur le chemin de fer du Pacifique où il en a eu si peu jusqu'à présent.

“ J'espère que vous me pardonnerez la liberté que j'ai prise de vous écrire cette note, car je n'ai d'autre objet en vue que de vous faire connaître ce qui se dit en dehors, parce que vous admettez que la soumission de Sutton et Thompson n'est pas extravagante, et je sais que ce que j'ai dit dans cette note, peut se faire.

“ Je demeure votre obéissant serviteur.

“ JOSEPH WHITEHEAD.

“ L'honorable ALEXANDER MACKENZIE.”

Il fut ensuite entendu entre M. Whitehead et l'hon. M. McDonald; ci-devant nommé, et comme M. Whitehead le croit, d'après M. McDonald, que Charlton devait être payé pour retirer sa soumission. Le témoignage de M. Whitehead sur ce point fut qu'il " irait jusqu'à \$20,000 et que M. McDonald fit le reste du marché." Vers le 20 décembre 1876, l'hon. M. McDonald, M. Whitehead et M. Charlton se rencontrèrent dans une salle de la gare de Prescott, sur le chemin de fer du Grand-Tronc. Alors M. Whitehead sortit de la chambre et le marché fut conclu par M. McDonald et M. Charlton retira sa soumission. M. Whitehead n'a pas vu payer l'argent, mais M. McDonald lui dit que le montant était de \$20,000 et, par la suite, M. Whitehead lui paya l'intérêt sur cette somme au taux de dix pour cent par année, pensant que ce montant avait été payé à cette époque.

M. Charlton a dit à un témoin qui a donné sa déposition devant nous, qu'il avait reçu une somme d'argent pour retirer sa soumission, en cette circonstance; mais il n'a pas dit quel était le montant. Nous n'avons pas cru nécessaire de nous assurer s'il avait reçu le plein montant mentionné par M. McDonald comme lui ayant été payé, ceci étant surtout une affaire à régler entre M. McDonald et M. Whitehead..

Les lettres et télégrammes suivants font connaître ce qui a été fait ensuite au sujet de ce contrat :—

" MONTRÉAL, 21 décembre 1876.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 courant, me demandant de produire de nouveaux papiers et des enrégistremens d'hypothèques, ainsi que détaillé dans icelle, relativement à la garantie requise pour l'accomplissement du 15e contrat du chemin de fer du Pacifique Canadien. J'ai éprouvé tant de difficultés à me procurer des garanties pour une somme aussi considérable, afin de satisfaire les demandes du gouvernement, et j'ai été si ennuyé et si découragé par les difficultés de la position où je me trouvais par suite de mauvaise santé, que je suis peiné d'avoir à vous dire que je ne puis entreprendre un ouvrage aussi important, surtout depuis que tous les hommes d'expérience dont j'avais demandé l'avis et l'aide m'ont convaincu, ainsi que mes amis, que je ne pourrais faire l'ouvrage à votre satisfaction, pour le prix demandé par la soumission.

" Je vous prie donc de demander à l'honorable ministre des Travaux Publics la permission de retirer ma soumission, et vous voudrez bien remettre à M. Beard, de Brooklyn, qui m'avait proposé de se joindre à moi pour exécuter l'ouvrage, le

dépôt qu'il a fait, et me renvoyer les papiers que je vous ai expédiés pour compléter le reste de la garantie requise.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" E. J. CHARLTON.

" F. BRAUN, écrivain, Secrétaire,

" Département des Travaux Publics."

" COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL.

" (Par télégraphe de Montréal.)

" F. BRAUN, D. T. P.

" La discorde en dedans, ajoutée à une forte pression du dehors, ne nous laisse d'autre alternative que de nous retirer.

" CHARLTON ET CIE.

" SUTTON ET THOMPSON,

" Brantford.

" Êtes-vous prêts à déposer les cinq pour cent (5 pour cent) de garantie requise relativement au contrat quinze (15) C. P. C., et entrer en contrat sans délai ?

" F. RRAUN,

" Secrétaire."

" OTTAWA, 29 décembre 1876.

" MONSIEUR,—*Re*, section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien ; je viens d'apprendre de votre département, avec beaucoup de surprise, que E. J. Charlton s'était retiré de notre soumission commune pour la construction de la dite section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien. Il s'est retiré hors de ma connaissance et sans mon consentement.

" Je suis prêt à déposer la garantie requise par le gouvernement et suis prêt à faire l'ouvrage mentionné et projeté par la dite soumission. J'offre maintenant de me soumettre aux conditions et aux demandes du gouvernement, spécifiées dans l'annonce demandant les soumissions pour cet ouvrage, et à celles de la nôtre ; je proteste contre chaque et tous actes de nature à me priver de ce contrat.

" Espérant que justice me sera rendue dans cette affaire.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" PATRICK MARTIN.

" A l'honorable ministre des Travaux

" Publics du Canada, Ottawa."

" 30 décembre 1876.

" (Mémoire.)

" Le soussigné fait rapport qu'ayant demandé des soumissions pour la construction de la section No. 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, il en a reçu vingt et une aux prix du cahier des charges, qui, après calcul fait, se trouvent à varier de \$1,443,175 à \$2,950,000.

“ Que les deux plus bas soumissionnaires, MM. McDonald et Kane et MM. Martin et Charlton, ne peuvent donner les garanties nécessaires.

“ Que le troisième plus bas soumissionnaire est la société Sutton et Thompson, de Brantford, qui demande \$1,594,155 (un million, cinq cent quatre-vingt-quatorze mille, cent cinquante-cinq piastres).

“ Que cette société est prête à faire le dépôt requis de cinq pour cent, en argent, et propose de s'associer M. Joseph Whitehead, entrepreneur de Clinton, Ontario.

“ Le soussigné, recommande donc d'accepter la soumission de MM. Sutton et Thompson, et qu'il leur soit permis en conséquence de s'associer M. Whitehead.

“ Respectueusement soumis,

“ A. MACKENZIE,

“ *Ministre des Travaux Publics.*”

“ OTTAWA, 5 janvier 1877.

“ Je suis chargé, par le ministre des Travaux Publics, de vous dire que des parties intéressées ont informé le département que la société Sutton et Thompson, ou autres personnes agissant en son nom, avait payé à Charlton et Cie., ou à M. Charlton, individuellement, une somme d'argent afin qu'il retirât sa soumission pour la construction de la section quinze du chemin de fer du Pacifique Canadien, et de vous demander s'il y a aucun fondement à cet avancé.

“ F. BRAUN.

“ MM. SUTTON ET THOMPSON,
“ Brantford, Ontario.”

“ (*Mémoire.*)

“ 6 janvier 1877.

“ Le soussigné fait rapport, pour l'information du Conseil, sur les faits suivants relatifs au contrat 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien :—

“ Des soumissions furent reçues pour ce contrat, le 20 septembre, et aussitôt que possible après, MM. McDonald et Kane, les plus bas soumissionnaires, reçurent avis de l'acceptation de leur soumission pour \$1,443,175. Le 13 octobre ils demandèrent à faire certains changements qui eussent entraîné une dépense additionnelle et indéfinie de la part du gouvernement.

“ Le département refusa d'accéder à leur requête, et le 16 octobre, ils donnèrent avis au département qu'ils n'étaient pas prêts à procéder davantage. Le 17 octobre, MM. Charlton et Martin, qui étaient les seconds plus bas soumissionnaires, reçurent avis que leur offre de \$1,562,090 était acceptée, et furent requis de faire, sans délai, les arrangements nécessaires pour déposer les cinq pour cent de garantie. Le 27 octobre, ils offrirent une hypothèque sur certaines limites à bois ; et le 28 octobre, ils reçurent avis que ces sûretés ne pouvaient être acceptées, et qu'on ne pouvait leur accorder aucun délai ultérieur.

“ Le 16 novembre, MM. Charlton et Cie., offrirent comme garantie des hypothèques sur certaines propriétés, et le 21 novembre ils envoyèrent au département, un plan lithographique de la propriété ainsi offerte, avec un certificat d'évaluation, la représentant comme valant \$83,250. Le 22 novembre ces hypothèques

et ce plan furent transmis à MM. Darling et Valois, évaluateurs du gouvernement à Montréal, avec instruction de s'enquérir de la valeur comptant de la propriété, à l'exclusion des charges dont elle était affectée. Le 28 novembre, MM. Darling et Valois, firent rapport que, dans le cas où cette propriété serait vendue, elle ne réaliserait qu'environ \$30,000. Le département refusa donc en conséquence d'accepter ces hypothèques à cause de leur insuffisance, et MM. Charlton et Cie, intimèrent à MM. Darling et Valois, qu'ils donneraient des garanties additionnelles, et écrivirent au département le 4 décembre, pour dire que leurs garanties seraient prêtes le 10 décembre. Le 11 décembre, une société de New-York, nommée Baird, Arnold et Stephenson, fit un dépôt en argent, de \$20,000, pour Charlton et Cie, et promit de parfaire le reste de la garantie requise. Cette balance ne fut, cependant, jamais déposée, en argent comptant ou en hypothèques acceptables, et le 21 décembre, M. Charlton écrivit pour retirer sa soumission.

“ Le 28 décembre, MM. Baird & Cie, de New-York, écrivirent pour se plaindre de ce que Charlton les avait hontusement traités ; qu'ils avaient été à Montréal pour le rencontrer ; qu'ils y étaient restés trois jours, sans pouvoir le trouver ; et demandèrent la permission de déposer la garantie en argent comptant et de prendre le contrat eux-mêmes, aux termes de la soumission de Charlton et Cie. Cette permission leur fut refusée parce qu'elle était contraire à l'ordre de chose établi, et aux règlements du département.

“ Le 28 décembre, MM. Sutton et Thompson, les troisièmes plus bas soumissionnaires, reçurent avis que leur soumission pour \$1,594,085 était acceptée et furent requis de déposer les garanties nécessaires. Le 29 décembre, P. Martin, un des associés de Charlton, produisit un protêt contre la permission donnée à Charlton de retirer sa soumission ; qu'il l'avait fait hors de sa connaissance et que lui (Martin) était prêt à marcher.

“ Le 30 décembre, l'honorable Donald McDonald, sénateur, présenta au département une lettre de MM. Sutton et Thompson demandant la permission de s'associer M. Joseph Whitehead pour leur contrat. En même temps M. McDonald déposa son chèque pour \$80,000, accompagné d'une lettre de l'honorable A. Campbell, disant que le chèque serait acceptée par la Banque Consolidée du Canada, comme garantie pour la société Sutton et Thompson ; on l'informa que le contrat devait être terminé avec la société de MM. Sutton et Thompson, les soumissionnaires originaires, et le dépôt fait en leur nom jusqu'à l'accomplissement du contrat. Le même jour un projet de contrat fut rédigé et soumis au ministre de la Justice. Pendant qu'il était dans le département des Travaux Publics dans la matinée du 30 décembre, on attira l'attention de M. McDonald sur un article de journal du jour précédent, qui disait “ que lui ou Whitehead, de la part de MM. Sutton et Thompson, avait payé à Charlton une somme d'argent pour lui faire retirer sa soumission, ” et il déclara que ce rapport n'avait pas le moindre fondement.

“ Le 5 janvier, le télégramme suivant fut adressé à la société de MM. Sutton et Thompson ;

“ MM. SUTTON ET THOMPSON,
“ Brantford, Ontario.

“ OTTAWA, 5 janvier 1871.

“ J'ai reçu instruction du ministre des Travaux Publics de vous dire que le département a été informé par des parties intéressées, que la société Sutton et Thompson, ou autre personne agissant en son nom, avait payé à Charlton et Cie., ou à M. Charlton individuellement, une somme d'argent pour lui faire retirer sa soumission pour la construction de la section quinze du chemin de fer du Pacifique Canadien ; et de vous demander s'il y a aucune vérité dans ce rapport.

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.”

“ Le matin du 6 janvier, la réponse suivante fut reçue :

“ (Privée.)

“ OTTAWA, 6 janvier 1877.

“ Par télégraphe de Brantford, le 6, à F. BRAUN, écr., secrétaire du département des Travaux Publics.

“ Il n'y a pas la moindre vérité dans le rapport que nous avons, ou quelqu'un de notre part, payé à Charlton et Cie., ou à M. Charlton, individuellement, une somme d'argent pour leur faire retirer leur soumission pour la construction de la section quinze du chemin de fer du Pacifique Canadien.”

“ SUTTON ET THOMPSON.”

“ Il n'est pas nécessaire de considérer quel effet ces allégations eussent eues sur le gouvernement, si elles eussent été vraies, puisque la dénégation formelle de MM. Sutton et Thompson et celle de l'honorable Donald McDonald, laissent le gouvernement libre d'agir, d'après la règle qui gouverne la manière d'accorder les contrats. Cette règle a toujours invariablement été, lorsque le plus bas soumissionnaire se retire, de passer au suivant.

“ La lettre de M. Martin, l'un des principaux associés de MM. Charlton et Cie., dont il a déjà été parlé, dit qu'il est prêt à donner les garanties requises. Il n'a cependant offert aucune garantie, et comme il avait eu pendant deux mois l'occasion de le faire, il aurait été inutile d'attendre plus longtemps pour lui, mettant de côté entièrement la dissolution de la société dont il était l'un des membres.

“ Le soussigné recommande, pour les raisons ci-dessus, que le contrat soit accordée à MM. Sutton et Thompson, comme étant les plus bas soumissionnaires ensuite pour l'ouvrage, et qu'il leur soit permis de s'associer M. Joseph Whitehead, pour ce contrat.

“ Respectueusement soumis.

“ A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics.”

“ CORIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 8 janvier 1877.

“ Le comité du Conseil Privé a attentivement considéré le mémoire de l'honorable ministre des Travaux Publics, en date du 6 janvier 1877, relativement à l'adjudication du contrat No 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien ; et

pour les raisons qui y sont mentionnées, il recommande respectueusement d'accepter la soumission de MM. Sutton et Thompson, pour la somme de \$1,974,085, et d'accorder le contrat à cette société, et leur permettre de s'associer M. Joseph Whitehead pour les fins de ce contrat.

“ Pour copie conforme,

“ W. A. HIMSWORTH.

“ A l'honorable

“ Ministre des Travaux Publics.”

Avant de signer le contrat, l'honorable M. McDonald, son fils M. Mitchell McDonald, et M. Whitehead étaient ensemble à Toronto, et il fut alors convenu que M. Mitchell McDonald devait entrer en société avec ceux qui avaient ce contrat. M. Mitchell McDonald n'était ni un homme expérimenté en matière de chemin de fer ni un homme de fortune, et M. Whitehead, dans son témoignage, dit qu'il supposait qu'on l'avait choisi parce que son père, étant dans le Sénat, ne pouvait lui-même prendre part à l'affaire, et que l'on agit de cette façon “ pour s'assurer le bénéfice en donnant une part de société au fils.” Le contrat a été exécuté par MM. Sutton, Thompson et Whitehead. Auparavant, il avait été convenu que MM. Sutton et Thompson devaient seulement prêter leurs noms, et que MM. McDonald et Whitehead devaient les libérer aussitôt que possible par la suite et les indemniser, dans l'intervalle, pour toute responsabilité. A l'exécution, du contrat M. McDonald paya à Sutton, qui était autorisé à agir au nom de MM. Sutton et Thompson, la somme de \$10,000 pour s'être retirés de la position qu'ils occupaient en vertu de leur soumission. Subséquentement M. Mitchell McDonald fut partie à un marché par écrit en vertu duquel se dissolvait la société entre lui et M. Whitehead, M. Whitehead lui promettant de satisfaire ses réclamations de la part des profits—\$112,000 dont il eut alors \$20,000 au moyen d'un mandat émané du département. L'honorable M. McDonald était malade dans le temps, mais plus tard M. Whitehead a vu le mandat entre ses mains. Par la suite M. Whitehead a compris que M. McDonald, le père, n'était pas satisfait de la dissolution de la société et il déclara dans son témoignage que “ Mitchell écrivit un contrat pour remettre les choses dans l'état où elles étaient auparavant.”

Nous n'avons pas cru nécessaire d'examiner minutieusement la question de savoir si dans cet arrangement, M. Mitchell McDonald était la personne intéressée ou était le représentant de son père, pour la raison que le fait de voir l'un ou l'autre en société avec M. Whitehead ou intéressé dans

les profits du contrat n'est pas venu à la connaissance de qui que ce soit dans le département.

M. Mackenzie a déclaré dans son témoignage qu'il ne savait pas, lorsque le contrat a été signé, que ceux qui avaient retiré leurs soumissions avaient été payés pour le faire, ni que M. le sénateur McDonald ou son fils, fussent intéressés au contrat ; ni que Sutton et Thompson ne faisaient que prêter leurs noms comme parties au contrat.

D'après la preuve, nous concluons qu'en obtenant ce contrat les entrepreneurs ont eu un avantage illicite, c'est-à-dire la retraite de soumissionnaires plus bas qui leur faisait concurrence ; qu'en adjugeant le contrat, le département ignorait ce qui concernait les personnes intéressées et ne savait pas ce qui s'était passé entre ces personnes et les plus bas soumissionnaires.

Subséquemment, MM. Sutton et Thompson eurent la permission de se retirer de la position d'entrepreneurs ; le changement fut autorisé par un arrêté du Conseil. Ceci fut fait de façon à empêcher le dégagement du cautionnement qui avait été auparavant donné par l'hon. M. McDonald, pour garantir l'exécution du contrat, jusqu'au montant de \$80,000. Cette garantie avait été, à l'origine, fournie en espèces, mais on substitua par la suite des garanties en terres pour le même montant.

L'entrepreneur commença les travaux sur cette section en février 1877. On fit presque continuellement et graduellement des changements dans la nature des travaux, à partir de ce jour. Dans le mois de juin suivant, on effectua un changement considérable en abaissant le niveau de la ligne. Dans l'automne de cette année, on fit d'autres changements considérables. On trouvait qu'on pourrait se procurer plus de terre qu'on ne l'avait cru pour les remblais. L'entrepreneur reçut la permission de préparer une fondation en roc ou des murs de revêtement en pierre, comme pour des remblais en terre solide, au lieu de les faire pour des travaux sur chevalets dont on voulait d'abord se servir pour combler les vides. Dans les prix fixés dans la soumission de Sutton et Thompson, ceux pour les travaux dans le roc et dans le sol étaient élevés ; ceux pour les travaux en bois étaient bas. Les changements ci-dessus mentionnés étaient donc faits dans le but de rendre le contrat plus profitable. Non seulement ces changements ont augmenté les profits en proportion de la somme totale des recettes produites

par les travaux, mais ils ont augmenté considérablement le montant à être dépensé en vertu du contrat. Lorsque ces excédants sur les estimations originelles eurent atteint une somme considérable, l'affaire fut examinée par des comités du parlement, devant lesquels une preuve considérable fut faite, l'un des principaux objets étant, en apparence, de découvrir l'autorisation—s'il en existait une—en vertu de laquelle ces changements dispendieux avaient été faits. Il paraissait que M. Fleming et M. Mackenzie avaient discuté la question, M. Fleming recommandant le changement et M. Mackenzie s'y montrant favorable. M. Mackenzie avait soumis au conseil privé un rapport des faits et l'on avait remis la chose à plus tard pour plus ample informé ; il ne recommanda pas d'agir immédiatement, et rien ne fut fait. C'est ce qui ressort de son témoignage donné devant le comité du Sénat, en avril 1874. Entre sa recommandation et ce rapport au conseil privé, M. Fleming est passé du Canada en l'Angleterre. Dans le département arrivaient, chaque mois, des estimations qui montraient que les évaluations originelles étaient de beaucoup dépassées, mais on ne fit pas d'objection à ce sujet. Différents ingénieurs ont exprimé des opinions diverses devant le comité et devant nous sur l'effet des changements sur le coût final des travaux. Nous avons examiné la portée de ces opinions et nous avons examiné la preuve faite à ce sujet. Nous croyons, somme toute, que la différence dans la nature de l'ouvrage, tel que d'abord projeté, a entraîné une augmentation de dépense d'environ \$250,000. Nous avons fait nos observations à ce sujet dans notre rapport sur les "Travaux d'art," mais nous n'avons pas cru nécessaire de faire rapport plus exactement sur l'augmentation causée par le changement. Subséquemment, M. Fleming renouvela son rapport en faveur des changements adoptés dans le progrès des travaux et dit que l'entrepreneur avait obtenu un montant considérable de matériel roulant et autres effets dont on aurait pas eu besoin sans ces changements.

Un arrêté du conseil a été rendu pour les confirmer et a eu le même effet que le rapport qui avait été originairement soumis par M. Mackenzie lorsqu'il était ministre des Travaux publics.

Pendant l'examen des matières qui ont rapport à ce contrat devant le comité permanent des comptes publics, dont il est question plus haut, M. Whitehead était à Ottawa. Il n'a pas été examiné par le comité, mais

il a compris, par ce que lui a dit M. Chas. H. MacIntosh " qu'il se passait quelque chose au sujet du contrat," devant le comité, et que l'on supposait que les entrepreneurs de la section B (qui était celle contigue à la section 15, du côté est) voulaient enlever ce contrat des mains de M. Whitehead, et il n'était pas disposé à se le laisser enlever.

Un jour que cette affaire était le sujet d'une conversation entre eux, M. Whitehead donna à M. Mackintosh des billets promissoires au montant de \$11,000 ou de \$12,000.

La preuve faite au sujet des propositions faites à M. Whitehead de donner ces billets promissoires est contradictoire, et nous ne croyons pas qu'il importe à notre enquête de décider quel était le caractère de cette affaire, attendu qu'elle ne regardait que ces deux personnes ; mais nous estimons que l'objet de la transaction concerne l'intérêt public si l'un ou l'autre voulait faire servir ces billets à l'obtention de quelqu'avantage illicite pour ces entrepreneurs.

D'après la preuve, nous trouvons que M. Whitehead a donné à M. Mackintosh des billets promissoires au montant de \$11,000 ou \$12,000, avec l'intention de les faire servir à influencer un ou plusieurs membres du parlement, ce qu'il considérait comme impossible à obtenir sans donner ces billets. Nous avons cru de notre devoir de nous enquérir si ses espérances avaient été réalisées. Nous avons examiné M. Mackintosh ainsi que les membres du parlement qui faisaient alors partie du comité des comptes publics, en y comprenant un député dont le nom avait été mentionné, dit M. Whitehead, comme lui étant opposé et travaillant contre lui.

De la preuve faite à ce sujet, nous tirons la conclusion qu'aucune partie du produit de ces billets, ni aucune autre somme d'argent donnée par M. Whitehead à M. Mackintosh n'a eu pour effet ni usage d'obtenir pour M. Whitehead, ni pour aucune autre personne un avantage quelconqué en rapport avec ce contrat, ou avec toute autre affaire concernant ce chemin de fer. Les billets furent d'abord escomptés par M. Mackintosh. Subséquentement, ils furent retirés par lui et remis finalement à M. Whitehead. En d'autres occasions, des sommes considérables d'argent et des billets furent échangés entre M. Whitehead et M. Mackintosh dans des circonstances qui, comme nous l'avons constaté après enquête, n'affectaient pas l'intérêt public, et nous ne croyons pas nécessaire d'en parler davantage.

Pendant que M. Whitehead était à exécuter ce contrat, il devint incapable de faire face à ses engagements financiers et il obtint de temps à autre de l'aide du gouvernement, soit par la remise de quelque partie de la retenue qui, d'après les conditions du contrat, avait été laissée entre les mains du gouvernement à même les sommes d'argent qu'il avait gagnées, soit par des avances de fonds, en deux occasions, lesquelles avances étaient cependant suffisamment garanties par la cession qu'il avait faite de son matériel de construction. Nous nous sommes enquis des détails de ces transactions. En une occasion, comme il ne pouvait avoir du gouvernement l'aide qu'il avait demandée, il s'arrangea avec MM. Fraser et Grant pour qu'ils devinssent associés avec lui dans le contrat, et lui fournissent les fonds nécessaires afin de le sortir de ses embarras et exécuter les travaux avec des difficultés moindres que celles qu'il avait éprouvées lorsqu'il faisait l'ouvrage avec ses propres fonds. Ces personnes échangèrent une correspondance à cet effet. Cependant l'arrangement n'a pas réussi. D'après le rapport de M. Whitehead, les nouveaux associés n'étaient pas autant en état de fournir les fonds qu'il s'y attendait, et le gouvernement refusa de changer les noms des parties au contrat de crainte que cela n'eut pour effet de dégager quelques-unes des cautions.

Les transactions de M. Whitehead en rapport avec ce contrat, telles que décrites dans son témoignage, nous rendent évident le fait qu'il croyait fortement à la corruptibilité des hommes publics. Nous avons entendu des témoignages assez longs au sujet des transactions entre le gouvernement et lui, pendant qu'il exécutait ce contrat, afin de nous informer s'il avait obtenu quelque faveur par des moyens illicites, ou autrement, au dépens du public.

La preuve à ce sujet nous conduit à conclure que depuis l'exécution du contrat, aucune autre influence n'a été employée en sa faveur que ses propres représentations et qu'il n'a obtenu du département, ni d'aucun membre du parlement, ni ingénieurs, ni de personne à l'emploi du gouvernement, aucun avantage qui ne soit conforme à l'intérêt du pays.

Il ne lui fut pas permis de terminer les travaux. En 1880 on trouva, comme il le déclare lui-même, qu'il ne pouvait fournir les approvisionnements pour les hommes, ni payer les gages qu'il devait. Par conséquent les travaux ne furent pas poussés avec ardeur. C'est ce qui, sans opposition de

sa part, engagea le gouvernement à prendre la direction des travaux, à se servir de son matériel de construction, à engager les journaliers et les autres employés. Depuis ce temps l'ouvrage s'est fait aux dépens de l'entrepreneur, le gouvernement avançant les fonds.

Cet arrangement n'aura pas pour résultat, de perte de fonds pour le gouvernement.

L'ouvrage désigné au contrat n'était pas terminé à la date de notre commission.

Les sommes suivantes ont été payé en vertu de ce contrat jusqu'au 30 juin 1870 :

30 juin 1877.....	\$ 54,300
“ 1878.....	532,200
“ 1879.....	877,700
“ 1880.....	411,630
	\$1,875,830

CONTRAT. No 16

Prolongement de chemin de fer.

Ceci a rapport à un subside du gouvernement à la Cie du chemin de fer du *Canada Central*, devant être payé pour le prolongement de la ligne du chemin de fer depuis le terminus oriental de cette partie du chemin de fer du Pacifique canadien connu comme l'embranchement de la baie Georgienne, jusqu'à la ville de Pembroke. L'arrangement existant a été substitué à un autre fait précédemment aussi désigné par ce même no. 16. C'était pour le prolongement entre les termini et sur une route différente de celles dont il est question dans le marché actuel.

L'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, de 1874, contenait, entre autres choses, les dispositions suivantes :—

“ 14. Le Gouverneur en conseil pourra aussi accorder tels bonus ou dons, subsides ou subventions, n'excédant pas douze mille piastres par mille, à toute compagnie ou compagnies déjà incorporées ou qui le seront à l'avenir, qui pourront assurer la construction des lignes d'embranchement partant du terminus oriental du dit chemin de fer du Pacifique Canadien, pour se relia à des lignes de chemin de fer existantes ou projetées ; l'octroi de ces dons, bonus ou subventions sera sujet à telles conditions pour assurer le droit de circulation et autres droits sur et à l'égard de tout ou partie du dit chemin de fer d'embranchement, aux propriétaires ou locataires de la ligne principale du dit chemin de fer ou de locataires de tout

autre chemin de fer se reliant au dit chemin d'embranchement, que le Gouverneur en conseil déterminera; mais tout ordre en conseil accordant un pareil subside sera soumis à la Chambre des Communes pour sa confirmation ou son improbation, et ne pourra être mis à effet qu'après qu'il aura été confirmé par résolution de la Chambre.

“15. Le Gouverneur en conseil pourra en tout temps, après la construction du dit chemin de fer d'embranchement, faire avec la compagnie ou les compagnies possédant quelque partie du dit embranchement, tel arrangement pour louer à cette compagnie ou à ces compagnies toute partie du dit embranchement qui pourra appartenir au gouvernement, à tels termes et conditions qui pourront être arrêtés et convenus, tel bail ne devant pas excéder le terme de dix ans, et pourra aussi faire tels autres arrangements qui lui paraîtront avantageux pour l'exploitation du dit chemin de fer, conjointement avec cette partie du dit embranchement appartenant à telle compagnie ou compagnies; pourvu qu'aucun contrat pour louer le dit embranchement, et aucun arrangement pour l'exploitation du dit chemin de fer, conjointement avec tout autre chemin de fer, ne soit obligatoire avant qu'il n'ait été soumis à la Chambre des Communes pendant un mois sans avoir été désapprouvé, à moins qu'il ne soit plus tôt approuvé par une résolution de la Chambre.”

Dans l'été de 1874, à la réquisition du ministre des Travaux publics, l'ingénieur-en-chef donna instruction de faire faire une reconnaissance du pays entre l'embouchure de la rivière des Français, sur la baie Georgienne, à l'ouest, et Pembroke et Renfrew, respectivement, à l'est, sous la direction de M. Hazlewood. Pendant que cet examen se faisait, le mémoire suivant fut présenté au gouvernement par le chemin de fer du Canada central,

“A Son Excellence le gouverneur général du Canada en son conseil assemblé

“Le mémoire de la Cie. du chemin de fer du *Canada Central* expose humblement :

“Qu'en l'année 1861 vos réquerants furent constitués en corporation avec pouvoir de construire un chemin de fer depuis la ville d'Ottawa jusqu'au lac Huron. La législature du Canada considère que l'ouverture de la vallée de l'Ottawa au moyen de communication par chemin de fer, et l'extension d'une ligne jusqu'au lac Huron, était une entreprise d'une telle importance pour l'intérêt public, que, pour en stimuler l'exécution, on offrit une concession de terres considérable à la compagnie pour l'aider à construire le chemin.

“Que la compagnie fut incapable de profiter de l'offre du subside et de construire le chemin de fer dans le délai fixé pour sa confection, et que, par conséquent, la concession n'a pas valu, si ce n'est pour une courte section, jusqu'à Carleton Place, depuis lequel endroit on a complété l'extension jusqu'au village de Renfrew, qui est maintenant en opération excellente.

“Que vos réquerants se virent allouer, en 1872, une gratification de \$2,650

par mille du gouvernement de l'Ontario pour encourager la construction de la ligne à travers le comté de Renfrew en se dirigeant vers Pembroke.

“Comme le pays à l'est du village de Renfrew n'est que peu colonisé, la compagnie n'a pu recevoir les secours efficace qu'elle pouvait raisonnablement espérer d'obtenir par suite des grands avantages qui devaient naturellement résulter pour le public du développement, au moyen d'une voie ferrée, de cette importante partie du Canada ;

“Que le terminus oriental du chemin de fer du Pacifique canadien est en ligne avec la route que le Canada central était autorisé à construire pour arriver au lac Huron ;

“Qu'avec le subside de \$12,000 par mille que l'on propose de donner en vertu de l'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, d'une compagnie capable de construire un chemin de fer qui se raccorderait avec les lignes existantes ou projetées, vos requérants croient qu'ils peuvent terminer leur extension jusqu'au terminus oriental du chemin de fer du Pacifique canadien aussitôt que l'embranchement de chemin de fer autorisé par le dit acte aura été construit ; vos requérants demandent donc qu'un arrêté du conseil soit rendu pour accorder le subside de \$12,000 par mille depuis le village de Renfrew jusqu'au terminus oriental du chemin de fer du Pacifique canadien, sujet aux dispositions prescrites dans la 14^{me} section du dit acte.

“(Signé H. L. REDHEAD,

“Président de la Cie du chemin de fer du *Canada Central*.

“Ottawa, 22 août 1874.”

On ne prit aucune mesure définitive au sujet de ce mémoire jusqu'à près le rapport, en date du 6 octobre 1874, fait par l'Ingénieur-en-chef, qui est donné au long (voir contrat 12) et d'après lequel on prétendait que certaines rampes et conditions pourraient être spécifiées comme étant praticables sur un chemin partant d'un point alors déterminé comme terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne et s'étendant à l'est jusqu'au village de Douglas, dans la vallée de la rivière Bonnechère.

Le 4 novembre 1874, on rendit l'arrête du conseil suivant :—

“*Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 4 novembre 1874.*

“Le comité du Conseil a pris en considération la demande de la compagnie de chemin de fer du Canada Central, pour les subsides que l'on se propose d'accorder aux compagnies de chemin de fer en vertu des dispositions de l'acte 37 Vic., chap. 14, intitulé : “Acte pour pourvoir à la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien,” et recommande qu'un subside de \$12,000 par mille soit accordé à la dite compagnie pour lui aider à construire cette voie depuis le village de Douglas, en allant vers l'ouest, jusqu'au terminus de l'embranchement de chemin de fer que le gouvernement se propose de construire depuis la baie Georgienne, sur un parcours d'environ cent vingt milles—sujet aux conditions suivantes, savoir :

“ 10. Que ce chemin sera construit selon un tracé qui devra être approuvé par le ministre des Travaux publics, mais qui peut être déterminé, en général, comme devant remonter la vallée de la Bonnechère, depuis la baie Douglas, *via* les lacs d'Or et Rond; de là par la ligne la plus directe que l'on pourra tracer jusqu'au lac Brûlé, et de là au terminus projeté du chemin de fer du gouvernement, à environ quatre-vingt-cinq milles de la baie Georgienne.

“ 20. Que la compagnie devra, pendant le mois qui suivra la ratification de cet arrêté du Conseil par la Chambre des Communes, prouver, à la satisfaction du ministre des Travaux publics, qu'elle a passé *bonâ fide* un contrat ou des contrats pour la construction de ce chemin de fer, et qu'elle s'est pourvue des moyens nécessaires, à l'aide de l'octroi du gouvernement, pour assurer l'achèvement de cette voie le ou avant le premier jour de janvier 1877, et aussi que la compagnie devra, depuis la date de ces contrats, poursuivre continuellement ces travaux de manière à assurer l'achèvement de cette voie au temps convenu.

“ 30. Que la compagnie devra faire des arrangements pour accorder le droit de circulation, à des conditions qui devront être approuvées par le Gouverneur en Conseil, à la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord et à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, depuis le point d'intersection de leurs lignes respectives, pourvu que ce point se trouve sur la ligne subventionnée, ou à moins de cinq milles de celle-ci, et aussi à toutes autres compagnies qui pourront avoir le terminus de leurs lignes sur ou vers le lac Huron et qui pourront être désignées ou approuvées par le Gouverneur en Conseil comme ayant droit de circulation, pourvu que les conditions de ce droit soit arrêtées réciproquement par la compagnie du chemin de fer du Canada Central et les autres compagnies mentionnées; et dans le cas de désaccord, les conditions seront arrêtées par des arbitres, dont l'un sera choisi par chacune des compagnies, et l'autre par le Gouverneur en Conseil.

“ 40. Le gouvernement ou les locataires de la voie du gouvernement depuis la baie Georgienne jusqu'au terminus occidental de la voie subventionnée, ou tous autres propriétaires futurs de la dite voie, posséderont le droit de circuler sur le dit chemin de fer aux mêmes conditions que les compagnies désignées.

“ 50. Que le paiement de la subvention ne sera fait qu'à l'achèvement du chemin de fer en sections d'au moins vingt milles, chaque paiement devant être fait sur le certificat d'un ingénieur, qui devra être nommé par le gouvernement, tel certificat établissant qu'une section ou que des sections a été ou ont été achevées. On pourra néanmoins payer un montant équivalant aux subsides pour vingt milles de travaux, comprenant une plus grande distance, qui en valeur équivaldra à pas moins de vingt-cinq milles de voie achevée; on paiera aussi jusqu'à soixante et quinze pour cent de la valeur des rails qui seront livrés à n'importe quel endroit sur la voie qui doit être construite, et ces rails seront la propriété du gouvernement jusqu'à ce qu'ils soient posés sur la chaussée.

“ Cette subvention n'aura effet qu'après la ratification de cet arrêté du Conseil, par une résolution de la Chambre des Communes

“ Pour copie conforme,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ Greffier du Conseil Privé

Cette arrêté du conseil a été ratifié le 13 mars 1875, par une résolution de la Chambre des Communes, lequel fait fut, le 27 du même mois, communiqué par le secrétaire du département à la Cie du *Canada Central*.

Le 24 mars 1875, cette compagnie fit transmettre au département des Travaux publics une copie de contrat portant la date du jour précédent, et passé entre la dite compagnie, d'une part, et l'honorable A. B. Foster, d'autre part, ayant pour but la construction et l'équipement pour le ou avant le 1er janvier 1877, d'une ligne de chemin de fer à voie simple à partir du terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne, jusqu'au terminus du chemin de fer du Canada central, au village de Renfrew; et, sous tous les rapports, conformément à l'arrêté du conseil, du 4 novembre 1874. Ce contrat est imprimé au long dans un rapport à la Chambre des Communes en date du 17 avril 1877.

On remarquera que le contrat intervenu entre la compagnie et M. Foster comprenait toute la distance jusqu'au village de Renfrew, à quelques milles au-delà de Douglas, terminus de la ligne compris dans les arrangements entre le gouvernement et la Cie du *Canada Central*.

Pendant la saison de 1875, M. Foster, qui était aussi entrepreneur du gouvernement pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne (contrat No. 12) mit des personnels d'exploration en campagne, dans le but de tracer une ligne depuis l'embouchure de la rivière des Français, l'extrémité ouest de l'embranchement de la baie Georgienne, jusqu'à Douglas, terminus oriental mentionné dans l'arrêté du conseil ci-dessus.

Dans le contrat passé entre M. Foster et le gouvernement au sujet de l'embranchement de la baie Georgienne, le maximum d'élévation pour les rampes montant dans la direction est étaient fixés à un dans 200, ou 26 40 pieds par mille. Il n'y avait pas de rampes spécifiées dans l'arrêté du conseil au sujet de cette extension, ni dans le contrat entre M. Foster et la Cie du *Canada Central*, mais il semble qu'on a considéré comme acquis le fait que le même maximum de rampe s'appliquait à l'arrangement pris au sujet de cette extension.

Dans un rapport fait par l'ingénieur-en-chef, le 23 décembre 1875, au sujet d'une demande faite sur M. Foster pour obtenir une modification des rampes et des courbes, il parle de celles spécifiées dans le contrat pour l'em-

branchement de la baie Georgienne et il fait remarquer qu'on se proposait de les appliquer également à l'extension du Canada Central. Dans la prévision que cet arrangement prendrait exécution M. Foster s'était procuré une quantité de rails qui devaient servir pour l'extension depuis Douglas en allant vers l'ouest; et, dans la saison de 1875, on les déposa à Renfrew, d'où, comme il est dit plus haut, il avait entrepris, par contrat avec la Cie du *Canada Central*, de construire un chemin de fer vers l'ouest. C'était à plusieurs milles à l'est de Douglas, terminus de la ligne comprise dans l'arrangement fait avec le gouvernement pour avoir le subside. Le gouvernement a fait, sur ces rails, des avances à M. Foster comme suit :—

25 septembre 1875	\$23,000
27 octobre 1875..... ..	45,000
	\$68,000

Subséquentement MM. McIntyre et Worthington, les entrepreneurs actuels, se chargèrent de cette avance, par une communication du 15 juillet 1878, qui est donnée ci-après.

Dans l'automne de 1875 M. Foster représenta au gouvernement que les conditions spécifiées quant aux rampes sur l'extension ne seraient probablement pas remplies, et il transmit un rapport ayant surtout trait à ce sujet, que lui avait adressé son ingénieur en date du 26 octobre 1875, dans lequel M. Shanley montre qu'en quelques endroits de la ligne il n'y avait, que pour les lourds travaux, qu'on pouvait obtenir des rampes de 70 à 80 pieds par mille et des courbes de 6°.

Ceci donna naissance à une correspondance et à des procédés qui ont, finalement, conduit à l'abandon de la ligne décrite dans le premier contrat pour cette extension, et à l'adoption d'une autre ligne comprise dans le contrat actuellement en voie d'exécution.

Nous ne croyons pas nécessaire d'exposer au long ces procédés. Tout ce qui a quelq'importance est imprimé dans un rapport à la chambre des Communes, en date du 26 mars 1877, (documents de la session, No. 57.) Cependant une courte description ne sera pas hors de propos.

Le rapport de M. Shanly ci-dessus mentionné fut déféré à l'ingénieur en chef. Il fit observer, à ce sujet, le 17 novembre, qu'il refusait d'adopter les opinions de M. Shanly et il recommandait que les entrepreneurs pour-

suivissent les études avec toute l'ardeur possible, jusqu'à ce qu'on trouvât une ligne conforme aux dispositions du contrat.

Le 23 novembre le secrétaire du département écrivit à M. Foster dans ce sens.

Le 27 novembre M. Foster répondit qu'on était à faire une étude qui marchait aussi vite que possible et qu'il avait eu quatre brigades en campagne presque continuellement depuis le mois de mai précédent.

Le 29 décembre 1875, M. Foster s'adressa encore au département, exposant des difficultés qui lui paraissaient insurmontables et demandant des changements dans son contrat.

Ceci fut aussi déféré à M. Fleming, qui fit un rapport, le 23 décembre 1875, disant, que relativement aux principales difficultés signalées par M. Foster, lui (M. Fleming) n'avait encore rien vu pour justifier la nécessité d'abandonner les rampes et les courbes spécifiées par le contrat pour l'embranchement de la baie Georgienne, et applicables également à l'extension du Canada Central.

En février 1876, suivit une correspondance dans laquelle M. Fleming demanda, et M. Foster donna, les arrangements qui avaient été faits pour faire avancer les travaux d'après les contrats alors en voie d'exécution au sujet de l'embranchement de la baie Georgienne et de cette extension.

Le 28 février 1876, on rendit un arrêté du conseil autorisant l'annulation du contrat concernant l'embranchement de la baie Georgienne et faisant allusion à la demande qu'avait faite M. Foster de faire modifier celui-ci, comme si c'était une affaire dont le ministre ferait rapport plus tard.

Le 23 mars 1876, M. Foster s'adressa encore au département, dans la lettre suivante, qui est la première suggestion qu'on trouve dans les minutes, au sujet du choix d'une nouvelle route pour l'extension subventionnée.

“ OTTAWA, 23 mars 1876.

“ MONSIEUR,—Depuis la communication que je vous ai adressée le 20 décembre, au sujet de la ligne d'embranchement de la baie Georgienne et du chemin de fer du Canada Central, mes ingénieurs ont été constamment à l'œuvre à explorer et arpenter la région entre Douglas et la rivière des Français.

“ J'ai maintenant l'honneur de vous faire connaître le résultat.

“ La ligne la plus courte possible entre Renfrew et Amable du Fond est de cent trente-deux (132) milles, et de cinq cent milles depuis ce point jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français.

“ J'inclus une lettre de M. Shanly exprimant ses doutes sur la possibilité d'établir une ligne praticable sur la route primitivement projetée.

“ Je suggère l'exploration de la région entre Pembroke et le lac Nipissingue, et j'espère que cette proposition sera approuvée par le gouvernement.

“ J'ai l'intention de dépêcher immédiatement un parti d'ingénieurs afin d'étudier la nature du pays et la longueur de cette ligne, et j'aimerais qu'un ingénieur du gouvernement accompagnât ce parti, afin qu'il fasse un rapport particulier pour l'information du gouvernement.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ A. B. FOSTER.

“ L'honorable ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Le 6 avril 1876, le secrétaire du département informa M. Foster que sa demande à ce sujet serait pleinement considérée ; après quoi, la communication suivante, que nous trouvons à ce sujet, est postérieure de neuf mois et est conçue comme suit :—

“ OTTAWA, janvier 1877.

“ MONSIEUR,—Vu des raisons importantes affectant le chemin de fer du Canada Central très sérieusement, mais qu'il n'est pas nécessaire de discuter dans cette communication, il est impérieusement nécessaire que je sois immédiatement informé de la décision du gouvernement au sujet de ma proposition d'altérer la ligne du chemin de fer du Canada Central en continuant la ligne vers l'ouest, depuis Pembroke au lieu de Douglas. Agissant d'après la croyance que le gouvernement préférerait la route qui monte à la vallée de la rivière Bonnechère, j'ai fait des efforts pendant près de deux ans pour tracer une ligne de chemin de fer par laquelle on pourrait prolonger le Canada Central dans cette direction jusqu'au terminus oriental projeté de chemin de fer du Pacifique canadien. Cependant, après avoir fait une dépense de \$35,000 (trente-cinq milles dollars), j'ai été forcé d'en arriver à la conclusion qu'une ligne avec des courbes et des rampes, comme en devrait avoir un chemin de première classe, ne peut s'obtenir par cette route de plus, après les cinquante premiers milles, le pays est si difficile qu'il empêche d'espérer que la colonisation puisse suivre la construction du chemin. Agissant d'après l'avis de l'Ingénieur-en-chef de cette compagnie, M. William Murdoch, I. C., pour examiner la route entre Pembroke et Nipissingue, et faire rapport. En juin dernier, j'ai eu l'honneur de transmettre à votre département une copie du rapport de M. Murdoch ; il confirme l'opinion qu'avait précédemment exprimée

M. Shanley, que l'extension *via* Pembroke avait tant d'avantages sur l'autre route que le choix devenait nécessaire pour l'avantage de la compagnie ; située plus près des vallées de l'Ottawa et de la Mattawa, la région est beaucoup plus basse que la route de la Bonnechère et moins coupée de collines, avec moins de lacs à éviter ; la terre paraît meilleure pour une population agricole.

“ Ceci est rendu évident par le fait que la colonisation sur l'Ottawa s'étend rapidement à l'ouest en se dirigeant vers la Mattawa—ce dernier endroit est maintenant un village avancé ; les établissements augmentent encore entre ce village et Nipissing. On admet aujourd'hui que le réseau des chemins de fer de Québec va être complété depuis Aylmer jusqu'à Ottawa. Le prolongement du chemin de fer du Canada Central, jusqu'à la vallée de l'Ottawa, tout près de la province de Québec, permettra de faire un raccordement facile au Portage du Rat, et même plus loin à l'ouest, dans le cas d'un prolongement dans cette province. M. Shanley est aussi d'opinion que la distance jusqu'à l'angle sud-est du lac Nipissingue ou à la baie de Canton, sur la rivière des Français, est à peu près la même par Pembroke que par la Bonnechère ; et que les pentes sont plus favorables. M. Harris et M. Murdock, les autres ingénieurs employés par la compagnie, partagent cette opinion.

“ A cause de tous ces faits, il est évident que les véritables intérêts du pays, ainsi que de la compagnie, seront mieux servis par la construction d'un chemin de fer partant de Pembroke que de Douglas.

“ Je propose de construire le chemin de fer du Canada Central jusqu'à l'angle sud-est du lac Nipissingue, le gouvernement devant accorder le subside pour un nombre égal de milles comme il était projeté si on partait de Douglas savoir : 120.

“ Si l'on croit que ce serait préférable, dans l'intérêt public, au lieu de faire construire par le gouvernement une ligne qui partirait de l'extrémité sud-est du lac Nipissingue et irait jusqu'à la baie Cantin, j'entreprendrais de prolonger le Canada Central jusqu'à ce dernier endroit, sur paiement d'un subside de \$20,000 par mille pour cette partie qui se trouve entre le lac Nipissingue et la baie de Cantin ; sous tous rapports, le chemin devant être égal à la partie du Canada Central nouvellement construite entre Renfrew et Pembroke.

“ Vous m'obligerez beaucoup en me donnant une réponse aussitôt que possible.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Votre obéissant serviteur,

“ A. B. FOSTER.”

Ceci fut suivi d'une communication officielle de la Cie du *Canada Central*, que voici :—

“ OTTAWA, 12 février 1877.

“ MONSIEUR,—En novembre 1874, le subside de \$12,000 par mille fut accordé à la Cie du *Canada Central*, pour raccorder sa ligne au terminus est du che-

min de fer du Pacifique canadien en vertu de l'acte concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. La route alors proposée était à l'ouest du village de Douglas par la vallée de la Bonnechère. Au commencement du printemps de 1875 la compagnie dépêcha un personnel d'arpenteurs et d'ingénieurs pour explorer le pays et tracer la ligne du chemin de fer, et bien que les cinquante premiers milles aient été trouvés praticables, on trouva que la région plus à l'ouest était coupée de collines et de côtes avec des cours d'eau considérables, et tout à fait impraticables pour une ligne avec des rampes et des courbes d'un chemin de première classe.

“ Après avoir dépensé plus de \$35,000, la compagnie a été forcée d'abandonner l'extension du chemin dans cette direction.

“ Agissant d'après l'avis de W. Shanly, écr., Ingénieur-en-chef de la compagnie on a organisé, l'année dernière, un parti d'exploration sous la direction immédiate de M. Wm. Murdoch, I. C., pour la région située entre Pembroke et le lac Nipissingue. Le résultat de l'exploration a confirmé l'opinion que M. Shanly avait précédemment exprimée, que le prolongement *via* Pembroke avait de si nombreux avantages sur l'autre route qu'ils en rendaient le choix nécessaire dans l'intérêt de la compagnie ; le long de la vallée de l'Ottawa, le terrain est beaucoup plus bas que le long de la Bonnechère et moins coupé de collines.

“ Il est maintenant évident que le réseau des chemins de fer de Québec sera bientôt complété depuis Québec jusqu'à Aylmer, et l'on se propose de prolonger la ligne de chemin de fer de Québec jusqu'au Portage du Fort ou à quelque point plus à l'Ouest.

“ L'extension du chemin de fer du Canada Central jusqu'à la vallée de l'Ottawa, tout près de la province de Québec, rendra praticable un raccordement facile au Portage du Fort ou à quelque autre point que l'on pourra trouver désirable.

“ C'est l'opinion de M. Shanly que la distance depuis Renfrew jusqu'au lac Nipissingue n'est pas augmentée d'une façon appréciable par l'adoption de la ligne du Nord de préférence à la ligne du Sud. M. Harris et M. Murdoch, les autres ingénieurs employés par la compagnie, partagent cette opinion. Vu tous ces faits, il est évident que l'intérêt vrai du pays ainsi que de la compagnie, sera mieux servi par la construction du chemin de fer à partir de Pembroke qu'à partir de Douglas.

“ La compagnie propose maintenant de prolonger le chemin de fer du Canada Central jusqu'au point où la rivière du Sud entre dans le lac Nipissingue, débouché du chemin de Nipissingue, le gouvernement accordant le subside pour un nombre égal de milles à ce qui était proposé pour Douglas ; ceci mènera la ligne du chemin de fer près de vingt milles plus loin que l'endroit originellement choisi comme terminus oriental du chemin de fer du Pacifique canadien, et sauvera ainsi un nombre de milles proportionné sur cette ligne.

“ D'après le premier arrêté du conseil qui accordait un subside, la compagnie était tenu d'accorder des droits de circulation, à des conditions à être approuvées par le Gouverneur en Conseil, à la compagnie de chemin de fer de colonisation du

Nord et la compagnie du chemin de fer de Kingston et Pembroke, depuis le point d'intersection de leurs lignes respectives, pourvu que tel point d'intersection fût sur la ligne subventionnée, ou en deçà de cinq milles de ce point ; pour la première compagnie, le raccordement, cinq milles à l'est de Douglas, comprendrait la construction d'environ onze milles du chemin. Le Canada Central est prêt à concéder à ce chemin de fer le privilège et droit de circulation jusqu'à n'importe quel point d'intersection vis-à-vis du Portage du Fort, raccourcissant ainsi d'environ onze milles la ligne de raccordement projetée ; il est aussi disposé à faire un arrangement avec le chemin de fer de Kingston et Pembroke, pour accorder le droit de circulation à partir du village de Renfrew ou de n'importe quel point plus à l'ouest.

“ La compagnie demande que le paiement du subside soit fait sur la base de 80 pour cent des dépenses, la retenue de 20 pour cent à être payée à l'achèvement de chaque 10 milles—la ligne devant être parachevée dans trois ans. La disposition relative aux avances pour rails devra être semblable à celle contenue dans le premier arrêté du Conseil, savoir : 75 pour cent lors de la livraison.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,
“ Votre très obéissant serviteur,

“ J. W. READ,

“ A l'honorable ministre
“ des Travaux publics.”

Vice-président, ch. de fer C. C.

Ceci ayant été soumis à l'ingénieur-en-chef, il fit le rapport suivant :

“ OTTAWA, 16 Février 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport au sujet de la proposition faite par la Compagnie du chemin de fer Canada Central dans la lettre qui vous a été adressée en date du 10 courant.

“ Je ne partage pas tout à fait l'opinion qu'on a exprimée qu'il est impossible de trouver une ligne et de construire un chemin de fer de première classe sur la route originellement tracée à travers la vallée de la Bonnechère. Il appartient, je crois, à M. Hazlewood, l'un des officiers de mon parti, de déclarer que les arpentages qui ont été faits depuis, confirment en substance le rapport de l'exploration qu'il a faite en 1874. Il avait reçu l'ordre de visiter le terrain et de faire rapport s'il serait possible de construire un chemin de fer en ligne droite à travers le pays. A son retour il fit son rapport, déclarant qu'il était convaincu qu'on pouvait construire un chemin de fer en ligne droite depuis l'embouchure de la rivière des Français à aller jusqu'au lac Brûlé, et que de fait, en partant en ligne droite on n'allongerait probablement pas la route de plus de cinq par cent.

“ Il donnait de plus des détails sur la nature du sol entre le lac Brûlé et Renfrew, à travers la vallée de la rivière Bonnechère, et exprimait l'opinion qu'il ne serait pas difficile de trouver une ligne praticable pour le chemin de fer.

“ Quand à moi personnellement, rien n'a pu jusqu'à présent changer mon opinion au sujet de l'exacritude générale du rapport de M. Hazlewood, et je suis certain qu'aucun ingénieur ne peut trouver des objections au projet actuellement soumis par la compagnie de chemin de fer du Canada Central pour continuer la ligne vers l'ouest en partant de Pembroke au lieu de Renfrew.

“ De fait, les relevés qui ont été exécutés démontrent qu'en suivant la route projetée par le Canada Central on aura une pente plus avantageuse et qu'elle sera pour le moins tout aussi favorable aux intérêts du pays ; c'est pourquoi je n'hésite pas à recommander que ce projet soit bien accueilli.

“ Je crois qu'il serait à propos de stipuler avec la compagnie du Canada Central que la pente ascendante en gagnant vers l'ouest sera de 52.80 par mille, et que celle de la direction opposée ne pourra être de plus de 26.40 par mille ; aussi que les courbes et l'alignement général devront être approuvés par le département.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING.

“ L'honorable A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux publics.”

Le 18 avril l'ordre en conseil suivant fut passé :—

“ Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 avril 1878 :—

“ Le comité du Conseil Privé a examiné les questions concernant la construction de l'embranchement de la baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique Canadien, et le prolongement vers l'ouest du chemin de fer du Canada Central, en considération d'une subvention à être payée par le gouvernement, tel que pourvu par l'acte de 1874, concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien.

“ Qu'un contrat a été fait en 1874 avec M. A. B. Foster, pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne d'après lequel M. Foster, devait faire tous les arpentages ainsi que tous les travaux depuis l'embouchure de la rivière des Français, sur un parcours de quatre-vingt-cinq milles en allant vers l'est.

“ Que le 28 février 1876, ce contrat a été annulé et M. Foster a été payé d'une partie des dépenses d'exploration que l'ingénieur-en-chef avait déclarées utiles à ce département, pour achever ce tracé.

“ Que le 4 novembre 1874, un ordre en Conseil a été passé conformément aux dispositions de l'acte 37 Vie., chap. 14, connu sous le nom d'Acte 1874, concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien, d'après lequel une subvention de \$12,000 par mille a été octroyée à la compagnie du chemin de fer du Canada Central, pour une distance n'excédant pas 120 milles depuis le terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne, ci-dessus mentionné, aux conditions suivantes :

“ 1o. Que cette voie devrait être construite sur un tracé devant être approuvé par le Ministre des Travaux Publics, mais qui a été décrit en général comme

devant remonter la vallée de la Bonnechère, depuis les environs du village Douglas *viâ* les lacs d'Or et Bond, et de là par la ligne la plus directe que l'on pourra tracer jusqu'au lac Brûlé, et de là au terminus projeté de l'embranchement de la baie Georgienne, à environ quatre-vingt-cinq milles de la baie Georgienne.

“ 2o. Que la compagnie devrait, dans moins d'un mois, prouver à la satisfaction du ministre des Travaux Publics, qu'elle a passé un contrat *bonâ fide* pour la construction de cette voie.

“ 3o. Que les droits de parcours seraient donnés à certains chemins à des conditions fixées à l'avance.

“ 4o. Que le gouvernement ou les preneurs de la voie du gouvernement depuis la baie Georgienne, posséderaient les droits d'exploitation aux mêmes conditions que les compagnies mentionnées.

“ 5o. Que le paiement de la subvention serait fait à l'achèvement du chemin de fer en sections de pas moins de vingt milles, sur le certificat d'un ingénieur devant être nommé par le gouvernement.

“ Que par suite de l'annulation du contrat pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, on a cru plus avantageux d'achever le relevé de la région que l'on se propose de traverser, lequel avait été fait en grande partie par les ingénieurs de l'entrepreneur, qui avait soulevé des doutes au sujet de la meilleure direction à suivre.

“ Que l'on a cru avantageux d'obliger la compagnie du chemin de fer du Canada Central de continuer la construction de la ligne subventionnée avant que l'on eût fait une exploration et un relevé plus complets de cette région.

“ Que M. Hazlewood, l'ingénieur qui avait d'abord été chargé de faire l'exploration du pays depuis l'embouchure de la rivière des Français jusqu'aux environs de Douglas et de Pembroke, avait fait rapport qu'il était possible de tracer une ligne dont les pentes seraient assez douces, et le nivellement assez facile, dans la direction indiquée dans l'arrêté du Conseil ci-dessus mentionné.

“ Que les ingénieurs du Canada Central et ceux qui ont été employés par M. Foster, ont fait rapport que les pentes seraient de grands obstacles au tracé de cette ligne, et qu'elles étaient surtout difficiles après avoir laissé la partie inférieure de la vallée de Bonnechère ; et quoique l'ingénieur en chef eût déclaré qu'il croyait qu'un examen plus minutieux prouverait qu'ils étaient dans l'erreur, il devint nécessaire de s'assurer de ces faits avec plus d'exactitude.

“ Que c'est pourquoi M. Lumsden a été envoyée au commencement de la saison de 1876 avec un bon détachement pour faire ce relevé.

“ Que cet ingénieur a fait rapport, comme résultat de ses opérations pendant cette saison, qu'une bonne ligne pouvait être tracée sur le plan de M. Hazlewood, mais que sur un long parcours les travaux seraient considérables à cause des nombreuses tranchées qu'il faudrait faire dans le roc, et que la plus forte pente en montant vers l'est serait de 58.80 par mille sur une distance totale d'environ sept

milles, et qu'il y a trois milles de pente semblable en montant vers l'ouest. Que cette pente, quoiqu'elle ne soit pas très considérable, est bien plus forte que M. Hazlewood ne l'avait prévu.

“ Que l'ingénieur employé par la compagnie du chemin de fer du Canada Central a fait rapport, que pour ce qui concerne la construction, on pourra tracer une ligne plus avantageuse en montant de Pembroke dans une direction presque parallèle à la rivière Ottawa, et à une distance de celle-ci, après avoir laissé la rivière Pétéwawa, en moyenne de 8 à 10 milles et touchant le bord sud-est du lac Nipissingue.

“ Que le même ingénieur fait rapport que l'alignement de ce tracé est bon et que les courbes ne dépassent pas six par cent ; que de Pembroke au chemin de Nipissingue, ce tracé traverse cinq rivières dont quatre demandent des ponts de 100 pieds d'ouverture, et une (la Pétéwawa) un pont de 400 pieds d'ouverture ; que quarante milles traversent une forêt d'épinette rouges et blanches et de bois francs, et 90 milles des bois brûlés et un pays découvert, le terrain est sablonneux et graveleux, avec des grandes étendues de sable glaiseux et de marne sablonneuse.

“ Que la distance d'après le chaînage, de Pembroke à l'angle sud-est du lac Nipissingue, est d'environ 130 milles. Ce point est environ 20 milles plus à l'ouest que celui qui avait été d'abord déterminé comme le terminus oriental du chemin de fer du Pacifique Canadien (épargnant ainsi au pays le coût de la construction d'environ 20 milles de chemin de fer.) De ce point en allant vers l'ouest à la baie de Cantin, la station projetée sur la rivière des Français, la distance est d'environ 50 à 55 milles.

“ Que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, dans une lettre en date du 10 février 1877, a proposé que la compagnie construirait le prolongement en allant vers l'ouest de Pembroke, sur ce tracé, jusqu'à l'angle sud-est du lac Nipissingue pour un octroi total de \$1,440,000, ce montant à raison de \$12,000 par mille sur une distance de 120 milles. Que le paiement de la subvention serait fait à raison de 80 pour cent des dépenses, la retenue de 20 pour cent, devant être payée à l'achèvement de tous les dix milles, et la voie devant être achevée dans moins de trois (3) ans, et 75 pour cent de la valeur des rails livrés sur le terrain devant être payés aussitôt que les rails seront livrés.

“ Que M. Fleming, l'ingénieur-en-chef, à qui la proposition a été soumise, fait rapport comme suit :

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“ OTTAWA, 16 février 1877.

“ A l'hon. A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport au sujet de la proposition faite par la Compagnie du chemin de fer Canada Central dans la lettre qui vous a été adressée en date du 10 courant.

“ Je ne partage pas tout à fait l'opinion qu'on a exprimée qu'il est impossible de trouver une ligne et de construire un chemin de fer de première classe sur la route originairement tracée à travers la vallée de la Bonnechère. Il appartient, je crois, à M. Hazlewood, l'un des officiers de mon parti, de déclarer que les arpentages qui ont été faits depuis, confirment en substance le rapport de l'exploration qu'il a faite en 1874. Il avait reçu l'ordre de visiter le terrain et de faire rapport s'il serait possible de construire un chemin de fer en ligne droite à travers le pays. A son retour il fit son rapport, déclarant qu'il était convaincu qu'on pouvait construire un chemin de fer en ligne droite depuis l'embouchure de la rivière des Français à aller jusqu'au lac Brûlé, et que de fait, en partant en ligne droite on n'allongerait probablement pas la route de plus de cinq par cent.”

“ Il donnait de plus des détails sur la nature du sol entre le lac Brûlé et Renfrew à travers la vallée de la rivière Bonnechère et exprimait l'opinion qu'il ne serait pas difficile de trouver une ligne praticable pour le chemin de fer.

“ Quant à moi personnellement, rien n'a pu jusqu'à présent changer mon opinion au sujet de l'exactitude générale du rapport de M. Hazlewood, et je suis certain qu'aucun ingénieur ne peut trouver des objections au projet actuellement soumis par la compagnie de chemin de fer du Canada Central pour continuer la ligne vers l'ouest en partant de Pembroke au lieu de Renfrew.

“ De fait, les relevés qui ont été exécutés démontrent qu'en suivant la route projetée par le Canada Central on aura une pente plus avantageuse et qu'elle sera pour le moins tout aussi favorable aux intérêts du pays ; c'est pourquoi je n'hésite pas à recommander que ce projet soit bien accueilli.

“ Je crois qu'il serait à propos de stipuler avec la compagnie du Canada Central que la pente ascendante en gagnant vers l'ouest sera de 52.80 par mille, et que celle de la direction opposée ne pourra être de plus 26.40 par mille ; aussi que les courbes et l'alignement général devront être approuvés par le département.

“ SANFORD FLEMING.”

“ Que la Chambre d'Assemblée de la province de Québec a adopté, le 13 février 1875, une résolution qui a été communiquée au gouvernement du Canada et déclarant que “ d'après les rapports d'hommes compétents concernant la nature et la configuration du sol, il paraîtrait qu'un tracé qui suivrait le cours de la rivière Matawan, offrirait la route la moins dispendieuse, la plus facile et la plus directe pour favoriser le développement du commerce étendu de l'ouest et de la côte du Pacifique, ainsi que pour l'embranchement du Pacifique à l'est de la Baie Georgienne, et pour la ligne qui devra être subventionnée par le gouvernement * * * * * et que dans le cas où les explorations feraient reconnaître qu'il existe une ligne préférable à celle de la Matawan au sud de la rivière Ottawa, la ligne qui devra être subventionnée par le gouvernement devrait passer à Pembroke et non à Renfrew où une jonction avec le système de chemin de fer de la province de Québec est impossible, à raison des grandes dépenses qu'elle entraînerait.”

“ Que depuis cette époque le gouvernement de Québec a commencé la construction de chemin de fer sur la rive nord du fleuve St. Laurent et de la rivière Ottawa, et que le chemin de fer de Montréal à Ottawa a été terminé par ce gouvernement.

“ Que nonobstant que cette ligne serait rallongée par cette déviation en gagnant le nord, l'extrémité ouest de la ligne subventionnée atteindrait, comme on l'a dit, un point bien plus loin dans l'ouest que l'endroit du terminus projeté précédemment, ou la jonction avec cette partie du chemin de fer du Pacifique canadien qu'on se propose de construire, en vertu des dispositions de l'acte, à la rivière des Français, et que cela épargnerait au public le coût de construction d'environ vingt milles de chemin de fer.

“ Le comité du Conseil, après avoir murement considéré les faits résumés ci-dessus, recommande :—

“ *Premièrement.*—Que la proposition de la compagnie du chemin de fer du Canada Central d'étendre la ligne jusqu'à l'endroit que choisira le gouvernement pour le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien à l'endroit ou dans le voisinage de la traverse du chemin de Nipissingue, à l'extrémité sud-ouest du lac Nipissingue, pour la somme d'un million quatre cent quarante mille piastres (\$1,440,000) doit être acceptée, sujette aux conditions quant aux pentes recommandées par l'Ingénieur-en-chef, et que le paiement total qui sera fait, ne devra pas, sous aucune circonstance, excéder la somme de douze mille piastres (12,000) par mille.

“ *Deuxièmement.*—Que la compagnie devra, dans les trois mois qui suivront la sanction de cet ordre en Conseil par la Chambre des Communes, prouver à la satisfaction du ministre des Travaux publics qu'elle a passé un contrat ou des contrats en due forme pour la construction du chemin, et qu'elle s'est procuré les fonds nécessaires, en y comprenant l'octroi du gouvernement, pour assurer l'exécution de l'entreprise, et aussi que la compagnie, depuis la date de ces contrats, devra faire avancer les travaux de manière à justifier l'espérance que la ligne sera achevée dans le délai stipulé.

“ *Troisièmement.*—Que la compagnie prendra des arrangements pour accorder des droits de circulation, aux conditions approuvées par le Gouverneur en Conseil, au chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental maintenant en voie de construction, à partir de Montréal, sur la rive nord de la rivière Ottawa, ou à tout chemin de fer qui y fera suite, à partir d'aucun point d'intersection à l'ouest de la ville de Renfrew, qui sera approuvé par le Gouverneur en Conseil, et aussi à la compagnie du chemin de fer de Kingston et Pembroke, à partir du point d'intersection de leur ligne, pourvu que ce point d'intersection soit à Renfrew ou à l'ouest de cette ville, et à toutes autres compagnies qui auront le terminus de leurs lignes au lac Huron ou dans ses environs, et qui seront désignées par le Gouverneur en Conseil comme ayant droit à ces droits de circulations ; pourvu que les conditions de ces droits de circulation en faveur de ces dites compagnies ou chemins, soient arrêtées réciproquement entre la compagnie du chemin de fer du Canada

Central et le gouvernement de Québec et les autres compagnies mentionnées, et dans le cas de désaccord, ces conditions seront réglées par arbitrage ; un arbitre devant être choisi par chaque partie et un par le Gouverneur en Conseil. Le gouvernement du Canada et les locataires ou propriétaires futurs de la ligne du gouvernement à l'ouest du terminus ouest de la voie subventionnée, possèdera les droits de circulation du dit chemin aux mêmes conditions que les compagnies désignées.

“ *Quatrièmement.*—Que les paiements seront faits jusqu'à concurrence de quatre-vingt (80) par cent sur le dit octroi de (\$12,000) douze mille piastres par mille à l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin ; moitié de ce paiement pourra être faite d'avance lorsqu'il aura été fait sur aucune section une somme de travail équivalente à cinq milles, sur le certificat de l'Ingénieur-en-chef que les travaux progressent d'une manière satisfaisante, il pourra être payé soixante (60) par cent, pour un parcours de plus de vingt-cinq milles, sur le certificat de l'Ingénieur-en-chef déclarant que l'ouvrage fait représente dix milles de chemin terminé.

“ La balance sera payé à l'achèvement complet du chemin jusqu'au chemin de Nipissingue, à l'extrémité sud-ouest du lac Nipissingue ; pourvu que les paiements soient faits pour les rails livrés jusqu'à concurrence de soixante-quinze (75) par cent sur la valeur actuelle, le montant ainsi payé pour ces rails sera déduit sur le montant payé pour chaque section de dix milles.

“ Tous paiements seront faits sur le certificat de l'Ingénieur-en-chef.

“ Ils recommandent, de plus, que des paiements soient faits jusqu'à concurrence de quatre-vingt (80) par cent, pour les travaux terminés, à l'achèvement de chaque section de dix milles, dans la proportion de dix mille piastres par mille, relativement au coût réel de chaque section.

“ La compagnie aura cependant le privilège de substituer le paiement de l'intérêt fait par le gouvernement (ou de partie de l'intérêt) en débetures de la compagnie payable après tel nombre d'années qui pourra être approuvé par le Gouverneur en Conseil, au lieu de l'octroi par mille ci-dessus mentionné. Les termes et conditions sous tous autres rapports seront les mêmes que mentionnés ci-dessus.

“ Cet octroi ne devra entrer en vigueur qu'après la sanction de cet arrêté du Conseil par une résolution de la Chambre des Communes.

“ Pour copie conforme.

“ W. A. HIMSWORTH,
“ *Greffier du Conseil Privé.*”

Ceci fut mis devant la Chambre des Communes, le 7 mai 1878, par le ministre des Travaux publics et fut ratifié par la Chambre.

Le 26 avril, la Cie du *Canada Central* informa le ministre des Travaux Publics que le 20 de ce mois la compagnie avait passé un contrat

avec MM. Worthington et Cie., pour la construction de l'extension depuis Pembroke jusqu'au point de jonction avec l'embranchement de la baie Georgienne projeté, copie duquel contrat fut fournie au département le 10 mai suivant.

Nous croyons qu'il suffit pour le moment, de ne pas donner plus que la partie suivante du dit contrat :—

“ CE CONTRAT, fait et passé entre Duncan McIntyre, marchand, et James Worthington, entrepreneur, tous deux de Montréal, en Canada, ci-après appelés les entrepreneurs, de première part; et la Cie du chemin de fer du *Canada Central*, ci-après appelée, la Compagnie, de seconde part ;

“ *Il est entendu* : Que les dites parties aux présentes ont stipulé et convenu, et par ces présentes, stipulent et conviennent, l'une et l'autre, de la manière suivante, savoir :—

“ 1. Que les entrepreneurs construiront, à leurs propres dépens et compléteront un chemin de fer propre à la circulation des locomotives, engins à vapeur et toute autre sorte de pouvoir moteur ordinairement employés et mis en usage sur les lignes de cette nature et de toutes les voitures et wagons tirés ou poussés par ce moyen, et qu'ils le tiendront prêt pour telle circulation, comme ligne simple, depuis un endroit ou près la traverse du chemin de Nipissingue, à l'angle sud-est du lac Nipissingue, à être choisi par le gouvernement du Canada comme terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique canadien, jusqu'à une jonction avec la partie actuellement construite du chemin de fer du Canada Central à ou près la ville de Pembroke, (le dit chemin de fer étant une section ou une extension du chemin de fer du Canada Central, ci-après désignée et connue comme la section ouest et la partie présentement construite du chemin de fer du Canada Central, et ci-après désignée et connue comme la section est) ; ainsi que les stations et les gares, remises pour locomotives, voies d'évitement et de garage, aiguilles, tables tournantes, clôtures, et autres choses nécessaires pour la mise en opération convenable de la dite section ouest ; et ils feront aussi et accompliront, ou feront faire et accomplir, à leurs propres dépens) tous les travaux d'ingénieurs nécessaires pour explorer, niveler, poser, préparer et exécuter les dits travaux ; y compris la confection de tous les plans nécessaires, les études et les livres de renvoi et l'accomplissement de toutes les obligations au sujet des plans des ingénieurs et des études auxquelles sont tenues les compagnies de chemins de fer par l'acte général des chemins de fer de la Puissance, et par la charte de la dite compagnie ; copie de tous ces plans, études, sections et livres de renvoi devant être livrée à la dite compagnie, sans frais, aussitôt que possible après leur exécution.

“ 2. La dite section ouest sera construite et les dits travaux seront exécutés et accomplis d'une manière substantielle et suivant les règles de l'art, et d'après les plans, sections et dessins, qui pourront être faits par la suite sous la surveillance ou par l'ordre du département des Travaux publics du Canada,

ou sous la surveillance d'un ingénieur à être nommé par le gouvernement du Canada comme ingénieur-surveillant, ou qui pourront être adoptés ou approuvés par tout ordre ou rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-général en Conseil, fait ou à faire à ce sujet, ou en vertu de tout ordre ultérieur les amendant ou les altérant ; et, sous tous rapports, conformes aux arrêtés du Conseil. Et la partie du chemin de fer du Canada Central qui se trouve entre Renfrew et Pembroke sera regardée comme étant un modèle moyen du caractère de l'ouvrage à faire en vertu de ce contrat ; sujet toujours à tels arrêtés du Conseil rendus ou à rendre, comme il est ci-devant dit.

“ 3. Les entrepreneurs, à leurs propres frais, fourniront et paieront tous les matériaux, outillage et appareils, le travail et la main-d'œuvre nécessaires pour l'exécution des travaux entrepris ; et ils feront servir et emploieront les meilleurs matériaux de toutes sortes qui seront approuvés par l'Ingénieur qui, dans le temps, surveillera les travaux pour le compte du gouvernement.

“ 4. Les entrepreneurs pourvoiront à l'obtention du droit de passage pour la dite section ouest, et fourniront tous les terrains nécessaires pour les stations, les voies de service et d'évitement ; les puits à gravier et à balast et toutes les choses de ce genre et en paieront le coût ainsi que tous les dommages aux terres et autres dont le paiement pourrait devenir exigible. Et les entrepreneurs auront, et ont, par les présentes, l'autorisation et le pouvoir de prendre toutes les mesures et tous les procédés nécessaires, de faire les soumissions et les offres, de nommer les arbitres, de faire les arbitrages, de conduire les procès et les actions, qui pourront être utiles ou nécessaires pour l'acquisition et l'expropriation des terres et le règlement des questions de dommages aux terres ; le tout au nom de la compagnie, mais à leurs propres frais et dépens et à l'entière exonération de la compagnie.

“ 5. Les dits entrepreneurs commenceront la construction du dit chemin de fer aussitôt que l'arrêté du Conseil concernant le subsidé sera ratifié par le parlement, et compléteront et finiront le dit chemin conformément aux dispositions des présentes, en parfait état d'opération, le ou avant le trente-unième jour de décembre, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt. Et dans l'intervalle ils poursuivront l'exécution des travaux de manière à justifier les prévisions au sujet de l'achèvement de la ligne pour le délai fixé ; et si en aucun temps durant l'avancement des travaux, l'ingénieur de la compagnie fait rapport à la compagnie que les entrepreneurs ne font pas tels progrès qui justifient cette attente, et si la compagnie et l'honorable ministre des Travaux publics de la Puissance concourent dans ce rapport, tel rapport sera communiqué aux entrepreneurs ; et si au bout de trois mois ils n'ont pas pris les mesures prescrites dans ce rapport comme nécessaires pour faire avancer les travaux conformément aux dispositions de cette clause, ils seront considérés comme étant en défaut dans l'exécution de ce contrat ; et la compagnie aura alors le droit de prendre les travaux ainsi exécutés des mains des entrepreneurs et de les continuer et compléter aux frais des entrepreneurs ; et pour ces frais elle aura un droit d'action immédiat contre les entrepreneurs, de temps en temps, à mesuré que ces déboursés seront faits par la compagnie pour cette

fin : et en assumant ainsi la confection de ces travaux, pour la cause ci-dessus, la compagnie ne sera pas considérée comme acceptant la section ouest dans le sens que comporte ce contrat ; et la dite compagnie ne deviendra pas, non plus, responsable, personnellement ou autrement,—au-delà de ce qui se rapporte à la dite section ouest—d'aucune obligation émise sur la dite section ouest ni d'aucune dette contractée à cet effet ; et dans le cas où la compagnie assumerait ainsi la confection des travaux, les subsides du gouvernement ou autres pour venir en aide à la dite entreprise cesseront d'être payables aux dits entrepreneurs et deviendront dès lors payables à la compagnie ; et toutes les obligations prises en vertu de ce contrat de délivrer les bons aux entrepreneurs, et le droit des entrepreneurs de se servir de la section ouest et de la contrôler, auront alors cessé d'exister.

“ 6. En considération de ce qui précède et de l'exécution par les entrepreneurs des différents marchés, stipulations et conditions mentionnés aux présentes, ils auront droit de recevoir pour chaque mille du dit chemin, auquel le gouvernement du Canada a accordé un subside, au montant de douze mille dollars par mille, le montant du dit subside, aux conditions auxquelles il a été accordé ; mais sans aucune garantie de la dite compagnie au sujet du paiement de ce subside, les entrepreneurs eux-mêmes en assumant le risque et se chargeant de l'obtenir.

* * * * *

Ce contrat ayant été soumis à l'examen de l'Ingénieur-en-chef, il fit rapport comme suit :—

“ MONSIEUR,—A propos du contrat passé entre MM. McIntyre et Worthington et la Cie du *Canada Central*, qui a été soumis à mon examen.

“ Il n'est pas de ma compétence de m'occuper d'autre chose que des travaux d'art, et à ce sujet je prends la liberté de faire les remarques suivantes :—

“ 1. Je trouve la seule spécification au sujet du caractère de la ligne à être construite, dans la deuxième clause : “ la partie du chemin de fer du *Canada Central* située entre Renfrew et Pembroke, sera considérée comme formant un modèle moyen du caractère des travaux à être exécutés en vertu de ce contrat.”

“ 2. Après examen, j'ai trouvé que bien que cette section du *Canada Central* puisse servir à un chemin de fer, elle n'est en aucune façon de qualité supérieure, et avant qu'elle soit acceptée par le gouvernement comme modèle, je recommanderais qu'on en fit l'examen.

“ 3. D'après la 2^{ème} clause, l'ingénieur de la compagnie semble avoir un bien mince contrôle des travaux.

“ 4. Il ne paraît pas y avoir de disposition pour ce qui concerne le matériel roulant, et si mes renseignements sont exacts, le contrat me semble donner aux entrepreneurs le pouvoir de construire un chemin de qualité inférieure.

“ 5. Comme je l'ai déjà dit, je recommanderais que l'on fit un examen du modèle proposé, et que le gouvernement se réservât le droit d'approuver les rampes.

et les courbes, et, généralement, les plans et profils du tracé avant de l'adopter définitivement.

“ 6. L'extrémité occidentale de la ligne est désignée d'une façon quelque peu vague ; je recommanderais qu'on la désignât comme étant située vis-à-vis le bureau de poste de Nipissingue, sur le côté ouest de la rivière du Sud.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING,

“ *Ingénieur-en-chef.*

“ F. BRAUN, écr.,

“ Secrétaire des Travaux publics.”

Conformément à la recommandation contenue dans le rapport ci-dessus, MM. Smellie et Ridout, reçurent instruction, le 23 mai 1878, de faire l'examen de cette partie du chemin de fer du Canada Central située entre Pembroke et Renfrew et de faire rapport. Ils le firent le 6 juin 1878, et cela donna lieu à la lettre suivante :—

“ OTTAWA, 7 juin 1878.

“ MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du ministre des Travaux publics de vous informer qu'il a examiné le contrat auquel la Cie du *Canada Central* est partie avec MM. McIntyre et Worthington, pour la construction d'une ligne allant à l'ouest à partir de Pembroke, subventionnée par le gouvernement, et que ce contrat rencontre son approbation, pourvu, cependant, qu'on ce conforme à ce qui suit pour certaines de ses parties :—

“ La section 2 déclare que la partie du Chemin de fer du Canada Central qui se trouve entre Renfrew et Pembroke sera considérée comme constituant un bon modèle moyen du caractère des travaux à faire en vertu de ce contrat, mais sujet aux ordres spéciaux du gouvernement au sujet des plans, etc.

“ Le ministre regarde cette partie du chemin de fer du Canada Central comme étant sous quelques rapports, inférieure à la qualité du chemin qui devrait être construit avec le subside ; et d'abord, quant à la largeur des remblais, qui est maintenant de 14 pieds au niveau fixé, il faudra qu'elle soit d'au moins 16 pieds, et si, à certains endroits, l'ingénieur du gouvernement juge nécessaire de porter la largeur à 17 pieds, il faudra en passer par ses exigences à ce sujet. Les tranchées sur cette partie du chemin sont aussi trop étroites pour le drainage et pour les matières qui peuvent tomber dans les fossés, et il faudra que les tranchées sur la nouvelle ligne ne soient pas de moins de 22 pieds. Il faudra aussi qu'aucune courbe n'ait un rayon moindre que celui du rayon minimum de la courbe sur la partie du chemin située entre Pembroke et Renfrew, savoir : 40=1,432 pieds ; et la proportion pour cent allouée pour cette courbe sera sujette à l'approbation du gouvernement.

“ Il sera également compris que la manière de faire les ponts sur pilotis qu'il y a sur cette partie du chemin n'est pas adoptée pour la route subventionnée, mais que les pilotis soient placés d'après le niveau de l'eau ou du sol, et recouverts de cintrages qu'on puisse enlever si la chose est jugée nécessaire, et que là, où la chose pourra se faire sans trop de dépense, il serait désirable d'avoir des culées en pierre.

“ Il faut de plus qu'il soit entendu qu'aucune partie des rampes qui montent vers l'ouest n'excèdera 52.80 par mille, et qu'aucune des rampes qui montent vers l'est ne dépassera le maximum des rampes qu'on peut obtenir sur l'embranchement de la baie Georgienne, qui se raccorde avec la ligne subventionnée au lac Nipissingue, et que la proportion pour cent de tel maximum pour les rampes relativement à tout le reste de la ligne ne dépassera pas la proportion pour cent des rampes similaires sur l'embranchement de la baie Georgienne.

“ De plus il faut qu'il soit compris qu'il sera très désirable d'avoir des rails d'acier pour toute la ligne ; et bien que le ministre n'insiste pas sur ceci comme condition du contrat, il insiste — si les rails ne sont pas posés — sur l'obligation de se procurer des rails de fer de qualité supérieure, et que ces rails soient sujets à l'inspection et à l'approbation de M. C. P. Sandberg, agent du gouvernement, à Londres, en Angleterre.

“ Le contrat donne le pouvoir, en certains cas, aux entrepreneurs d'agir pour et au nom de la compagnie dans les négociations et les transactions d'affaires avec le gouvernement.

“ Il n'y a pas d'objection particulière à cet arrangement ; mais ces dispositions ne sont approuvées qu'avec l'entente que la compagnie elle-même n'est déliée pour cela d'aucune des obligations auxquelles elle est sujette en vertu de l'arrêté du Conseil que le parlement a sanctionné.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ JOHN G. RICHARDSON, écr.,

“ Président de la Cie du ch. de fer du Canada Central,

“ Brockville, Ontario.”

Le 10 juin 1878, MM. McIntyre et Worthington, par une lettre au ministre des Travaux publics, acceptèrent formellement les conditions spécifiées dans la lettre du 7 de ce mois, dont il est question ci-dessus, après quoi, le 7 juin 1878, on rendit un arrêté du conseil pour confirmer le dit contrat, sujet aux restrictions qui avaient été spécifiées dans la lettre ci-dessus, du secrétaire du département au président du chemin de fer du Canada Central.

L'avance pour les rails qui avait été faite précédemment en l'année 1875, ainsi qu'il est dit plus haut, jusqu'au montant de \$68,000 fut reconnue par les nouveaux entrepreneurs, MM. McIntyre et Worthington, aux termes de la lettre suivante :—

“ MONTRÉAL, 15 juillet 1878.

“ MONSIEUR,—M. Asa B. Foster nous a, aujourd'hui, payé la somme de huit mille cent soixante douze dollars pour une différence en moins, de deux cent vingt-sept tonnes de rails de fer au prix de trente six dollars la tonne. Et, par la présente, nous acceptons les rails en fer qui sont maintenant emmagasinés à Renfrew, pour l'extension du chemin de fer du Canada Central que nous avons entrepris, depuis Pembroke jusqu'au lac Nipissingue pour la somme de soixante huit mille dollars, montant avancé par le gouvernement sur son subside au dit chemin de fer.

“ Nous avons l'honneur d'être très respectueusement,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ MCINTYRE et WORTHINGTON.

“ A l'honorable

“ Ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

On remarquera que, dans l'arrangement fait en dernier lieu avec les entrepreneurs, les rampes qui avait d'abord été adoptées sur l'embranchement de la baie Georgienne et que l'on considérait comme également applicables à l'extension, en vertu du premier contrat avec M. Foster, n'ont pas été gardées plus longtemps. Celles qu'on regardait comme ayant le maximum fixé par le nouveau contrat étaient celles qu'on pouvait obtenir sur le nouveau tracé de l'embranchement de la baie Georgienne. Celles-là, bien que ce ne soit pas mentionné dans les écritures, avaient, de fait, un maximum de 40 pieds au mille.

Au cours des travaux faits d'après ce nouveau contrat avec MM. McIntyre et Worthington, on constata qu'on ne pouvait avoir cette sorte de rampe qu'à un coût excessif. Demande fut faite au gouvernement de les délier, pour une partie de la ligne, de cette condition stipulée au contrat. Conséquemment, on rendit l'arrêté du conseil suivant :—

“ COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 16 juin 1880.

“ Sur un mémoire, portant la date du 14 juin 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, représentant qu'en vertu d'un arrêté du Conseil daté le 17 juin 1878, ayant rapport à la construction de l'extension du chemin de

fer du Canada Central, dans la direction ouest, pour rencontrer le chemin de fer du Pacifique, il était stipulé qu'aucune partie des rampes qui montent vers l'ouest n'excèdera 52.80 au mille, et qu'aucune partie des rampes qui montent vers l'est n'excèdera le maximum d'élévation que l'on peut obtenir sur l'embranchement de la baie Georgienne (savoir, 40 pieds au mille).

“Qu'on a reçu des entrepreneurs, MM. Duncan McIntyre et Cie., demande d'adopter des rampes de 52.80 au mille, au lieu de 40 pieds, pour une distance de trois (3) milles, près de Deux-Rivières, montant vers l'est, vu que l'on décrit la nature du pays comme étant d'un caractère à rendre presque impossible la tentative de se conformer aux stipulations du contrat.

“Que l'ingénieur-en-chef du chemin de fer du Pacifique d'alors a fait rapport que le terrain est très difficile pendant quelques milles à cet endroit, et qu'il n'y a pas d'objection sérieuse à faire le changement proposé.

“Le ministre recommande donc qu'il soit autorisé à faire la concession que désirent les entrepreneurs pour le changement de rampe à l'endroit nommé. Toutefois il faut qu'il soit bien compris que cette concession est exceptionnelle et qu'en aucun cas elle ne devra être considérée comme un précédent.

“Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

“Certifié.

“J. O. COTÉ,

“Gaeffier, Conseil Privé.”

Les travaux ont été continués en vertu du contrat ci-dessus, jusqu'à la date de notre commission.

Les dépenses jusqu'au 30 juin 1880, ont été commm suit :—

30 juin 1879.....	\$250,479
30 juin 1880.....	629,494
Total.....	\$879,973

CONTRAT No. 17.

Transport de rails.

En vertu de ce contrat portant la date du 8 avril 1875, James Anderson, James George Skelton Anderson, Alexander Gavin Anderson et William Richard Anderson, agissant sous le nom de Anderson, Anderson et Cie., convinrent de transporter, pour £2 sterling la tonne, de la façon et pour le temps spécifiés, depuis Liverpool, Angleterre, jusqu'au ports de l'île Vancouver, environ 5,000 tonnes de rails d'acier avec les accessoires nécessaires.

Ce contrat fut passé sans qu'il y eut eu de compétition, et fut la conséquence de l'achat d'une certaine quantité de rails qui devait être livrés à Liverpool pour, de là, être expédiés à l'île Vancouver. Comme il est ci-dessus mentionné dans nos rapports au sujet des contrats concernant les rails d'acier, on n'avait pas demandé de soumissions pour d'autres quantités que celles livrées à Montréal. On trouve dans une lettre du secrétaire du département à MM. Cooper, Fairman et Cie., et portant la date du 5 décembre 1874, la première intimation qu'il était probable qu'on en aurait besoin à quelque port anglais. Ceci fut écrit en réponse à une demande faite par cette société au sujet de la livraison des rails sur les lacs de l'ouest, et contient la phrase finale suivante :—

“Toutefois, il peut être décidé d'en faire livrer une certaine quantité à un port anglais, auquel cas on donnera avis à temps.”

Ceci fut, le 29 décembre 1874, suivi d'une lettre de Cooper, Fairman et Cie. au ministre, offrant de mettre 6,000 tonnes de rails à Liverpool sans parler de transport. Cette offre ne conduisit à aucune transaction et fut suivie, le 4 janvier 1875, d'une autre lettre de la société, comme suit :

“MONTRÉAL, 4 janvier 1874.

“**CHER MONSIEUR,**—Nous avons reçu une dépêche par le câble annonçant que la compagnie de Mersey n'a signé la soumission que pour livraison à Montréal. Quant aux 10,000 tonnes l. à b à Liverpool, il est probable qu'on peut arranger l'affaire en télégraphiant de suite par le câble, la soumission originale spécifiant que tout doit être expédié ici. Pour faciliter les choses, nous aimerions à recevoir vos instructions à cet égard, et quant à la livraison à l'île Vancouver nous pourrions probablement faire faire le transport pour £2 la tonne, bien que £2 10s. soit le prix que l'on a demandé. Quand nous recevrons vos instructions, nous enverrons une dépêche et passerons contrat pour la livraison sur la côte du Pacifique.

“Comptant sur une prompte réponse, nous sommes, monsieur,

“Vos respectueux serviteurs,

“**COOPER, FAIRMAN ET CIE.,**

“**POUR LA MERSEY IRON STEEL CO.**

“**L'Honorable A. MACKENZIE,**

“**Ottawa.**”

C'est le premier pas des négociations au sujet du transport à Vancouver, gardé dans les minutes du département, et d'après la portée de cette lettre nous apprenons que dans quelque communication précédente, cette société avait été informée qu'il faudrait une quantité de rails pour le

gouvernement, à être livrés à Liverpool et transportés à l'île Vancouver. Le jour suivant, le secrétaire du département déclina formellement l'offre qui avait été précédemment faite, le 29 décembre 1874, de fournir 6,400 tonnes, comme il est dit plus haut. Le 7 janvier 1875, le secrétaire du département télégraphia comme suit à MM. Cooper, Fairman et Cie :—

“ Si le transport à la Colombie Britannique peut se faire pour £2 sterling, le gouvernement prendra 5,000 tonnes de rails d'acier qui seront expédiées en n'importe quel temps. La livraison devra se faire à Esquimalt, à la baie Cowichan, ou Nanaïmo, le débarquement est facile à ces trois endroits.

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*”

Après quoi on échangea la correspondance suivante :—

MONTRÉAL, 13 janvier 1875.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 7 de ce mois, nous vous informons que pour le compte du gouvernement canadien nous avons acheté 5,000 tonnes de rails d'acier Bessemer, à £10 10s. Od., l. à b. à Liverpool, payables à l'arrivée des connaissements.

“ Nous avons aussi fait marché pour le fret jusqu'aux ports de Vancouver ; c'est-à-dire, Esquimalt, baie Cowichan et Nanaïmo, à £2 5s. la tonne.

“ Le fret, etc., est au risque du gouvernement, qui paiera les expéditeurs, les fabricants ne voulant pas se charger de la livraison aux ports de Vancouver.

“ Si avec ce lot vous aviez besoin des boulons, nous pouvons prendre un arrangement à cet effet et les faire expédier en même temps. On nous annonce que les rails d'acier se vendent maintenant £11. Nous serions aises de connaître l'adresse de vos banquiers en Angleterre, auxquels nous supposons qu'il faudra présenter les connaissements. Ayez la complaisance de faire confirmer le contrat assez tôt pour que nous puissions expédier la réponse par le câble, les documents nécessaires devant être envoyés ensuite.

“ A vous bien sincèrement,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ L'Honorable A. MACKENZIE,

“ Ottawa.”

“ (*Confidentielle.*)

Copie de la dépêche reçue par le câble le 13 janvier.

COOPER, Montréal :—

“ Acheté les rails de Vancouver, comptant l. à b. ici, transport réglé ; obligé de payer 45 chelins. Obtenez la différence du gouvernement. Le gouvernement doit se charger du fret et de l'assurance. Les fabricants demandent maintenant onze louis.”

“ COMP. DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL.

“ OTTAWA, 14 janvier 1875.

“ *Télégramme de Montréal à William Buckingham, département des Travaux Publics.*

“ Demandé par le câble des renseignements positifs. Crois l'assurance comprise. Répondrai demain.

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ COMP. DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ OTTAWA, 14 janvier 1875.

“ *Télégramme de Montréal à William Buckingham, département des Travaux Publics.*

“ Gouvernement doit payer le fret, au taux de 45 chelins, jusqu'aux ports de Vancouver. Fabricants ne se chargent pas de la livraison au-delà de Liverpool. Envoyé dépêche par le câble pour obtenir fret à 40 chelins; n'ai réussi, après beaucoup de peine, que pour 45 chelins. Rails valent aujourd'hui £11. Suppose que la différence fera accepter le prix convenu de 45 chelins par tonne pour transport.

“ JAMES COOPER.”

“ MONTREAL, 15 janvier 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre télégramme en réponse à la dépêche du câble reçue aujourd'hui. Les cinq chelins ajoutés sont pour l'assurance ce qu'on a omis de mentionner dans le prix de livraison aux ports de Vancouver. Ce soir, j'ai expédié une nouvelle dépêche par le câble et j'aurai probablement une réponse définitive demain après-midi, et j'espère que vous la trouverez satisfaisante.

“ Votre bien respectueux serviteur,

“ JAMES COOPER.

“ WM. BUCKINGHAM, écp.,

“ OTTAWA.”

“ COMP. DU TELEGRAPHE DE MONTREAL.

“ OTTAWA, 15 janvier 1875.

“ *Télégramme de Montréal à William Buckingham, département des Travaux Publics.*

“ Réponse reçue par le câble dit 50 chelins pour fret et assurance; impossible de les obtenir à moins.

“ JAMES COOPER.

“ OTTAWA, 18 janvier 1875.

“ *Télégramme de Montréal à W. Buckingham, T. P.*

“ Accepté votre offre par télégramme du sept. Rails, £10s.; fret, 40 chelins; assurance non comprise.

“ JAMES COOPER.”

“ MONTREAL, 18 janvier 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu aujourd'hui une dépêche du câble qui nous permet d'accepter votre offre du 7 janvier, pour 5,000 tonnes de rails d'acier.

Bessemer, à £10;10., l. a. b. à Liverpool, conditions : comptant lors de la livraison, et fret jusqu'aux ports de Vancouver, c'est-à-dire Esquimalt, Cowichan et Nanaïmo, à 40 chelins par tonnes. L'assurance reste à décider.

“ Les fabricants de rails ne les livrent qu'à Liverpool.

“ Veuillez, s'il vous plaît, confirmer ce qui précède dès que vous le pourrez afin que nous en fassions autant à l'égard de la vente en Angleterre.

“ A vous bien sincèrement.

“ COOPFR, FAIRMAN et Cie.”

“ P. S. Vous nous obligerez en nous donnant l'adresse de vos banquiers à qui nous devons présenter les connaissements.

“ W. BUCKINGHAM, écr.,

“ OTTAWA.”

“ OTTAWA, 21 janvier 1875.

“ MESSIEURS,—En réponse à vos différentes lettres au nom de MM. Taylor, Benzon et Cie., je dois vous dire que le gouvernement accepte l'offre par eux faite de fournir 5,000 tonnes de rails d'acier à £10 10s. sterling l. à b. à Liverpool, et qu'il accorde £2 par tonne pour le fret jusqu'aux ports de Vancouver.

“ L'agent général du Canada, E. Jenkins, écr., M. P., verra à l'assurance.

“ MM. Morton, Rose et Cie., sont les agents financiers du gouvernement à Londres.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.”

“ MM. COOPER, FAIRMAN et Cie.,

“ Montréal.”

Nous avons taché de savoir pourquoi le département supposait que le prix fixé par MM. Cooper, Fairman et Cie., conviendrait pour payer l'entreprise à exécuter en vertu de ce contrat. Nous ne sachons pas qu'on se soit enquis de la chose, et il paraît qu'on a laissé à MM. Cooper, Fairman et Cie le soin de fixer le prix auquel la chose serait entreprise.

On a demandé à M. Mackenzie s'il se souvenait qu'on eût pris des mesures pour s'assurer des prix de transport en Angleterre avant de donner l'entreprise à MM. Cooper, Fairman et Cie. Voici sa réponse:—

“ Non ; nous avons des renseignements. Que ce soit en consultant les journaux pour connaître les prix, ou de quelqu'autre manière, je ne m'en souvien pas. C'était au sujet du transport ; je crois qu'on nous a d'abord demandé £2. 10s. Nous avons refusé, et nous avons donné £2.”

Le souvenir de M. Mackenzie fait défaut sur ce dernier point, parce que, comme on l'a démontré, leur première offre était pour £2, et après qu'elle

eut été acceptée, ils essayèrent de hausser le prix, mais on les contraignit à s'en tenir au contrat originel,

La preuve ne nous fait pas voir clairement en quelle qualité agissaient alors MM. Cooper, Fairman et Cie. Dans leur première lettre du 4 janvier 1874, donnée ci-dessus, ils parlent des 10,000 tonnes qu'on avait apparemment mentionnées en une occasion précédente, dans un entretien entre eux et le ministre, ou quelqu'autre personne du département, et ils dirent que pour faciliter l'exécution de l'affaire, ils seraient heureux d'avoir les instructions du ministre pour ce qui concerne cette quantité de rails et la livraison à l'île Vancouver, et qu'ils pouvaient s'assurer du transport à raison de £2 la tonne. Le ton de cette lettre nous fait supposer qu'ils agissaient au nom du gouvernement et comme agents.

M. Fairman, de la maison Cooper, Fairman et Cie, était en Angleterre à négocier avec MM. Anderson, Anderson et Cie,—au sujet de ce contrat, et lors de sa déposition comme témoin, on lui demanda d'expliquer le rapport qu'il y avait entre le gouvernement et la société à laquelle il appartenait, au sujet de ce contrat. Il dit que de fait, il agissait comme intermédiaire entre le gouvernement et ces entrepreneurs, dans l'intérêt de Anderson, Anderson et Cie ; qu'en cette qualité il avait pour but d'avoir autant de fret que possible et des prix aussi élevés que possible pour le transport ; et lorsqu'on lui a demandé s'il n'était pas compris qu'il dût agir au nom du gouvernement dans cette affaire, il répondit affirmativement. Dans le cours de son témoignage il déclara qu'il désirait ne pas payer plus qu'il n'était nécessaire dans cette occasion ; que dans la question de fret il n'avait d'autre intérêt que de l'obtenir à un prix aussi raisonnable que possible.

Le contrat régulier fut conclu conformément à la lettre du secrétaire en date du 21 janvier 1875, par laquelle on accepta l'offre de Cooper, Fairman et Cie., à raison de £2 la tonne. Nous n'avons eu aucune occasion d'apprendre, si à l'époque où cette offre fut acceptée, le prix y mentionné était aussi bas qu'aucun autre auquel on pourrait faire faire le transport, et d'après la preuve, il n'y a aucune raison de conclure qu'en passant ce contrat, le gouvernement a encouru des dépenses qui n'étaient pas nécessaires.

Voici les sommes payées à cause de ce contrat :—

30 juin 1875.....	\$32,325.57
“ 1876.....	19,137.39
Total.....	\$51,462.96

CONTRAT no. 18.

Transport de rails.

Ce contrat n'est compris dans aucun document particulier. Il fut conclu par une lettre en date du 22 mai 1875, adressée au gérant de la Cie de transport de la rivière Rouge dans laquelle le secrétaire du département acceptait et énumérait les conditions stipulées dans une offre précédente. Les conditions ainsi stipulées furent confirmées par une lettre subséquente de M. Kittson, gérant de cette compagnie, portant la date du 27 mai 1875. Le marché était fait pour le transport d'environ 5,000 tonnes de rails depuis Duluth jusqu'à Winnipeg ou quel qu'endroit sur la rivière Rouge entre Pembina et Winnipeg, et, (sujet à certaines conditions spécifiées), à la traverse du chemin de fer de Selkirk, au taux de \$15, cours américain, la tonne de 2,000 livres. Une quantité beaucoup plus considérable que 5,000 tonnes a été transportée par ces entrepreneurs et la dépense encourue pour le tout, a été mise sous le chef de ce contrat. En 1871, une correspondance a été échangée entre ces entrepreneurs et le gouvernement au sujet du transport d'une plus grande quantité de rails que celle ci-dessus mentionnée, et il reste à savoir, si tout ce qui a dépassé les 5,000 tonnes a été transporté à des conditions supposées comprises dans cette correspondance, ou comme continuation de l'entreprise des travaux mentionnée dans la correspondance de 1875. Le prix fixé pour les rails, en tout, étant le même, \$15, cours américain pour la tonne de 2,000 livres, la correspondance des deux années est donnée ci-dessous. On n'a pas demandé de soumissions dans ces cas. Toutefois il y a eu deux offres rivales pour l'exécution de l'ouvrage à faire. La première était contenue dans une lettre de MM. Fuller et Milne, que voici :—

“ HAMILTON, 16 avril 1875.

“ MONSIEUR,—Ayant vu votre annonce demandant des soumissions pour le transport de rails d'acier et de leurs accessoires à Fort William ou Duluth, nous avons l'honneur de vous informer que si le gouvernement se décide à faire transporter des matériaux de chemin de fer au Manitoba *via* Duluth, nous seron

prêts à faire le transport des rails d'acier et de leurs accessoires pour l'embranchement de Pembina et la section de chemin de fer du Pacifique canadien depuis le passage de la rivière Rouge jusqu'au lac des Bois, cet été et l'été prochain, au prix suivant, cours américain.

“ De Duluth à n'importe quel point de la rivière Rouge entre la ligne frontière et Fort Garry, \$13.50 par tonne.

“ De Duluth à la traverse de la rivière Rouge par le chemin de fer du Pacifique canadien, \$15 par tonne.

“ Les droits de douane à l'entrée de Manitoba ne seront pas à notre charge.

“Le gouvernement devra obtenir des autorités américaines la permission de passer ces articles sur leur territoire.

“ Les paiements devront se faire au taux de 95 pour cent lors de la livraison, et si cette soumission est adoptée, nous demandons à en être informés le ou avant le 5 de mars prochain.

“ Après le 30 de ce mois, notre adresse sera Fort Garry.

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ FULLER ET MILNE.

“ F. BRAUN, écr.,

“ Ministère des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Le 21 avril 1875, les deux communications qui suivent furent envoyées au département par M. Kittson, le gérant général de la Cie de transport de la rivière Rouge.

“COMPAGNIE DE TRANSPORT DE LA RIVIÈRE-ROUGE,

“ No. 92, TROISIÈME RUE,

“ST. PAUL, MINN., 21 avril 1875.

“MONSIEUR,—Par la présente, j'offre de transporter les rails, coussinets et autres matériaux de chemin de fer, de Duluth, Minnesota, à Winnipeg, Manitoba, ou sur tout autre point de la rivière Rouge entre Pembina et Winnipeg, à raison de \$15, cours américain, par tonne de 2,000 lbs ; et j'offre de plus, dans le cas où le chenal de la rivière Rouge, aux rapides de St. André, entre Winnipeg et le Fort de Pierre, serait amélioré de manière à offrir un chenal de 60 pieds de large sans obstacle aucun qui permit aux bateaux et barges de passer sans danger, de faire ce service pour le même prix, (\$15 la tonne) de Duluth à la traverse du chemin de fer du Pacifique canadien, au nord du Fort de Pierre ; ou dans le cas où ces rapides ne seraient pas améliorés, je ferai descendre ces matériaux en barges jusqu'à cette traverse, pourvu que le gouvernement canadien les reçoive à Winnipeg et que le danger de la navigation des rapides soit à ses risques.

“Le prix ci-dessus devant être maintenu pendant la navigation de la rivière Rouge et tant qu’il y aura deux pieds d’eau dans les rapides et sur les battures de la dite rivière.

“Ce prix comprendra toute la main-d’œuvre pour le déchargement et l’empilement de ces matériaux depuis le bassin à Duluth jusqu’au bord de la rivière au point indiqué pour la livraison.

“Votre obéissant et respectueux serviteur,

“N. W. KITTSON,

“Gérant général.

“L’honorable A. MACKENZIE,

“Ministre des Travaux Publics,

“Ottawa.”

“COMPAGNIE DE TRANSPORT DE LA RIVIÈRE ROUGE,

“No. 92, TROISIÈME RUE,

“ST. PAUL, MINN., 21 avril 1875.

“MONSIEUR,—Conformément au désir par vous exprimé à notre associé, M. Hill, lors de son passage récent à Ottawa, je vous transmets par écrit l’offre par lui faite de transporter les rails, coussinets, etc., de Duluth à quelque point dans Manitoba.

“Quant à l’amélioration des rapides mentionnée dans ma proposition, je dois vous dire que d’après les renseignements reçus, je pense qu’elle ne coûterait que peu de chose au gouvernement.

“Je suis, avec bien du respect,

“Votre obéissant serviteur:

“N. W. KITTSON,

Gérant général.

L’Honorable A. MACKENZIE,

“Ministre des Travaux Publics,

“Ottawa.”

Le 28 avril 1875, le secrétaire du département écrivit à MM. Fuller et Milne pour accuser réception de leur offre sans qu’il en ait été après cela autrement tenu compte par le département. Le même jour, l’offre de MM. Fuller et Milne fut déférée à l’ingénieur-en-chef. L’offre de M. Kittson n’a pas été ainsi déférée. Le 28 avril 1875, le secrétaire écrivit la lettre suivante à M. Kittson:—

“Ottawa, 28 avril 1875.

“MONSIEUR,—J’accuse réception de votre lettre du 21 courant en même temps que de l’offre écrite qui l’accompagne, relative au transport projeté, depuis Duluth, E. U., jusqu’au Manitoba, de rails d’acier, etc., et je déclare que l’offre verbale de M. Hill au département, lorsqu’il était à Ottawa, comprenait le quaiage et les

autres frais à Duluth. Comme il n'en est pas fait mention dans votre offre écrite, on me requiert de vous demander de la mettre aussi par écrit pour faire partie de la dite offre.

“J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“Votre obéissant serviteur,

“F. BRAUN,

“Secrétaire.

“N. W. KITTSON, ECR.,

“92 Troisième rue,

“St Paul, Minn., E. U.”

Les régistes du département, de l'écriture du sous-ministre, montrent les instructions suivantes : Faire un marché avec ces gens pour 5000 tonnes, 30 avril 1875.”

Subséquentement, le 5 mai 1875, l'ingénieur-en-chef fournit le rapport suivant :

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF

“OTTAWA, 5 mai 1875.

“MONSIEUR,— Je renvoie la lettre de MM. Fuller et Milne offrant de transporter les rails de Duluth à n'importe quel point sur la rivière Rouge entre la ligne frontière et le fort Garry, au prix de \$13,50 la tonne.

“Prenant tout en considération, je ne pense pas que le prix soit déraisonnable ; mais avant de faire un contrat avec ces messieurs, je crois qu'il serait à propos de voir à ce qui est mentionné dans l'avant dernier paragraphe de leur lettre.

“A vous, sincèrement,

“SANDFORD FLEMING.

“F. BRAUN, ECR.

“Secrétaire des Travaux publics.”

Le 8 mai, M. Kittson amenda l'offre régulière qu'il avait faite précédemment, comme suit :—

“ST. PAUL, 8 mai 1875.

“MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 29 du mois dernier.

“Si, dans ma soumission, j'ai omis de mentionner les frais de quaiage et autres, c'est par une inadvertance de la part de M. Hill, lorsqu'il me fit connaître les conditions. Après avoir consulté M. Alexander, du chemin de fer *North Pacific*, et M. Hill, ils m'ont dit avoir compris que les frais de quaiage ou de dock devaient être compris dans la soumission, et je prends la liberté de vous dire qu'elle les comprend, mais non les droits qu'il pourrait y avoir à payer à la douane des Etats-Unis.

“ Si notre soumission est acceptée, nous prions le gouvernement de nous donner le temps nécessaire et indispensable aux préparatifs que demande la bonne exécution de ce service.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre respectueux et obéissant serviteur,

“ N. W. KITTSON,

“ *Gérant-Général, Cie., de Transport de la Rivière-Rouge.*

“ F. BRAUN, secrétaire,

“ Ministère des Travaux publics,

“ Ottawa.”

L’offre ainsi faite au nom de la *Compagnie de Transport de la rivière Rouge* fut acceptée par la communication suivante du secrétaire du département :—

“ OTTAWA, 22 mai 1875.

MONSIEUR,—En réponse à vos lettres du 21 écoulé et du 8 de ce mois, au nom de la compagnie de transport de la rivière Rouge, offrant de transporter des rails et leurs accessoires de Duluth, Minnesota, à quelque point dans le Manitoba, aux conditions ci-après mentionnées, je vous informe que l’honorable ministre des Travaux publics accepte la dite offre, savoir : de transporter des matériaux de chemin de fer de Duluth, Minn., à Winnipeg, Manitoba, ou toute autre point sur la rivière Rouge entre Pembina et Winnipeg, au taux de \$15, cours américain, par tonne de 2,000 lbs., et dans le cas où le chenal de la rivière Rouge, aux rapides de St. André, entre Winnipeg et le Fort de Pierre, serait amélioré de manière à offrir un chenal de 60 pieds de large sans obstacle aucun qui permit aux bateaux et berges de passer sans danger, de faire ce service au même prix (\$15 la tonne) de Duluth à la traverse du chemin de fer du Pacifique canadien, au nord du Fort de Pierre ; ou, dans le cas où les rapides ne seraient pas améliorés, de faire descendre ces matériaux en berges jusqu’à cette traverse, pourvu que le gouvernement canadien les reçoive à Winnipeg, et que le danger de la navigation des rapides soit à ses risques.

“ Le prix ci dessus devant être maintenu pendant la navigation de la rivière Rouge et tant qu’il y aura deux pieds d’eau dans les rapides et sur les battures de la dite rivière.

“ Ce prix comprendra toute la main-d’œuvre pour le déchargement et l’empilement de ces matériaux depuis le bassin à Duluth jusqu’au nord de la rivière au point indiqué pour la livraison, et aussi tous les frais de quaiage ou autres à Duluth, mais non le droit de douane américain.

“ Le transport de ces rails, environ 5,000 tonnes, devra se faire dans le cours d’un mois de leur arrivée à Duluth.

“ Le point de la livraison de ces rails, etc., devant être indiqué par le gouvernement.

“ J’ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ N. W. KITTSON, écr.,

“ Gérant général, C. de T. de la R. R.,

“ St. Paul, Minnesota, E.-U.”

Ceci fut suivi d'une lettre de M. Kittson au secrétaire terminant les négociations, et depuis lors, l'affaire a été considérée comme contrat obligatoire. Voici la lettre mentionnée en dernier lieu :

“ ST. PAUL, MINNESOTA,

“ 27 mai 1875.

“ MONSIEUR;—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de mai.

“ Les conditions qu'elle renferme sont toutes conformes à la proposition que j'ai eu l'honneur de faire le 21 avril et le 8 de ce mois, pour le transport de rails et autres matériaux à Manitoba. On va de suite faire des préparatifs pour transporter les rails le plus tôt possible après leur arrivée à Duluth, afin d'en pouvoir livrer autant que possible avant la saison des basses eaux. Vous voudrez bien m'indiquer en temps opportun le lieu de la livraison et l'agent du gouvernement qui recevra les rails à Manitoba.

“ Permettez-moi de signaler à l'honorable ministre des Travaux publics qu'il n'a été fait aucune mention de la date du paiement. Je suppose qu'à cet égard l'on aura pas d'objection à suivre le mode ordinaire, c'est-à-dire de payer chaque fois que nos bateaux livreront les rails au point de leur destination. Voulez-vous avoir la complaisance de me dire si cela convient, et, dans le cas affirmatif, si quelque forme particulière de certificat devra être obtenue par moi de l'agent à Manitoba, certificat à l'aide duquel se feront les paiements.

“ Le “ Northern Pacific Railway ” recevra les rails à leur arrivée à Duluth.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant et respectueux serviteur,

“ N. W. KITTSOON,

“ Gérant général, C. de T. de la R.R.

“ F. BRAUN, écr., secrétaire,

“ Ministère des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Comme l'offre ci-dessus mentionnée ayant été faite par MM. Fuller et Milne, nous paraît décidément plus avantageuse pour le gouvernement que celle faite par les entrepreneurs actuels, nous avons tâché de connaître la raison qui avait porté le département à accepter la plus élevée. On remarquera que dans l'offre faite au nom de la *Cie. de Transport de la rivière Rouge*, la tonne est limitée au poids de 2,000 livres. La preuve faite devant nous démontre que, d'après leur offre, Fuller et Milne comprenaient la tonne de 2,240 livres. Il semble y avoir quelque différence de sentiment parmi les fonctionnaires attachés au département au sujet du poids de la tonne de rails quand la quantité de livres n'est pas spécifiée.

Le département n'a pas demandé à MM. Fuller & Milne de spécifier la quantité de livres à laquelle ils fixaient la tonne dans leur offre.

Dans son témoignage, M. Fuller a déclaré que la tonne dont il voulait parler était la grosse tonne, et qu'au sujet de cette affaire il n'a jamais songé à une autre tonne que celle de 2,240 livres. Il a déclaré qu'il était en état de faire une offre concurrente en cette occasion, vu qu'il y avait des lignes de bateaux rivales sur la rivière Rouge, que l'opposition était très vive et qu'il y avait aussi des lignes de chemin de fer en compétition depuis Duluth jusqu'à la rivière Rouge, ce qui diminuait aussi les prix de transport par terre. Autant qu'il s'en souvienne, on a, dans le cours de cette saison, transporté des rails entre Duluth et des endroits situés sur la rivière Rouge à raison de \$50, cours américain, pour chaque char portant une charge de dix tonnes.

En ce moment, M. Fuller, de la maison Fuller & Milne, avait entrepris du gouvernement la construction et l'entretien d'une ligne de télégraphe depuis Livingston, jusqu'à Edmonton, en vertu du contrat No. 2, et il semble n'y avoir eu aucune difficulté au sujet de sa responsabilité. M. Mackenzie a déclaré dans son témoignage qu'il supposait qu'on pouvait faire des affaires avec lui.

Si le gouvernement avait examiné l'offre de Fuller et Milne il aurait vu qu'il y était question de \$13.50, cours américain, pour une tonne de 2.240 livres depuis Duluth jusqu'à un point quelconque sur la rivière Rouge, entre la ligne frontière et le fort Garry, et de \$15, cours américain, pour la livraison à la traverse du chemin de fer du Pacifique Canadien sur la rivière Rouge, c'est-à-dire Selkirk, sans qu'il fût question du niveau de l'eau dans la rivière Rouge.

L'offre faite au nom de la *Cie. de Transport de la rivière Rouge* était gonflée de conditions sérieuses concernant la livraison à la traverse de Selkirk, lieu de destination d'une partie considérable des rails, et ces conditions furent la cause d'une déception, pour la livraison à cet endroit, comme il est dit ci-après. Lorsque nous avons demandé à M. Mackenzie pourquoi il fallait payer un prix plus élevé à Kittson et Cie., qu'à Fuller et Milne, il dit qu'il pensait que c'étaient les seules personnes qui pussent faire l'ouvrage,—qu'elles avaient le contrôle de tous les bateaux de la rivière, ainsi que du chemin de fer, et qu'en l'adjugeant à Kittson on n'avait rien à

payer pour l'entrepôt ou l'usage des quais et que la question du cours faisait une différence de quelques centins. Il est évident que M. Mackenzie se trompe en donnant cette dernière raison, parce que, de fait, MM. Fuller et Milne avaient fait leur offre ouvertement au même cours que celui fixé par M. Kittson.

On remarquera que dans son rapport en date du 5 mai, dont il est question ci-dessus, M. Fleming parle de la question mentionnée dans l'avant dernier paragraphe de la lettre de MM. Fuller et Milne qui avait trait à quelques conditions auxquelles devait se faire le transport à travers le territoire américain. Ce paragraphe ne créait aucune différence appréciable sur ce chapitre entre les offres de MM. Fuller et Milne et la *Cie. de Transport de la rivière Rouge* et il est prouvé que l'acceptation de l'une ou de l'autre n'a été basée en aucune façon sur la clause ainsi signalée par M. Fleming.

Comme question de fait, le montant de \$946.84 fut payée par le gouvernement pour les frais d'entreposage sur les rails transportés en vertu de ce contrat en outre des prix mentionnés dans la correspondance pour le travail même.

Les conditions auxquelles ce marché fut conclu entre le gouvernement et la *Cie. de Transport de la rivière Rouge* contenaient, entre autres, celle-ci: que le transport se ferait dans le mois qui suivrait l'arrivée du matériel à Duluth. En fait, 5,118 tonnes furent déchargées à Duluth en 1875. De ce nombre pas moins de 2,558 tonnes furent livrées sur les bords de la rivière Rouge pendant cette saison, et elles furent déposées à un endroit où elles ne pouvaient servir aux fins pour lesquelles le transport en avait été fait. Le reste des 2,560 tonnes fut laissé à Duluth pour être transporté plus tard.

Après nous être enquis des mérites des deux offres il nous semble que celle de MM. Fuller et Milne était, à l'époque de l'adjudication du contrat, plus favorable au gouvernement que l'autre, sous les rapports suivants:— Le prix était de \$1.50 moindre par tonne, quelque fût la quantité transportée, pas plus loin au nord qu'à Winnipeg, et, pour le reste, l'obligation de livrer à Selkirk était positive. L'offre de MM. Fuller et Milne était d'assumer eux-mêmes l'obligation de transporter les rails à une époque de l'année où la navigation de la rivière Rouge serait praticable— ou avec l'alter-

native de faire le transport par terre à leurs propres frais—pendant que l'offre de M. Kittson rejetait tous ses risques, et il arrive que ces risques étaient sérieux et qu'ils ont occasionné des dépenses au gouvernement.

De plus, le poids de la tonne était, dans l'estimation et l'intention de MM. Fuller et Milne, de 2,240 livres au lieu de 2,000 livres auquel poids le contrat a été adjugé à la *Cie de Transport de la rivière Rouge*. Cette distinction seule donnait l'occasion d'épargner encore \$8,500 cours américain, sur les 5,000 tonnes mentionnées au contrat.

En fait, pour avoir manqué de se rendre à Selkirk pour la raison qu'on avait accordé ces conditions aux entrepreneurs, le gouvernement a dû, comme il est dit dans notre rapport au sujet du contrat 5 A, faire un marché avec M. Whitehead, afin que ces rails pussent servir aussitôt que possible à l'exécution du contrat no. 14, et la passation de ce contrat no. 5 A sans compétition, ainsi qu'il a été fait, et sans définir clairement les prix comme il a été aussi fait, ont occasionné des pertes sérieuses en donnant des prix plus élevés pour ce contrat A qu'on n'aurait dû payer dans les circonstances.

La preuve faite à propos de ce contrat, prise en entier, nous porte à conclure qu'en l'obtenant, les entrepreneurs ont reçu un avantage illicite ; ils ont obtenu des prix plus élevés que ceux qu'il était nécessaire de payer, et pour la livraison on leur a accordé des conditions qui n'étaient pas désirables et qu'on aurait pu éviter en acceptant l'offre la plus basse, et que à l'époque de l'adjudication, il était au pouvoir du département de faire faire ces travaux à un prix considérablement moindre que celui promis aux entrepreneurs et sous les conditions contenues au contrat qui ont tourné au désavantage du gouvernement. La preuve ne fait pas connaître la raison pour laquelle on a payé un plus haut prix et concédé les autres avantages ; bien que les messieurs qui occupaient alors respectivement les postes de ministre, de sous-ministre et d'ingénieur-en-chef aient été examinés par nous à ce sujet.

Comme il est dit plus haut, 2,560 tonnes de la quantité couverte par ce contrat sont restées à Duluth à la fin de l'année 1875.

Dans le printemps de l'année suivante M. Kittson écrivit la lettre qui suit : —

“ St. PAUL, MINN., 19 avril 1876.

“ MONSIEUR,—J’offre et je consens par la présente à transporter le matériel du chemin de fer, désigné plus bas, au taux mentionné pour chaque article, tel transport à être fait sur le *Northern Pacific Railway* et sur les barges et bateaux de la *Cie. de Transport de la rivière Rouge*, et les prix donnés ci-après devront être valables et seront maintenus en vigueur tant qu’il y aura une profondeur de trente pouces d’eau dans les rapides et sur les battures de la dite rivière Rouge ; et de livrer ce matériel de chemin de fer à n’importe quel endroit désigné sur le bord de la dite rivière (où l’on pourra trouver un bon débarcadère) dans la province du Manitoba ; pourvu qu’on n’exige pas de moi de livrer aucune partie de ce matériel au nord des dits rapides sur la dite rivière à ou après St André dans la dite province, à moins que la profondeur de l’eau dans ces rapides ne soit pas, pour les fins de la navigation, moindre de 6 pieds. Les rapides de St André sont regardés, par les pilotes de bateaux à vapeur, comme étant un endroit très dangereux, contre les dangers desquelles on ne peut s’assurer, et je fais la stipulation au sujet de la profondeur de l’eau dans ces rapides, et pour la sûreté des bateaux et pour celle de la cargaison. Toutefois, en cas d’urgence, lorsqu’on pourrait désirer transporter une partie quelconque du matériel par ces rapides, je ferai tout ce qui sera en mon pouvoir, pourvu que le gouvernement du Canada assume le risque à courir par le bateau et la cargaison.

“ Les prix de transport seront comme suit :—rails, coussinets, éclisses et chevilles,—75 cts par 100 livres, cours des E. U.

“ Locomotives de chemin de fer, depuis St. Paul ou Duluth jusqu’à Moorehead, 35 centins par mille, et depuis Moorehead jusqu’au lieu de livraison, dans la province du Manitoba, \$1 par 100 livres, cours des E. U.

“ Wagons à voyageurs ou à bagages, 15 centins par mille depuis St. Paul ou Duluth jusqu’à Moorehead, et 75 centins par 100 livres depuis Moorehead jusqu’aux lieux de livraison dans la province du Manitoba.

“ Les wagons fermés, 10 centins par mille, et les wagons plateforme, 8 centins par mille, depuis St. Paul ou Duluth jusqu’à Moorehead, et 75 centins par 100 livres depuis Moorehead jusqu’aux points de destination dans la province du Manitoba, tous au cours des E. U. Il est compris que toutes les locomotives et tous les wagons seront conformes au gabarit de la voie depuis St. Paul ou Duluth

“ Il est entendu que le fonctionnaire ou l’ingénieur recevant le matériel devra fournir un *tramway* ou un appareil sur chevalets suffisants pour qu’on puisse décharger en sûreté les locomotives et les wagons.

“ La *Cie. de Transport de la rivière Rouge* a actuellement sept bateaux à vapeur et quatorze barges, et la capacité de transport de la ligne est plus que double de ce qu’elle était l’année dernière,

“ Avec une profondeur d'eau convenable dans la rivière Rouge, à la prochaine saison, je pourrais transporter de 8,000 à 10,000 tonnes.

“ Le reste des rails, de l'an dernier, descendra par les premiers bateaux.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Très respectueusement,

“ Votre obéissant serviteur,

“ N. W. KITTON,

“ *Gérant général, Cie. de T. R. R.*

“ A l'honorable,

“ ministre des travaux publics,

“ Ottawa, Canada.”

Sur cette question, l'Ingénieur-en-chef a fait rapport comme suit :—

“ OTTAWA, 13 mai 1876.

“ MONSIEUR,—Au sujet du transport des rails à la Rivière Rouge, il y avait 5,118 tonnes de débarquées à Duluth l'année dernière, dont 2,588 tonnes ont été livrées sur les bords de la rivière Rouge, à environ huit milles de Winnipeg ; le reste, 2560 tonnes, doivent, je crois, être expédiées ce printemps.

“ Je recommande que l'on fasse des arrangements pour en transporter une plus grande quantité cette année, et qu'on les livre sur l'emplacement de ville de Selkirk. Je doute que les expéditeurs,—à cause de ce que j'ai appris—puissent transporter plus de 5,000 tonnes, pendant la présente saison, mais je crois qu'on devrait faire des arrangements pour cette quantité.

“ Je recommande aussi que l'on prenne immédiatement des arrangements pour le transport jusqu'à Selkirk, d'une locomotive et, disons, d'une dizaines de chars plateforme ; ceci ne peut se faire que lorsque l'eau est haute dans la rivière Rouge, et comme l'eau n'est dans cet état que pendant quelques semaines, il ne faut pas perdre de temps.

“ Avec un train en opération à l'endroit indiqué, nous pourrions commencer la pose de la voie sur la section 14, à une date rapprochée.

“ Je suis, etc., etc.,

“ SANDFORD FLEMING.

“ F. BRAUN, écr.,

“ Secrétaire du département
des Travaux publics.”

L'offre de M. Kittson fut acceptée par la communication suivante, pour ce qui concerne tous les articles à l'exception des rails :—

“ 16 mai 1876.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 19 ult. offrant de transporter le matériel nécessaire en rapport avec le chemin de fer du Pacifique canadien, j'ai à dire que votre offre est acceptée aux conditions suivantes :

“ Tout le transport devra être fait par le *Northern Pacific Railway* et par les bateaux à vapeur et les barges de la *Cie. de Transport de la rivière Rouge* aux prix mentionnés ci-après, qui resteront valables pendant la saison actuelle de la navigation, tant qu'il y aura une profondeur de trente pouces d'eau dans les rapides et sur les battures de la rivière Rouge, le matériel à être livré et empilé à n'importe quel endroit qui sera désigné par ce département, où l'on pourra obtenir un bon débarcadère dans la province du Manitoba. On n'exigera pas de livraison au nord des rapides, à ou près St. André, à moins qu'il y ait une profondeur de six pieds d'eau dans les dits rapides, pour les fins de la navigation.

“ Les prix de transport seront comme suit :—

“ Eclisses et boulons, chevilles, pointes, rails de croisement et aiguilles, 75 centins, cours des Etats Unis, par 100 livres de pesanteur. Chaque locomotive de chemin de fer avec son tender, depuis St. Paul ou Duluth, jusqu'à Moorehead, 35 centins par mille, et depuis Moorehead jusqu'au point de livraison, au Manitoba, \$1.00 par 100 livres, cours des E.-U. Chaque wagon à voyageur ou à bagage, 15 centins par mille depuis St. Paul ou Duluth jusqu'à Moorehead, et depuis Moorehead jusqu'au point de livraison, au Manitoba, 75 centins par 100 livres de pesanteur. Chaque wagon fermé 10 centins par mille, et chaque wagon plateforme, 8 centins par mille, depuis St. Paul ou Duluth, jusqu'à Moorehead, et depuis Moorehead jusqu'au point de livraison, au Manitoba, les wagons fermés et les wagons plateforme, 75 centins par 100 livres de pesanteur, le tout encours des E.-U.

“ Toutes les locomotives et tous les wagons devront être conformes au gabarit de la voie, et l'employé qui les recevra devra fournir un *tramway* suffisant ou des chevalets assez forts pour faire le déchargement dans la province du Manitoba.

“ Si, à cause de l'état de l'eau, ou pour toute autre cause, le transport est retardé, on ne devra pas laisser le matériel à Duluth ni en nul autre endroit où les frais de quaiage ou de surstarie pourraient être chargés au gouvernement.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ N. W. KITTSOON,

“ Gérant général, *Cie. de Transport R. R.*

“ St. Paul, Minn.”

Voici la réponse à la lettre de M. Braun :

“ BUREAU DE LA CIE. DE TRANSPORT DE LA RIVIÈRE ROUGE,

“ 120 TROISIÈME RUE-EST,

“ ST. PAUL, 27 mai, 1876.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre honorée du 16 cou-

rant, m'informant de l'acceptation de mon offre faite à l'honorable ministre des Travaux publics, à la date du 19 avril 1876, avec l'addition de la clause suivante :

“ Si, à cause de l'état de l'eau, ou pour toute autre cause, le transport est retardé, le matériel ne devra pas rester à Duluth ni en nul autre endroit où les frais de quaiage et de surstarie pourraient être chargés au gouvernement.”

“ Laquelle clause additionnelle j'accepte par la présente, et je l'inclus dans mon offre de la date ci-dessus.

“ Le fer qui est resté depuis la dernière saison, est en voie de transport, et sera débarqué dans le Manitoba d'ici à deux semaines, époque à laquelle nous serons heureux de recevoir une autre quantité égale, commé poids, à l'expédition de l'an dernier, ou plus forte.

“ Je demeure, très respectueusement,

“ Votre obéissant serviteur,

“ N. W. KITTSOON,

“ *Gérant-général.*

“ F. BRAUN, écr., secrétaire,

“ Département des Travaux publics,

“ Ottawa.”

On remarquera que dans l'acceptation par M. Braun de l'offre de M. Kittson, on omet les rails. La preuve ne montre pas si cette omission est due à l'inadvertance ou à l'idée que puisque l'on demandait le même prix pour les rails dans les offres des deux années, il n'y avait pas besoin de répéter la transaction.

En fait, la nouvelle correspondance était numérotée comme le contrat 28, mais comme aucun des articles principaux y mentionnés, si ce ne sont les rails, n'a été transporté, le rapport de M. Fleming, de 1877, page 395, déclare qu'aucun ouvrage n'a été exécuté en vertu du contrat no 28. Les livres de comptes établissent qu'on n'a mis aucune dépense à son débit, le département considérant le transport des rails, par ces entrepreneurs, comme faisant partie du contrat 18, et les paiements sont chargés en conséquence.

Comme il est dit auparavant, le fait que ces entrepreneurs ont manqué à livrer les rails à Selkirk, était, selon ce que l'on a prétendu, attribuable à l'état de l'eau dans la rivière Rouge, et que, par conséquent, ils étaient dispensés de faire cette livraison. M. Rowan, l'ingénieur du district, fait la déclaration suivante à ce sujet :

“ Voici les faits : “ La première fois que j'eus connaissance d'un tel

contrat, c'est lorsque les rails sont arrivés ici (Winnipeg), et que l'on m'a demandé où l'on devait les décharger, et j'ai répondu, à Selkirk; l'on me dit qu'on ne pouvait descendre les rapides de St. André. Je dis: "il faut que vous descendiez, je veux avoir les rails en cet endroit-là." Ils répondirent qu'ils n'en feraient rien, que leur marché avec le gouvernement comportait qu'ils pouvaient naviguer sur tout le parcours de la rivière Rouge, depuis Moorehead jusqu'à St. Boniface, et que le gouvernement les obligeait à transporter les rails tant qu'il y aurait deux pieds d'eau dans la rivière, mais que pour passer les rapides de St. André, il leur fallait six pieds. J'ai trouvé cela très singulier, et si ma mémoire est fidèle, je m'adressai à Ottawa pour savoir si c'était le cas, et j'obtins une copie du marché qui fut fait, et j'insistai pour qu'on descendit, en dépit du contrat. Je dis qu'il fallait descendre, qu'il y avait six pieds d'eau en cet endroit. On fit une partie du chemin avec la première charge, et l'on retourna lorsqu'on eut atteint la tête des rapides, et on les déchargea à un endroit appelé les Bouleaux, vis-à-vis la Butte aux Oiseaux, maintenant l'embranchement de Pembina. Je crois que l'année suivante on a donné le même prétexte et qu'on a dit qu'il n'y avait pas six pieds d'eau dans les rapides; je dis que oui; ils répondirent que non. C'était une question d'affirmation; je nolisai un petit bateau, en travers duquel je fis mettre un soliveau de quarante pieds de long, auquel j'adaptai des dents distancées de trois pieds, comme à un rateau, et je le fis descendre la rivière depuis Selkirk, et je pris les niveaux de la rivière pendant la descente; l'on ne put nier qu'il y avait huit pieds d'eau et pas de cailloux pour toucher les dents placées à trois pieds de distance, et par ce moyen je fis envoyer les rails—900 tonnes—à Selkirk. Alors l'eau tomba à un niveau que nous savions, par nos niveaux, ne devoir pas laisser plus de six pieds sur les mêmes cailloux et je renonçai à insister. Mais mon impression est que la difficulté n'est pas tant dans la descente que dans le remorquage des barges pour remonter les rapides."

En juin 1876, la lettre suivante fut adressée par le département aux entrepreneurs.

"OTTAWA, 15 juin 1876.

MONSIEUR,—Le département reçoit avis qu'on a transporté des rails d'acier à Winnipeg, mais qu'on n'en a point livrés à Selkirk en bas des rapides. Comme

le département avait droit de s'attendre à ce qu'on fit un effort pour en transporter au moins une partie en cet endroit, voulez-vous me mander quand vous pourrez faire faire cette livraison.

“ J'ai l'honneur d'être,
 “ Monsieur,
 “ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,
 “ Secrétaire.

“ N. W. KITTSON,
 “ Gérant-général, *Cie. de Transport de la rivière Rouge.*”

Voici les livraisons faites en vertu de ce contrat :—

	Tonnes.	Lbs.
En 1875 à Pritchard, 9 milles au nord de Winnipeg.....	2,378	1,360
1876 Selkirk.....	918	465
St. Boniface.....	11,839	926
1877 “	271	1,086
1878 }	414	288
1880 }		

Pour la livraison à St. Boniface, les prix de M.M. Fuller & Milne étaient de \$1.50 la tonne moindres que ceux de ces entrepreneurs.

Cette différence dans la quantité livrée en cet endroit se monterait à environ \$18,000, cours américain.

L'escompte sur le cours américain variait durant la période des paiements faits en vertu de ce contrat, et il est tombé de 13½ pour cent qu'il était la première année, à environ 4 pour cent en 1877, et après ce temps il n'y eut plus d'escompte.

L'offre de M.M. Fuller & Milne, et l'on aurait dû s'en assurer, comportait la grosse tonne au lieu de la petite tonne. Cela donnerait environ 1,696 tonnes de moins à payer, ce qui, en vertu de ce contrat, revient à \$25,440, cours américain.

Le 19 avril 1877, M. Fleming fit rapport qu'on avait besoin d'environ 11,000 tonnes à Selkirk pour la section 14, sur laquelle quantité 918 tonnes seulement ont atteint cet endroit ; et il dit que cette même société d'entrepreneurs a offert de transporter les rails de l'endroit où ils avaient été laissés à Selkirk, à raison de \$2.13 la tonne.

Ce qui laissait environ 20,082 tonnes à être expédiées à Selkirk à partir des endroits où elles avaient été déposées en vertu de ce contrat.

Il est manifeste que ç'aurait été une économie de faire faire cet ouvrage et cette livraison d'après l'offre de Fuller & Milne au lieu de la manière dont la chose a été faite. Le maniement seul représentait un item de quelques milliers de dollars, mais on ne peut supputer la perte exacte dans les circonstances, parce que l'ouvrage n'a pas été fait par les entrepreneurs — il a été fait en construisant l'embranchement nord de Pembina en vertu du contrat 5 A, et en transportant les rails sur cette ligne.

Jusqu'à présent, nous avons parlé comme s'il eût été possible d'avoir pour toute la quantité des conditions aussi favorables que celles offertes par M.M. Fuller & Milne pour les premières 5,000 tonnes. Nous n'avons aucun moyen de nous assurer si la chose était possible. On ne demanda pas de soumissions. Le prix fixé par M. Kittson en 1875 et en 1876 était le même, et comme on l'a déjà mentionné, on a considéré la transaction dans les livres du département comme une augmentation du contrat fait avec cette compagnie en 1875.

La différence entre la dépense directe d'argent sur toute la quantité, aux prix de M. Kittson et à ceux de M.M. Fuller & Milne, serait d'environ \$44,000, cours américain.

En supposant que la comparaison ne devrait être faite que pour la quantité fixée par M.M. Fuller & Milne en 1875, la perte directe serait sur 5,000 tonnes au lieu d'être sur 15,822, et serait diminuée dans cette proportion.

Cependant ceci n'inclut pas les conséquences du défaut de livraison à Selkirk par la *Cie. de Transport de la rivière Rouge*, comme M.M. Fuller et Milne offraient de le faire sans condition.

Voici les dépenses faites en vertu de ce contrat :—

30 juin 1876.....	\$80,865,38
“ 1877.....	125,985,12
“ 1878.....	3,563,70
“ 1879.....	3,514,04
Total.....	<u>\$213,928,24</u>

CONTRAT No. 19.

Construction d'une maison d'ingénieur.

En vertu de ce contrat portant la date du 30 juin 1875, Moses Chervette s'engagea à exécuter les travaux désignés dans les spécifications annexées au marché, comprenant entre autres choses, la construction d'une maison d'ingénieur à Read, près du pont de la Kaministiquia, pour le prix de \$1,600.

L'exécution du contrat fut confiée à la surveillance du département des ingénieurs, et, d'après la preuve, la chose a été faite sans qu'on ait donné à l'entrepreneur aucun avantage illicite et sans dépenses inutiles. Il a été dûment exécuté, et le montant mentionné au contrat a été payé, sans frais supplémentaires, le 30 juin 1876.

CONTRAT No. 20.

Transport de rails.

En vertu de ce contrat, daté le 29 juillet 1875, la compagnie dite *Merchant's Lake and River steamship Company* convint de transporter, durant la saison de navigation de 1875, depuis Montréal jusqu'à Duluth et au Fort William, ou à l'un ou l'autre de ces endroits, ou partie à l'un, partie à l'autre, 5000 tonnes de rails et les accessoires au prix de \$6.20 la tonne de 2,240 livres.

En ce cas-ci l'arrangement fut fait par voie de correspondance et couvrait le transport et autres service y ayant rapport — de 10,391 tonnes de rails et leurs accessoires, depuis Montréal jusqu'au fort William ou Duluth au prix de \$6.20 la tonne.

On demanda par annonces des soumissions pour cette entreprise le 1er avril 1875, fixant le 19 de ce mois pour la réception des soumissions — plusieurs soumissions furent dûment reçues au département et furent l'objet d'un rapport, mais le résultat de la compétition ne fut pas adopté comme base d'arrangement, parce que l'on a préféré les offres spontanées faites en différents temps par MM. Cooper, Fairman et Cie., qui n'ont pris aucune part à la dite compétition publique.

Le jour suivant, celui fixé pour la réception finale des soumissions, on fit le rapport suivant de leur contenu au département :—

“ SOUMISSIONS POUR LE TRANSPORT DE RAILS AU LAC SUPERIEUR.

A. Charles Stephenson, Kingston, la tonne.....	\$6.50
B. C. Edwards, Kingston, la tonne.....	6.25
C. T. H. Beatty et Cie, Thorold, la tonne.....	7.00
D. Holcomb et Stewart, Kingston, la tonne.....	6.74
E. W. H. Perry, Buffalo, la tonne.....	7.00
F. G. E. Jaques et Cie, Montréal, la tonne.....	\$6.30
G. Cox et Green, Montréal, la tonne.....	6.50
H. E. Samuel, Montréal, la tonne.....	6.00

“ Ouvertes par

“ F. BRAUN, *Secrétaire.*

“ F. H. ENNIS.

“ DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

“ OTTAWA, 20 avril 1875.”

Trois jours après l'ouverture des soumissions, MM. Cooper, Fairman et Cie, adressèrent la lettre suivante au sous-ministre :—

“ MONTRÉAL, 23 avril 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Comme nous avons soumissionné, et que le département a accepté la soumission, pour livraison depuis “ Montréal ” jusqu’à “ l'Ouest,” nous sommes devenus parties à un marché, etc., pour la livraison de (10,000 à 12,000) dix à douze mille tonnes de rails, l'expédition devant commencer immédiatement. C'est pourquoi nous demandons que vous disiez à quels ports vous désiriez que le premier lot fut livré et les quantités requises en chaque endroit. Nous avons reçu avis de la compagnie *Mersey* que nous aurons ici environ 2000 tonnes vers le 1er mai. Nous comprenons aussi que vous exigez, que le *charroi, le maniement et l'empilement* soient faits par les expéditeurs, ce qui n'était pas compris dans notre soumission, mais nous serions heureux de voir à cette besogne pour la somme additionnelle de (60) soixante centins la tonne, formant un total de \$6,20 la grosse tonne, pour le charroi, maniement, l'assurance, l'empilement, etc. Une réponse prochaine obligera.

“ COOPER, FAIRMAN et Cie.

“ Représentent la *Merchant's Lake and Steamship Line.*

“ *Consistant en dix-huit propulseurs de première classe.*

“ T. TRUDEAU, Ecr.

“ Sous-ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

La prétention annoncée ici par MM. Cooper, Fairman et Cie, paraît n'avoir aucun fondement dans les registres du département, et il est à remarquer qu'il n'en disent rien durant la période qui s'est écoulée depuis

la date de l'annonce jusqu'à trois jours après l'ouverture des soumissions, et après que le rapport en eut été fait au département. Cependant ils firent leur réclamation avant que le département n'eut pris une décision relativement aux soumissionnaires réguliers. L'allusion faite dans leur lettre à l'acceptation de la soumission pour la livraison, de "Montréal à l'ouest," avait trait aux soumissions qu'ils avaient faites en novembre 1874.

Comme il est mentionné dans notre rapport au sujet des rails d'acier, 1874-75, l'annonce publiée par le département, dans l'automne de 1874, demandait des soumissions pour la livraison à Montréal et à nul autre endroit, nonobstant quoi MM. Cooper, Fairman et Cie., envoyèrent des soumissions en leur propre nom pour livraison à d'autres endroits, comme suit :—

" (Formule de soumission.)

" TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

" SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

" Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, marque "Mersey" ou "Bolton," avec une quantité proportionnelle d'éclisses, à £10 10s. Od., sterling ; boulons et écrous en fer à £19 10s. Od. stg.

" Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat. Nous offrons aussi de les livrer à quelque bon port de l'île de Vancouver, C. B., aux prix suivants :

" Rails en acier-Bessemer, à..... £ 13 5 3 stg.

" Boulons, à..... 22 5 3 stg.

" COOPER, FAIRMAN et Cie.,

" Montréal."

" (Formule de soumission.)

" TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

" SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

" Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, de la marque "Mersey Steel & Iron Co.," avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

" Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £12 6s. Od. stg ; boulons et écrous en fer à \$107, cours canadien.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ Nous offrons aussi de les livrer à la *Rivière des Français*, à une réduction de deux chelins par tonne sur les prix ci-dessus, les droits de quaiage ou de port devant être payés par le gouvernement.

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.,
“ Montréal.”

Il est clair que ces offres n'entraient pas dans les conditions de l'annonce. Néanmoins M. Fleming en comprit le résultat dans son rapport du 19 novembre 1874.

Dans une enveloppe séparée, une soumission pour 10,000 tonnes avait été faite à cette époque, conformément aux conditions de l'annonce, par la *Mersey Steel & Iron Company*, comme suit :

“ (*Formule de soumission.*)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

SOUSSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, de 5,000 à 10,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £11 3s. 0d. sterling ; boulons et écrous en fer à \$101, cours canadien.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ The Mersey Steel and Iron Co.

“ de Liverpool.

“ Par COOPER, FAIRMAN, ET CIE., Agents,
“ Montréal ”

Le 2 décembre 1874, la lettre suivante fut adressée à MM. Cooper, Fairman et Cie :

“ OTTAWA, 2 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—La soumission que vous avez faite au nom de la “ Mersey Steel and Iron Company ” de Liverpool, pour la fourniture de rails d'acier, etc., ayant été acceptée, je suis chargé de vous transmettre le projet de contrat ci-joint, et de vous prier d'avoir la bonté de le faire signer par la compagnie, et de me le renvoyer ensuite.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.”

“ MM. COOPER, FAIRMAN ET CIE.,
“ Agents, Montréal.”

La preuve fait voir que dans cette acceptation on ne voulait pas parler seulement de l'offre faite par la compagnie *Mersey* pour 10,000 tonnes, à être livrées à Montréal selon les termes de l'annonce, mais d'une qualité additionnelle de 10,000 tonnes couverte par l'offre de MM. Cooper, Fairman & Cie., pour la livraison sur les lacs de l'Ouest, et comme il est dit ci-dessus, faite sans compétition publique ou privée. On prépara des marchés qu'on envoya à la compagnie *Mersey* pour être exécutés comme si cette compagnie avait, en son propre nom, soumissionné pour la livraison de 10,000 tonnes aux ports des lacs de l'Ouest ainsi que de 10,000 tonnes à Montréal.

La preuve montre que la compagnie *Mersey* a nié avoir autorisé MM. Cooper, Fairman & Cie., de faire une offre en son nom pour la livraison sur les lacs de l'Ouest, ou pour les boulons et les écrous, lesquels derniers articles avaient été compris dans la soumission signée au nom de la compagnie *Mersey* par MM. Cooper, Fairman & Cie., comme ses agents, dans la compétition de novembre.

Le 4 janvier, le télégramme suivant fut reçu au département :

“ OTTAWA, 4 janvier 1875.

“ *Par télégraphe de Montréal.*

“ La compagnie *Mersey* n'a signé la soumission que pour livraison à Montréal. Elle ne peut faire maintenant cette livraison à l'ouest. Ce qui précède reçu par le câble.

“ AGENTS DE LA COMPAGNIE MERSEY.

“ L'Honorable A. MACKENZIE.”

Dans son témoignage, M. Mackenzie a déclaré que cette signature “ Agents de la compagnie *Mersey*, voulait dire MM. Cooper, Fairman & Cie.

Subséquemment au télégramme ci-dessus, le ministre fut informé que la compagnie *Mersey* avait refusé de remplir la commande faite en son nom par MM. Cooper, Fairman & Cie., au sujet des boulons et des écrous, ainsi qu'il ressort de la lettre suivante :—

“ MONTRÉAL, 2 mars 1875.

“ CHER MONSIEUR,—La *Mersey Steel Iron Company* s'oppose fortement à ce que les boulons soient compris dans son contrat pour la fourniture de rails d'acier, etc., et ils en ont été en conséquence exclus. Le prix de cet article devait être de \$101 par tonne livrée en entrepôt à Montréal.

“ Comme agents de MM Robb et Cie., fabricants de boulons, nous prenons la liberté de soumissionner pour la fourniture de boulons Laird, conformément au modèle que fournira l'inspecteur, M. C. P. Sandberg, de Londres. Le prix sera de \$101 la tonne, les *droits payés*, livrée à Montréal ou Toronto.

“ Nous sommes, cher monsieur,

“ Vos humbles serviteurs,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.,

“ Agents de ROBB ET CIE.

“ Le ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

La prétention émise par MM. Cooper, Fairman & Cie., dans leur lettre du 23 avril, mentionnée ci-dessus, était ainsi appuyée sur le fait que dans le mois de novembre précédent, ils avaient fait une offre spontanée, en leur propre nom, pour la livraison de 10,000 tonnes aux ports des lacs de l'ouest, aucune demande n'ayant été faite pour la livraison en ces endroits ; que cette offre a été acceptée en son entier et comprise avec une offre de 10,000 tonnes faite aux conditions de l'annonce par la *Mersey Company* pour la livraison à Montréal, ces deux quantités de 10,000 étant comprises dans un seul contrat qu'on se proposait de faire exécuter en Angleterre par la *Mersey Company*. C'est après que le département eût appris que la *Mersey Company* avait répudié l'offre faite pour la livraison sur les lacs de l'ouest, et après qu'on eût connu le résultat d'une compétition publique pour les mêmes travaux, que MM. Cooper, Fairman & Cie mirent de l'avant cette prétention dans leur lettre du 23 avril, qui eut l'effet d'interrompre les négociations entamées avec les soumissionnaires, qui avaient fait leurs offres régulièrement par compétition publique.

M. Trudeau, dans son témoignage, déclare que cette réclamation de MM. Cooper, Fairman et Cie n'était pas valable, dans son opinion.

Avant la réception de la lettre du 23 avril, de MM. Cooper, Fairman et Cie, le secrétaire du département, s'était adressé à M. Samuel, le plus bas soumissionnaire, comme suit :—

“ OTTAWA, 22 avril 1875

“ Envoyez liste et description des navires que vous comptez employer. Faites aussi connaître la nature des garanties de l'exécution du contrat.

“ F. BRAUN.

“ Secrétaire]

“ E. SAMUEL, Montréal. ”

Après quoi on reçut de M. Samuel les communications suivantes :

" No. 110.

" OTTAWA, 26 avril 1875.

Télégramme de Montréal à F. Braun, Ecr.

"J'offre comme cautions MM. Butters et Cie., marchands; si vous en voulez davantage je puis les fournir. Je garantis de faire l'expédition par des propulseurs de première classe. Répondez.

" F. BRAUN,

" E. SAMUEL. "

" Secrétaire,

" Travaux publics."

" OTTAWA, 27 avril 1875.

" No. 82.

Télégramme de Montréal à F. Braun, écr., secrétaire.

Avez-vous besoin de plus de rails que la quantité désignée dans ma soumission? Si cela est, veuillez avoir la complaisance de dire combien vous en voulez faire transporter aux mêmes conditions.

" E. SAMUEL. "

" A. F. BRAUN,

No. 13.

" OTTAWA, 29 avril 1875

Télégramme de Montréal.

" Une prompté réponse à ma soumission me serait utile afin de régler les mouvements des propulseurs en attendant l'arrivée des rails. Le cautionnement et les propulseurs seront de nature à vous satisfaire.

" E. SAMUEL.

A. T. TRUDEAU,

Sous-ministre, Travaux publics.

La veille de la date de la dernière lettre, le secrétaire du département avait notifié MM. Cooper, Fairman et Cie., comme suit :—

" OTTAWA, 28 avril 1875.

" Le ministre des Travaux Publics voudrait vous voir au sujet du transport des rails d'acier à l'ouest.

" F. BRAUN.

Secrétaire.

" COOPER, FAIRMAN ET CIE.,

" Montréal. "

Le 30 avril, l'ordre en conseil suivant fut passé :—

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 30 avril 1875.

" Vu le rapport du 29 avril 1875 de l'honorable ministre des Travaux Publics, énonçant que ces soumissions ont été demandées pour le transport de 5,000 tonnes de rails d'acier et de leurs accessoires, de Montréal à Fort William ou Du-

luth, lac Supérieur, pendant la saison de 1875, le prix devant comprendre tous les frais de déchargement, empilement, assurance et autres, sur tous les points du transport, et que les soumissions suivantes ont été reçues :

1. E. Samuel, Montréal.....	\$6.00	par tonne.
2. C. Edwards, Kingston.....	6.25	“
3. G. E. Jaques et Cie., Montréal.....	6.30	“
4. Chas. Stephenson, Montréal.....	6.50	“
5. Cox et Green, Montréal.....	6.50	“
6. Halcomb et Stewart, Kingston.....	6.74	“
7. J. H. Betty et Cie., Thorold.....	7.00	“
8. W. H. Perry, Buffalo.....	7.00	“

“Que dans une soumission faite en novembre dernier pour la fourniture de rails d'acier, MM. Cooper, Fairman et Cie., agents, firent savoir que la différence du prix pour la livraison de ces rails à Montréal ou Duluth et la rivière des Français serait de \$5.60 par tonne, à part des droits du havre ou frais de quaiage aux ports désignés ;

“ Que ces messieurs offrent maintenant, au nom de la compagnie dite : *Merchants' Lake and Steamship Line*, (laquelle compagnie possède dix-huit propulseurs de première classe), moyennant une somme de pas plus de 60cts. ajouté au prix de 5.60 dans sa soumission de novembre dernier, soit un prix total de \$6.20 par tonne, d'entreprendre le transport de 5,000 tonnes de rails de Montréal à Fort William ou Duluth, et de se charger de tous les frais de déchargement, empilement, assurance tel que voulu par l'annonce ;

“ Que M. E. Samuel, qui est le plus bas soumissionnaire sur la liste ci-dessus n'est pas propriétaire de navires ;

“ Le ministre recommande, en conséquence, que l'offre de MM. Cooper, Fairman et Cie. soit acceptée.

“ Le comité soumet le présent rapport à l'approbation de votre Excellence.

“ Pour copie conforme,

“ W. A. HIMSWORTH.

“ *Greffier, C. P.* ”

Les \$5.60 dont il est question dans cet arrêté du conseil constituent apparemment la différence entre £11 3s. sterling, égal à \$54.26, auquel prix une offre avait été faite au nom de la *Mersey Company* pour la livraison à Montréal, dans la compétition de novembre, et £12 6s. sterling, égal à \$59.86 auquel prix MM. Cooper, Fairman et Cie avaient alors, en leur propre nom, offert de faire la livraison sur les lacs de l'ouest.

Dans son témoignage M. Fairman a déclaré que lorsque la société à laquelle il appartient a écrit cette lettre, le 23 avril, elle n'était pas propriétaire, ni propriétaire en partie d'aucune ligne de bateaux à vapeur, et d'a-

près la preuve faite devant nous, l'offre de MM. Cooper, Fairman et Cie, faite en leur propre nom, fut acceptée le 2 décembre 1874, pour faire la livraison sur les lacs de l'ouest, sans qu'il y eût lieu de supposer qu'ils étaient propriétaires d'aucun bateau à vapeur ou qu'ils représentaient aucun propriétaire. Autant que nous en pouvons juger par la preuve, la soumission de M. Samuel n'a pas été refusée parce qu'il n'était pas propriétaire de bateaux à vapeur, mais pour la raison supposée que MM. Cooper, Fairman et Cie. avaient droit au contrat pour le transport à cause de la dite notification faite par le secrétaire du département le 2 décembre 1874, au sujet des soumissions présentées au nom de la *Mersey Company*. Dans notre opinion MM. Cooper, Fairman et Cie., n'avaient pas, dans les circonstances, de droit au contrat pour le transport, ainsi qu'ils l'affirmaient.

Le 5 mai 1875, le secrétaire du département notifia M. Samuel comme suit :—

“ OTTAWA, 5 mai 1875.

MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 29 écoulé, au sujet de votre soumission pour le transport de rails d'acier à l'ouest, je dois vous informer que le ministre a pris d'autres arrangements pour l'exécution de ce service.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ E. SAMUEL, écr.,

“ Montréal.”

Une semaine après, M. Samuel adressa la lettre suivante au département :—

No. 65.

“ OTTAWA, 12 mai 1875.

“ *Télégramme de Montréal à F. Braun, secrétaire, Travaux Publics.*

“ MONSIEUR,—Pour des raisons qu'il est inutile de dire, je prends la liberté de retirer ma soumission pour le transport de matériaux de chemin de fer aux ports du Lac Supérieur.

“ E. SAMUEL.”

Le lendemain, le secrétaire du département envoya la communication suivante à la compagnie adjudicataire :—

“ OTTAWA, 13 mai 1875.

“ L'entreprise du transport de 5,000 tonnes de rails d'acier et de leurs acces-

soires, de Montréal à Duluth et au Fort William, au prix de \$6.20, tous les frais compris, vous est adjugée. Un contrat va être rédigé.

“ F. BRAUN;

“ *Secrétaire.*”

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.,
“ Montréal.”

Le 10 du mois suivant, une nouvelle proposition spontanée fut faite par Cooper, Fairman et Cie., et acceptée par le département. On la voit dans les deux lettres qui suivent :—

“ MONTRÉAL, 10 juin 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Comme agents de la compagnie des vapeurs des lacs et rivières, nous consentons, par la présente, de transporter de 10,000 à 20,000 tonnes de rails d'acier aux mêmes termes et conditions que le précédent contrat, c'est-à-dire à \$6.20, cours canadien, la tonne, à Duluth et au Fort William, sur le lac Supérieur, lequel prix comprendra l'empilement au port de livraison et l'assurance. Nous effectuerons cette assurance à la satisfaction du département.

“ Vos très-respectueux,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ T. TRUDEAU, écr.,

“ Ministère des Travaux Publics,
“ Ottawa.”

“ OTTAWA, 10 juin 1875.

“ MESSIEURS,—J'accuse réception de votre lettre de ce jour, offrant, au nom de la compagnie des vapeurs des lacs et rivières, de transporter de 10,000 à 20,000 tonnes de rails d'acier aux mêmes termes et conditions que le premier contrat, c'est-à-dire, à \$6.20, cours canadien, par tonne, à Duluth et au Fort William, sur le lac Supérieur, lequel prix comprendra l'empilement au port de livraison et l'assurance, et je vous informe que le département accepte votre offre pour le transport de 5,000 tonnes.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire*”

“ MM. COOPER, FAIRMAN ET CIE.,
“ Montréal.”

L'effet de cette correspondance, prise en entier, est de donner à MM. Cooper, Fairman et Cie., ou à leurs commettants, \$6.20 la tonne pour le transport de 10,000 tonnes depuis Montréal jusqu'aux ports des lacs de l'ouest, et l'on allègue que la raison de cela, est qu'on leur avait promis, dans

l'automne de 1874, un contrat pour livrer des rails à ces ports, à des prix qui, en y comprenant quelques nouveaux items, aurait égalé cette somme de \$6.20 en sus du prix auquel ils avaient alors offert de transporter les rails à Montréal.

Dans la compétition de l'automne de 1874, une autre maison, dont la soumission est donnée à la page 200, avait fait des offres pour livrer des rails sur les lacs de l'ouest, et sa soumission a eu pour résultat, ainsi que celle de M. Cooper, Fairman et Cie., d'être l'objet d'un rapport de MM. Fleming, en date du 19 novembre 1875 (voir page 197).

Il y donne comme suit la substance de ces offres :—

	Tonnes.	Baie du Tonnerre.	Duluth.
Post et Cie.....	5,000	.....	\$58.16
“	5,000	....	59.40
Cooper, Fairman et Cie.....	.....	\$59.86	.....

Cependant, ceci n'indique pas que ces offres venaient en compétition entre elles pour les deux endroits, comme c'était le cas. La substance des offres faites par ces maisons, aux ports ci-dessus mentionnés, était réellement comme suit :—

	Tonnes.	Baie du Tonnerre.	Duluth.
Post et Cie	5,000	\$58.91	\$58.16
“	5,000	60.15	59.40
Cooper, Fairman et Cie	10,000	59.86	59.86

En autant que tous les rails que les deux maisons ont offert de livrer à Montréal auraient été acceptés par le gouvernement, le coût final de n'importe quelle quantité livrée par l'une ou l'autre, aux ports sur les lacs de l'ouest, serait, plus ou moins, selon le plus haut ou le plus bas prix payé pour le transport de n'importe quelle quantité à ces ports.

On n'avait pas demandé de compétition pour la livraison sur les lacs de l'ouest par l'annonce publiée dans l'automne de 1874 ; mais si le département désirait accepter une offre spontanée quelconque concernant cette affaire, les offres produites le 19 novembre 1874 montraient que Post et Cie. avaient offert de livrer 10,000 tonnes à Duluth ou 5,000 tonnes à Duluth. et 5,000 tonnes à la baie du Tonnerre, à des prix plus bas que ceux fixés par

MM. Cooper, Fairman et Cie., et acceptés dans la lettre de M. Braun, du 2 décembre 1874, ce qui a été la raison de l'adjudication du contrat à cette maison.

Bien que la correspondance ci-dessus mentionnée couvrit deux quantités séparées de 5,000 tonnes chacune, le contrat régulier dont il est question au commencement de ce rapport, et qui porte une date postérieure à la clôture de la correspondance, ne mentionnait pas plus que 5,000 tonnes. La quantité réellement transportée a été d'environ 10,391 tonnes.

Dans son témoignage, M. Trudeau dit que les événements ultérieurs ont fait voir que si, en 1874, la soumission faite par Post et Cie. avait été acceptée, le coût des 10,000 tonnes, si la livraison eût eu lieu à Duluth, aurait été diminué de \$12,400, et si c'eût été au Fort William, de \$4,900.

En fait, environ 5,349 tonnes de rails et accessoires ont été livrés à Duluth, et environ 5,477 au Fort William, sur laquelle quantité, aux prix mentionnés par M. Trudeau, la perte occasionnée par l'acceptation de l'offre de Cooper, Fairman et Cie., de préférence à la plus basse, de Post et Cie., a été de plus de \$9,000.

D'après la preuve, nous concluons que dans ce contrat les entrepreneurs ont eu un avantage illicite, savoir, un prix plus haut que celui auquel d'autres soumissionnaires avaient offert de faire l'ouvrage pour lequel un marché a été fait. La preuve ne découvre aucune raison pour justifier le refus de la plus basse offre, celle de Post et Cie. L'ouvrage terminé, la somme suivante fut dépensée en vertu de ce contrat : \$67,126.28.

CONTRAT No. 21.

Transport de rails.

Aux termes de ce contrat, daté du 9 août, 1875, Patrick Kenny s'engagea à enlever tous les rails d'acier qui seraient déchargés des navires océaniques à Montréal pendant la saison de navigation de cette année, et de les rendre au Rock cut, sur le canal de Lachine, à raison de 80 centins par tonne.

Cette entreprise a été concédée par adjudication. Le 14 juillet, 1875, le sous-ministre donna ordre à MM. Morin et Cie., de Montréal, de demander des soumissions. Conformément à ces instructions, des annonces furent

publiées déclarant que MM. Morin et Cie., recevraient des soumissions jusqu'au 19 juillet, à midi. Le 20 juillet, MM. Morin et Cie., firent rapport qu'ils avaient reçu, dans le délai mentionné dans l'annonce, 16 soumissions dont deux fixaient le prix du travail à exécuter à 80 centins par tonne ; l'une de ces soumissions était présentée par MM. Holcomb et Stewart, pour une quantité de 5,000 tonnes, et l'autre par Patrick Kenny, sans mention de quantité. L'entreprise fut concédée à ce dernier dont, à notre avis, l'offre était la plus avantageuse pour le département.

Les travaux furent suspendus après que 11,000 tonnes eurent été transportées, le département ayant jugé qu'il serait plus économique de faire transporter, plus loin dans l'ouest, le reste des rails au fur et à mesure qu'ils seraient livrés.

L'entrepreneur réclame auprès du gouvernement une indemnité pour perte occasionnée par la suspension des travaux contrairement aux termes du contrat, et la réclamation n'était pas encore réglée à la date de notre commission. Le montant payé pour ces travaux, jusqu'au 30 juin, 1880, s'élevait à \$8,782.11.

CONTRAT No. 22.

Transport de rails.

Dans le cas actuel, il n'y a pas de contrat régulier. La correspondance échangée entre le département et le concessionnaire des travaux, fait voir que MM. Holcomb et Stewart s'engageaient à transporter à Kingston de 1,000 à 10,000 tonnes de rails d'acier livrables au quai ou à bord des navires à Montréal, à raison de \$1.30, par tonne, ou moins, conformément aux termes et conditions ci-après mentionnés.

À la requête du sous-chef du département, l'ingénieur en chef demanda des offres par un télégramme adressé aux expéditeurs suivants :

D. McPhie.....	Montréal.
Millar et Jones.....	Montréal.
Jacques et Cie.	Montréal.
Holcomb et Stewart.....	Kingston.

La dépêche était conçue dans les termes suivants :

"À quel prix, la grosse tonne, transporteriez-vous des rails pris sur le quai ou à bord des navires à Montréal, jusqu'au quai du pénitencier à Kingston."

La réponse de chacun des expéditeurs ci-dessus est mentionnée dans le rapport présenté à ce sujet par l'ingénieur en chef, le 20 septembre 1875, qui est donné au long plus loin. Ces réponses démontrent que MM. Holcomb et Stewart ont fait l'offre qui était la plus avantageuse pour le gouvernement.

Avant cette demande d'offres, M. Léonard G. Bell avait reçu instruction de s'enquérir de l'affaire et de faire rapport sur l'opportunité de transporter les rails à Kingston plutôt qu'au canal Lachine où M. Kenny les avait déposés en vertu d'un précédent contrat (No. 21). L'ingénieur en chef ayant pris en considération le rapport dressé à cet effet par M. Bell, avait recommandé, à la date du 14 septembre 1875, de procéder à l'adjudication de l'entreprise en la manière dont elle a été exécutée par la suite. M. Bell avait dit dans son rapport que le préfet du pénitencier de Kingston désirait être chargé de l'empilement et du chargement des rails, vu qu'il n'avait pas suffisamment de travail à donner aux détenus, et après la réception des soumissions qui démontraient que l'offre de MM. Holcomb et Stewart était la plus favorable, la correspondance suivante fut échangée entre ces entrepreneurs et le département relativement à une réduction du prix mentionné dans la soumission :

OTTAWA, 14 septembre 1875.

MESSIEURS,—En réponse à votre offre du 2 du mois dernier, pour le transport de rails, etc., de Montréal à Kingston, au prix de \$1.30 la tonne, tous frais compris, je vous annonce que j'ai reçu instruction de vous demander quelle réduction vous seriez disposés à faire sur ce prix si le gouvernement se chargeait des frais de déchargement et d'empilement des rails.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,

Secrétaire.

MM. HOLCOMB et STEWART,

Expéditeurs, etc., Kingston, Ont.

KINGSTON, ONT. 15 septembre 1875.

MONSIEUR,—En réponse à la vôtre d'hier nous ferons volontiers une réduction de 10 cts. par tonne sur le prix par nous demandé, pourvu que le gouvernement se charge du déchargement et de l'empilement des rails. Ce travail ne nous coûterait pas autant, vu qu'il est généralement fait par les gens de nos équipages.

Comme la saison est avancée, nous prions avec instance le département de prendre une prompte décision. Nous pourrions immédiatement prendre à Montréal un chargement de 2 à 3,000 tonnes de ce fer.

Ayez l'obligeance de nous répondre par le prochain courrier, ou, si possible, demain par le télégraphe.

Au besoin, l'un des soussignés pourrait aller à Ottawa.

Bien respectueusement à vous,

HOLCOMB ET STEWART.

F. BRAUN, écr., secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

Le 20 septembre, l'Ingénieur en chef fit le rapport suivant :

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 20 sept. 1875.

MONSIEUR,—Ainsi que l'a demandé le sous-ministre, le 18 de ce mois, j'ai envoyé ce télégramme aux expéditeurs dont les noms suivent :

D. McPhie, de la Cie. de transport du St. Laurent, Montréal ; Millar et Jones, expéditeurs, Montréal ; Jacques et Cie., expéditeurs, Montréal ; Holcomb et Stewart, expéditeurs, Kingston.

“ A quel prix, par tonne anglaise, transporteriez-vous des rails, du quai de débarquement à Montréal, au quai du pénitencier à Kingston ? ”

Les réponses suivantes ont été reçues :

No. 1. De D. McPhie, offrant de transporter ces rails entre les points désignés, pour \$1.30 la tonne anglaise, non compris les péages du canal.

No. 2. De Holcomb et Stewart, offrant de faire ce transport pour \$1.30 la tonne anglaise, y compris les péages du canal et tous les autres frais.

No. 3. De Millar et Jones, offrant de les transporter pour \$1.50 la tonne.

Comme les péages s'élèveront probablement à 15 cts. la tonne, il est évident que la proposition de Holcomb et Stewart est la moins élevée.

Ces messieurs consentiront aus-i à une réduction de 10 cts. la tonne si le gouvernement se charge des frais de déchargement et d'empilement des rails, travail qu'il pourrait faire faire par les détenus du pénitencier. Tout considéré, je crois que cette offre doit être acceptée. Si elle l'est, comme il n'y a pas de temps à perdre, je recommande qu'on le leur apprenne de suite par télégramme, afin que les barges qu'ils ont à Montréal prennent de suite un chargement. Les officiers du pénitencier devraient aussi recevoir instruction de faire les préparatifs nécessaires pour le déchargement et l'empilement des rails à leur arrivée.

Je suis, etc.,

SANFORD FLEMING.

F. BRAUN, écr., secrétaire,
Ministère des Travaux Publics,
Ottawa.

Alors, le contrat fut conclu par la lettre suivante du secrétaire du département à MM. Holcomb et Stewart ;

OTTAWA, 22 septembre 1875.

MESSIEURS,—Votre soumission du 27 août dernier, telle que modifiée par vos lettres du 15 et 18 de ce mois, et par laquelle vous vous engagez à fournir des barges pour transporter 1, 5 ou 10,000 tonnes de rails d'acier pour le Pacifique, du quai de débarquement à Montréal à Kingston, et les livrer dans le chantier du bassin, sur le quai de la Reine ou sur celui du pénitencier, a été acceptée.

Les conditions sont à l'effet que, de temps à autre, pendant la saison actuelle de navigation (1875) vous fournirez un nombre suffisant de barges avec remorqueurs et transporterez du port de Montréal à tel quai ou quais à Kingston que le ministre des Travaux Publics pourra désigner, environ 5,000 tonnes (de 2,240 lbs chaque) de rails d'acier, avec leurs accessoires en colis de manufacture, ou telle plus grande ou moindre quantité qui sera alors prête à être expédiée.

Vous expédiez ces rails, etc., sans retard, et les livrez et empilez sur le quai désigné et pour le prix et somme de \$1.30 la tonne, ce prix devant couvrir tous les frais, y compris les péages du canal, mais avec l'assurance contre les dangers de la navigation et de l'incendie.

Pourvu aussi que dans le cas où le gouvernement voudrait se charger du déchargement et de l'empilement à Kingston, une réduction de 10 cts. par tonne soit faite sur le prix ci-dessus.

Les paiements se feront sur la présentation de certificats au département signés par l'officier du gouvernement à Kingston attestant que chaque chargement a été régulièrement livré.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,

Secrétaire.

L'entreprise, ayant été adjugée au plus bas soumissionnaire, fut dûment exécutée, et jusqu'au 30 juin 1876, la somme suivante fut payée pour les travaux qui s'y rapportent :

30 juin 1876..... \$5,850.00.

CONTRAT No. 23.

Fourniture de traverses.

Aux termes de ce contrat, daté du 4 octobre 1875, Henry Sifton et Frank Ward, sous les noms et raison de Sifton et Ward, s'engagèrent à fournir 56,000 traverses conformément aux spécifications convenues, à raison de 26 centins la pièce, livrables sur le chemin de fer près de Prince Arthur's Landing.

Ce contrat fut adjudgé par M. Hazlewood, ingénieur de district à Prince Arthur's Landing. L'Ingénieur en chef lui adressa, le 25 septembre 1875, la dépêche télégraphique suivante :

'A'. Demandez des soumissions pour des traverses, par section de dix milles, de Fort William à la Kaministiquia, à être livrées en quantités proportionnelles à chaque demi-mille le long de la voie. Recevez les soumissions sous dix jours et envoyez ici. Cautionnement en argent de 10 pour cent sur le montant de l'entreprise à être déposé au département.

SANFORD FLEMING.

Le 27 septembre, M. Hazlewood publia des annonces demandant des soumissions qu'il recevrait jusqu'à 6 heures, p. m., le 2 octobre 1875. Cette annonce divisait l'entreprise en deux sections et stipulait que 28,000 traverses devaient être distribuées sur chacune d'elles ; elle déclarait en outre que des offres seraient reçues pour chaque section séparément.

Vingt-quatre soumissions furent reçues. L'offre de William McAlister était de 25 centins par traverse, pour la section 1, et de 28 centins pour la section 2. Celle de Sifton, Ward et Cie., était de 21 centins pour les deux sections. Toutes les autres soumissions étaient plus élevées.

M. Hazlewood comprit que le télégramme lui ordonnait de conclure un marché ; il inféra probablement que les mots " envoyez ici " s'appliquaient au cautionnement en espèces mentionné immédiatement après ces mots et qui ne devait être envoyé au département qu'après l'adjudication de l'entreprise. L'instruction du département, toutefois, était qu'il devait expédier les soumissions à Ottawa pour y être examinées.

Il n'y a nulle raison de croire que la soumission de MM. Sifton et Ward, les entrepreneurs actuels, aurait pu être appliquée à la section 2 seule, au prix de 26 centins mentionné par eux " pour la totalité de la distance." S'il en eut été ainsi, l'acceptation de l'offre faite par M. McAllister, à raison de 25 centins pour la section 1, n'aurait produit qu'une réduction insignifiante dans le coût. Tout bien considéré, nous pensons que M. Hazlewood a accepté la soumission qui était la plus avantageuse au gouvernement. Il a conclu un marché et passé le contrat ci-dessus cité, qu'il a transmis à l'Ingénieur en chef avec l'annonce et les soumissions originales. Le 13 novembre 1875, M. Fleming fit le rapport suivant :

OTTAWA, 13 novembre 1875.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-joint un contrat **** passé au nom du département des Travaux publics par S. Hazlewood avec Sifton, Ward et Cie., en date du 4 courant pour la livraison de 50,000 traverses sur la section 13.

Il n'était pas prévu que M. Hazlewood passerait un contrat, comme vous en jugerez par le télégramme ci-inclu marqué A. Il devait recevoir des soumissions et les envoyer ici. Toutefois, le télégramme, tel qu'il l'a reçu, pouvait s'interpréter comme lui enjoignant de conclure un marché et d'expédier ici un cautionnement en espèces, de 10 pour cent.

Il répugnait à M. Hazlewood de prendre la responsabilité d'une telle transaction, mais après en avoir conféré avec le principal arpenteur et autres messieurs, il a crû devoir prendre cette responsabilité pour ne pas mettre obstacle au but que l'on avait en vue, qui était de procurer aux ouvriers et à leurs chevaux du travail pendant l'hiver. Il vit qu'il n'aurait pas le temps, avant la clôture de la navigation, de communiquer avec Ottawa pour avoir des instructions, et il pensa qu'il serait plus sage de conclure le contrat.

Je vous transmets pareillement toutes les soumissions qu'il a reçues, numérotées de 1 à 24 inclusivement, ainsi que d'autres pièces qui s'y rapportent.

Je vous inclus en même temps un document marqué " C ", qui est un ordre de Sifton, Ward et Cie., de retenir sur les deniers qui leur sont dûs pour la section 13, la somme de \$1,456, montant du cautionnement qu'ils devaient déposer comme garantie de l'exécution de leur contrat *****.

Je suis, etc.,

SANFORD FLEMING.

F. BRAUN, Ecr.,

Secrétaire des Travaux Publics.

Le contrat a été fidèlement exécuté, et les sommes suivantes ont été payées pour ce service :

30 juin 1876.....	\$10,978.35
" 1877.....	3,669.79
Total.....	<u>\$14,346.14</u>

CONTRAT No. 24.

Construction d'une maison d'habitation pour les ingénieurs.

Par ce contrat, en date du 6 septembre 1875, Adam Oliver, Joseph Davidson et Peter Johnson Brown, sous les nom et raison de Oliver, Davidson et Cie., sont convenus de construire et terminer, le ou avant le 20 juin 1876, une maison conforme aux plans et spécifications approuvés, pour la somme de \$3,000.

Nous n'avons pu constater si ce contrat a été conclu après une demande de soumissions, ou sur l'acceptation d'une seule offre. Le marché a été conclu par M. Hazlewood, ingénieur de district, à Prince Arthur's Landing. Il paraît avoir reçu des instructions générales l'autorisant à pourvoir à la construction d'habitations pour les ingénieurs,

Le 13 mai 1875, il reçut des instructions écrites devant servir à guider ses actions comme ingénieur de district. La seule clause qui se rapporte au sujet actuel se lit comme suit :

Vous êtes autorisé à conclure des arrangements, aux meilleures conditions possibles, pour la construction d'un nombre suffisant d'habitations pour les ingénieurs, à des points où elles pourront par la suite être utilisées pour l'exploitation du chemin.

Revêtu de cette autorité, il conclut plusieurs contrats pour la construction de maisons. Quelques-uns de ces contrats sont mentionnés dans le rapport spécial fait par M. Fleming en 1877, et d'autres ne le sont pas.

La méthode suivie était de placer des fonds à la disposition de M. Hazlewood, à même lesquels il a payé, en diverses occasions, le coût de maisons construites en vertu des arrangements qu'il avait pris. Les sommes qui étaient accompagnées de pièces justificatives valables étaient entrées à son crédit en regard des fonds qui lui avaient été débités. De cette manière, ces déboursés n'ayant pas été faits par l'entremise du département à Ottawa n'étaient débités à aucun contrat spécial, et il est arrivé ainsi que quelques-uns seulement des contrats conclus par lui, sont mentionnés dans les rapports réguliers des déboursés faits ici par le département. Son mode d'action, relativement à l'adjudication des contrats par soumissions ou autrement, n'était pas toujours le même. Ainsi, le 23 août 1875, il informa l'ingénieur en chef, par lettre, qu'il avait fait marché avec MM. Oliver, Davidson et Cie., pour la construction de deux maisons d'habitation sur l'emplacement de ville de Fort William pour l'usage des employés du chemin de fer à cet endroit, et il transmet alors copie d'une offre qui avait été faite par ces entrepreneurs et qui avait été acceptée, apparemment sans compétition publique.

Dans une autre circonstance, le 25 octobre 1875, M. Hazlewood adressa à l'ingénieur en chef copie d'un contrat qu'il avait passé avec M. Chevette pour la construction d'une maison d'habitation pour ingénieurs, près du Creek Sunshine. A cette occasion, il mentionna qu'il avait reçu trois soumissions et donna la preuve que le concessionnaire avait fait la plus basse d'entre elles. Aucune de ces deux dernières transactions n'est mentionnée dans les rapports ordinaires du département sur les contrats. Dans ce cas particulier, nous ne pouvons dire si le contrat a été donné par adjudication ou non.

Copie du contrat même, et un cautionnement signé par deux répondants, furent expédiés par M. Hazlewood avec la lettre suivante en date du 30 septembre 1875 :

“ PRINCE ARTHUR'S LANDING,

“ 30 septembre, 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Je vous adresse ci-joint copie d'un cautionnement et d'un contrat pour la construction d'une habitation d'ingénieur sur l'emplacement de ville de Fort William.

“ Bien à vous,

SAMUEL HAZLEWOOD.

“ S. FLEMING, écr.,

“ Ingénieur-en-chef, C. P.C.,

“ Ottawa.”

M. Fleming a exprimé devant nous sa confiance dans l'habileté et l'intégrité de M. Hazlewood, et, d'après la preuve, nous n'avons aucun motif de supposer que l'entrepreneur ait obtenu dans ce cas d'avantages illicites, ou qu'aucun montant ait été payé sans nécessité pour la construction de la maison mentionnée dans ce marché.

L'entreprise a été parfaitement exécutée, et les sommes suivantes, y compris quelques frais supplémentaires, ont été payées :—

30 juin, 1876.....	\$750.00
“ 1877.....	2,333.70
“ 1878.....	441.40
Total.....	<u> </u> \$3,525.10

CONTRAT No. 25.

Construction du chemin de fer.

Par ce contrat, daté du 7 juin, 1876, Patrick Purcell et Hugh Ryan sont convenus de compléter, pour le 1er novembre, 1878, ou avant, tous les travaux d'excavation, de remblais et de ponts de la ligne entre le Creek Sunshine et la rivière aux Anglais, sur un parcours de 80 milles environ, ainsi que la pose de la voie et le ballastage entre Fort William et la rivière aux Anglais ; et tous les travaux nécessaires pour permettre aux trains de construction de se rendre aux eaux navigables du lac Des mille Lacs, le ou avant le 1er août, 1877, et tous les ouvrages indispensables pour permettre aux trains de construction de se rendre à la rivière aux

Anglais, le 1er août, 1878, le tout devant être soldé d'après les prix spécifiés dans le contrat pour les classes et les quantités respectives de travaux et de matériaux faits et fournis par eux pour l'exécution de l'entreprise.

Les travaux spécifiés dans ce contrat ont été mis en adjudication. Le département des travaux publics fit paraître une annonce, en date du 22 avril 1876, déclarant que des commissions cachetées pour le terrassement depuis l'extrémité ouest de la section 13 jusqu'à la rivière aux Anglais, et pour la pose de la voie et autres travaux à l'ouest de Fort William, seraient reçues jusqu'au 22 mai 1876 ; et que les plans, les quantités approximatives et autres renseignements pourraient être obtenus en en faisant la demande. Le 22 mai précité, les soumissions furent décachetées en présence de l'Ingénieur-en-chef et de deux de ses aides, MM. Marcus Smith et Rowan. Lors du dépouillement des soumissions, une liste ou cédule fut dressée et attestée par ces messieurs. Ce document et les soumissions originales nous ont été soumis. Il y avait 12 offres variant de \$1,037,061 à \$1,635,660. La plus basse était celle de M. Purcell, qui a servi de base à ce contrat.

Après l'adjudication de l'entreprise à M. Purcell, et à la suite du dépôt de son cautionnement, mais avant la signature du contrat, il adressa la lettre suivante au ministre :—

“ OTTAWA, 30 mai 1876.

“ MONSIEUR,—Je demande qu'il me soit permis de m'associer Hugk Ryan pour les travaux de la section 25 du chemin de fer du Pacifique, et de faire insérer son nom dans le contrat.

“ Vous obligerez,

“ Votre très obéissant serviteur,

“ P. PURCELL.

“ L'honorable ministre
“ des Travaux publics.”

Nous avons fait la preuve relative aux négociations qui ont abouti à l'admission de M. Ryan comme co-entrepreneur des travaux. Il avait été partie dans une soumission faite au nom de Brown, Brooks et Ryan, qui était considérablement plus élevée que celle de M. Purcell. Après que ce dernier eut obtenu l'entreprise, il demanda à M. Ryan de s'associer avec lui et M. Ryan accepta. Il n'y a pas de raison de supposer que l'association ait résulté d'aucune pression inavouable opérée sur M. Purcell, ou de croire qu'en obtenant cette entreprise, les concessionnaires aient obtenu

des avantages illicites, ou que les travaux stipulés dans le contrat auraient pu être exécutés à un coût moindre que celui mentionné dans l'acte.

Cette transaction forme partie d'une série de contrats pour des travaux, entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, qui ont été concédés sur production de cédules représentées comme donnant les quantités approximatives des différentes classes de travaux à exécuter. Les soumissions établissaient un prix pour chaque classe de travaux, en se basant sur ces quantités; et dans cette série de contrats, les quantités ainsi données furent dépassées lors de l'exécution des travaux, largement dans certains cas, et dans une proportion considérable, dans tous.

En ce qui concerne ce contrat, les quantités fournies aux soumissionnaires furent établies, et le contrat fut adjugé, avant le tracé final de la ligne. La distance totale comprise dans ce contrat excédait légèrement 80 milles, mais l'étude du terrain sur lequel devait être construit le chemin de fer, n'avait été faite que sur un parcours d'environ 60 milles. Un profil, sans sections transversales, avait été fait pour cette partie de la ligne, et pour les 20 milles restants à l'extrémité ouest, la ligne centrale n'avait même pas été établie. Les travaux à faire en vertu de ce contrat, traversent une région qui sans être particulièrement difficile, est, dans une partie de son étendue "plate et parsemée d'ilots, de rochers ressemblant à de petites collines."

Le mode d'adjudication des entreprises d'après des devis ne donnant pas les quantités d'une manière exacte, a été préconisée par l'Ingénieur-en-chef comme donnant un moyen sûr de comparer la situation relative des soumissions sans désavantage sérieux pour le pays, excepté dans le cas où l'on trouverait que la dépense totale serait plus considérable qu'on aurait pu s'y attendre d'après les quantités données dans les cédules. Nous avons traité du mérite de cette méthode, comme question technique, et nous avons tiré nos conclusions à ce sujet, dans le chapitre des "Travaux d'art."

Le coût présumé des travaux à faire en vertu de ce contrat était de \$1,037,061, à l'époque de l'adjudication. D'après le dernier rapport fait au cours de l'exécution des travaux, il s'élevait à \$1,396,824. L'écart ne doit pas être attribué entièrement à l'exactitude des premières évaluations, parce que des travaux de ballastage et autres améliorations ont été faits.

en addition aux ouvrages projetés lors de la passation du contrat. Il n'est pas douteux, toutefois, que les travaux à exécuter en vertu du contrat, en ne tenant aucun compte des ouvrages additionnels, ont coûté bien au-delà de ce que le département pouvait raisonnablement prévoir lors de la concession de l'entreprise.

Cela semble être dû à deux causes, dont l'une serait que l'on ne savait pas quelle était la nature des matériaux sur cette section. La plus grande partie du remblai a été fait des matériaux fournis par les excavations dans le bas-fonds, et l'expérience a prouvé que ces matériaux, une fois déplacés, ne donnent pas dans le remblai, plus de 40 à 50 pour cent du volume qu'ils avaient à l'endroit où la nature les avait placés. L'autre clause est que les chiffres portés aux dévis étaient incorrects, parce qu'on ne s'était pas procuré de données suffisantes pour établir exactement ces chiffres, quand même on aurait connu la nature des matériaux à mettre en œuvre. Nous nous expliquons plus au long sur ces deux clauses dans notre rapport sur la partie qui concerne les travaux d'art.

Il y a cependant un autre point à propos du contrat en question et au coût de ce contrat, et quoiqu'il soit un peu du ressort des ingénieurs, nous allons le traiter ici parce qu'il a rapport à la conduite des employés du gouvernement et à la bonne foi des entrepreneurs.

Dans le cas actuel comme dans les autres, à mesure que les travaux avançaient on les mesurait, on en demandait un certificat, et sur ce certificat, le gouvernement payait le prix convenu. Le mesurage était fait sous la surveillance de M. McLennan, qui était un employé du gouvernement au titre " d'ingénieur de service. " En général il était fait d'abord par un ou plus de ses aides, puis contrôlé par lui-même. On a contesté l'exactitude du mesurage d'une partie considérable des travaux, de cette section, tel qu'il était porté aux certificats de M. McLennan, et l'on a donné l'ordre d'en faire faire un nouveau à M. L. G. Bell et à un autre ingénieur qui n'avait rien eu à faire avec ces travaux. Nous reproduisons ci-dessous les instructions données par l'ingénieur-en-chef à M. Bell, le rapport de M. Bell, un certificat d'adhésion à ce rapport signé par M. Mortimer, qui l'a aidé à faire le nouveau mesurage; une note jointe à ce rapport, signée par M. Hill, qui lui était adjoint pour ses opérations et enfin le rapport de l'ingénieur-en-chef transmettant ces documents au ministre :—

28 MAI 1879.

Instructions pour M. L. G. Bell.

“ M. Bell a été nommé par l'honorable M. le Ministre des Travaux Publics pour mesurer de nouveaux les travaux de la section 25, consistant en nivellements et travaux de ponts entre le creek Sunshine et la rivière des Anglais, et en ballastage et posage de la voie entre Fort William et la rivière des Anglais.

“ M. Bell se rendra immédiatement à Fort William, où il se présentera à M. J. H. Caddy, le plus ancien des ingénieurs de ce district. M. Bell demandera et procurera tous les livrets de mesurage, copies des relevés mensuels, etc., qui ont rapport à ce contrat, ainsi que les plans, les profils, les sections transversales et tous autres renseignements utiles.

“ L'ingénieur-en chef a expliqué verbalement à M. Bell ce qui nécessite un nouveau mesurage des travaux exécutés en vertu de ce contrat ; il lui a expliqué la nature des difficultés qu'il rencontrera probablement dans l'exécution de la mission qu'il lui est confiée. Dans quelques parties de la section, il lui sera probablement difficile de mesurer exactement les travaux qui ont été faits. Lorsque des cas de ce genre se présenteront, M. Bell devra s'en rapporter à son jugement pour faire les réductions ou les augmentations requises, de manière à obtenir des résultats justes et équitables. Comme il a été expliqué à M. Bell, lorsque les coupes, les tranchées, les fosses d'emprunt ont été défigurés ou notablement modifiés il sera peut-être prudent de mesurer les matériaux sur le remblai.

“ M. Bell se rappellera que le but de l'examen qu'il est chargé de faire est d'obtenir une vérification du mesurage de tous les travaux, principalement des excavations et des remblais du contrat no. 25, et l'ingénieur-en-chef recommande au zèle et à la diligence de M. Bell la mission importante qui lui est confiée. L'ingénieur-en-chef est convaincu que cette mission sera exécutée avec jugement, avec fermeté et avec intelligence, et que les renseignements obtenus seront aussi parfaits que les circonstances le permettront.

“ M. Bell fera son rapport chaque semaine au bureau central, sur tous les détails qui en vaudront la peine ; l'ouvrage terminé il fournira des mesurages détaillés et complets des travaux avec un rapport d'ensemble.

“ Il a plu à l'honorable ministre d'adjoindre à M. Bell, M. A. J. Hill, comme son aide pour cette importante vérification de mesurage ; MM. C. McGammon et W. Fraser sont nommés porte-mètre

“ Le département fournira à M. Bell de temps à autre, les fonds nécessaires à ce service, et l'ingénieur-en-chef, en lui rappelant les règlements établis par le département en ce qui concerne la manière de faire les paiements, de tenir les comptes, la nature des pièces justificatives, etc., saisit l'occasion de lui recommander l'économie dans ses dépenses personnelles.

“ SANDFORD FLEMING. ”

“ Ingénieur-en-chef ”

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“OTTAWA, 17 Avril 1880.

“MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les travaux du nouveau mesurage du contrat no. 25 dont j'ai été chargé par l'honorable M. le Ministre des Chemins de fer et Canaux sont aujourd'hui terminés. J'ai l'honneur en conséquence de vous transmettre les états ci-joints des quantités des excavations, par lesquels vous verrez que, d'après les mesurages faits par moi, les travaux réellement exécutés sont au-dessous des quantités certifiées par les ingénieurs de service dans les proportions suivantes :

	Verges cubes
“ Excavations dans le roc vif.....	23,713
“ le roc détaché.....	103,342
“ le sol dans les niveaux, les tranchées et les fossés d'emprunt.....	305,961
“ les déversoirs:.....	30,852
Total	463,868

“ Ces énormes différences sont dues, je crois, en partie à ce que les ingénieurs de service ont fait leurs mesurages sur une base que je considère comme erronée, et en partie à ce qu'on a gravement, à mon avis, faus-é le sens d'une clause des devis expliquant ce qu'il faut classer comme roc détaché et comme roc vif.

“ Je n'ai pas mesuré les travaux en pierre perdue du contrat, mais j'ai pris note d'une quantité considérable d'ouvrages que les ingénieurs de service ont certifiés comme étant en pierre perdue, et qui, à mon avis, ne devraient pas être classés sous ce titre ; il devrait de ce chef être fait une réduction de 1,722 verges cubes.

“ Dans bien des endroits les ingénieurs de service ont accordé des quantités que l'on ne devrait pas admettre, je crois. Dans quelques cas on peut les admettre, mais dans une proportion très réduite.

“ J'ai aussi mesuré les excavations d'où l'on a tiré le ballast pour cette section, et j'ai évalué la quantité de ballast qui en a été tirée jusqu'à la date de mon mesurage. Mais comme on y travaillait encore dans trois excavations différentes et comme on a encore continué d'y travailler pendant quelque temps, je ne puis donner qu'un contrôle des mesurages des ingénieurs de service à l'époque de mon examen ; ce contrôle indique d'une manière satisfaisante que les mesurages des ingénieurs étaient exacts en autant qu'il s'agissait de constater le progrès des travaux.

“ M. A. I. Hill, J. C. m'a été adjoint pour ce mesurage et il adhère pleinement aux mesurages que j'ai fait, ainsi qu'à la classification des ouvrages. Dans tous nos travaux nous nous sommes efforcés de donner les mesures pleines et libérales et nous n'avons rien épargné pour obtenir des résultats exacts et sur lesquels on puisse faire foi.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ LEONARD G. BELL.”

“J'ai lu le rapport ci-dessus, et je déclare adhérer à tout ce que M. Bell y a dit.

“ALBERT J. HILL.”

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

CONTRAT No. 25.

Quantités des excavations, à part celles des fondations et des ponceaux, au 30 septembre 1879.

STATIONS		EXCAVATION				Totaux
		Roc.		Terre.		
De	A	vif	Détaché	Tranchées et fossés d'emprunt	Déversoirs	
1,685	2,215	19,140	2,861	267,352	6,671	295,424
2,215	2,810	6,414	483	182,636	483	190,016
2,810	3,275	1,335	10	143,664	613	145,622
3,275	3,825	1,703	436	215,711	13,925	231,775
3,825	545	3,295	384	178,945	12,615	195,239
545	47	12,668	406	194,800	1,193	209,067
47	560	5,790	342	193,083	9,786	209,001
560	1,206	2,081	686	172,845	8,411	184,023
		52,426	5,008	1,549,036	53,697	1,660,167

“OTTAWA, 17 avril 1880.

“Nous certifions par les présentes que l'état ci-dessus représente les quantités d'excavation dans le roc et dans le sol, sur la section no. 25, entre 32½ et 113 milles, d'après les mesurages faits par nous, jusqu'au 30 septembre 1879.

“LEONARD G. BELL”

“A. J. HILL.”

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

CONTRAT No. 25.

Quantités des excavations, à l'exception des fondations et des ponceaux, jusqu'au 31 Décembre 1878, d'après les rapports de l'ingénieur de service.

Stations		Excavation.				Totaux.
		Roc.		Terre.		
De	A	Vif.	Détaché.	Tranchés et fossés d'emprunt	Déversoirs	
1685	2215	24,286	38,815	272,536	7,509	338,146
2215	2810	10,019	11,982	195,143	2,777	219,921
2810	3275	1,795	5,200	174,052	3,245	184,292
3275	3825	4,442	9,053	305,147	18,385	337,027
3825	545	4,795	15,173	211,672	21,571	253,211
545	47—0	20,439	25,795	215,968	2,367	264,564
47—0	560	7,058	3,377	241,627	15,111	217,173
560	1206	3,305	3,955	238,852	13,584	259,696
		76,139	108,350	1,854,997	84,549	2,124,035

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF.

“OTTAWA, 17 avril 1880.”

“MONSIEUR,—Comme complément à mon rapport en date de ce jour, j'ai l'honneur de déclarer que, pendant le nouveau mesurage de la section no. 25, M. H. J. Mortimer, ingénieur civil de longue expérience et qui a été pendant plusieurs années chargé de faire des études pour ce chemin de fer, étant alors sans emploi, m'a accompagné comme subordonné et a travaillé aux mesurages. Comme il a une grande expérience de ce genre de travaux, je l'ai fréquemment consulté sur des points où je différerais d'opinion avec les ingénieurs attachés à la section no 25, et il est complètement de mon avis en ce qui concerne tous les mesurages et la classification des ouvrages.

“J'ai l'honneur d'être,

“Votre obéissant serviteur

“LEONARD G. BELL.”

“J’ai lu ce qui précède et je confirme par le présent tout ce que M. Bell a dit.

“HENRY J. MORTIMER.

“SANDFORD FLEMING, ECR.”

“MONSIEUR,—A votre demande, j’ai l’honneur de vous transmettre le mémoire ci-dessous des méthodes employées dans le mesurage à nouveau des travaux du contrat no 25, du chemin de fer du Pacifique Canadien, et des faits dont j’ai pris note pendant les travaux et dont il n’est pas fait mention ailleurs.

“Au commencement des travaux, on m’a chargé du mesurage des excavations en général, y compris les fossés latéraux, les fossés d’emprunt, les tranchées et les déversoirs. M. Bell a surveillé le chaînage, l’établissement des lignes de centres, les niveaux et la classification, et M. Mortimer les approvisionnements et les transports. J’ai toujours été accompagné par M. C. L. McCammon, comme porte-mètre et deux des hommes les plus intelligents du détachement comme chaîneurs, ces derniers ont été changés de temps en temps, selon que la nature des travaux le nécessitait.

“En relevant les sections transversales des tranchées de la voie, on a placé invariablement le zéro du ruban en haut de la rampe sud, on a pris la distance de chaque coup de niveau à ce point, le centre de la voie étant toujours marqué à l’endroit qu’il occupe.

“Lorsque nous avons trouvé du roc, nous avons relevé le point de jonction de la terre et du roc, le haut de la rampe dans le roc, et le fond de la rigole, et dans tous les cas nous avons relevé des sections transversales de distance en distance du centre de la ligne de manière à fournir des données aussi exactes que possibles.

“Lorsque les rigoles étaient remplies de terre nous avons creusé des trous jusqu’au roc, et nous avons aussi mis à découvert le roc sur lequel la chaussée était établie.

“Les surfaces de terre et de roc ont été calculées au bureau sur les sections transversales originaires. A tous les fossés d’emprunt, lorsque la chose était possible, on a relevé avec soin des sections transversales à de courtes distances, et chaque fois que nous avons pu trouver des piquets, nous avons comparé les sections, aux données originaires. Un grand nombre de cailloux avaient été laissés dans les fossés d’emprunt ; nous les avons évalués avec soin et nous en avons pris note pour les déduire.

“En mesurant les fossés, nous mettions toujours le zéro du ruban du côté extérieur. Nous prenions alors la longueur exacte du fossé jusqu’au plus prochain dixième, le chiffre était appelé, noté et répété. Puis on rapportait le ruban le long du fossé de chaque côté jusqu’à ce que le bord du fossé ne présentât aucune dépression due au charroyage, au passage des hommes ou à d’autres causes, et on le roidissait. Puis on plaçait la mire graduée sur le fond du fossé à un ou à plusieurs endroits suivant qu’il semblait nécessaire ou possible et l’on prenait la profondeur moyenne telle qu’elle apparaissait par le ruban roidi, le chiffre était appelé, noté et répété comme plus haut. Dans les fondrières les bords des fossés sont presque toujours à plomb ; lorsqu’il y avait inclinaison, dans le terrain ordinaire, nous prenions toujours la moyenne entre la hauteur du fond et celle du haut.

“ Lorsque le fond était mou, on enfonçait la mire jusqu'à ce qu'on crût avoir atteint le fond réel de l'excavation, et nous avons toujours pris soin, d'après les instructions de M. Bell, de faire bonne mesure et de donner aux entrepreneurs le bénéfice du doute dans tous les cas

“ Dans quelques cas où, par suite de l'éboulement des bords, les fossés latéraux avaient été défigurés à tel point que le mesurage au ruban n'aurait présenté aucune garantie d'exactitude, nous avons pris note du fait, et nous avons accepté le mesurage primitif. Cela nous est arrivé dans deux ou trois endroits, mais pour des quantités peu importantes.

“ Lorsque, comme il est arrivé souvent, les entrepreneurs n'avaient pas enlevé les roches qu'ils avaient rencontrées en faisant l'excavation des fossés d'emprunt et qui formaient souvent une proportion considérable de l'excavation, nous avons eu soin de prendre note du volume de ces roches pour les déduire en temps et lieu.

“ Il est arrivé quelquefois que nous ne pouvions mesurer exactement au ruban certains fossés, soit parce qu'ils avaient été creusés suivant une forme irrégulière, soit parce que la forme en avait été complètement défigurée par les eaux ; alors nous avons mesuré la section transversale du remblai correspondant pour contrôler les chiffres du premier mesurage.

“ Lorsqu'il était évident que les fossés s'étaient partiellement remplis de matières rapportées, nous avons creusé des trous à travers le sol rapporté, et nous avons pris la profondeur du fond primitif. Les erreurs rendues possibles par cet état de choses ne sont dans tous les cas qu'une bagatelle, car en général les bords des fossés étaient nets et à plomb, le fond solide et de niveau, de sorte qu'il était facile d'en avoir le mesurage exact.

“ Nous avons découvert en bien des cas que les entrepreneurs avaient eu recours ou tassage des bords, ce qui, passant inaperçu, aurait eu pour effet d'augmenter le mesurage ; à plusieurs reprises, spécialement dans un large fossé d'emprunt creusé dans un terrain marécageux à Upsala, on avait eu recours au tassage en dessous dans de vastes proportions, en soulevant le gazon, et en introduisant des molles de terre de quatre à six pouces d'épaisseur, qu'on avait ensuite arrangées de façon à ce qu'il fût presque impossible de découvrir la supercherie.

“ On trouve sur beaucoup de fondrières une mousse épaisse d'un à deux pieds. Nous l'avons calculée comme comprimée des deux tiers à peu près.

“ Afin de constater s'il était possible que la profondeur des fossés fut modifiée par le drainage des fondrières adjacentes, nous avons souvent fait des sections transversales de 600 à 800 pieds d'un côté à l'autre de la voie, et des fossés, aux endroits les plus propres à démontrer l'existence d'une dépression du terrain due à cette cause, mais nous n'osons jamais pu constater aucune différence appréciable de niveau, due au drainage. La seule exception, et encore me semble-t-elle douteuse, serait à l'endroit où l'on a détourné la rivière Vaseuse, qui suit, je crois, une des nombreuses dépressions naturelles que l'on trouve dans le voisinage. Le fond de l'excavation est généralement solide et ferme, les bords sont à plomb et solides, partout on peut distinguer les marques des pelles, quoiqu'ils aient été soumis

pendant longtemps à l'action d'un courant assez rapide. La différence dans les quantités à cet endroit m'a donné des soupçons, d'autant plus qu'à un déversoir creusé dans la même fondrière et de dimensions à peu près égales, l'excédant n'est que modéré.

“ La méthode employée pour mesurer les déversoirs consistait à mesurer et à jaloner la longueur entière d'un fossé en descendant, en prenant la superficie transversale tous les cent pieds ou plus souvent en revenant au point de départ.

“ On a utilisé dans les remblais une partie du roc provenant des tranchées sur la voie, mais on en a gaspillé la plus grande partie, soit en le jetant par-dessus les bords du remblai déjà terminé soit en le charroyant à droite et à gauche aux environs de la tranchée. Au lac Upsala et à quelques autres endroits, le roc ainsi jeté sur le bord des remblais avait été calculé comme ouvrages à pierre perdue. Outre ce roc non utilisé, les entrepreneurs ont aussi gaspillé une grande quantité de terre sur la ligne, et dans bien des cas sans nécessité, et sans utilité pour personne.

“ Je suis, cher monsieur,

“ Votre respectueux, serviteur.

“ ALBERT J. HILL.”

“ SANDFORD FLEMING,

“ Ingénieur-en-chef,

“ Chemin de Fer du Pacifique Canadien.”

“ Il est assez rare de trouver les débris de roc provenant des tranchées utilisés dans les remblais, quoique dans certains cas, comme je l'ai mentionné plus haut, on les ait utilisés. La règle générale paraît avoir été de laisser de côté les matériaux provenant des excavations dans le roc, et de former les remblais de matériaux pris dans des fossés d'emprunt dans le voisinage. On pourrait expliquer la quantité excessive de roche détachée calculée dans le premier mesurage par le fait que les ingénieurs avaient l'habitude de calculer une certaine proportion de roche détachée dans des tranchées et des fossés d'emprunts, où, suivant une interprétation exacte du devis, on ne devait pas en calculer, comme par exemple dans la grande tranchée dans le gravier à Upsala, et parce qu'ils ont évalué et calculé les roches de toutes les dimensions dans les fossés d'emprunt et autres excavations que les entrepreneurs n'ont jamais charroyées ni utilisées pour la construction de la voie.

“ La tranchée à Upsala a été faite dans un gravier grossier où il ne paraît y avoir eu que très peu de roches dépassant en grosseur la tête d'un homme. Dans cette tranchée les mesurages des ingénieurs donnent une proportion de 40 pour cent de roches détachées.

“ A. J. H.”

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“ OTTAWA, 19 mai 1880.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les documents suivants qui ont rapport au nouveau mesurage des travaux de la section No. 25 :—

- " 1. Copie des instructions à L. G. Bell, (A)
- " 2 Rapport conjoint de L. G. Bell et de A. J. Hill, (B)
- " 3 Lettre de L. G. Bell, (C)
- " 4 Lettre de Albert J. Hill, (D)

" Le nouveau mesurage n'atteste pas l'exactitude des calculs précédemment faits des travaux exécutés. D'après cet examen il paraît que la quantité totale des excavations faites sur la section 25 est de 463,868 verges cubes, moindre que celle qui est donnée par les certificats délivrés à l'entrepreneur. Cette différence se répartit comme suit entre les différentes classes de travaux :

" Excavation dans le roc vif.....	23,713	verges cubes
" dans la roc détaché.....	103,342	"
" dans le sol, dans les tranchées et les fossés d'emprunt.....	305,961	
" déversoirs.....	30,852	"
<hr/>		
Total.....	463,868	verges cubes

" En ce qui concerne les excavations dans le sol qui comprennent certains travaux dans les fondrières, MM. Bell et Hill m'informent que dans les chiffres qu'ils me fournissent, ils n'ont fait aucune déduction pour le tassement de ce genre de matériaux. La différence est donc très sérieuse, et elle vaut la peine qu'on pousse l'enquête plus loin.

" Je suis, etc.,
" SANDFORD FLEMING,
" *Ingenieur-en-chef.*

" L'honorable SIR CHARLES TUPPER, K. C. M. G.,
" Ministre des Chemins de fer et Canaux. "

La différence entre le premier mesurage de M. McLennan et celui de M. Bell, est sérieuse. Si les chiffres de M. Bell sont exacts, les sommes dues aux entrepreneurs seraient considérablement réduites. M. Bell rapporte que, pour les classes de travaux suivants, son mesurage a donné des quantités moindres que celles dont M. McLennan a donné certificat, dans les proportions suivantes ;—

" Excavations dans le roc vif.....	23,713	verges cubes
" dans le roc détaché.....	103,342	"
" dans le sol, dans les tranchées et fos- sés d'emprunt.....	305,961	
" pour les déversoirs.....	30,852	"
<hr/>		
Total.....	463,868	verges cubes

Et il conseille de plus de déduire une quantité de 1,722 verges d'ouvrages en pierre perdue. D'après les prix du contrat, ces réductions diminueraient le coût de la construction comme suit :

“ Excavation dans le roc vif.	\$ 35,569
“ dans le roc détaché	93,007
“ dans le sol, dans tranchées et les fossés d'emprunt.....	100,798
“ pour déversoirs.....	10,967
	Total.....
	\$240,341

Dans son rapport, M. Bell attribue cette différence à deux causes : la première serait une erreur dans la base sur laquelle on a fait le premier mesurage, et la seconde serait une fausse interprétation des clauses du devis qui concernent le roc détaché et le roc vif. Si, par fausse interprétation, il veut dire que des travaux exécutés dans un de ces genres de matériaux a été porté au certificat comme appartenant à l'autre genre, cela aurait pu donner aux entrepreneurs un prix trop élevé ou trop bas pour les matériaux qu'ils avaient réellement déplacés, mais cela n'aurait pas augmenté la quantité totale des excavations dans le roc de l'un ou de l'autre genre. La raison de cette différence de 468,368 verges serait donc absolument inexplicquée.

L'autre cause qu'il donne est l'erreur de base ; il veut dire, croyons-nous, car on ne saurait trouver une autre raison pour expliquer cette différence, que l'on a certifié comme exécutés des travaux qui n'ont été exécutés dans aucune classe.

Nous avons interrogé assez longuement des témoins à propos de ce mesurage contesté, non pas que nous voulussions décider définitivement si les entrepreneurs avaient ou non le droit d'en demander l'adoption, mais afin de nous renseigner sur la manière dont se sont conduits l'ingénieur de service et ses aides, qui étaient chargés de veiller aux intérêts du public.

Dans les travaux de quelques autres contrats, le coût avait dépassé de beaucoup les prévisions, parce que les culées des ponts sur des rivières et des lacs, avaient chassé lorsqu'on y avait posé les fondations des remblais. Sur la section 25, cet accident ne s'est pas présenté. Les matériaux qui ont donné lieu à l'augmentation des dépenses, ont été pris dans des marais ou fon-

drières. Ceux qui soutiennent que le mesurage de M. McLennan est correct, prétendent que l'emploi de matériaux pris dans les fondrières pour faire les remblais, a eu pour effet de changer la configuration de la localité où on a pris ces matériaux aussi bien que le niveau général de la surface aux environs du remblai, et cela à un tel point qu'il est impossible, après plusieurs mois, de constater avec la moindre exactitude la forme primitive de la surface du terrain ; et que, en l'absence de cette constatation il est impossible de trouver des données sur lesquelles on puisse calculer la quantité de matériaux enlevés.

Les ingénieurs, en mettant en marche les travaux de construction de la chaussée d'un chemin de fer, ont l'habitude de prendre des niveaux au centre et aux deux côtés des tranchées, des remblais, ainsi qu'aux fossés latéraux et aux déversoirs. Ces niveaux sont pris d'après une base constante ; on les note avec soin et on les conserve pour y avoir recours plus tard, ils forment un ensemble de données qui permet, à quelque époque de la construction, ou après l'achèvement, de calculer exactement les quantités enlevées, en prenant simplement une nouvelle série de niveaux sur le même terrain. Dans les circonstances ordinaires ce procédé est admis comme parfait et les résultats n'en sont point contestés.

Nous avons interrogé assez longuement des témoins au sujet de ces mesurages. M. Hugh Ryan, un des entrepreneurs, M. McLennan sus-mentionné, M. Caddy, qui a été l'ingénieur de service à une date subséquente, et M. Schrieber, l'ingénieur-en-chef actuel, ont donné leur témoignage sur cette question.

Lorsque M. Caddy a été chargé des travaux, les trains circulaient jusqu'au 113^e mille. Il dit que cette section a été construite à travers une région dont il était difficile d'établir les niveaux ; qu'il y avait beaucoup de fondrières dont la surface était inégale, et qui a chassé et tassé beaucoup avant et après la pose des rails.

M. Hugh Ryan a déposé longuement à l'appui de sa prétention que le mesurage de M. McLennan était correct, et qu'un mesurage subséquent ne pouvait pas l'être. Il s'attendait évidemment à ce que nous adjugeassions sur sa réclamation contre le gouvernement, mais nous l'avons informé que nous n'avions pas l'intention de le faire.

M. McLennan dit qu'en construisant la chaussée à travers la fondrière les matériaux employés tirés des fossés d'emprunt et des fossés latéraux, étaient principalement humides et quelquefois légers. Lorsqu'on les plaçait sur le remblai, le remblai se comprimait sur lui-même et s'affaissait sur la surface primitive du sol. Ce sont les principales raisons qu'il donne pour établir l'impossibilité pour toute personne allant ensuite faire un nouveau mesurage, d'arriver à des résultats exacts à des endroits " où toutes les lignes avaient disparu par des changements de position, tant de la voie, que des fossés et des remblais." Il a donné un évaluation en gros de la proportion du total des excavations faites dans le marécage; d'après lui, ce serait près de la moitié.

Dans son rapport donné plus haut, M. Bell a pris le mesurage du 31 décembre 1878 comme celui dont il devait contrôler l'exactitude. D'après le certificat portant cette date, toute la terre transportée à cette époque se montait à environ 1,939,000 verges cubes. L'évaluation sus-mentionnée de M. McLennan nous donnerait sur ce total environ 900,000 verges, comme la quantité de terre de marais transportée sur cette section au 31 décembre 1878.

Tous les ingénieurs qui ont été entendus sur ce point s'accordent à dire que cette terre se comprime dans le remblai dans une proportion qui varie de 40 à 60 pour cent de l'espace qu'elle occupait dans sa position naturelle. Prenons 50 pour cent pour notre calcul; les remblais faits de ces matériaux donneraient donc un volume de 450,000 verges cubes de moins que n'en accuseraient les espaces d'où ils ont été tirés, si les lignes n'en avaient pas été modifiées. La prétention de M. McLennan et de ceux qui sont en faveur de son mesurage, est que ces lignes ne sont pas restées sans modifications, mais que, au contraire, aussitôt une partie de ce sol enlevé, celui qui l'environnait précédemment se déplace pour remplir le vide, ainsi créé, et bien que la cavité ne soit pas toujours complètement remplie elle diminue toujours considérablement. Il a été prouvé que, à part ce remplissage qui se produit dans le voisinage immédiat de cette excavation, le drainage causé par la construction du remblai et la pression exercée par le poids du remblai lui-même, ont pour effet d'abaisser le niveau des terrains voisins quelquefois dans un rayon de centaines de verges. Dans le voisinage de la voie, le sol, près de la surface, devient plus compact, qu'il n'était.

auparavant, et la profondeur des fossés ou de toute autre excavation d'où l'on a extrait des matériaux, en est en conséquence diminuée. Mais si l'on établissait d'une manière indubitable que l'on a dû employer 450,000 verges de matériaux de plus que l'on ne s'y attendait au moment où les devis primitifs ont été dressés, il est clair que ce fait seul ne prouverait pas la difficulté de contrôler à une époque subséquente l'exactitude des premiers mesurages. La seule portée qu'il puisse avoir dans cette question, c'est que de la nature même de ce sol, qui a nécessité l'emploi d'une quantité plus considérable pour fournir un remblai d'un volume déterminé, on doit conclure que les bords ou les parois des excavations devront se déformer par la suite. Et en effet on peut constater d'une manière certaine le mouvement et la condensation du sol environnant. La condensation du sol transporté sur le remblai ne saurait être prise pour guide en évaluant les dimensions des cavités laissées sur le terrain des excavations. Nous n'avons donc pas en notre possession de chiffres qui puissent nous permettre de calculer jusqu'à quel point l'état des terrains à une époque donnée après l'exécution des travaux, pourrait démontrer ce qui y a été fait avant les premiers mesurages.

M. Schrieber a dit dans sa déposition que lorsqu'il a eu connaissance pour la première fois de ces différences entre les mesurages, il en a été grandement surpris et qu'il a cru qu'il devait y avoir quelque grave erreur dans ceux de M. McLennan, mais qu'aussitôt qu'il eût vu le terrain, il a complètement changé d'opinion. Il ne lui est pas resté le moindre doute que le terrain tel qu'il le voyait, était totalement différent de ce qu'il était lors des premiers mesurages ; que, sans contester l'exactitude des mesurages subséquents, on peut parfaitement admettre aussi l'exactitude des premiers mesurages, eu égard aux circonstances particulières qui les ont accompagnés. Ces circonstances ressortent de la nature même du terrain et de la région en général où la voie était construite : c'est que lorsqu'on creusait un fossé pour en utiliser les matériaux dans le milieu du remblai, peu de temps après les bords du fossé se rapprochaient l'un de l'autre, le fond s'élevait de sorte qu'il était impossible d'en reconnaître la profondeur primitive. Il a cité le cas particulier d'un fossé qu'il a fait mesurer dans ce marais une semaine après le creusement. Le jour que le fossé a été creusé, il avait exactement 8 pieds de largeur. La semaine suivante, il n'avait plus que 7 pieds 3 pouces de large, et la profondeur avait aussi diminuée.

Nous avons nous-mêmes, en voyageant sur une partie du chemin de fer dont la chaussée était faite de matériaux du même genre et portait sur un sol de même nature, constaté l'effet produit sur le marais par le drainage et par le poids de la chaussée. Les fossés latéraux avaient évidemment perdu leur forme primitive; les bords et les fonds étaient arrondis et déformés; ils avaient perdu les lignes primitives, et les dimensions avaient dû nécessairement en être diminuées.

La construction de la voie sur cette section fournit l'exemple le plus frappant des pertes dues à la présence du marécage, et au fait que l'on a omis de spécifier dans le contrat un prix spécial pour les travaux dans ce genre de sol, à part du prix des travaux d'excavation dans la terre. Nous avons précédemment (page 8) donné notre opinion sur la faute commise par le corps des ingénieurs du gouvernement, en ne se rendant pas compte de l'existence de ce genre de sol dans un pays où il se rencontre si souvent, qu'il forme un des principaux éléments de la construction de la voie toute entière, et, en conséquence de cette omission, en ne demandant pas aux soumissionnaires de donner des prix séparés pour les travaux dans ce genre de sol et pour les travaux dans la terre ordinaire.

M. Rowan, dans une déposition donnée à propos d'une autre section où le terrain marécageux se rencontre aussi fréquemment, en parle comme d'une des principales causes du fait que le coût du chemin de fer avait tant dépassé les estimés primitifs. M. Fleming, parlant de cette section 25, a expliqué qu'il fallait de deux verges à deux verges et demie de ce sol pour donner dans le remblai une verge cube de matériaux solides, et il a déclaré que de là vient toute la différence entre les estimés primitifs et les quantités certifiées et payées par le gouvernement aux entrepreneurs.

Le mémoire de M. Hill annexé au rapport ci-dessus mentionné de M. Bell, rapporte qu'en certains cas on a eu recours au tassement. Comme cela n'a pas dû nécessairement être remarqué par les ingénieurs qui étaient sur les lieux, nous n'avons pas cru qu'il en résulterait aucun soupçon de négligence contre les employés du gouvernement; ayant été informés que le fait mentionné (dans un fossé d'emprunt à Upsala) n'était que de peu d'importance au point de vue pécuniaire, qu'il ne s'agissait que d'une entreprise exécutée par un sous-entrepreneur, et certifiée par l'ingénieur du gouver-

nement, nous n'avons pas cru devoir continuer l'enquête sur ce point, d'autant plus que nous n'avions pas l'intention de rendre une décision sur la somme dûe aux entrepreneurs pour prix de ces travaux.

Après avoir pris en considération le rapport de M. Bell et de ses aides, et les dépositions données devant nous par divers témoins assermentés, nous n'avons pas cru devoir mettre en doute l'exactitude ou l'intégrité de la conduite de M. McLennan à propos des premiers mesurages, principalement pour la raison suivante : c'est que dans un cas de ce genre, il n'y a pas, d'après nous, à une époque subséquente de plusieurs mois aux premiers mesurages, de moyens tangibles d'arriver à un mesurage exact de la quantité des matériaux transportés.

A l'époque où notre commission a été lancée, les entrepreneurs continuaient encore leurs travaux et le différend entre eux et le gouvernement au sujet de ces matériaux, n'avait pas encore été réglé ; bien plus, on ne les avait pas encore informé du résultat des nouveaux mesurages de M. Bell.

Depuis que nous avons entendu les témoignages dont nous venons de parler, M. Bell nous a fait parvenir un document où il entre dans le détail du nouveau mesurage qu'il a fait et où il donne ses raisons pour croire que ses chiffres sont les seuls exacts, beaucoup plus longuement qu'il ne l'a fait dans son rapport officiel au gouvernement. Il était à Ottawa pendant une partie du temps qu'ont duré nos séances, et après que nous fussions arrivés à la conclusion qu'il serait bon d'entendre son témoignage sur ces mesurages. Cependant comme M. Miall, un des commissaires, a dû s'absenter à cette époque pendant plusieurs semaines, immédiatement après la mort de son père, et comme nous ne croyions pas pouvoir, en l'absence de l'un de nous, administrer un serment valide à un témoin, nous avons remis à plus tard l'examen de M. Bell. Avant le retour de M. Miall, M. Bell avait été appelé pour exercer sa profession dans un territoire lointain des Etats-Unis où il réside depuis lors. Quelques-uns d'entre nous lui avaient donné à entendre en conversation, avant son départ, et plus tard, par des lettres, que nous désirions obtenir les plus amples informations possibles sur les questions dont il avait une connaissance personnelle, et il nous a transmis l'écrit plus haut mentionné sans doute pour répondre à ce qu'il a cru être notre désir. Mais comme cet écrit n'est accompagné d'aucun affidavit en forme, pour en coroborer le contenu, comme il ne répondait pas à des questions

auxquelles nous aurions désiré qu'il répondit afin d'expliquer d'une manière parfaitement claire tout ce qui était à la connaissance personnelle de M. Bell, nous n'avons cru devoir baser sur ces assertions aucune décision quand aux faits. Et comme, en outre, nous n'avons l'intention d'exprimer aucune opinion sur les montants dû aux entrepreneurs dans le cas actuel ni dans aucun cas, nous n'avons pas cru nécessaire de demander à M. Bell de venir donner sa déposition à Ottawa. Cependant il nous a paru convenable d'imprimer cet écrit au long avec les autres pièces, et on le trouvera parmi les pièces justificatives.

Jusqu'au 30 juin 1880, le gouvernement avait payé pour ce contrat :

Le 30 juin, 1877.....	\$335,800
“ 1878.....	687,600
“ 1879.....	241,300
“ 1880.....	81,400
Total.....	1,346,100

CONTRAT No, 26.

Remises à locomotives.

En vertu de ce contrat, en date du 17 juillet 1876, James Isbester s'engagea à construire une remise pouvant loger dix locomotives, à Fort William, conformément aux devis mentionnés dans le contrat, les travaux devant être terminés le 1er août 1877, pour le prix de \$30,989.

Cette entreprise a été offerte à la compétition du public. Les annonces publiées par le département donnaient avis que l'on recevrait des soumissions jusqu'au 22 mai 1876, et que l'on pouvait, en les demandant, se procurer les devis et les autres informations nécessaires. A la date fixée par les annonces, les soumissions ont été ouvertes en présence de l'ingénieur-en-chef et de deux de ses aides, M. Marcus Smith et M. Rowan. Il y avait cinq soumissions, variant entre \$30,989 et \$33,900. La plus basse était celle de M. James Isbester, et le contrat en question est basé sur cette soumission.

Dans son rapport sur les soumissions, M. Fleming constate que M. Isbester avait déjà construit une remise à locomotive précisément sur le même plan, pour le chemin de fer Intercolonial, et il recommandait que l'entreprise lui fût adjugée.

Le contrat a été exécuté, les travaux ont été acceptés et le gouvernement en a fait usage. Quelques dépenses supplémentaires ont été payées à ce sujet, et le total des paiements faits en rapport avec cette entreprise est comme suit :—

Au 30 juin 1877.....	\$16,600
“ 1878.....	18,831
Total.....	\$35,431

CONTRAT No. 27.

Transport de rails.

Il n'y a eu aucun document officiel constatant les conditions des parties à ce contrat. Les principaux points en sont contenus dans une lettre du département en date du 16 mai 1876.

Ce contrat a été mis aux enchères. Une annonce datée du 19 avril 1876, demandait des soumissions pour le transport de 5,000 tonnes de rails d'acier et accessoires de Montréal, de Lachine ou de Kingston, suivant que le gouvernement en déciderait, à Fort William, sur le lac Supérieur, et d'une autre quantité n'excédant pas 5,000 tonnes, à Duluth. Le département devant recevoir les soumissions jusqu'au 10 mai à midi. Le 11 mai 1876, dix soumissions, le total des soumissions reçues, furent ouvertes en présence du sous-ministre et du secrétaire du département. La plus basse était celle de G. E. Jaques et Cie, au nom de la " Merchants Lake and River steamship Company," au prix fixé dans la lettre plus haute mentionnée. La plus basse soumission dont nous venons de parler, fut acceptée par la lettre suivante :

OTTAWA, 10 mai 1876.

" MESSIEURS,—Au sujet de votre soumission du 8 courant, au nom de la Cie, " Merchants Lake and River steamship Line " pour le transport pendant la saison de navigation de 1876, d'environ (10,000) dix mille tonnes (du poids de 2,240 livres) de rails d'acier et accessoires, de Montréal, de Lachine et de Kingston à Fort William et à Duluth sur le lac Supérieur, j'ai ordre de vous informer que cette soumission est acceptée, et le fret vous sera payé aux taux suivants :

	par tonne.
Des quais de Montréal à Duluth ou à Fort William, au choix du gouvernement.....	\$4.50
De Lachine à Duluth ou à Fort William.....	4.50

De Kingston à Fort William.....	2.75
De Kingston à Duluth.....	3.25

“ Ces prix couvriront tous les frais de manieient, l'empilement, l'assurance, les droits de quaiage et autres droits quelconques, s'il en existe, à tous les points.

“ Si le gouvernement avait besoin de faire transporter plus de 10,000 tonnes de rails à Duluth et à Fort William, il est entendu que vous serez prêts à transporter à ces ports aux prix sus-mentionnés tout ce que le gouvernement aura à faire transporter jusqu'à concurrence de 20,000 tonnes.

“ Vous voudrez bien accuser réception de cette lettre et déclarer si vous en acceptez toutes les conditions.

“ F. BRAUN.

“ *Secrétaire.*

“ A Monsieur, G. E. JAKUES ET CIE.,

“ Agents généraux de la Merchants
Lake and River steamship Line,
“ Montréal.”

Messieurs G. E. Jacques et Cie, au nom de la Compagnie qu'ils représentaient, ont accepté les termes ci-dessus mentionnés.

Le contrat a été exécuté et il a nécessité le déboursé de la somme suivante :—

Au 30 juin 1877..... \$89,000

CONTRAT No. 28.

Transport de rails.

Il n'y a ici aucun contrat en forme. Les conventions ont été arrêtées par correspondance ; il n'y eut pas de compétition publique.

Comme nous l'avons dit dans notre rapport sur le contrat No. 18, M. N. W. Kittson, en qualité de gérant de la compagnie de transport de la rivière Rouge, a fait une offre en date du 21 avril 1875, pour le transport de matériaux de construction pour le chemin de fer de Duluth à Winnipeg et à d'autres points, à raison de \$15, monnaie américaine, par tonne de 2,000 livres. Cette offre fut acceptée. Elle spécifiait certaines conditions qui limitaient l'obligation de livrer au point où le chemin de fer traverse la rivière au nord du fort de Pierre. Dans la même année, la moitié environ des matériaux fût transportée en vertu de ces conventions.

Le 13 mai 1876, l'Ingénieur-en-chef informa le secrétaire du départe-

ment que l'on avait déchargé à Duluth, l'année précédente, 5,118 tonnes de matériaux, dont 2,558 tonnes avaient été transportées sur les bords de la rivière Rouge, à environ huit milles de Winnipeg, et que ce qui en restait devrait être transporté ce même printemps de 1876. Il conseillait en même temps de prendre immédiatement des mesures pour transporter à Selkirk une locomotive et quelques wagons-plateforme, en faisant remarquer que cela ne pouvait être fait que pendant que les eaux de la rivière Rouge étaient hautes ; or, comme les eaux ne restent hautes que pendant quelques semaines, il n'y avait pas de temps à perdre. Le gérant de la compagnie de Transport de la rivière Rouge avait anticipé sur cette recommandation, en offrant au ministre par une lettre en date du 19 avril 1876, de transporter du matériel de chemin de fer aux prix donnés dans la lettre pour chaque article. Ces prix étaient fixés pour les rails, les éclisses et les chevilles à soixante-quinze centins, monnaie américaine, par 100 livres. La lettre donnait aussi des prix pour le transport de locomotives, de wagons de voyageurs et de bagages, de wagons couverts et plateformes, le tout à certaines conditions se rapportant à la profondeur de l'eau dans les rapides et sur les battures de la rivière Rouge. Cette offre fut acceptée par une lettre du secrétaire du département, reproduisant les prix du fret pour chaque article mentionné dans la lettre de M. Kittson, excepté pour les rails. Cet article fut omis.

Quoique les termes de l'offre faite par M. Kittson en 1876 ne fussent pas les mêmes que ceux qu'il avait acceptés en 1875, par rapport à la profondeur de l'eau dans la rivière Rouge qui modifierait la facilité du transport, on a toujours considéré les travaux exécutés en réalité après son offre de mai, 1876, comme s'ils eussent été faits en vertu du contrat de 1875 ; vu que le prix du transport des rails était le même dans les deux cas, et qu'on n'a transporté en vertu de ces contrats que des rails et leurs accessoires.

M. Fleming, dans son rapport spécial de 1877, déclare qu'il n'a rien été fait en vertu de ce contrat no. 28, jusqu'à l'époque du rapport. Nous avons donc traité tout ce qui s'est fait en vertu de ces conventions comme se rapportant au contrat No. 18.

CONTRAT No. 29.

Chevilles pour chemin de fer.

Il n'y a ici aucun contrat en forme. Les conventions sont contenues dans une soumission et dans l'acceptation qui en a été faite, comme ci-après mentionné.

Par une annonce en date du 7 juillet 1876, on demandait des soumissions jusqu'au 21 du même mois, pour la fourniture d'une quantité de 100 à 300 tonnes de chevilles pour chemin de fer, et on offrait aux intéressés des devis et autres informations nécessaires.

Le 25 juillet, les soumissions reçues en temps utile furent ouvertes en présence du sous-ministre et du secrétaire du département. Elles étaient au nombre de cinq et le plus bas prix était de \$57 la tonne. La plus basse soumission était celle de messieurs Cooper, Fairman et Cie, qui les offraient à raison de \$57, par tonne de 2,240 livres. Cette soumission fut acceptée le 28 juillet 1876, sans qu'il fût fait de passedroits en faveur de ces fournisseurs.

Les conventions du contrat ont été exécutées, et la somme suivante a été en conséquence payée par le gouvernement :—

30 juin 1877..... \$8,582.90

CONTRAT No. 30.

Boulons et écrous.

Il n'y a pas ici de contrat en forme ; les conventions sont contenus dans une correspondance mentionnée ci-après.

A l'époque où l'on avait demandé au public, dans l'automne de 1874, des soumissions pour la fourniture de rails et accessoires, la "*Mersey Steel and Iron Company*" avait offert de fournir 10,000 tonnes de rails et des boulons avec leurs écrous, livrables à Montréal. Ces derniers articles étaient offerts au prix de \$101 la tonne. La soumission était signée par Messieurs Cooper, Fairman et Cie, en qualité d'agents des soumissionnaires. MM. Cooper Fairman et Cie avaient en même temps soumissionné en leur propre nom pour la fourniture de 10,000 tonnes de rails et de boulons et d'écrous livrables à Duluth ou à la baie du Tonnerre, les derniers au prix de \$107 par tonne.

Le département a traité ces deux offres comme étant faites au nom de la "*Mersey Steel and Iron Company*," et notifia MM. Cooper, Fairman et Cie que leur soumission était acceptée, expédiant en même temps les contrats à être signés par la Compagnie de la Mersey pour la fourniture de 20,000 tonnes de rails et d'une quantité proportionnelle de boulons et d'écrous. La Compagnie de la Mersey refusa d'exécuter ce contrat, excepté pour la fourniture des rails seuls, qui devraient être livrés à Montréal. La convention a été conclue sur cette base. Le département fut avisé, comme il est établi dans notre rapport sur le contrat 8, du refus de la Compagnie de la Mersey de se considérer comme engagée par les offres de MM. Cooper, Fairman et Cie, excepté pour la fourniture de rails, à être livrés à Montréal.

M. Fairman a déposé qu'il n'était pas autorisé par la compagnie de la Mersey, à comprendre dans l'offre de la compagnie la fourniture des boulons et des écrous.

Voici la lettre par laquelle le département a été informé que la compagnie de la Mersey refusait d'exécuter la fourniture des boulons et des écrous.

" MONTRÉAL, 2 mars 1875.

" CHER MONSIEUR,—La Mersey Steel and Iron Company s'oppose fortement à ce que les boulons soient compris dans son contrat pour la fourniture de rails d'acier, etc., et ils en ont été en conséquence exclus. Le prix de cet article devait être de \$101 par tonne livrée en entrepôt à Montréal.

" Comme agents de MM. Robb et Cie., fabricants de boulons, de Toronto, nous prenons la liberté de soumissionner pour la fourniture de boulons Laird, conformément au modèle que fournira l'inspecteur, M. C. P. Sandberg, de London. Le prix est de \$101 la grosse tonne, *droits payés*, livrée à Montréal ou Toronto.

" Nous sommes, cher monsieur,

" Vos humbles serviteurs,

" COOPER, FAIRMAN ET CIE.,

" Agents de ROBB ET CIE.

" Le ministre des Travaux Publics,

" Ottawa."

Le département a traité la première soumission, celle de Novembre 1874, comme ayant été faite par la compagnie de la Mersey, dont MM. Cooper, Fairman et Cie étaient les agents. Cette compagnie ayant refusé de s'y tenir, l'offre nouvelle était évidemment faite au nom des autres personnes, et nous ne voyons aucune raison, dans la preuve faite, pour donner cette fourniture aux personnes indiquées par MM. Cooper, Fairman et

Cie, sans s'informer si d'autres ne pourraient fournir l'article à meilleur marché. Le département avait reçu avant cette lettre des offres de fourniture de boulons et d'écrous à des prix inférieurs à \$101. Quelques-unes accompagnaient les soumissions pour fourniture de rails, d'autres étaient faites isolément.

M. M. Darling et Cie, le 16 Novembre 1874, avaient entamé une correspondance avec le département, au sujet des boulons et des écrous, indépendamment de la fourniture de rails ; voici cette correspondance :

“ 30, RUE ST. SULPICE,

“ MONTRÉAL, 16 Novembre 1874.

“ MONSIEUR,—Nous regrettons de dire, à propos des soumissions pour fourniture de rails et accessoires demandées dans votre circulaire du 3 octobre dernier, que nous n'avons reçu aucune réponse, quoique nous ayons raison de croire que cette réponse a été expédiée, et nous attendons d'heure en heure une communication de vous par télégramme à ce sujet.

“ Quant aux boulons d'éclises et aux écrous, nous sommes prêts à les fournir, livrés au quai ici, à £19 sterling par tonne de 2,240 livres, sans frais d'emballage, avec l'entente que nous ne paierons aucun droit sur ces articles, et que le gouvernement se chargera de tous les risques qui ne peuvent être couverts par une police d'assurance ordinaire. Les paiements à être faits comme il est dit dans votre circulaire.

“ Aussitôt que nous aurons reçu votre réponse au sujet des rails, nous prendrons la liberté de vous écrire de nouveau à ce sujet.

“ Nous sommes,

“ Vos dévoués,

“ Wm. DARLING ET CIE.

“ F. BRAUN, ECR.

“ Secrétaire du département des Travaux Publics,

“ Ottawa. ”

“ En explication de la nature des risques ci-dessus mentionnés dont nous désirons être déchargés, nous ajouterons que, avec une police ordinaire d'assurance, les dommages causés par l'eau de mer, si le navire n'est ni brûlé ni échoué, sont aux risques du propriétaire. Ce risque pourrait être couvert par une police comprenant “ tous risques, ” mais ce n'est pas l'habitude, et cela entraînerait une dépense additionnelle d'environ 2 pour cent. Si l'on désirait faire assurer les articles contre “ tous risques ” nous nous chargerons de le faire, en vous débitant de la différence dans la prime, telle qu'elle serait avec une assurance ne contenant pas cette convention particulière. Cela porterait le prix à environ £19. 7s. 6 d. par tonne. ”

“COMPAGNIE DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“OTTAWA, 18 Novembre 1874.

“Par télégramme de Montréal à T. Trudeau, sous-Ministre des Travaux Publics.

“Nous fournirons cent tonnes; s'il en faut davantage, veuillez nous en informer, nous en pouvons fournir n'importe quelle quantité.

“Wm DARLING et Cie.,”

“MONTRÉAL, 18 Novembre 1874.

“CHER MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme d'hier, nous vous avons télégraphié ce matin : “ Nous fournirons cent tonnes, s'il en faut davantage veuillez nous en informer ; nous en pouvons fournir n'importe quelle quantité.” S'il en fallait une quantité considérable, il nous serait agréable d'avoir l'opportunité de demander à nos correspondants combien ils peuvent s'engager à en fournir pendant la saison de 1875.”

“ Nous sommes vos tous dévoués,

“ Wm. DARLING ET Cie.

“T. TRUDEAU, ECR.,

“Sous-Ministre des Travaux Publics,

“Ottawa.”

“OTTAWA, 2 Décembre 1874.

“MESSIEURS,—En réponse à votre lettre et à votre dépêche télégraphique, datées toutes deux du 18 dernier, offrant de fournir 100 tonnes de boulons et d'écrous pour chemin de fer, j'ai l'honneur de vous informer que les personnes qui se sont engagées à fournir les rails fourniront aussi les boulons et les écrous nécessaires pour la quantité de rails à livrer.

“J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“Wm DARLING ET Cie., Montréal:”

MM. S. Waddell et Cie, le 12 décembre 1874, écrivaient au département pour demander de pouvoir donner leurs prix pour les boulons et les écrous, indépendamment des rails. Voici leur lettre et la réponse qu'elle reçut :

“ 27 RUE ST JEAN,

“ MONTRÉAL, 12 Décembre 1874.

“CHER MONSIEUR,—Nous apprenons que vous demandez des éclisses, des boulons et des écrous, et nous serions heureux que vous eussiez la bonté de nous donner l'occasion de vous donner nos prix pour livraison en 1875 soit à Montréal ou à Toronto ou aux deux endroits.

“Seriez-vous assez bon pour renvoyer l'échantillon de rails Commell que nous vous avons expédié.

“ Vos tous dévoués,

“ S. WADDELL et Cie.

“ Par A. S. HALDEN.

“ F. BRAUN, ECR.

“ Secrétaire du Département des Travaux Publics,

“ Ottawa.”

“ OTTAWA, 22 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—En réponse à votre lettre du 12 courant offrant de fournir des éclisses, des boulons et des écrous, je dois vous informer que le gouvernement a déjà pas-é contrat pour la fourniture de la quantité requise.

“ L'échantillon de rails “ Commell ” transmis par vous a été renvoyé par l'express.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ MM. S. WADDELL ET CIE,
“ Montréal.”

Dans les soumissions faites en novembre, nous trouvons les offres suivantes pour la fourniture de boulons et d'écrous, accompagnant les offres pour la fourniture de rails :

Guest et Cie.....	\$93,29
Rice, Lewis et fils.....	99,00
T. F. Allis.....	94,50
James Watson et Cie.....	92,47
A. G. Godeffroy.....	82,37
Wm. Darling et Cie.....	92,47

Dans sa déposition, le sous-ministre a déclaré que, après que la compagnie de la Mersey eût refusé d'inclure les boulons et les écrous dans son contrat, le département n'a fait aucune démarche pour s'informer si l'on pourrait se procurer ces articles à des prix inférieurs à ceux de MM. Cooper, Fairman et Cie. L'offre de cette maison fut acceptée par le télégramme suivant :

“ OTTAWA, 5 mars 1875.

“ Télégramme à Cooper, Fairman et Cie, Montréal.

“ Votre soumission faite au nom de Robb et Cie., de Toronto, pour la fourniture de boulons et d'écrous à \$101 (cent une piastres,) par tonne est acceptée.

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.”

On trouve sur l'enveloppe de la soumission de MM. Cooper, Fairman et Cie, les mots suivants :—

“ Recommandé, S. F.,” et “ approuvé, 5 mars 1875, T. T.”

Les dernières initiales sont celles du sous-ministre, et les premières, celles de l'Ingénieur-en-chef.

M. Fleming a déclaré, dans sa déposition, qu'il ne connaissait rien de cette transaction ; qu'il avait écrit le mot "recommandé" ci-dessus mentionné ; qu'il n'y avait probablement donné que peu d'attention ; que ce document lui est passé par les mains parmi des centaines d'autres qui lui étaient transmis suivant la routine ordinaire. Il a ajouté, cependant, qu'il avait probablement examiné le document à l'époque, qu'il avait dû être d'avis que c'était une transaction bonne à faire, quoique d'après l'apparence des documents, il dût déclarer qu'on ne lui a pas fait remarquer spécialement qu'il fût question de conclure un contrat.

M. Reynolds, qui réside à Londres, Angleterre, et qui est au courant des fluctuations du marché des articles en fer pour chemin de fer, a déclaré dans sa déposition, que dans l'automne de 1874 et au commencement de 1875, les tendances de ce marché étaient à la baisse. La baisse avait été graduelle et soutenue ; les fluctuations devaient atteindre les boulons et les écrous aussi bien que les rails, de sorte que, en mars 1875, le marché de ces articles devait être en baisse de £2 sterling environ sur les prix cotés en novembre précédent.

M. Fairman, parlant de la tendance du marché à partir de novembre 1874, a déclaré que le marché, d'après lui, a baissé environ trois mois après.

Il appert donc par les témoignages, que, en novembre 1874, le département avait reçu plusieurs offres de fournir des boulons et des écrous à des prix inférieurs à \$101 ; que d'après les personnes au courant des fluctuations du marché, les prix cotés à cette époque n'ont pas haussé par la suite, et que, s'il y a eu quelques fluctuations notables, elles ont été du côté de la baisse. Comme on n'a pas demandé de soumissions, nous ne savons pas d'une manière positive à quel prix le département aurait pu se procurer les articles compris dans ce contrat à l'époque où il a été passé.

En résumé, voici ce qui découle de la preuve : Cette offre a été reçue par le département, a été passée par M. Fleming, au sous-ministre qui a décidé de l'accepter, et ni l'un ni l'autre de ces fonctionnaires n'a cru nécessaire de s'assurer de la valeur de cette offre, ou de s'informer si l'on ne pouvait se procurer ces articles à des conditions plus avantageuses.

Nous sommes d'avis qu'il existait, à l'époque, de fortes raisons pour

croire que les boulons et les écrous qui font l'objet de ce contrat, auraient pu être achetés à des prix inférieurs à ceux que l'on a promis, sans compétition, à MM. Cooper, Fairman et Cie.

Le contrat a été exécuté, et la somme de \$16,160 payée en conséquence, avant le 30 juin 1876.

CONTRAT No. 31.

Boulons et écrous.

Il n'y a ici aucun contrat en forme. Les conventions sont contenues dans la correspondance citée ci-après, et elle ont été conclues sans compétition.

Le 21 janvier 1875, le département des Travaux Publics, par une lettre officielle signée par le secrétaire, avait accepté l'offre de MM. Cooper, Fairman et Cie, de fournir 5,000 tonnes de rails livrables à Liverpool que le gouvernement avait l'intention d'expédier de là à l'île Vancouver. Jusqu'au 2 mars 1875, on n'avait fait aucun arrangement au sujet des boulons et des écrous pour ces rails; c'est alors que le département reçut la proposition suivante.

“MONTREAL, 2 mars 1875.”

“CHER MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'offrir les boulons et les écrous pour les 5,000 tonnes de rails à destination de l'île Vancouver, que nous devons fournir pour la section de Sandberg, à (£19. 10 s.) dix neuf livres et dix shillings la grosse tonne, livrés à bord, à Liverpool, les dits écrous devant être faits sur le modèle Sandberg, et payés par les agents financiers du gouvernement à Londres, sur présentation de la facture, du connaissement, et du certificat d'inspection; les livraisons devant avoir lieu en mars, avril et mai de cette année.

“Nous sommes, cher monsieur,

“THE PATENT BOLT AND NOT CO.,

“Par FAIRMAN ET CIE.,

“Agents.

“F. BRAUN, ECR,

“Secrétaire, département des Travaux Publics,

“Ottawa.”

Cette soumission passa par la même filière que celle de la même date faite par la même maison, sur laquelle est basé le contrat no. 30. Elle a été transmise le 4 mars à l'ingénieur-en-chef qui a écrit au dos: “Recommandé, S. Fleming, 4 mars.” Après quoi le sous-ministre l'a endossée.

“ Approuvé, 5 mars 1875. T. T., ” puis elle fut acceptée par le télégramme suivant :—

“ OTTAWA, 5 mars 1875.

“ *Télégramme à Cooper, Fairman et Cie, Montréal.*

“ Votre soumission pour boulons et écrous pour l'île Vancouver à £19 10s (dix-neuf livres dix shillings) par tonne est acceptée.

F. BRAUN,
Secrétaire.

Ce prix équivaut à \$94.90 à Liverpool ou à \$99.76 à Montréal. Ni M Fleming, ni M. Trudeau ne donnent aucune raison de cette transaction ; ni l'un ni l'autre n'explique pourquoi on n'a pas demandé de soumissions au public. En ce qui concerne le contrat No. 30, MM. Cooper, Fairman et Cie, en faisant leur offre, avaient fait remarquer que l'on avait promis \$101 à la compagnie de la *Mersey*. Cette promesse avait été faite à propos d'une soumission présentée au nom de cette compagnie par MM. Cooper, Fairman et Cie, ses agents ; le département a pu considérer ce fait comme suffisant pour l'autoriser à négliger de demander des soumissions, quoique le refus de la compagnie de la *Mersey* de passer contrat pour tout ce qui n'était pas de sa propre manufacture, c'est-à-dire pour tout ce qui n'était pas rails, eut libéré le département de tout engagement envers les agents de la compagnie à Montréal. Mais dans le cas actuel, il n'y avait rien de semblable, il n'y avait rien qui pût paraître une raison pour considérer l'offre à un autre point de vue qu'à celui de sa valeur intrinsèque.

Comme nous l'avons dit dans notre rapport sur le contrat No. 30, il y avait aux archives du département, le 5 mars 1875, date de l'acceptation de cette offre, preuve des faits suivants : MM. Darling et Cie, avaient offert, en novembre 1874, indépendamment de la fourniture de rails, de livrer des boulons et des écrous à Montréal, à £19 sterling = \$92.34, par tonne. MM. S. Waddell et Cie., avaient essayé de faire des offres, indépendamment de la fourniture des rails, et ont leur avait répondu le 21 décembre 1874, “ que le gouvernement avait déjà passé contrat pour la fourniture de la quantité requise.”

Avec les soumissions pour la fourniture de rails, le département avait reçu les offres suivantes pour fourniture de boulons et d'écrous livrables à Montréal :

Guest et Cie.....	\$93,29
Rice, Lewis et Cie.....	99,00
T. V. Allis	94,50
Jas. Watson et Cie.....	92 47
A. G. Goodefroy.....	82,37
Wm. Darling et fils.....	92,47

Le fret d'Angleterre à Montréal était, d'après les informations du département, de £1 sterling ou \$4.86 par tonne, ce qui laisse le prix à Liverpool de \$4.86 inférieur aux différents prix sus-mentionnés pour livraison à Montréal.

Il n'y avait eu aucun mouvement de hausse sur le marché depuis novembre 1874 jusqu'à la date de l'acceptation de cette offre. On semble n'avoir tenu aucun compte du prix courant des boulons et des écrous. La preuve faite nous porte à croire que, à l'époque où cette offre a été acceptée, le département était en possession de faits qui donnaient tout lieu de penser que l'on aurait pu se procurer les articles compris dans ce contrat à un prix inférieur à celui que l'on promettait ici. Cependant comme il nous manque les renseignements positifs que nous aurait fourni la compétition, nous ne pouvons nous en rapporter qu'aux dépositions traitant de la situation générale du marché, en mars 1875, comparativement à la situation en novembre 1874.

Le témoignage de M. Reynolds et de M. Fairman, que nous citons dans notre rapport sur le contrat no. 30, nous fait croire que, à l'époque de l'acceptation de l'offre dans le cas actuel, on aurait pu acheter à Liverpool les articles en question à plus bas prix que celui que l'on a payé, sans compétition, en vertu de ce contrat.

Le contrat a été exécuté.

La somme payée en vertu de ce contrat, au 30 juin 1875, a été de \$6.800.69.

CONTRAT No. 32

Chevilles de chemin de fer.

Par ce contrat en date du 12 mai 1877, James Cooper et Frederic Fairman, sous la raison sociale de Cooper, Fairman et Cie, s'engageaient à fournir 250 tonnes de chevilles de chemin de fer conformément aux spécifica-

tions annexées au dit contrat pour le prix de \$54,95 par tonne de 2,240 livres.

Le 31 Janvier 1877 l'ingénieur-en-chef, dans une communication adressée au secrétaire du département des Travaux Publics, déclarait que l'on aurait besoin, à l'ouverture de la navigation, de 75 tonnes de chevilles à Fort William et de 175 tonnes à Selkirk.

Le 19 Février 1877, le département faisait publier des annonces demandant des soumissions pour la fourniture de 100 à 300 tonnes de chevilles de chemin de fer, les dites soumissions devant être reçues jusqu'au 13 mars suivant à midi ; le cahier des charges et autres renseignements étaient mis à la disposition des intéressés. Le 15 mars, les sept soumissions reçues en temps utile ont été ouvertes en présence du secrétaire et de M. Smellie. On fit un relevé des prix, qui variaient de \$54.95 à \$75 la tonne. La plus basse soumission était celle de MM. Cooper, Fairman et Cie, et elle forme la base du contrat actuellement en question.

Le secrétaire du département avisa ces Messieurs, le 26 mars 1872, que leur soumission était acceptée. Quelque correspondance fut ensuite échangée entre eux et le département au sujet de l'emballage des chevilles ; ils auraient désiré changer les conditions du cahier des charges sur ce point en emballant dans des barils pouvant contenir deux cent livres de chevilles, tandis que le cahier des charges exigeait qu'elles fussent emballées en barils de pas plus de cent livres chacun.

Nous ne croyons pas nécessaire de rapporter cette correspondance ; il en est résulté que les chevilles ont été expédiées emballées suivant les termes du cahier des charges, à l'exception d'une petite partie pour laquelle on a employé des barils de plus grande dimension, avec l'approbation de M. Smellie qui les a inspectés pour le service des ingénieurs.

Ce contrat, où nous ne voyons aucun favoritisme, a été exécuté et le gouvernement a payé en conséquence les sommes suivantes :

Au 30 juin 1877.....	\$13,645,50
" " 1878.....	90,00
	Total.....
	\$13,735,50

CONTRAT No. 32A.

Maison d'Ingénieurs.

En vertu de ce contrat, en date du 10 janvier 1877, Edward F. Lemay et William Blair se sont engagés à construire conformément aux plans et devis, une maison ronde avec une plateforme dans chacune des localités suivantes :—

Buda,
 Nordland,
 Linkoping,
 Port Savanne,
 Upsala,
 Carlstadt,
 Rivière au Pont, et
 Rivière aux Anglais,

aux différentes époques et pour les différents prix mentionnés au dit contrat. Les prix variaient suivant que la bâtisse devait être en bois rond ou en madriers, et aussi suivant les diverses localités.

Ce contrat, qui comprend la construction de huit maisons, a été passé avec les personnes sus-mentionnées, par M. Hazlewood, ingénieur ordinaire, à Prince Arthur's Landing, au nom du gouvernement. Il n'a pas été complètement exécuté. Sur recommandation de M. Marcus Smith il fut terminé à une époque où les entrepreneurs avaient déjà construit quatre maisons, et avaient préparé quelques matériaux pour d'autres.

Outre la lettre du 13 mai 1875, écrite par l'ingénieur-en-chef à M. Hazlewood, dont nous avons donné un extrait dans notre rapport sur le contrat no. 24, il lui écrivait la suivante, le 6 mai 1875 :

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.”

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“OTTAWA, 6 mai 1875.”

“MON CHER MONSIEUR,—Au sujet de la construction des maisons pour les ingénieurs sur la ligne de chemin de fer du Pacifique, j'ai à vous informer que le département autorise la construction des bâtiments nécessaires, en vertu d'un contrat qui sera passé par l'ingénieur de service ; ce fonctionnaire aura soin de faire les contrats les plus avantageux possibles pour le gouvernement et en expédiera une copie, dans chaque cas, au bureau central.

“Votre dévoué,

“SANDFORD FLEMING.

“SAMUEL HAZLEWOOD, ECR,
 “Ottawa.”

Le 15 novembre 1876, M. Marcus Smith, faisant fonctions d'ingénieur en-chef, écrivait à M. Hazlewood ce qui suit :

“ OTTAWA, 15 Novembre 1875.

“ CHER MONSIEUR,—J'ai transmis au département votre état des paiements faits par M. Bethune pour des travaux de peu d'importance que l'on doit débiter au compte de construction, et je vous envoie ci-inclus la réponse du secrétaire (M. F. Braun).

“ Vous verrez que le ministre s'oppose fortement à ce qu'aucun travail ne soit fait autrement que par contrat, après soumissions demandées par des annonces publiées dans les journaux. Je vous prie aussi de voir s'il n'y a pas assez de travaux à faire actuellement pour qu'il soit opportun de demander des soumissions. Pour ce qui regarde les autres travaux de peu d'importance, vous aurez naturellement à exercer les pouvoirs discrétionnaires qui vous sont donnés par la lettre du secrétaire que je viens de mentionner.

“ Votre dévoué,

“ MARCUS SMITH.

“ SAMUEL HAZLEWOOD, ECR,
“ PRINCE ARTHUR'S LANDING.”

Le 28 novembre 1876. M. Hazlewood fit publier à Prince Arthur's Landing des annonces demandant des soumissions jusqu'au 8 janvier 1877, à midi, pour la construction de huit maisons pour ingénieurs, avec hangars à bois, plateformes, etc., le long de la ligne du chemin de fer, aux points suivants :

Buda, à 39½ milles à l'Ouest de l'emplacement de ville.		
Nordland, à 50½	do	do
Lindkoping à 60	do	do
Port Savanne, à 71	do	do
Upsala, à 80½	do	do
Carlstadt, à 89	do	do
Rivière au Pont, à 98½	do	do
Rivière aux Anglais, à 112	do	do

Les plans et devis et autres renseignements étaient à la disposition des intéressés à son bureau.

Le 18 Décembre 1876, M. A. Bethune, payeur à Prince Arthur's Landing, transmet une copie de cette annonce au secrétaire du département et demanda à être informé si les paiements pour ces maisons devaient être faits par son entremise. Cette lettre fut communiquée à l'ingénieur-en-chef intérimaire qui écrivit à M. Hazlewood ce qui suit :

“ OTTAWA, 28 Décembre 1876.

“ CHER MONSIEUR,—J’ai reçu par la poste une circulaire imprimée demandant des soumissions jusqu’à lundi le 5 janvier 1877, pour la construction de huit maisons pour ingénieurs, hangars à bois, plateformes, etc., sur la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, entre Fort William et la Rivière aux Anglais; ces annonces paraissent avoir été publiées par vous en votre qualité d’ingénieur du district et sont datées du 28 novembre 1876.

“ Je ne sais en vertu de quelle autorité vous avez demandé ces soumissions, et le sous-ministre des Travaux Publics me prie de rappeler à votre attention la lettre du secrétaire en date du 14 novembre 1876, dont je vous envoyais copie dans ma lettre du 15 novembre 1876. Le secrétaire y déclare explicitement que: “ Il est à désirer que les travaux de construction en rapport avec le chemin de fer soient approuvés par le département avant qu’il y ait aucune dépense encourue.

“ Conformément à ces instructions, j’ai à vous prier de transmettre par la poste à ce bureau toutes les soumissions que vous pourrez recevoir le ou avant le 8 janvier 1877, pour la construction des bâtisses mentionnées dans la circulaire, avec copie des plans, sections, devis, etc., qui s’y rapportent, pour que tout soit soumis au département avant qu’on passe aucun contrat.

“ Votre dévoué,

“ MARCUS SMITH,

“ *Faisant fonctions d’ingénieur-en-chef.*

“ SAM. HAZLEWOOD, ECR.,

“ District du Prince Arthur. ”

La lettre suivante de M. Bethune dont il vient d’être question, fut transmise à M. Fleming, l’ingénieur-en-chef, qui en fit rapport dans les termes suivants :

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L’INGÉNIEUR-EN CHEF,

“ OTTAWA, 10 février 1877.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre, en date du 5 courant, contenant une communication de M. Angus Bethune, datée du 18 décembre, au sujet de la construction de Maisons pour ingénieurs le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, je dois déclarer que l’ingénieur du district, M. Hazlewood, a reçu instruction de ne prendre aucun engagement de ce genre avant d’avoir préalablement obtenu l’approbation du département, et que les soumissions qui doivent être reçues par M. Hazlewood le 8 janvier devront, d’après mes ordres, être d’abord transmises à ce bureau, pour être ensuite soumises au département, si on le juge convenable.

“ Je suis, etc, etc.,

“ SANDFORD FLEMING.

“ F. BRAUN, ECR.,

“ Secrétaire, Travaux Publics. ”

Pendant ce temps M. Hazlewood avait reçu les soumissions à Prince Arthur's Landing, le jour fixé dans l'annonce, et il avait pris la responsabilité de passer le contrat ci-dessus mentionné, qui était basé sur la plus basse de ces soumissions.

Il y avait neuf soumissions ; le total des prix pour les diverses maisons variait de \$23,409 à \$29,920. Au mois de juin suivant M. Marcus Smith inspecta la ligne sur laquelle ces maisons étaient en cours de construction et il écrivait la lettre suivante à M. Smellie, du département des ingénieurs à Ottawa :—

“ PRINCE ARTHUR'S LANDING, 11 juin 1877.

“ MON CHER MONSIEUR,—Je vous envoie ci-joint un certificat en duplicata de M. Hazlewood, l'ingénieur de ce district, pour la somme de \$7,106,75, pour travaux exécutés en construisant quatre maisons d'ingénieurs sur la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, en vertu du contrat passé avec MM. Lemay et Blair en date du 10 janvier 1877, dont vous trouverez une copie dans mon bureau, dans le casier marqué. “District de Prince Arthur”, ou peut-être parmi les papiers de M. Fleming. Il y a aussi un compte de frais imprévus pour pilotis, fondations et travaux qui ne sont pas compris dans le contrat, et qui se monte à \$616,50. M. Hazlewood a passé ce contrat sous l'autorité d'une lettre de M. Fleming en date du 6 mai 1875, dont je vous envoie copie, avec une liste des soumissions qu'il a reçues en réponse à une annonce faite au moyen de circulaires ou d'affiches, dont vous trouverez aussi copie dans mon bureau. M. Hazlewood dit que l'on avait déjà fait construire des maisons et des “chantiers” en vertu de la même autorité ; mais j'ai écrit, le 15 novembre 1876, à M. Hazlewood, lui transmettant copie d'une lettre du secrétaire M. Braun, à M. Bethune, en date du 14 novembre 1876, dont copie ci-joint. En décembre je reçus une copie des circulaires demandant des soumissions, et immédiatement, le 28, j'écrivis à M. Hazlewood lui rappelant de nouveau la lettre du secrétaire du 14 novembre, et je lui ai demandé d'envoyer au département des Travaux Publics toutes les soumissions qu'il recevrait, avec une copie des plans et devis pour la construction de ces maisons. Il déclare que ces lettres, ayant été écrites après la clôture de la navigation sur les lacs, il n'en a reçu aucune avant de passer le contrat qu'il a conclu avec la société dont la soumission était la plus basse, et que ces gens ont exécuté les travaux à sa satisfaction. Les maisons qui doivent être construites en vertu de ce contrat sont situées aux stations suivantes :

“Buda, à 39½ milles du Fort William ; “Nerdland,” à 50½ milles de Fort William ; “Linkoping,” à 60 milles de Fort William ; “Port Savanne,” à 70 milles de Fort William ; “Upsala,” à 80½ milles de Fort William ; “Carlstadt.” à 89½ milles de Fort William ; “Rivière au Pont,” à 98½ milles de Fort William ; “Rivière aux Anglais,” à 112 milles de Fort William.

“Le certificat ci-inclu se rapporte aux travaux faits aux maisons des quatre premières stations, et ces maisons sont si avancées que je crois qu'il vaut mieux les faire compléter sans délai par les entrepreneurs. Mais on n'a pas encore commencé

la construction des quatre dernières maisons à l'ouest de Port Savanne, quoique les entrepreneurs aient rendu à pied d'œuvre une grande quantité de matériaux, y compris une quantité d'articles manufacturés de divers genres, tels que portes, châssis, serrures, charnières, clous, etc. C'est surtout à Carlstadt que se trouvent ces derniers articles.

“ Les matériaux que l'on avait rendus à Upsala ont été détruits par les feux de forêt, la maison construite à Buda a été détruite de la même manière. J'ai peine à croire qu'il soit de bonne économie de construire ces maisons si longtemps avant que la ligne puisse être ouverte à la circulation pour le public. On a cru qu'en les construisant immédiatement on économiserait les frais de construction de huttes pour le logement du personnel des ingénieurs pendant la construction, mais nous voyons qu'elles sont exposées à être détruites par des incendies, qu'elles ne seront occupées que pendant un an ou deux, pendant la construction de la ligne, et qu'elles seront laissées vides par les ingénieurs à mesure que leurs travaux les appelleront plus loin. Ensuite nous aurons la dépense nécessaire pour payer un gardien chargé d'en prendre soin, et on s'apercevrait probablement après l'ouverture de la ligne au public, que quelques unes de ces maisons ne pourraient être utilisées comme stations qu'au bout de longues années, car dans le pays montueux qui s'étend de Port Savanne au Portage du Rat, il y a bien peu de terre propre à la colonisation.

“ Il serait préférable, je crois, de ne faire construire de maisons pendant les travaux de construction de la ligne, qu'à quelques localités centrales, où le transport des approvisionnements peut aisément se faire, tels que Port Savanne, la Rivière aux Anglais, le Portage du Rat, etc., et de construire des huttes pour les ingénieurs quand il serait nécessaire. Les huttes ne devraient pas coûter plus de \$500 à \$700 à chaque station, et on pourra les utiliser comme étables ou dépôt de marchandises, après que la ligne sera achevée. Il en coûterait moins, je crois, de se contenter de ces huttes, que d'entretenir des maisons, de les faire garder après que les ingénieurs les auront quittées, et de les aménager ensuite de manière à ce qu'on puisse les utiliser comme bâtiments de station. Si le département est de cette opinion, il faudrait, je crois, suspendre pour le moment la construction des quatre maisons à l'Ouest de Savanne, et payer aux entrepreneurs les matériaux rendus sur le terrain. Excepté probablement pour ce qui concerne la maison située à la Rivière aux Anglais, car il y aura là une station principale et il y faudra une remise pour les locomotives. Veuillez, s'il vous plaît, soumettre ces questions au ministre et donner des instructions à M. Hazlewood.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre dévoué,

“ MARCUS SMITH.

“ W. B. SMELLIE, ECR.

En conséquence de cette recommandation, les travaux compris dans ce contrat n'ont pas été continués. On chargea M. Marcus Smith de régler définitivement avec les entrepreneurs, ce qui nécessita le paiement d'une somme

considérable en sus du prix des quatre maisons qui avaient été construites. Voici les différents montants qui ont été payés :—

Coût de quatre maisons et plateformes.....	\$11,299,50
Matériaux brûlés à Upsala et à Carlstadt.....	1,393,62
Matériaux rendus à pied d'œuvre.....	4,221,54
Provisions et effets de campement.....	393,82
Main d'œuvre à la station d'Upsala.....	400,97
Surveillance des incendies à Nordland.....	21,00
Total.....	\$17,730,45

On remarquera que le gouvernement a payé les matériaux détruits par les incendies. Cela n'était que juste, puisque ces incendies étaient causés par les opérations de la construction du chemin de fer. Une des maisons qui avait été construite à Buda, ainsi que les matériaux plus haut mentionnés comme ayant été détruits, a été brûlée avant la suspension des travaux.

D'après la preuve, nous devons conclure que M. Hazlewood, en passant ce contrat, a outrepassé l'autorité que le département avait l'intention de lui donner à l'époque ; que les instructions du 6 mai 1875, ci-dessus mentionnées, étaient, jusqu'à un certain point, modifiées par la lettre de M. Marcus Smith, du 13 novembre 1876, et que sa lettre du 28 décembre 1876 devait les annuler complètement. Que cette dernière lettre n'ayant pu lui parvenir avant la date du contrat, sans qu'il y eût de sa faute, M. Hazlewood n'est pas à blâmer pour avoir cru que, vu les circonstances, il était encore autorisé à passer le contrat.

Nous sommes d'avis qu'il n'y a eu aucun favoritisme vis-à-vis l'entrepreneur, dans le contrat, et que le département, à la date du contrat, n'aurait pu faire faire les mêmes travaux à des prix inférieurs à ceux qui y sont mentionnés.

La somme payée en vertu de ce contrat a été comme on l'a dit plus haut, de \$17,730.45.

CONTRAT No. 33.

Construction du chemin de fer.

Par ce contrat, en date du 31 juin 1878, Timothy Kavanagh, James Murphy et Joseph Upper se sont engagés à faire et à compléter, aux dates y mentionnées, les excavations, le nivellement, les ponts, la pose de la voie.

le ballastage et les autres travaux nécessaires pour l'achèvement de l'embranchement de Pembina, entre la station St. Boniface et la frontière internationale, pour les différents prix spécifiés au contrat pour les différentes classes de travaux.

A l'époque où ce contrat a été exécuté, M. Kavanagh en était complètement désintéressé ; il n'était entrepreneur que pour la forme, et il avait permis à ses associés de se servir de son nom, avec l'entente que l'entreprise serait à leurs risques et périls seulement. Nous en dirons tout à l'heure la raison.

M. Joseph Whitehead avait, en vertu du contrat no. 5, exécuté des travaux pour la chaussée sur la plus grande partie de la distance entre St. Boniface et Emerson, en laissant des solutions de continuité aux endroits où il fallait traverser des cours d'eau. Le contrat no. 33 devait comprendre la construction de la chaussée depuis un point situé à un mille au sud de St. Boniface, jusqu'à l'endroit où s'arrêtaient les travaux de M. Whitehead, et " l'achèvement de la chaussée commencée par M. Whitehead sur le reste de la ligne, " ainsi que la construction des ponts, ponceaux, clôtures, passages à niveau, etc.

Le 7 février 1878, le gouvernement fit publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au 1er mars suivant, à midi, pour l'exécution des travaux à faire, fixant la distance à 63 milles, et déclarant que l'on pouvait se procurer, sur demande, les plans, devis, etc.

Quinze soumissions furent envoyées en temps utile ; elles furent ouvertes le 2 mars 1878 en présence du sous-ministre et de M. Marcus Smith, ingénieur. Les prix demandés variaient de \$232,202, prix du susdit M. Kavanagh, à \$393,885, prix de MM. Robinson et Robertson. Les soumissions comprenaient la fourniture de 165,000 traverses, mais cette fourniture ne fut pas comprise dans le contrat, le gouvernement ayant fait d'autres arrangements en ce qui concernait ces matériaux.

Le prix demandé par M. Kavanagh pour les traverses était de 27 centins la pièce, soit en total de \$44,550. Ce prix étant le plus bas, la déduction ne changeait rien à son rang dans la compétition. L'entreprise lui fut adjugé. Il avait fait sa soumission avec l'intention de la faire accepter pour lui-même et pour un M. Falardeau. Les ministre des Travaux Publics refusa d'admettre M. Falardeau dans le traité. Là-dessus, M. Kava-

nagh, ne voulant pas se charger seul de l'entreprise, exposa à M. Murphy, un des entrepreneurs actuels, l'état des affaires, et lui fit connaître les prix auxquels il avait proposé de faire les travaux. M. Murphy déclara consentir à se charger de l'entreprise aux prix de M. Kavanagh, ce qui fut accepté par ce dernier. Il fut alors convenu que le nom de M. Kavanagh figurerait au contrat avec ceux de MM. Murphy et Upper, mais en réalité il n'y avait aucun intérêt, et il laissait aux autres la direction des travaux.

MM. Murphy et Upper avaient aussi soumissionné en leur propre nom dans la compétition ci-dessus mentionnée ; leur prix, pour la totalité des travaux, était de \$333,536, ou, déduction faite des traverses, de \$262,586, ce qui donne \$74,934 de plus que le prix auquel ils ont pris l'entreprise au lieu et place de M. Kavanagh.

Avant la publication des annonces pour ce contrat, M. Nixon, le fournisseur, avait reçu à Winnipeg, le 4 février 1875, des soumissions pour la fourniture de 165,000, traverses (voir le rapport sur le contrat no. 26). On devait utiliser ces traverses dans les travaux à exécuter en vertu du contrat actuel, et les arrangements conclus par M. Nixon eurent pour résultat la déduction de la fourniture des traverses, comme nous l'avons déjà dit, du contrat passé avec MM. Kavanagh, Murphy et Upper.

D'après la preuve faite, nous sommes d'avis qu'il n'y a pas en favoritisme au bénéfice des entrepreneurs, et que, à la date de l'adjudication des travaux, le département n'aurait pu les faire exécuter à des prix inférieurs à ceux qui sont mentionnés dans le contrat.

Les entrepreneurs n'ont pas rempli les conventions de leur contrat, et le gouvernement, étant mécontent de la manière dont ils s'en acquittaient, leur a enlevé l'entreprise.

A la date de notre commission, il restait encore à construire plusieurs ponts et passages à niveau, du ballastage et une certaine quantité de clôturage pour achever les travaux entrepris par MM. Kavanagh, Murphy et Upper. Ces ouvrages étaient exécutés en régie sous la direction de M. Rowan, l'ingénieur de district à Winnipeg.

Jusqu'au 30 juin 1880 le gouvernement avait déboursé pour cette entreprise les sommes suivantes :

30 Juin 1879.....	\$62,500.
30 juin 1 80.....	29,000.
Total.....	<u>\$91,500.</u>

CONTRAT No. 34.

Transport de rails

Il y a eu deux conventions distinctes, mais les déboursés faits en vertu de l'une et de l'autre ont été portés aux livres du département comme s'il n'y en avait qu'une seule portant ce no. 34.

La première est contenue dans un contrat par écrit en date du 29 mai 1878, dans lequel la compagnie de transport du Nord-Ouest s'engage à transporter de la manière et aux dates y mentionnées, de Kingston à St. Boniface, environ 5000 tonnes de rails avec leurs accessoires. Le contrat comprend aussi le déchargement, l'empilement, la livraison, l'assurance, le paiement de tous les péages et droits de havre en route. Le prix est de \$18 par tonne de 2,240 livres.

La seconde convention est contenue dans une correspondance close par une lettre de M. Braun, le secrétaire du département, à M. Henry Beatty, en date du 30 septembre 1878. Elle a trait au transport de 1000 tonnes, plus ou moins, de Fort William à Emerson, à \$18 par tonne, le même prix que pour le transport de Kingston à St. Boniface, en vertu du contrat susmentionné. Notre rapport s'occupera de ces deux conventions successivement par ordre de date.

M. Marcus Smith faisant fonctions d'ingénieur-en-chef, avait fait rapport, en date du 15 février 1878, qu'il serait nécessaire d'expédier au Manitoba 4500 tonnes de rails, alors en dépôt à Kingston. On fit en conséquence publier des annonces datées du 2 mars 1878, demandant des soumissions pour le transport d'environ 5000 tonnes de rails, de Kingston à St. Boniface. Au jour fixé pour cette fin, on avait reçu quatre soumissions. Ces soumissions furent ouvertes le lendemain en présence de M. Trudeau, sous-ministre, et de M. Braun. D'après la liste qui en fut alors préparée, les soumissions variaient de \$18 à \$22,95 par tonne. La plus basse était celle de la compagnie de transport du Nord-Ouest, elle fut acceptée par une lettre de M. Braun à M. Sylvestre Nelson, président de la dite compagnie, portant la date du 15 mai 1878.

Un contrat en forme basé sur cette soumission a été signé ; nous n'y trouvons aucun indice de favoritisme. Le contrat a été exécuté. Les sommées en conséquence de ce contrat sont données plus loin, avec cel-

les qui ont été payées en vertu de l'arrangement subséquent dont nous avons déjà parlé.

Dans son rapport ci-dessus mentionné du 15 février, M. Marcus Smith déclarait que l'on aurait peut-être besoin au Manitoba, en 1879, de 1500 tonnes de rails, alors en dépôt à Fort William, en sus des 4,500 tonnes qui étaient à Kingston. Voici ce rapport :

" BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,
" OTTAWA, 15 février 1878.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 30 courant, no. 8629, j'ai l'honneur de vous informer que, pour achever la pose de la voie sur l'embranchement de Pembina et la section no. 14, et pour se préparer à poser la voie sur une partie de la section no. 15, soit sur vingt milles, pendant la saison prochaine, il sera nécessaire de transporter au Manitoba tous les rails actuellement en dépôt à Kingston, 4,500 tonnes, me dit-on.

Pour compléter la ligne entre Emerson et Kiwatin, il faudrait expédier au Manitoba en tout 6000 tonnes, mais les autres 1500 tonnes qu'il faudra prendre sur la quantité qui est à Fort William, ne seront peut-être requises que vers le printemps de 1879. Cependant, pour que l'entrepreneur ne soit pas retardé, il serait bon, je crois, de transporter les 1500 à Duluth, où on pourrait les laisser, et d'où on pourrait les expédier par chemin de fer si on en avait besoin, sur la section no. 15. Cette précaution, néanmoins, entraînerait des dépenses considérables pour droits de quai à Duluth.

" En outre, il faudra transporter 200 tonnes d'éclisses et 40 tonnes de boulons et d'écrrous.

" Je vous envoie ci-inclus, un brouillon d'annonces demandant des soumissions pour transport de Kingston et de Fort William à Duluth.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,
" Votre obéissant serviteur,

" MARCUS SMITH,
" *Faisant fonctions d'Ingénieur-en-chef.*

" F. BRAUN, écr.,

" Secrétaire des Travaux publics."

M. Smith parle ici d'un brouillon d'annonces demandant des soumissions pour transport de Kingston et de Fort William à Duluth. Il semble qu'on ait pas cru nécessaire de demander des soumissions au public pour le transport des rails de Fort William. L'annonce a été publiée pour la première fois le 21 février, puis plus tard, sous une forme modifiée, le 2 mars ; dans les deux cas, il n'est fait aucune mention de Fort William.

Le 26 septembre 1878, M. Braun télégraphiait à M. Henry Beatty :—

“ Quel prix par tonne demanderez-vous pour transporter disons 1,000 tonnes de rails de Fort William à Emerson ? ”

Le lendemain, M. Beatty répondait d'Ottawa :

“ OTTAWA, 27 septembre 1878.

“ CHER MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme d'hier, j'ai l'honneur de vous informer que je transporterai mille tonnes de rails, plus ou moins, de Fort William à Emerson, pour le prix de dix huit piastres (\$18) par tonne. Ce prix comprend le chargement, le déchargement, la mise en piles, les droits de quai et de port, le magasinage et l'assurance.

“ Ce prix peut vous sembler exorbitant en comparaison de celui que vous payez pour le transport à partir de Kingston ; mais si vous voulez bien réfléchir qu'il faudra envoyer un steamer spécial pour faire ce transport, que ce steamer devra retourner sur lest de Duluth à Fort William, et enfin que les prix du fret pour Saint-Boniface et pour Emerson sont habituellement les mêmes, vous comprendrez facilement qu'il ne fera guère que couvrir les dépenses.

“ Votre respectueux serviteur,

“ HENRY BEATTY.

“ F. BRAUN. écr.,

“ Secrétaire du département des Travaux publics,
“ Ottawa.”

Cette offre était acceptée le 30 septembre 1878, par la lettre suivante émanant du département :

“ OTTAWA, 30 septembre 1878.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer que l'offre contenue dans votre lettre du 27 courant, de transporter des matériaux en fer pour la construction du chemin de fer, de Fort William à Emerson, à \$18 (dix-huit piastres) par tonne, ce prix comprenant le chargement, le magasinage, l'assurance, etc., est par la présente acceptée pour les quantités suivantes ou à peu près :

	Tonnes.
6,800 rails, équivalant à	1,500
12,800 paires d'éclisses, équivalant à.....	110
Boulons et écrous, équivalant à.....	11

“ La livraison vous sera faite par M. R. McLennan, ingénieur, à Fort William.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN.

“ HENRY BEATTY, écr.,

“ Compagnie de transport du N. O.
“ Sarnia, Ont.”

Nous avons examiné M. Trudeau comme témoin à ce sujet. Il ne connaît aucune raison, outre celles que donne M. Beatty dans sa lettre, pour que l'on payât le même prix pour le transport de Fort William à Emerson que le prix payé en vertu du contrat du 29 mai pour une distance beaucoup plus longue de Kingston à Saint-Boniface. Il est probable, à ce qu'il croit, mais il n'en sait rien, que ce sujet a été discuté entre M. Fleming, l'Ingénieur-en-chef, et M. Mackenzie, le ministre. Il n'y a rien au département, il n'a mémoire de rien qui prouve les prétentions de M. Beatty, comme par exemple celle qu'il serait nécessaire d'employer un steamer spécial pour ce transport, de l'absence de fret de retour, etc. Les frais extraordinaires, comme le chargement, le déchargement, les péages, l'assurance, ne sont pas plus considérables dans ce cas que dans le précédent. Cet arrangement, dit M. Trudeau, a été conclu d'après les ordres de M. Mackenzie.

M. Mackenzie dépose qu'il ne se rappelle aucun détail ; que les principaux frais pour le transport des rails sont ceux du chargement et du déchargement, un jour de traversée de plus ou de moins n'ayant que peu de conséquence, et il insinue que si le prix du transport de Duluth à Emerson est de \$15, les \$3 ajoutées pour le transport de Fort William et Duluth, ne seraient pas un prix excessif. Mais il ne peut dire si le prix de Duluth à Emerson est réellement de \$15 par tonne.

M. Campbell qui a pris une part active à l'administration et à l'affrètement des navires depuis vingt ans, croit que les navires n'étaient pas rares en septembre ou en octobre 1878 ; il a donné une longue déposition au sujet du prix du fret aux différents ports des lacs de l'Ouest. En résumé, il établit que les frais extraordinaires de chargement et de déchargement, en sus de ce que peuvent faire l'équipage et les machines du navire, se montent à moins de 20 centins par tonne et que le prix de \$3, de Fort William à Duluth était, dans les conditions où s'est fait ce dernier arrangement, un prix très élevé.

Les témoins ne nous fournissent aucune preuve positive du coût du transport en 1878 entre Fort William et Emerson, ni entre Duluth et Emerson ; nous n'avons pas non plus l'avantage de connaître les prix que la compétition aurait indiqués. MM. Fuller et Milne avaient offert de transporter du matériel (contrat no 18) à \$13.50, monnaie américaine, de Duluth

à Winnipeg, à une époque où la monnaie américaine était sujette à un escompte d'environ 13½ pour cent ; et les mêmes entrepreneurs, en mai 1878, soumissionnèrent et se firent adjuger à \$18 le transport de Kingston à Winnipeg.

Nous ne comprenons pas, et on n'en donne aucune explication, pourquoi on a pas demandé publiquement des soumissions. Il nous semble que si M. Beatty avait voulu donner un prix aussi bas qu'il aurait pu le faire s'il avait été en concurrence avec d'autres, il aurait pu le faire sans venir à Ottawa pour répondre au télégramme du secrétaire.

D'après la preuve faite à propos du contrat actuel et d'autres contrats se rapportant à des transports, nous devons conclure que l'entreprise dont il est question dans cet arrangement de septembre 1878, aurait pu être exécutée à des prix plus bas que ceux que le département a payés, et que, en donnant aux entrepreneurs les prix mentionnés, on les a injustement favorisés.

Le contrat a été exécuté. Voici l'état des sommes payées en vertu de ces deux arrangements :

Au 30 juin 1879.....	\$60,600.00
“ “ 1880.....	49,800.44
	<hr/>
Total.....	\$110,400.44

CONTRAT No. 35.

Chevilles de chemin de fer.

En vertu de ce contrat passé le 3 juin 1878, James Cooper et Frédéric Fairman, sous la raison sociale de Cooper, Fairman et Cie, s'engagent à fournir conformément au cahier des charges et aux conditions y annexées, 480 tonnes de chevilles de chemin de fer, au prix de \$49.75 la tonne de 2,240 livres, la livraison devant être faite, partie à Fort William et partie à Duluth.

Le 21 février 1878, le département a fait publier des annonces demandant des soumissions pour fourniture de chevilles de chemin de fer, jusqu'au 19 mars suivant à midi. La quantité donnée par le cahier des charges était de 480 tonnes.

Le 22 mars 1878, les seize soumissions reçues en temps utile furent ouvertes en présence de M. Trudeau, le sous-ministre, et de M. Braun le secrétaire du département. Les offres variaient de \$49.75 à \$63.45. La plus basse soumission était celle de MM. Cooper, Fairman et Cie, elle a été acceptée comme la base du contrat aux conditions ci-dessus mentionnées.

La preuve démontre que le département a donné ce contrat au plus bas soumissionnaire, et sans donner aucune préférence injuste aux fournisseurs.

Le préfet du pénitencier de Kingston avait offert de fournir les chevilles à un prix de 5 pour cent au-dessous de la plus basse soumission, si on lui permettait d'acheter l'outillage. Cette offre a été retirée, mais avant de passer ce contrat, un rapport du ministre la recommandant fut approuvé par un arrêté du conseil daté du 16 mai 1878.

Le contrat a été exécuté, et il a donné lieu au paiement des sommes suivantes :

Au 30 Juin 1879..... \$23,880

CONTRAT No. 36.

Traverses de chemin de fer.

En vertu de ce contrat, en date du 22 février 1878, William Robinson s'est engagé à fournir 165,000 traverses, conformément au cahier des charges, à 44 centins la pièce, dont 75,000 devaient être livrées à St. Boniface, 60,000 à la Rivière au Rat, et 30,000 à la Rivière Rousseau, aux différentes dates mentionnées dans l'acte.

Le 3 janvier 1878, M. Braun, le secrétaire du département, autorisait M. Marcus Smith, l'ingénieur-en-chef par intérim, à demander des soumissions pour la fourniture des traverses nécessaires à l'achèvement de l'embranchement de Pembina. On chargea M. Nixon, le fournisseur à Winnipeg, d'y recevoir des soumissions pour toute la quantité requise, ces soumissions devant donner les différents prix pour les différentes localités sus-mentionnées où devait se faire la livraison.

Le 22 février 1878 jour fixé pour la réception des soumissions, celles qui avaient été reçues en temps utile furent ouvertes par M. Nixon qui en fit un état. Une copie de cet état fut expédiée immédiatement au départe-

ment à Ottawa, et a été produite devant nous. Nous y voyons que les soumissions étaient au nombre de vingt-huit, dont les prix variaient de 25 centins à 70 centins par traverse. Un grand nombre de ces soumissions offraient une quantité moindre que celle dont on avait besoin, soit en tout, soit pour chacune des localités où la livraison devait avoir lieu.

Voici une liste des soumissions qui comprend celle des fournisseurs et toutes celles dans les prix sont inférieurs ; quand aux autres, dont les prix étaient supérieurs, nous n'avons pas à nous en occuper.

Noms.	St. Roniface.	Rivière au Rat.	Rivière Rousseau.
A. F. Martin.....	75,000 à 25 cts.	60,000 at 25 cts.	30,000 à 25 cts.
Chas. Nolin.....	10,000 25 "	.....	.....
Augustin Nolin.....	.....	10,000 à 25cts.	.....
T. W. Quigley.....	75,000 à 29 cts.	60,000 25 cts.	30,000 à 27 cts.
W. C. Lewis.....	.....	60,000 30 "	.....
A. Bissonnette & Cie.....	.....	60,000 33 "	.....
McKinnon & McDonald.....	75,000 à 35 cts.	.....	.....
Alex. McNabb.....	.....	60,000 à 35 cts.	30,000 à 35 cts.
John Nesbitt.....	.....	10,000 39 "	.....
Joseph Pillow & Cie.....	.....	5,000 40 "	.....
Geo. Taylor.....	75,000 à 49 cts.	60,000 49 "	30,000 à 40 cts.
Wm. Robinson.....	75,000 44 cts.	60,000 44 "	30,000 40 "

On accepta la plus basse soumission, celle de A. F. Martin, pour toute la quantité nécessaire dans chaque localité, au prix de 25 centins la pièce, mais cette soumission fut retirée. M. Nixon se mit en communication avec le département et lui exposa l'état des affaires. On lui donna instruction de faire une part à Charles et Augustin Nolin, qui avaient offert au même prix une partie de ce dont on avait besoin à St. Boniface et à la rivière au Rat, et de donner le reste à J. M. Quigley, qui avait offert de fournir le tout, partie à 25 centins et le reste à 27 centins la pièce. M. Charles Nolin

fixa un jour pour terminer les arrangements au sujet de la quantité qu'il aurait à fournir, mais il ne se présenta pas au jour dit. M. Quigley refusa de passer le contrat à moins que le gouvernement ne lui fit des avances avant livraison des traverses. On communiqua cette condition au département qui refusa de l'accepter par un télégramme de M. Braun à M. Nixon, en date du 10 février 1878. Dans ce télégramme on disait à M. Nixon d'agir promptement. Puis chacun des soumissionnaires suivants fût appelé, dans l'ordre où il est nommé, et chacun refusa de passer contrat :—

W. C. Lewis.

A. Bissonnette et Cie.

McKinnon et McDonald, et

Alex. McNabb.

Il y avait quelques soumissions intermédiaires entre les personnes qui viennent d'être nommées et William Robinson ; mais ce dernier refusa de passer le contrat si l'on acceptait aucune des soumissions intermédiaires pour partie de la quantité requise, et M. Nixon conclut avec lui au prix de 44 centins par traverse pour toute la quantité demandée. Le département fut avisé par télégramme de cette décision, le 13 mars 1878 ; après quoi l'arrêt du conseil suivant fut adopté :—

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil le 22 mars 1878.

Vu le mémoire en date du 13 mars 1878, de l'honorable ministre des Travaux Publics, constatant que l'on a demandé des soumissions pour la fourniture de cent soixante cinq milles traverses de chemin de fer pour l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique Canadien ; que l'on a reçu vingt-huit soumissions, la plus haute au prix de soixante-quinze centins, la plus basse au prix de vingt-cinq centins ;

“Que la soumission de A. F. Martin acceptée comme étant la plus basse, a été retirée par le soumissionnaire ; que MM. Charles et Augustin Nolin, Quigley, Lewis, Bissonnette, McKinnon et McDonald, McNabb, Nesbitt et Pillow et Cie, à qui, selon l'ordre régulier de leurs prix, la fourniture a été offerte, ont tous, pour les raisons qu'ils ont données, refusé de passer contrat ;

“Que la soumission de M. William Robinson, au prix de quarante-quatre centins pour toute la quantité requise, est maintenant la plus basse, et recommandant en conséquence que le département soit autorisé à l'accepter ;

“Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

“Certifiée,

W. A. HIMSWORTH,

G. C. P.

“A l'honorable

“Ministre des Travaux Publics.”

La preuve faite démontre que cette fourniture a été donnée au plus bas soumissionnaire qui ait voulu l'accepter, et sans aucun favoritisme à l'égard du fournisseur.

Le fournisseur n'a exécuté le contrat ni pour la quantité, ni pour la date de la livraison et la fourniture lui a été enlevée.

Les traverses qu'il n'a pas fournies ont été achetées ailleurs par le département et le coût en a été chargé au fournisseur.

Au 30 Juin 1880, cette fourniture avait donné lieu au paiement des sommes suivantes :

Au 30 Juin 1879.....	\$51,006,88
“ 1880.....	18,488,04
Total.....	\$69,494.92

CONTRAT No. 37.

Construction de chemin de fer.

Par ce contrat en date du 2 août 1878, John Heney, Alphonse Charlebois et Thomas Flood se sont engagés à terminer les excavations, le terrassement, les ponts, la pose de la voie et le ballastage de l'embranchement de la baie Georgienne, entre la station O du tracé de 1877, du côté ouest de la rivière du Sud, près du bureau de poste de Nipissingang, et l'endroit où la rivière des Français commence à être navigable, à environ cinq milles à l'est de la baie Cantin ; soit une longueur d'environ cinquante milles ; les travaux devant être achevés le 1er juillet 1880, conformément aux plans et devis, pour les différents prix mentionnés au contrat pour les différents travaux qui y sont énumérés.

Le contrat no. 12 passé avec M. Foster au sujet de l'embranchement de la baie Georgienne ayant été annulé par un arrêté du conseil du 28 février 1876, comme ci-dessus mentionné ; et le tracé désigné au contrat offrant plus de difficultés matérielles qu'on ne s'y attendait, le gouvernement fit faire en 1877, sous la direction de M. Marcus Smith, ingénieur-en-chef par interim, de nouvelles études du pays que devait traverser le chemin de fer auprès de la Baie Georgienne. De là l'adoption du tracé mentionné au contrat actuel et décrit plus au long dans le rapport spécial de l'ingénieur-en-chef pour 1877, page 17.

Le 20 mai 1878, on fit publier des annonces demandant des soumissions, jusqu'au 29 juin suivant, pour l'exécution des travaux ci-dessus décrits. Le département devant recevoir les soumissions sur deux blancs que l'on pouvait se procurer avec les autres informations, en s'adressant au bureau. Le blanc A était basé sur une subvention en argent et en terre de tant par mille, avec garantie de l'intérêt à quatre pour cent pendant une période déterminée sur la somme demandée par le soumissionnaire. Il y a eu quelques soumissions faites sur ce plan, mais aucune n'a été acceptée.

Le blanc B était basé sur un relevé des quantités évaluées des différentes classes de travaux à être exécutés, et pour chaque classe, le soumissionnaire devait donner son prix suivant la méthode généralement adoptée pour l'adjudication des travaux de ce chemin de fer.

Au jour dit, les soumissions furent ouvertes, un état en fut préparé et certifié séance tenante, par M. Braun, M. Page et M. Smellie, fonctionnaires du département. D'après cet état, il y avait vingt-six soumissions régulières sur le plan B, dont le prix total variait de \$809,813 à \$1,228,448. La plus basse était celle de MM. McGreevy et Heney. C'est celle qui forme la base du contrat actuel.

La preuve démontre que cette entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire, sans faveur à l'égard de ce qui que ce soit.

Avant la passation du contrat M. McGreevy, un des adjudicataires des travaux, demanda la permission de se retirer, et son associé, M. Heney, demanda à être autorisé à prendre en société avec lui MM. Charlebois et Flood. Le gouvernement y consentit, et un arrêté du conseil basé sur le mémoire ci-après cité, ratifia cet arrangement.

“ 10 Août, 1878. ”

“ *Memoire.* ”

“ Le soussigné fait rapport, que la plus basse des soumissions reçues pour la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique Canadien, était celle de MM. Robert McGreevy et John Heney.

“ Que M. McGreevy a plus tard demandé la permission de retirer son nom de la soumission, et que M. Heney a demandé d'introduire au contrat, au lieu du nom de M. McGreevy celui de Alphonse Charlebois, de Montréal, et de Thomas Flood, de Sandy Hill, N. Y.

“ Comme MM. Charlebois et Flood ont la réputation d'être de bons entrepre-

neurs, le soussigné y a consenti. C'est pourquoi il recommande la ratification de la décision qu'il a prise de passer le contrat avec MM. Heney, Charlebois et Flood.

“ Respectueusement soumis,

A. MACKENZIE,

Ministre des Travaux Publics.

Le 10 juin suivant, M. Fleming soumettait au chef de son département le mémoire suivant.

“ *EMBRANCHEMENT DE LA BAIE GEORGIENNE, 30 juin 1879.*

“ (*Mémoire.*)

MONSIEUR,—A la demande de l'honorable ministre, le soussigné prend la liberté de faire rapport sur l'état actuel de l'embranchement de la Baie Georgienne.

“ D'après les états reçus, la valeur totale des travaux exécutés jusqu'au 1er de ce mois était de \$11,173. Cette somme a été presque entièrement dépensée pour abattre les arbres : aucun travaux de déblaiement ou d'excavation, et aucune autre espèce de travaux, excepté \$45 pour déracinement, n'ont encore été exécutés.

“ Le nombre total d'hommes employés d'après les derniers états, est de 69, mais ils ne paraissent avoir été sur le terrain que depuis quelques jours, parce que la moyenne pour le mois de mai n'était que de 36.

“ La moyenne du mois précédent était environ 30.

“ Le contrat de l'entreprise est daté du 2 août 1878 ; la date de l'achèvement est fixée au 1er juillet 1880, ce qui donne 23 mois pour l'exécution des travaux, qui, suivant la soumission, sont évalués à \$809,813.

“ Dix mois se sont écoulés entre la date du contrat et le 1er juin, et dans cet espace de temps, la somme totale de travail se chiffre par \$11,173, laissant encore à exécuter dans l'espace de 13 mois, des travaux évalués à \$798,643.

“ Il est bien évident, d'après le peu de travaux exécutés et le prix comparativement peu élevé de ceux qui restent à faire, qu'il sera impossible aux entrepreneurs de terminer leur entreprise d'une manière satisfaisante.

“ SANDFORD FLEMING.

Les travaux mentionnés dans ce contrat n'étaient encore que peu avancés lorsque le gouvernement se décida à abandonner la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne, et que l'arrêté du conseil suivant fut adopté :—

“ *COPIE D'UN RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, le 25 juillet 1879.*

“ Vu le rapport, en date du 24 juillet 1876, de l'honorable J. H. Pope, faisant les fonctions de ministre des chemins de fer et canaux, en l'absence de ce dernier, exposant que le 2 août 1878, un contrat fut passé avec MM. Heney, Charlebois et Flood pour le nivellement, la construction des ponts, la pose des lisses, et le ballastage d'une ligne de chemin de fer entre un point sur le côté ouest de la rivière

du Sud, près du bureau de poste de Nipissingan, et la tête de la navigation sur la rivière des Français, à environ cinq milles de la Baie Cantin, cette ligne ayant une longueur d'environ 50 milles.

“Que le contrat stipule que tous les travaux seront terminés et livrés le ou avant le 1er juillet 1880.

“Que la valeur approximative des travaux entrepris s'élève à la somme de \$808,813.00, et la valeur des travaux exécutés, tel qu'indiqués dans les rapports de l'ingénieur, du 30 juin dernier, a été estimée à \$12,260.40.

“Le ministre recommande de donner avis aux entrepreneurs que le gouvernement n'a pas intention de continuer davantage les travaux en vertu de ce contrat, et qu'il leur soit donné instruction de les suspendre.

“Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

“Pour copie conforme,

“J. O. COTÉ, greffier-adjoint.

“A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.”

Le 5 août 1879, MM. Ripley, Smith et Cie, écrivaient au ministre des chemins de fer et des canaux une lettre que nous trouvons reproduite en entier à la page 3 d'un rapport fait à la Chambre des Communes, en date du 23 mars 1880, au sujet de la suspension des travaux de cette entreprise. Dans cette lettre MM. Ripley et Smith donnaient avis, en résumé, qu'ils avaient acquis les droits de MM. Heney, Charlebois et Flood en vertu de ce contrat. Le transport de ces droits n'a pas été ratifié par le département. Plus tard, MM. Ripley et Smith produisirent un compte contre le gouvernement, pour être indemnisés pour la suspension des travaux. Leur réclamation porte, partie sur des dommages qu'ils prétendent avoir souffert, et sur des déboursés déjà faits, et partie sur les bénéfices futurs qu'on les empêche de réaliser. Nous n'avons l'intention d'exprimer aucune opinion sur la validité de cette réclamation, il n'est pas nécessaire de nous occuper davantage de la position prise par MM. Ripley et Smith.

Le 9 août 1879, le mémoire suivant était soumis au conseil privé :

“*(Mémoire.)*

“OTTAWA, 9 août 1879.

“Le soussigné fait respectueusement rapport qu'un arrêté du conseil du 25 juillet dernier résilia le contrat de MM. Heney, Charlebois et Cie, pour la construction de cette section du chemin de fer Canadien du Pacifique, connue sous le nom d'embranchement de la Baie Georgienne, pour les raisons énoncées dans le rapport du soussigné, recommandant de résilier ce contrat.

“Que depuis ce 25e jour de juillet, savoir, le 5e jour d'août courant, il vint à la connaissance du soussigné qu'avant le vingt-cinquième jour de juillet, savoir,

le treizième jour de juin dernier, les entrepreneurs, MM. Heney, Charlebois et Flood, sans la connaissance ou le consentement de Sa Majesté, ou du ministre des chemins de fer et canaux, agissant au nom de Sa Majesté, ont cédé et transporté leur contrat à MM. Smith, Ripley et Cie.

“ Que le soussigné ne savait pas, lorsqu’il a recommandé la passation de l’arrêté du conseil du vingt-cinq juillet, que cette cession avait été faite en contravention de l’article dix-sept du contrat passé entre les entrepreneurs ci-haut mentionnés et Sa Majesté.

“ Que le cinq août dernier, il reçut avis par une lettre censée signée par MM. Smith, Ripley et Cie, que telle cession avait été faite, et en même temps un document censé être une cession, régulièrement faite, de ce contrat fut déposée au ministère des chemins de fer et canaux.

“ Que par le dix-septième article du contrat passé avec les entrepreneurs susdits, il est stipulé comme une des conditions de ce contrat, qu’il ne pourra être cédé et transporté sans le consentement de Sa Majesté.

“ Sa Majesté peut retirer les travaux aux entrepreneurs et prendre les moyens qu’elle jugera à propos pour les faire terminer.

“ Que sa Majesté ou l’honorable ministre des chemins de fer et canaux agissant au nom de Sa Majesté, n’ont jamais consenti à cette cession.

“ Le soussigné, pour les raisons ci-dessus exprimées et pour celles contenues dans le rapport précédent, recommande que conformément aux conditions du contrat, avis soit donné aux entrepreneurs, MM. Heney, Charlebois et Flood, que ce contrat leur est retiré et qu’il est annulé.

“ Respectueusement soumis,

“ J. H. POPE,

“ *Faisant les fonctions de ministre de chemins de fer et canaux.*”

Ce mémoire fut suivi de l’arrêté du conseil que nous reproduisons ici :

“ *RAPPORT d’un comité de l’honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-général en Conseil, le 14 août 1879.*

“ Vu le mémoire, en date du 9 août 1879, de l’honorable J. H. Pope, faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, en l’absence de ce dernier, ayant rapport à l’arrêté du conseil du 25 juillet dernier, annulant le contrat fait avec MM. Heney, Charlebois et Flood, pour la construction de la section du chemin de fer du Pacifique Canadien, connue sous le nom d’embranchement de la Baie Georgienne et recommandant, pour les raisons énoncées dans ce mémoire, de donner avis aux entrepreneurs MM. Heney, Charlebois et Flood que ce contrat leur est retiré et qu’il est annulé.

“ Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l’approbation de Votre Excellence.

“ Pour copie conforme,

“ W. A. HIMSWORTH, G. C. P.,

“ A l’honorable ministre des chemins de fer et canaux.”

Le même jour, le secrétaire par intérim du département, écrivait aux entrepreneurs la lettre suivante :

“ OTTAWA, 9 août 1879.

“ MESSIEURS,—Par ordre du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, je dois vous informer que par un arrêté du conseil en date du 25 juillet dernier, dont vous trouverez copie ci-jointe, le contrat fait avec vous pour la construction de cette partie du chemin de fer du Pacifique Canadien connue sous le nom d'embranchement de la baie Georgienne, a été par et en vertu des termes de cet arrêté du conseil, annulé, et vous êtes par les présentes avertis que ces travaux vous sont retirés, au nom de Sa Majesté, et vous voudrez bien en conséquence cesser toutes opérations à raison et en vertu de ce contrat.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. H. ENNIS,

“ *Faisant les fonctions de secrétaire.*

“ A MM. HENEY, CHARLEBOIS ET FLOOD,

“ MONTRÉAL, 13 août 1879.

“ MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 9 du courant (n° 12,191), contenant copie d'un arrêté du conseil (n° 19,791) du 25 juillet, vous autorisant de résilier notre contrat pour la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique Canadien ; aussi votre notification du 9 août, nous ordonnant de discontinuer les opérations en vertu de ce contrat.

“ Conformément à cette notification, nous avons immédiatement transmis votre ordre de discontinuer les travaux, à ceux qui en avaient temporairement la direction, par télégraphe à Collingwood, où se trouve le bureau principal de notre société.

“ Si les gens qui ont la direction temporaire des travaux négligeaient de se conformer entièrement à vos ordres, à raison de certains efforts qu'ils font pour obtenir de nous le contrôle absolu des travaux, nous prenons la liberté de vous informer et de vous notifier, que nous n'avons jamais eu intention de céder ce contrôle et que nous n'avons jamais jugé qu'il était assez probable que ces négociations aboutissent, pour vous demander de les sanctionner d'une manière officielle. Donc, nous ne ferons qu'énumérer, sujet à un règlement à l'amiable, les dépenses que nous avons faites avant la réception de votre notification de discontinuer les travaux.

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ HENEY, CHARLEBOIS ET FLOOD.”

“ A l'honorable JOHN POPE,

Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

A la date de notre commission, le gouvernement n'avait réglé définitivement ni avec les premiers entrepreneurs ni avec leurs cessionnaires.

M. Fleming, dans un rapport au ministre en date du 9 février 1880, constate que l'on a mesuré les travaux exécutés jusqu'à cette date en vertu du contrat, et qu'il en a délivré un certificat final pour la somme de \$24,807.94.

Jusqu'au 30 juin 1880, ce contrat avait donné lieu au paiement des sommes suivantes :

Au 30 juin 1879.....	10,050
“ “ 1880.....	950
Total.....	<u>\$11,000</u>

CONTRAT No. 38.

Aménagement de bâtisses.

Par cet acte, daté du 26 juillet 1878, Edmund Ingalls s'engage à aménager et à compléter, dans le délai fixé, le bâtiment appartenant au gouvernement sur le lot 34 de l'emplacement de ville de Fort William, conformément aux plans et devis y annexés, pour le prix de \$3,261 payable aux dates y spécifiées.

Cette entreprise consistait à aménager l'hôtel Neebing de façon à pouvoir y recevoir des employés du gouvernement et à pouvoir y donner un logement au pourvoyeur à Fort William.

M. McLennan, l'ingénieur résidant à Prince Arthur's Landing, par ordre du département, avait fait publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au 20 juillet 1878 à 4 heures p. m.

Les soumissions reçues en temps utile furent ouvertes le 26 juillet 1878 par M. McLennan. Il y en avait sept dont les prix variaient de \$3,261 à \$4,487. La plus basse était celle de M. Edmund Ingalls. M. McLennan accepta cette soumission, et expédia au bureau de l'Ingénieur-en-chef à Ottawa une copie de l'annonce et un état des soumissions reçues. Le contrat est basé sur la plus basse soumission, et nous ne voyons pas qu'il y ait eu aucun favoritisme envers l'entrepreneur.

A l'époque où le contrat fut passé, on supposait que le prix en serait quelque peu diminué par la déduction de la valeur de portes, de fenêtres

et d'autres matériaux que l'on fournirait à l'entrepreneur, qui seraient pris dans d'autres bâtisses à Fort William, dont le gouvernement n'avait pas besoin et qu'il ne pouvait pas trouver à louer. Mais il n'y a pas eu de réduction de ce chef ; au contraire, il a fallu payer plus que le prix porté au contrat par suite de travaux imprévus requis pour l'achèvement des bâtiments.

Voici la somme qui a été payée :

Au 30 juin 1879..... \$3,456.85

CONTRAT No. 39.

Transport de Rails.

En vertu de ce contrat en date du 18 juillet 1878, John Irving s'est engagé à transporter le ou avant le 1er novembre 1878, 5,266 tonnes impériales de rails, c'est-à-dire tous les rails alors en dépôt à Esquimalt et à Nanaimo, respectivement, à Emory's Bar, sur la rivière Fraser, ou à un point dans le voisinage de la barrière de péage à Yale, conformément au cahier des charges, pour le prix de \$6.44 par tonne de 2,000 livres.

Cette entreprise a été donnée à Victoria, C. A., par M. John Robson, pourvoyeur, d'après les instructions de M. Braun, le secrétaire du département à Ottawa.

Le 12 juin 1878, M. Braun télégraphiait à M. Robson ; " Demandez des soumissions pour le transport des rails d'acier à Yale * * * * le transport devra être achevé le 1er novembre prochain." Deux jours après, M. Robson faisait publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au 8 juillet suivant, pour le transport et la mise en piles de 3,000 tonnes alors en dépôt à Nanaimo et de 2,155 tonnes, alors en dépôt à Esquimalt, ce transport devant être effectué avant le 1er Novembre 1878. Les annonces mentionnaient la classe de navires qui devaient être employés, et portaient que les points exacts où devrait se faire la livraison seraient désignés plus tard.

En réponse à des questions que M. Robson lui faisait par télégramme le 6 juillet 1878, M. Braun lui demandait le même jour par la même voie :

(“ *Télégramme.*)

“ 6 juillet 1878.

“ Les rails devront être emmagasinés à Yale. Ouvrez les soumissions avec Cambie, et contresignez tous les deux. Rapportez montant et réputation des trois plus bas soumissionnaires, et attendez instructions.

F. BRAUN,
Secrétaire.

JOHN ROBSON,
VICTORIA, C. A.”

Le 10 juillet 1878, M. Robson télégraphiait à M. Braun :

“ Trois soumissions pour rails — \$7. \$6.50 et \$6.44 par tonne, respectivement toutes par personnes responsables. ”

Le 12 juillet 1878, M. Braun répondait :

“ Acceptez plus basse soumission pour transport de rails. ”

19 juin 1878, M. Robson avait écrit à M. Braun, lui envoyant copie de l'annonce dont nous avons parlé et demandant des instructions définitives sur la décision à prendre par rapport aux soumissions, à l'assurance, etc. On y trouve le passage suivant :

“ Le délai (au 1er novembre), est, vu les facilités que nous avons, peut être un peu court, et je prierai le département de considérer s'il ne serait pas bon de prolonger le délai pour la livraison de la plus grande partie des rails jusqu'à la fin de l'été prochain, pourvu qu'on puisse obtenir par là une diminution sensible dans le prix du fret. ”

A l'époque où M. Braun avait donné ses premières instructions, on croyait, au département, que le ministre se prononcerait au conseil en faveur de Burrard Inlet, pour terminus du chemin de fer sur le Pacifique, et que par conséquent, on aurait besoin des rails à Yale. Le 13 juillet 1878, l'arrêté du conseil suivant fut adopté :

“ *COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 13 juillet 1878.* ”

“ Vu le mémoire en date du 11 juillet 1878, de l'honorable ministre des Travaux Publics, constatant que, le 1er juin 1877, un arrêté du conseil a été adopté conformément aux dispositions de l'Acte du chemin de fer du Pacifique Canadien, 1874, établissant le tracé du chemin de fer entre Fort William, sur la rivière Kaministiquia, et le comptoir Jasper et la Cache de la Tête Jaune.

“ Que le même arrêté du conseil a aussi établi le tracé à partir du dernier point nommé jusqu'à l'Océan Pacifique, au cas où l'on choisirait définitivement Bute Inlet ou Dean Inlet ; il semblait probable à l'époque que l'on choisirait l'un ou l'autre de ces tracés à travers la Colombie Anglaise.

“Que des informations subséquentes ont démontré qu’il est dans l’intérêt du public que le tracé de chemin de fer, à partir des environs de la Cache de la Tête Jaune, se dirige vers Burrard Inlet.

“C’est pourquoi le ministre recommande que le tracé du chemin de fer soit défini d’une manière générale comme passant, à partir des environs de la Cache de la Tête Jaune par la rivière Albreda jusqu’à la rivière Thompson du Nord, descendant la vallée de la dite rivière Thompson du nord vers le lac Kamloops jusqu’à la rivière Fraser à Lytton, et de là descendant la vallée de la Fraser par Yale et New Westminster jusqu’au Port Moody ou tout autre point sur ou près de Burrard Inlet que l’on trouvera le plus avantageux au point de vue de la commodité du hâvre.

“Certifié,

W. A. HIMSWORTH,
G. C. P.

Conformément au télégramme de M. Braun du 12 juillet, ci-dessus mentionné, l’entreprise fut adjugée à M. Irving, et M. Robson expédia au département à Ottawa le rapport suivant sur la transaction :

“SERVICE DES ÉTUDES DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
“DIVISION OUEST,
“VICTORIA, C. A. 19 juillet 1878.”

“MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, et aux annonces publiées, j’ai reçu des soumissions pour le transport des rails d’acier, et je vous en ai télégraphié le résultat.

“J’ai maintenant à vous informer du fait que l’entreprise a été adjugée au plus bas prix (\$6.44 par tonne), que le contrat a été passé et le cautionnement fourni et que le premier chargement de rails sera transporté la semaine prochaine.

“Je vous ferai remarquer que je suis encore sans instructions sur le mode à adopter pour assurer ces rails pendant la traversée.

“Je vous ai dit à ce sujet, dans ma lettre du 19 juin dernier, qu’il semblait probable que nous n’aurions pas plus de 100 tonnes à assurer pour chaque risque. Je suis aujourd’hui en mesure de vous informer que l’on se propose de transporter 2,351 tonnes d’Équimalt à New-Westminster sur le “Wilson G. Hunt,” qui est considéré comme un bon et solide steamer, et 760 tonnes d’Équimalt avec 2,150 tonnes de Nanaïmo sur le “Bonanza,” une bonne goëlette capable de tenir la mer, qui en transportera de 100 à 250 tonnes à la fois et qui sera remorquée par le dit “Wilson G. Hunt.”

“Je dois encore ajouter à ce propos que, après avoir consulté leurs chefs, les agents d’assurance m’informent que le taux serait de $\frac{3}{4}$ de 1 pour cent, avec remise de 10 pour cent.

“En l’absence de nouvelles instructions sur ce sujet, je devrai conclure que le département n’a pas l’intention d’assurer ces chargements.

“On me permettra de faire remarquer que le prix auquel l’entreprise a été adjugée est très bas ; mais il est rassurant de savoir qu’elle est entre les mains de la

personne la mieux préparée et la plus en état de l'exécuter. Cependant, quelque soit son habileté, la possibilité de transporter tous les rails à leur destination dans un délai si court dépendra beaucoup de la nature de la saison et de la hauteur de l'eau dans la rivière Fraser.

" Il n'y aurait cependant aucune difficulté à les transporter tous, des endroits où ils sont aujourd'hui, à quelque point d'accès facile sur la Fraser dans le délai fixé, l'on pourrait ainsi arrêter les ravages de la rouille, et économiser les frais de location qu'ils encourrent en restant où ils sont.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" JOHN ROBSON,

" *Payeur et Pourvoyeur, E. C. de f. du P. C.*"

" F. BRAUN, ECR,

" Secrétaire du département des Travaux Publics,

" Ottawa."

Les rails furent plus tard assurés par M. Robson, d'après les instructions du département à $\frac{67}{100}$ de 1 pour cent.

Le 21 et le 26 octobre 1878, M. Braun télégraphia à M. Robson lui demandant des informations sur le progrès accompli dans l'exécution du contrat. Le 29 octobre M. Braun envoyait la dépêche suivante :

" *Télégramme.*

" DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

" OTTAWA, 29 Octobre 1878.

" Notifiez John Irving d'arrêter tout transport de rails et d'autre matériel de chemin de fer de l'île Vancouver, de Langley et d'autres points, après le trente et un (31) date à laquelle le contrat expire, prenez possession des rails aux différents points et rapportez la quantité.

" F. BRAUN,

" *Secrétaire.*

" A. JOHN ROBSON, C. P. C.

" New Westminster, C. A."

A quoi M. Pearson, un employé du bureau dans la Colombie anglaise, répondit que M. Robson était dans l'intérieur, mais qu'il serait de retour le vendredi suivant.

Le 30 octobre, M. Braun envoya la dépêche suivante :

" 30 Octobre 1878.

" *Télégramme,*

" Cessez de transporter des rails et autre matériel de chemin de fer de l'île Vancouver, de Langley et d'autres points après le 31 courant, date de l'expiration de votre contrat.

" F. BRAUN,

" *Secrétaire.*

" JOHN IRVING,

" New Westminster, C. A."

Après plusieurs télégrammes expédiés dans l'intervalle et qu'il n'est pas nécessaire de reproduire, M. Robson écrivit la lettre suivante :

“ BUREAU DES ÉTUDES DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
 “ DIVISION OUEST,
 “ NEW WESTMINSTER, C. A., 6 Novembre 1878.

“ CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de trois télégrammes datés du 31 et du 29 octobre respectivement, au sujet du transport des rails d'acier, etc, tous parvenus ici pendant que j'étais dans l'intérieur, et j'ai l'honneur de faire le rapport suivant pour l'information du ministre :

“ 1. Immédiatement après la réception de votre télégramme du 29 octobre, je signifiai aux entrepreneurs qu'ils eussent à cesser de transporter les rails et les autres matériaux, et j'ai pris possession des rails, etc., aux lieux de dépôt, à l'exception de 242 tonnes environ qui étaient alors en route, mais que l'on est actuellement à décharger à Langley.

“ 2. Les choses sont actuellement dans l'état suivant : 3,584½ tonnes ont été transportées de l'île Vancouver à la rivière Fraser (3,484½ tonnes d'Esquimalt, et 100 tonnes de Nanaïmo). Sur cette quantité, environ 2000 tonnes sont à Yale, le reste à Langley et à New Westminster, mais principalement à Langley.

Je dis *environ* deux mille tonnes à Yale, parce qu'il n'y en a que 562 ¹⁶⁸⁰/₂₀₀₀ tonnes qui soient mises en piles. Je n'ai que la parole de l'entrepreneur, mais à en juger par les piles, il semble qu'il n'y ait aucune raison de mettre sa parole en doute.

“ 3. Les 400 tonnes environ déposées sur le quai à New Westminster, donneront lieu, si on les y laisse, à des droits de quai.

“ 4. De tous les rails déchargés à Yale, il y en a moins de 600 tonnes mises en piles ; le reste est encore sur la grève où ils ne peuvent rester pendant l'hiver sans être exposés à être emportés par les crues du printemps, j'ai dû en conséquence demander des instructions à ce sujet par mon télégramme du 1er courant.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ JOHN ROBSON.

“ Payeur et pourvoyeur C. P. C.

“ P. S. Depuis que ce qui précède à été écrit, j'ai reçu votre télégramme du 4 courant et je vais agir en conséquence.

“ F. BRAUN, ECR. ”

“ Secrétaire, Travaux Publics,
 “ Ottawa. ”

Ensuite est venue une lettre de M. Pearse, l'ingénieur ordinaire :—

“ DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

“ VICTORIA, C. A., 8 novembre 1878.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre télégramme en date du 30 octobre me disant de voir à ce qu'il ne fut plus transporté de rails après le 31

courant. Ce télégramme ne m'est arrivé que le 2 courant à 10 h. a. m., et comme je savais que l'entrepreneur de ces transports était allé à Nanaïmo pour prendre un chargement, je consultai l'honorable M. Walkem, sur la possibilité d'obtenir les services d'un navire de la marine militaire pour me transporter à Nanaïmo afin de placer une personne de confiance à la garde des rails. Nous avons vu cependant que nous perdriions par là beaucoup de temps, même si la chose était possible, ce qui était fort douteux. Ainsi je me déterminai à prendre passage le samedi, 31 courant, à bord du navire américain "California," dont le capitaine m'a donné très complaisamment passage gratis. Nous arrivâmes à Nanaïmo à 4 h. p. m., mais nous avons rencontré en mer le navire de l'entrepreneur, avec un chargement de 250 tonnes, qui entrait dans la rivière Fraser. Il était impossible de l'atteindre et tout aussi impossible, si nous avions pu l'atteindre, de le forcer à revenir avec son chargement à Nanaïmo. J'ai placé le reste des rails, environ 2000 tonnes peut-être, sur la surveillance de l'agent du gouvernement provincial à Nanaïmo, avec instruction de voir à ce qu'il n'en fût plus enlevé aucun. M. Walkem a mis ce monsieur à ma disposition. J'ai aussi notifié l'entrepreneur de la teneur de mes instructions et je lui ai signifié de cesser tout transport en vertu de son contrat. A mon retour à Victoria, j'ai inspecté la ligne de télégraphe projeté entre Nanaïmo et Victoria.

" J'ai l'honneur d'être,

" Votre très obéissant serviteur,

" V. W. PEARSE.

" *Ingenieur ordinaire.*

" F. BRAUN, ÉCR.,

" Secrétaire, département des Travaux Publics,

" Ottawa."

Le 15 Novembre 1878, M. Robson rapportait que \$3.22 par tonne serait un prix raisonnable pour le transport des rails laissés à Langley ; il informait de plus le département que l'entrepreneur réclamait une indemnité pour un quai qu'il avait construit à ce dernier endroit, et qui serait de quelque utilité pour enlever les rails plus tard. Le 29 novembre, l'entrepreneur écrivait la lettre suivante :—

" NEW WESTMINSTER, 29 Novembre 1878.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire très respectueusement remarquer à l'honorable Ministre des Travaux Publics (par votre entremise) la perte que je souffre en conséquence de la résiliation, par le gouvernement, de mon contrat pour le transport de rails d'acier d'Esquimalt et de Nanaïmo à Yale. Vous savez qu'il a fallu des préparations considérables et coûteuses pour exécuter ce contrat, et si on ne me laisse pas achever le transport, je prétends respectueusement que le gouvernement devrait m'indemniser pour la perte que je subis. Il est bien vrai que l'entreprise n'était pas achevée au temps fixée par le contrat, mais il est vrai aussi et il est bien connu que, en tenant compte des moyens très limités qui étaient disponibles pour ces transports, j'ai fait tout ce qu'il était possible de faire, vu les circonstances, pour exécuter fidèlement le contrat.

“ J'ose donc espérer que le gouvernement considérera favorablement ma position et qu'il m'accordera l'indemnité qu'il croira raisonnable.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Votre obéissant, serviteur,

“ JOHN IRVING.

“ A. JOHN ROBSON, ECR.,

“ New Westminster. ”

L'entrepreneur se basait sur l'arrêt des travaux, comme nous venons de le dire, pour réclamer une indemnité du gouvernement. Cette affaire fut réglée, sans perte pour le gouvernement, par la permission donnée à M. Irving de continuer à faire les transport aux mêmes conditions que par le contrat primitif.

Jusqu'à la date de notre commission, ce contrat avait donné lieu au paiement de la somme suivante :—

Au 30 juin 1879 \$9.660.

CONTRAT No. 40

Remise pour locomotives

En vertu de ce contrat, en date du 3 août 1875, Charles Louis Gouin, James Murphy et Joseph Upper, s'engageaient à construire et à achever une remise pour locomotives, pouvant recevoir dix machines, conformément aux plans et devis annexés au contrat, les travaux devant être terminés avant le 1er septembre 1879, pour le prix de \$30,500. Et s'il était nécessaire, ils s'engageaient aussi à faire d'autres travaux mentionnés au contrat pour un prix additionnel aussi déterminé par le contrat.

Le 10 mai 1878, le département à Ottawa faisait publier des annonces demandant des soumissions pour ces travaux jusqu'au 20 juin 1878 à midi ; il y était dit que les plans, devis et autres informations étaient à la disposition du public au bureau de l'ingénieur du district à Winnipeg ou au bureau de l'ingénieur-en-chef à Ottawa.

Le 15 juillet 1878, les soumissions reçues furent ouvertes en présence de M. Trudeau, le sous-ministre, et de M. Braun, le secrétaire du département. L'état préparé séance tenante, selon la coutume, démontre qu'il y avait eu six soumissions dont les prix variaient de \$30,500, à \$45,500. La plus basse soumission était celle de MM. Gouin et O'Meara, au prix de \$30,500. Plus tard, M. O'Meara demanda que son nom fut rayé des documents

et que ceux de MM. James Murphy et Joseph Upper y fussent substitués. Ce changement fut approuvé par le département, et l'arrête du conseil suivant fut adopté pour le ratifier :—

“ *Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 2 septembre 1878.*

“ Vu le rapport en date du 10 août 1878, de l'honorable ministre des Travaux publics, constatant que la plus basse soumission reçue pour la construction d'une remise pour locomotives à Selkirk, pouvant loger dix machines, pour le chemin de fer du Pacifique Canadien, était celle de MM. C. L. Gouin et M. O'Meara, jr. ;

“ Que M. O'Meara demanda plus tard à ce que son nom fût retiré de la soumission et que M. Gouin demanda que les noms de James Murphy et de Joseph Upper lui fussent substitués dans le contrat ; que comme MM. Murphy et Upper ont la réputation d'être de bons entrepreneurs, lui, le ministre, y consent et que en conséquence, les noms de MM. Murphy et Upper ont été joints à celui de M. Gouin dans le contrat.

“ Le ministre recommande que le contrat passé avec MM. Gouin, Murphy et Upper pour la construction de la remise pour locomotives soit approuvé.

“ Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

W. A. HIMSWORTH,

G. C. P.

La preuve faite démontre que cette entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire, sans que l'on ait montré aucun favoritisme envers l'entrepreneur.

Les travaux ont été complétés d'une manière satisfaisante, et le gouvernement en a pris livraison. Il y eut quelques travaux extraordinaires prévus par le contrat et qui ont été payés comme suit :

180 verges cubes, terre à.....	25
10 “ roc à.....	1.50
117 verges maçonnerie à	5.00
457 “ égoûts à.....	5.00

A part ces travaux qui avaient été prévus et pour lesquels on avait stipulé dans le contrat, il y a eu quelques autres frais imprévus en dehors de l'arrangement existant à la date où le marché a été conclu. Il fallut, entr'autres choses, porter à 50 pieds le diamètre de la plaque tournante, \$200 ; transporter une plaque tournante de Selkirk à Emerson, \$105.

Les travaux ont été exécutés à la satisfaction du gouvernement, et ils ont donné lieu au paiement de la somme suivante :

Au 30 juin 1880..... \$33,785

CONTRAT No. 41.

Construction de chemin de fer.

En vertu de ce contrat en date du 7 mars 1879, Thomas Marks, John Ginty, Patrick Purcell et Hugh Ryan se sont engagés à construire et à compléter, conformément aux plans et devis, y compris la pose de la voie et le ballastage, la ligne du chemin de fer depuis la rivière aux Anglais jusqu'à la rivière à l'Aigle, soit 118 milles, pour les prix stipulés au contrat pour chaque classe de travaux à faire.

On demandait deux séries de prix ; l'une (les plus bas prix), devait être appliquée si les travaux étaient achevés avant le 1er juillet 1883 et si la ligne était en état de permettre la circulation des trains sur toute sa longueur, le 1er juillet 1882. La somme totale, à ces prix, sur les quantités données, serait de \$2,203,196.

L'autre série comprenant les prix plus élevés devait être appliquée si les travaux étaient achevés avant le 1er juillet 1882, et si la ligne était en état de permettre la circulation des trains sur tout son parcours le 1er juillet 1881. La somme totale à ce prix, serait de \$2,300,196.

Le contrat contenait cette condition que, si l'on s'apercevait que, aux prix fixés, la somme totale calculée sur les quantités données (\$2,203,896), serait dépassée, les travaux devraient être arrêtés, et il ne serait rien fait au-delà de cette somme, excepté sur une autorisation expresse du ministre.

Les documents concernant l'adjudication de ces travaux et des travaux de la section suivante, n° 42, sont publiés (sous les nos 43 M et 43 E) dans les documents de la session de 1879, ainsi que dans un rapport fait à la Chambre des Communes sur ce sujet, en date du 31 mars 1880.

En août 1878, il y avait une solution de continuité de 185 milles, entre les parties en construction aux deux extrémités de la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge. On avait fait publier des annonces datées du 13 août 1878, demandant des soumissions devant être reçues jusqu'au 1er janvier 1879.

En novembre 1878, le gouvernement désirant obtenir sur les détails

des travaux à être exécutés des renseignements plus complets que ceux que l'on pouvait se procurer à temps pour permettre aux entrepreneurs de soumissionner en connaissance de cause à une date aussi rapprochée, le département prolongea le délai pour la réception des soumissions jusqu'au 15 janvier 1879. Et plus tard, voyant que les renseignements n'étaient pas aussi complets qu'on l'espérait, et qu'on n'en obtiendrait probablement pas d'assez complets pour pouvoir être utilisés à l'expiration du délai fixé, le département prolongea encore le délai jusqu'au 30 janvier 1879; avis de ces prolongations de délai fut dûment publié dans les journaux.

D'après les premières annonces, les travaux étaient divisés en trois sections :

- (1). De l'extrémité ouest de la section 25, à la rivière aux Anglais jusqu'à Raleigh, environ cinquante milles.
- (2). De Raleigh à la rivière à l'Aigle, environ soixante-huit milles,
- (3). De là rivière à l'Aigle à Kiwatin, environ soixante-sept milles.

Les distances ainsi établies n'ont pas été changées dans les annonces, mais on a exigé que toutes les soumissions fussent faites sur des blancs conformes aux devis préparés par le département, et que l'on offrit à ceux qui voudraient soumissionner; ces blancs étaient rédigés de manière à permettre de faire des soumissions dans les trois formes suivantes :

Forme A. De la rivière aux Anglais à la rivière à l'Aigle, 118 milles.

Forme B. De la rivière à l'Aigle à Kiwatin, 67 milles.

Forme C. De la rivière aux Anglais à Kiwatin, 185 milles.

Ce nouveau plan de demander en même temps que les soumissions par section, d'autres soumissions pour toute la longueur de la ligne, a été adopté sur l'avis de M. Fleming, l'ingénieur-en-chef. M. Fleming pensait que si les entrepreneurs possédant l'habileté et des ressources nécessaires voulaient se charger de tout les travaux, on pourrait probablement obtenir l'achèvement des travaux à une date plus rapprochée que si on les adjudicait en plusieurs sections; mais de peur que l'ensemble des travaux fût trop considérable pour attirer un nombre raisonnable de concurrents, on a aussi demandé des soumissions pour les deux sections séparément, les travaux les plus faciles se trouvant sur la plus longue de ces deux divisions.

Dans l'après-midi du dernier jour fixé pour leur réception, les soumissions furent ouvertes en présence de M. Trudeau, le sous-ministre, M. Braun, le secrétaire, M. Fleming et M. Marcus Smith, ingénieurs.

Le rapport suivant, ainsi que d'autres documents concernant ce contrat, se trouvent dans les archives du département.

" CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
" BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF.
" OTTAWA, 1^{er} février 1879.

" A l'honorable ministre des Travaux Publics.

" MONSIEUR,—Le 30 janvier dernier, à midi, expirait le délai pour la réception des soumissions pour la construction de la partie du chemin de fer du Pacifique située entre la rivière aux Anglais et Kiwatin, 185 milles.

" Il avait été convenu d'avance que les soumissions seraient ouvertes à 2 heures dans l'après-midi. En conséquence le secrétaire F. Braun, à qui les soumissions étaient adressées, a déposé sur le bureau toutes les soumissions reçues. Ces soumissions furent ouvertes, numérotées et endossées selon l'usage, en présence du sous-ministre, M. Trudeau, de M. Marcus Smith, du secrétaire et de moi-même.

" Nous avons d'abord vu à ce que les conditions prescrites, en ce qui concerne le chèque accepté par une banque, accompagnant chaque soumission, les formules imprimées, etc., fussent strictement remplies.

" Chaque fois que ces conditions n'étaient pas remplies, les soumissions étaient rejetées comme irrégulières. Les soumissions régulières seules furent enregistrées, au fur et à mesure qu'elles étaient ouvertes, sur les feuilles 1, 2, 3, et 4, qui accompagnent le présent rapport.

" Voici le nombre des soumissions régulières reçues :

La voie à être posée le 1er juillet 1882.

Formule A. De la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle, sur la feuille no. 5.....	17
Formule B. De la Rivière à l'Aigle à Kiwatin, sur la feuille no. 6..	12
Formule C. De la Rivière aux Anglais à Kiwatin, sur la feuille no. 7.....	11
	— 40

La voie à être posée le 1er juillet 1881.

Formule A. De la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle, sur la feuille no. 8.....	20
Formule B. De la Rivière à l'Aigle à Kiwatin, sur la feuille no. 9	12
Formule C. De la Rivière aux Anglais à Kiwatin, sur la feuille no. 10.....	13
	— 45
Total.....	85

“ Les soumissions étant ouvertes et dûment enrégistrées, je priai M. Marcus Smith de faire un examen critique des six plus basses soumissions pour les sections séparées A et B et pour la section combinée C, en ayant soin de faire calculer exactement en piastres et centins les quantités imprimées aux prix donnés dans les soumissions, afin de constater l'exactitude des sommes totales dans chaque cas.

“ J'inclus le rapport de M. Smith, et je me permettrai d'en signaler le contenu dont j'approuve la plus grande partie.

Il s'occupe d'abord des soumissions faites sur la formule A, de la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle, puis il prend les soumissions sur la formule B, de la Rivière à l'Aigle à Kiwatin.

“ Il fait remarquer une chose qui est très vraie, c'est qu'il y a des erreurs et des contradictions évidentes dans les plus basses soumissions. Je ne pourrais donc pas en recommander l'acceptation dans la forme où elles sont, et essayer d'en corriger les erreurs serait modifier leurs montants relatifs.

Venant ensuite aux soumissions faites sur la formule C, pour la section combinée de la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle et de la Rivière à l'Aigle à Kiwatin, je vois que la soumission no. 15 est la plus basse. Les soumissionnaires sont MM. Morse et Cie (Morse, Nicholson et Marpole) de Toronto, et leur prix de \$5,699,707.

Il y a certains avantages à donner tous les travaux dans une seule entreprise, mais ces avantages seraient bien inutiles si les entrepreneurs n'avaient pas des prix suffisants pour leur permettre d'exécuter ces travaux, et s'ils n'étaient pas des gens d'expérience et de ressources, dans un cas comme celui-ci, où les déboursés sont si considérables. Je n'ai pas une connaissance personnelle suffisante des personnes qui ont signé cette soumission, pour en juger, et je ne sais pas vraiment comment il leur serait possible d'exécuter les travaux à des prix aussi bas que ceux qu'ils demandent. Si les prix demandés dans leur soumission pour les travaux les plus dispendieux avaient été plus élevés, si les renseignements que j'ai fait prendre à leur sujet avaient prouvé que MM. Morse et Cie, avaient une expérience consommée et d'amples ressources à leur disposition, j'aurais immédiatement recommandé au gouvernement de leur adjuger l'entreprise pour la section combinée. Mais je crois que ce serait hasarder l'achèvement satisfaisant des travaux, et l'ouverture prochaine de la ligne, que de leur confier les 185 milles à construire.

“ Je préférerais les débarrasser de la section difficile de 67 milles à l'est de Kiwatin, pour laquelle ils demandent \$3,364,336, et leur laisser les 118 milles de la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle. Ce contrat se monterait à la somme de \$2,335,371 ; je suis d'avis que ces travaux sont assez considérables pour leurs forces et qu'il ne serait pas prudent de leur en confier davantage, à moins qu'ils ne prouvent au gouvernement qu'ils possèdent ou qu'ils ont à leur disposition plus d'habileté et plus de ressources que je ne leur en connais.

En consultant la feuille no. 5, je vois qu'il y a plusieurs personnes qui offrent d'exécuter les travaux de la section de la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Ai-

gle, à des prix inférieurs à ceux de Morse et Cie. Pour ces soumissions, je vous renvoie au rapport de M. Smith, aux erreurs découvertes, à l'insuffisance des prix, à l'absence de renseignements au sujet de l'habileté et de la réputation des personnes qui soumissionnent pour une entreprise aussi considérable. MM. Wardrop et Ross, de Toronto, (no. 10) gens bien connus, s'engagent à exécuter les mêmes travaux pour le même prix, à très peu de chose près, que Morse et Cie.; la différence entre les sommes totales des soumissions n'est que d'environ \$1000, et cette différence peut en définitive se trouver en plus ou en moins suivant que les quantités varieront par l'exécution des travaux. Quelques-uns des prix de Wardrop et Ross sont très bas, mais ces gens ont la réputation d'être des entrepreneurs habiles et de grande expérience, et il n'est pas à craindre qu'ils abandonnent une entreprise dont ils se sont chargés.

"Si l'on donne cette partie de la ligne à Morse et Cie ou à Wardrop et Cie, il restera l'autre section de soixante sept milles, de la Rivière à l'Aigle à Kiwatin, pour laquelle je trouve insuffisants les prix de Morse et Cie. La soumission suivante dans l'échelle des prix est la soumission no. 11, Andrews, Jones et Cie, de Newburgh et Brooklyn, New-York et Ste-Catherine, pour le prix de \$3,915,942, mais je ne connais rien personnellement sur le compte de ces personnes, et je ne trouve au département aucuns renseignements à leur sujet. En outre, leurs prix sont quelque peu incongrus, et, considérés avec l'ensemble de la soumission, prouvent que les soumissionnaires n'apprécient pas suffisamment les difficultés à vaincre. Par exemple pour les excavations dans le roc, la classe de travaux la plus considérable de beaucoup dans la soumission, ils demandent beaucoup moins qu'il ne leur en coûtera, de l'avis de gens expérimentés, et moins de cinq neuvièmes du prix que nous payons aujourd'hui, pour des travaux de la même classe sur la section contigüe à l'ouest de Kiwatin. De plus ils ne considèrent pas le temps comme un élément important pour eux dans l'exécution des travaux, car ils n'ont soumissionné que pour la plus courte période indiquée, ce qui indique, je crois, l'absence d'une connaissance suffisante du pays à travers lequel la ligne doit être construite.

"La soumission suivante (no. 25, Fraser et Cie), est celle de Fraser, Grant et Pitblado, de New-Glasgow; la somme totale en est de \$4,1307,07. Je connais ces entrepreneurs pour des gens habiles, énergiques, ayant complété sous ma propre surveillance, les travaux de certaines parties du chemin de fer Intercolonial et de ses embranchements; je n'aurais aucune hésitation à leur adjuger l'entreprise aux prix qu'ils offrent.

"En divisant ainsi les travaux, je crois qu'il y a une probabilité raisonnable de les voir terminés dans le délai fixé, à aussi bas prix qu'ils puissent comporter, à des prix inférieurs mêmes à ceux que nous payons pour les sections contigües, no. 15 et 25, actuellement en construction.

"Je sais que l'on s'objecte à ce qu'il soit fait une différence entre les soumissionnaires, à ce point de vue ou à tout autre, mais je suis convaincu d'une chose, c'est que si l'on n'adjuge pas les travaux aux entrepreneurs à des prix qui les garantissent contre des pertes sérieuses, les conséquences pourront être désastreuses, et le

public, en définitive, ne pourra guère manquer de payer beaucoup plus que si on les adjugeait dès l'abord à des gens habiles et responsables, à des prix rémunérateurs.

“ Si le gouvernement refusait de faire aucune différence, tout ce qu'il lui resterait à faire serait d'adjuger l'entreprise aux plus bas soumissionnaires, et de faire face aux difficultés et aux désastres qui pourront s'ensuivre, lorsqu'ils se présenteront.

“ Je n'ai rien dit des soumissions faites avec la condition d'achever la pose de la voie avant le 1er juillet 1881. J'ai toujours eu des doutes sur la possibilité pratique d'y parvenir, en payant un prix raisonnable. Il n'y aurait pas la moindre difficulté à trouver des gens pour l'entreprendre sans tenir compte des circonstances particulières où se trouvent ces travaux, Mais ce serait bien autre chose que d'obtenir d'eux l'achèvement des travaux à l'époque fixée, à moins que leurs ressources ne soient très considérables et leurs prix tellement élevés, qu'ils puissent pousser les travaux sans regarder à la dépense.

“ Je sais bien que l'on considère comme très important d'ouvrir la ligne à la circulation des trains pour le public aussitôt que possible. Je me permettrai donc un conseil c'est d'ajouter à la stipulation de la 18e clause du contrat imprimé, portant que le “ temps sera considéré comme partie essentielle ” de ce contrat, qu'une gratification qui en vaille la peine sera accordée aux entrepreneurs pour chaque mois d'avance qu'ils auront sur le délai fixé, et d'un autre côté, qu'on exigera d'eux une forte amende pour chaque mois ou chaque semaine de retard ; le gouvernement conserverait entre ses mains des fonds amplement suffisants pour en déduire les amendes, s'il était nécessaire d'y avoir recours.

“ Quelle que soit la décision prise par le gouvernement, j'insisterai fortement sur la nécessité de ne pas perdre de temps pour faire passer les contrats, afin de permettre aux entrepreneurs de commencer de bonne heure et vigoureusement l'exécution des travaux.

“ Dans la région dont les cours d'eau se déchargent dans le lac des Bois et dans le lac Winnipeg, le soleil a généralement beaucoup de force après le mois de février, et met bientôt les chemins d'hiver hors de service.

“ Il faudrait donc utiliser avec soin la courte période qui va s'écouler avant la débacle des glaces, pour transporter aux endroits accessibles des sections, les vivres pour les hommes et les chevaux, les matières explosives, l'outillage et les autres approvisionnements. Si l'on ne le fait pas, j'ai bien peur qu'il faille perdre une grande partie de l'été prochain avant de commencer réellement les travaux de construction.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING,

“ Ingénieur-en-chef.”

FORMULE DE SOUMISSION A.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle — 118 milles.

(Ouvert le 1er Juillet 1882.)

Liste des SOUMISSIONS reçues le 30. Janvier 1879.

No.	Noms.	No. de l'Enveloppe.	Ière Colonne.	
			Tel que soumis- sionné.	Tel que révisé.
			\$	\$
1	Marks & Conmee,	13	2,203,806	2,203,869
2	Charlebois & Shanly.....	17	2,507,234	2,607,674
3	Dennis O'Brien.....	12	2,305,754	2,310,754
4	Wardrop & Ross.....	10	2,324,499	2,334,499
5	J. R. McDonell.....	18	2,353,602	2,353,602
6	James Goodwin & Cie.....	14	2,397,335	.....
7	Robert H. McGreevy.....	26	2,412,520	.....
8	Manning, McDonell & Cie.....	19	2,604,523	.....
9	James S. Grant & Cie.....	20	2,508,420	.....
10	Purcell, Ginty & Ryan.....	21	2,528,843	.....
11	F. B. McNamee & Cie.....	6	2,612,565	.....
12	Walsh & McCarron.....	22	2,661,591	.....
13	Pitblado, Fraser & Grant.....	25	2,699,055	.....
14	Stevens, Turner, Burns & Cie.....	23	2,805,294	.....
15	H. C. O'Reilly.....	5	2,825,217	.....
16	Wm. Hendrie.....	3	3,019,766	.....
17	Ferguson, Symmes, Mitchell & Cie.....	4	3,190,294	.....

FORMULE DE SOUMISSION B.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Rivière à l'Aigle à Kiwatin — 67 milles.

(Devant être ouvert le 1er Juillet 1882.)

LISTE des SOUMISSIONS reçues le 30 Janvier 1879.

No.	Noms.	No de l'Enveloppe.	Tère Colonne.	
			Tel que soumissionné.	Tel que révisé.
			\$	\$
1	Morse, Nicholson & Marpole	15	3,364,274	3,864,336
2	Fraser, Grant & Pitblado.....	25	4,130,707	4,130,707
3	Manning, McDonell & Cie	19	4,158,933	4,157,933
4	James Goodwin & Cie	14	4,313,135	4,313,135
5	Wardrop & Ross.....	10	4,843,747	4,347,867
6	F. B. McNamee & Cie	6	4,404,196	.....
7	Joseph Whitehead	8	4,587,064	.....
8	Ferguson, Symmes, Mitchell & Cie.....	4	4,682,639	.....
9	Loss & McRae.....	9	4,774,544	.....
10	Denis O'Brien	12	4,774,740	.....
11	Robert H. McGreevy	26	4,833,005	.....
	Hunter, Murray & Booth.....	2	4,987,970	.....

FORMULE DE SOUMISSION C.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Rivière aux Anglais à Kiwatin — 185 milles.

(Ouvert le 1er Juillet 1882.)

Liste des Soumissions reçues, le 30 Janvier 1879.

No.	Noms.	No. Enveloppe.	1ère Colonne.	
			Tel que soumis- sionné.	Tel que révisé.
			\$	\$
1	Morse, Nicholson & Marpole.....	15	5,699,615	5,099,707
2	Denis O'Brien.....	12	6,678,859	6,628,859
3	Wardrop & Ross.....	10	6,668,246	6,682,346
4	James Goodwin & Cie.....	14	6,731,000	6,731,015
5	Purcell, Ginty & Ryan.....	21	6,731,614	.....
6	Manning, McDonell & Cie.....	19	6,793,467	.....
7	F. B. McNames & Cie.....	6	7,021,301	.....
8	Joseph Whitehead.....	8	8,576,811	.....
9	Ferguson, Symmes, Mitchell & Cie.....	4	7,872,933	.....
10	Loss & McRae.....	9	8,051,872	.....
11	Stevens, Turner, Burns & Cie.....	.....	9,547,181	.....

FORMULE DE SOUMISSION A.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle — 118 milles.

(Devant être complété le 1er Juillet 1881.)

Liste des Soumissions reçues, le 30 Janvier 1879.

No.	Noms.	No. Enveloppe.	2ème Colonne.	
			Tel que soumissionné.	Tel que révisé.
			\$	\$
1	Andrews, Jones & Cie	11	2,248,585	2,239,525
2	Marks & Connes	13	2,300,196	2,300,196
3	Denis O'Brien	12	2,421,041	2,426,291
4	Charlebois & Shanly	17	2,423,036	2,431,386
5	Wardrop & Ross	10 ⁷	2,440,724	2,440,724
6	Hunter, Murray & Booth	1	2,490,980	.....
7	J. R. Macdonnell	18	2,505,747	.....
8	James Goodwin & Cie	14	2,573,247	.....
9	Purcell, Ginty & Ryan	21	2,604,643	.....
10	James S. Grant & Cie	20	2,633,842	.....
11	Manning, McDonell & Cie	19	2,726,172	.....
12	Robert H. McGreevey	26	2,774,328	.....
13	H. C. O'Reilly	5	2,825,217	.....
14	Pitblado, Fraser & Grant	25	2,860,199	.....
15	Hurlburt, Crennell & Campbell	24	2,945,707	.....
16	F. B. McNamee & Cie	6	2,976,665	.....
17	Stevens, Fraser, Burns & Cie	23	3,086,373	.....
18	Wm. Hendrie	3	3,160,766	.....
19	Walsh & McCarron	22	3,202,459	.....
20	Ferguson, Symmes, Mitchell & Co	4	3,366,488	.....

FORMULE DE SOUMISSION B.

CHÉMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Rivière à l'Aigle à Kiwatin — 67 milles.

(Devant être complété le 1er Juillet 1882.)

LISTE des SOUMISSIONS reçues le 30 Janvier 1879.

No.	Noms.	No de l'Enveloppe.	2ème Colonne.	
			Tel que soumis- sionné.	Tel que révisé.
			\$	\$
1	Morse, Nicholson & Marpole.....	15	3,467,566	3,467,568
2	Andrews, Jones & Cie.....	11	3,915,942	3,915,942
3	Manning, McDonell & Cie.....	19	4,470,275	4,470,271
4	Wardrop & Ross.....	19	4,647,809	4,652,196
5	James Goodwin & Cie.....	14	4,716,606	2,716,606
6	Joseph Whitehead.....	8	4,722,954	.....
7	Ferguson, Syme, Mitchell & Cie.....	4	4,920,230	.....
8	Denis O'Brien.....	12	5 013,477	.....
9	F. B. McNamee & Cie.....	6	5,136,796	.....
10	Loss & McRae.....	9	5,213,544	.....
11	Hurlbert, Crennell & Campbell.....	24	5,260,852	.....
12	Robert H. McGreevy.....	.....	5,799,606	.....

FORMULE DE SOUMISSION C.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

Rivière aux Anglais à Kiwatin — 185 milles.

(Devant être complété le 1er Juillet 1881.)

LISTE des SOUMISSIONS reçues le 30 Janvier 1879.

No.	Noms.	No de l'Enveloppe.	2ème Colonne.	
			Tel que soumis- sionné.	Tel que révisé.
			\$	\$
1	Morse, Nicholson & Marpole	15	5,937,670	5,937,832
2	Andrews, Jones & Cie	11	6,062,559	6,065,559
3	Purcell, Ginty & Ryan	21	6,903,364	6,903,364
4	Denis O'Brien	12	7,012,802	7,012,802
5	Wrrdrop & Ross	10	7,088,533	7,092,920
6	James Goodwin & Cie	14	7,394,428	7,428,778
7	Manning, McDonell & Cie	19	7,567,590	.....
8	F. B. McNamee & Cie	6	7,728,251	.....
9	Joseph Whitehead	8	7,803,141	.....
10	Hcribert, Crennell & Campbell	24	7,916,839	.....
11	Ferguson, Symmes, Mitchell & Cie	4	8,286,718	.....
12	Loss & McRae	9	8,944,838	.....
13	Stevens, Turner, Burns & Cie	23	10,501,899	.....

Sir Charles Tupper, qui était à cette époque Ministre des Travaux publics, a déclaré dans sa déposition, qu'il était si important de faire compléter ces travaux à une date aussi rapprochée que possible, que le gouvernement aurait consenti, pour donner les travaux en un seul contrat, pour toute la longueur de la section, à payer une somme plus considérable que celle qu'il était disposé à accorder aux entrepreneurs pour deux contrats séparés ; qu'on n'aurait pas considéré comme une raison pour ne pas accepter la soumission pour la section combinée sous la formule C, le fait que le prix demandé excédait la somme des prix stipulés dans les plus basses soumissions pour les sections séparées ; et que si cette soumission de Morse et Cie, au prix de \$5,699,645 avait été faite par des entrepreneurs possédant la force et les ressources suffisantes, elle aurait été acceptée ; mais qu'autant qu'on avait pu s'en assurer, en leur adjugeant l'entreprise, on ne pouvait guère compter sur les avantages que l'on espérait obtenir en payant plus cher, et qu'en conséquence le gouvernement se décida à donner l'entreprise en deux sections.

Entre les trois modes de soumissions que nous venons de mentionner, c'est-à-dire pour le tronçon est de 118 milles, pour le tronçon ouest de 67 milles, et pour la section combinée de 185 milles, les mêmes annonces demandaient deux séries de prix, pour chacune de ces distances, suivant l'époque à laquelle le soumissionnaire s'engageait à terminer les travaux.

Chaque formule de soumission avait deux colonnes ; l'une devait contenir les prix demandés pour terminer les travaux pour le 1er juillet, 1883, et pour permettre la circulation des trains au 1er juillet 1880 ; l'autre colonne devait contenir les prix demandés en plaçant chacune de ces échéances un an plus tôt, c'est-à-dire, les travaux terminés le 1er juillet 1882 et les trains pouvant circuler le 1er juillet 1881. Lorsque les soumissions donnent ces deux séries de prix, les prix pour la plus courte échéance sont plus élevés que ceux qui sont demandés pour le plus long délai.

M. Fleming fit remarquer qu'en prenant le délai le plus court pour base des contrats, on s'exposait à éprouver des désappointements et à payer des prix inutilement exagérés, car c'était promettre de payer des prix que les entrepreneurs ne pourraient gagner. Il recommanda donc de prendre les plus bas prix et la plus longue échéance pour base des contrats, en promettant toutefois une gratification si les travaux étaient terminés plus tôt

que ne le comportait strictement le contrat. Le département adopta cette ligne de conduite, et se mit en mesure de traiter avec les soumissionnaires sur le pied de la plus longue échéance et des plus bas prix.

On remarquera que le rapport de M. Fleming cité plus haut, recommande de négocier immédiatement avec quelques-uns des soumissionnaires dont les offres n'étaient pas les plus avantageuses, et il donne pour cela des raisons qui nous semblent bonnes. Mais, d'après le témoignage de Sir Charles Tupper, le département a trouvé la position embarrassante, d'autant plus que les soumissionnaires avaient établi leur capacité en se soumettant à l'épreuve prescrite, c'est-à-dire en déposant une somme déterminée avec la soumission. On se décida donc à s'adresser d'abord aux plus bas soumissionnaires.

La plus basse soumission pour la section A, sur la base de la plus longue échéance pour l'achèvement des travaux, était celle de MM. Marks et Conmee, au prix de \$2,203,396; c'est cette soumission qui forme la base du contrat no. 41 dont nous nous occupons actuellement. On n'a pas considéré dans le cas actuel, les prix et la somme totale que donnaient les soumissions comme étant nécessairement ceux que demandaient les soumissionnaires. M. Fleming avait prié M. Marcus Smith de reviser les calculs et aussi d'examiner si les prix demandés étaient raisonnables.

Voici le rapport de M. Smith à ce sujet :—

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“OTTAWA, 31 janvier 1879.

“MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, je vous transmets sous ce pli un résumé des six plus basses soumissions pour la construction de cette partie du chemin de fer du Pacifique Canadien, qui s'étend de la Rivière aux Anglais à Kiatwin, soit 185 milles, avec quelques observations sur ces soumissions.

“Formule A. De la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle, 118 milles. La plus basse soumission sous cette formule est celle de Marks et Conmee, no. 13; mais leurs prix ne sont pas logiques, il y a aussi des erreurs évidentes et quelques-uns des prix démontrent, ou que les soumissionnaires n'entendent rien à ces travaux, qu'ils les ont donnés pour diminuer d'une façon trompeuse la somme totale, ou peut-être qu'ils espèrent voir ces genres de travaux remplacés par d'autres comme, par exemple :

“10. Plateforme de billots pour traverser les fondrières. Le prix demandé est de moins d'un demi centin par pied cube de bois.

“20. Emprunts de terre, avec transport de 1 mille à 1 mille et trois quarts.

Le prix demandé, est de 10 centins par verge cube ; ils ont dû avoir l'intention de demander ce prix en sus du prix ordinaire de 25 centins. Cette correction augmenterait la somme totale de \$52,500.

“ 3^e Maçonnerie de ponts, \$8.00 par verge cube ; de ponceaux, \$4.00 par verge cube ; béton, \$1.00 par verge cube. Tous ces prix sont absurdes.

“ 4^e Tuyaux en fonte, \$3.50 par pied courant. C'est à peu près la moitié du prix du métal.

“ La soumission suivante est celle de MM. Charlebois et Shanly, n^o 17. Il y a quelques inconséquences dans cette soumission ; les prix sont en général excessivement bas, et tels qu'on en pourrait demander pour travaux dans les parties habitées du Canada. Quelques-uns des prix du bois couvrant exactement le coût du bois brut, de sorte qu'il n'y a aucune marge pour la main-d'œuvre. On y remarque une ignorance évidente des difficultés que l'on rencontre pour exécuter ces travaux dans une région éloignée et inhabitée.

“ La troisième, celle de Andrews, Jones et Cie, n^o 11, ne donne les prix que dans la seconde colonne.

“ Les prix sont excessivement bas pour les principaux genres de travaux qui sont les excavations dans le roc et dans le sol.

“ La quatrième est celle de O'Brien, n^o 12.

“ Il y a des inconséquences dans cette soumission.

“ Les travaux en caissons pour quais, sont portés à \$2.50 par verge cube, et le ballastage au même prix que les excavations dans le sol, sans laisser aucune marge pour le transport et pour la voie spéciale aux sablonnières.

“ La cinquième soumission est celle de Warrop et Ross, n^o 10. Les prix pour excavations dans le roc et pour la maçonnerie sont très bas ; les autres prix en général sont raisonnables.

“ Formule B. De la rivière à l'Aigle à Kiwatin, 67 milles. La plus basse soumission sous cette formule est celle de Morse et Cie, n^o 15. Les prix pour les travaux considérables consistant en excavations dans le roc et dans le sol, pour les traverses et le ballastage sont excessivement bas ; ils ne s'accordent pas du tout avec ce que nous connaissons des difficultés de l'accès de cette région, de la nature du roc, et avec notre expérience du coût des travaux des sections contiguës. Je ne crois pas qu'il soit possible d'achever les travaux aux prix portés dans cette soumission ; si on le tentait, on s'exposerait à voir les entrepreneurs forcés d'y renoncer, ce qui occasionnerait une perte de temps et amènerait en fin de compte une augmentation du coût total. La soumission suivante est celle d'Andrews, Jones et Cie, n^o 11. Leurs prix ne sont portés qu'à la seconde colonne, ce qui indique clairement chez eux, l'ignorance des difficultés que présente le pays. Il y a aussi des inconséquences qui dénotent l'absence de renseignements sur la nature du roc. Les excavations dans le roc solide sont portées à \$1.50 par verge cube, et les emprunts de roc, c'est-à-dire l'élargissement des tranchées, à \$1.80 par verge cube. Les grosses pièces de bois, que l'on devra probablement importer, sont offertes à peu près au prix coûtant, ce qui ne laisse aucune marge pour la main-d'œuvre sur les travaux. Le prix des traverses est

aussi très bas, car le bois est rare dans cette région. Je doute que l'on puisse exécuter les travaux à ces prix sans encourir de perte. La troisième soumission dans l'ordre des prix, est celle qui porte le n° 23, Fraser; Grant et Pitblado. Les prix de cette soumission sont un peu bas, pour les principaux genres de travaux, mais en général ils sont conséquents, excepté les prix des bois de construction, ce qui indique que les soumissionnaires ne sont pas au fait de la rareté des bois de dimension convenable dans cette région. Les trois soumissions qui viennent ensuite, sont celles qui portent les nos 19, Manning, 14, Goodwin, et 10, Wordrop. Il n'y a aucune remarque spéciale à y faire, car elles sont en général raisonnables. Les deux dernières sont les meilleures.

“ Formule C. De la rivière aux Anglais à Kiwatin, 135 milles. La plus basse soumission sous cette formule est celle qui porte le n° 13. Les prix pour excavation dans le roc, pour les traverses et pour quelques autres genres de travaux semblent absurdement bas; ils trahissent une ignorance complète des difficultés que présente le pays, de la rareté du bois de construction, etc., l'absence de connaissance pratique de la nature du roc, du coût élevé du transport sur les lieux de l'outillage, des machines et des provisions pour les hommes et pour les chevaux. Ils sembleraient plus appropriés à des travaux dans le grès ou dans les calcaires dans un pays habité, avec de bons chemins; et ce serait aller contre l'expérience acquise par les travaux des sections contigües que d'espérer faire exécuter ces travaux aux prix portés à la soumission.

“ L'abandon forcé de l'entreprise, avant l'achèvement, aurait pour conséquence un retard dont souffriraient les intérêts du pays et qui retarderait la colonisation des territoires du Nord-Ouest. Il faudrait en outre compter sur une augmentation considérable du coût pour remettre l'entreprise en adjudication.

“ La soumission suivante dans l'ordre des prix, est celle d'Andrews, n° 11. Les prix n'y sont donnés que dans la seconde colonne et on peut lui appliquer les mêmes observations qu'à la précédente, quoiqu'à un degré différent. Ces deux soumissions ont un grand air de famille, avec une légère transposition des bas prix. Je ne considère ni l'une ni l'autre comme acceptables et je ne crois pas qu'on puisse en attendre de bons résultats si on acceptait l'une ou l'autre.

“ Les soumissions suivantes sont celles qui portent les nos 12, 10, 14 et 21, jusqu'à B. W. R. Goodwin. Les prix pour excavations dans le roc, de la soumission n° 10 semblent à peine suffisants pour couvrir le prix coûtant, et les grosses pièces de bois coûteraient certainement plus cher avant d'être rendues à pied d'œuvre, que les prix demandés, ce qui ne laisse rien pour la main-d'œuvre. Quant au reste, cette soumission semble assez raisonnable. Les trois dernières semblent avoir été rédigées et calculées avec soin, et on peut les classer comme raisonnables et de bonne foi. Le n° 10 ne contient pas de prix pour plusieurs genres de travaux, mais les totaux sont ceux des soumissions faites par les mêmes personnes sous les formules A. et B.

“ On trouve annexée à la soumission n° 14, une proposition d'exécuter tous les travaux entre la rivière aux Anglais et Kiwatin, pour une somme déterminée. Les soumissionnaires se proposent de diminuer la quantité des excavations dans le sol au moyen d'un procédé qui paraît praticable, quoiqu'un peu plus coûteux

par verge cube. Ils pourraient probablement faire ainsi une économie considérable sur l'ensemble, réduire aussi les excavations dans le roc, et les longs transports de matériaux en les remplaçant à de certains endroits par des travaux d'art.

“ J'ai fait le calcul des quantités nettes à des prix qui ferait concorder assez exactement le coût total avec la somme mentionnée dans la proposition. Ces prix seraient modérés, mais ils ne laisseraient aucune marge pour les frais imprévus qui pourraient être considérables, en traversant les nombreux bras et baies des lacs. Les soumissionnaires, cependant, demandent qu'on leur donne le bénéfice de toutes les autres réductions qu'ils pourront faire, pour couvrir ces frais imprévus.

“ Si cette proposition était régulière, la considérant avec l'expérience acquise dans les travaux des autres sections où le coût final a été si supérieur ou coût estimé lors de l'adjudication de l'entreprise, je la considérerais comme la meilleure des soumissions reçues par le gouvernement.

“ Je suis, votre tout dévoué,

“ MARCUS SMITH.

“ SANDFORD FLEMING, écr.,
“ Ingénieur-en-chef.”

SOMMAIRE des soumissions pour la construction du chemin de fer entre la rivière aux Anglais et la rivière à l'Aigle.

FORMULE DE SOUMISSION A.—118 MILLES.

No.	Entrepreneurs.	Cautions.	Année 1883.	Année 1882.
			\$	\$
13	{ Thomas Marks..... James Conmee.....	{ A. M. Smith..... W. W. Keighley.....	2,203,869	2,300,196
17	{ A. Charlebois..... E. Suanly.....	{ L. Z. Mallette..... A. Bowie.....	2,207,674	2,431,386
12	Denis O'Brien.....	{ R. Warmington..... Louis Paré.....	2,310,754	.....
11	{ Andrews, Jones & Cie..... John P. Andrews..... N. F. Jones..... J. H. Drake.....	{ Albert Chatfield..... John Heney.....	.....	2,239,525
10	{ John Wardrop..... John Ross.....	{ A. Myers..... John W. Wardrop.....	2,334,499	2,440,724
18	J. R. McDonell.....	{ Joseph Kavanagh..... R. W. Cruice.....	2,353,602	2,505,744

SOMMAIRE des soumissions pour la construction du chemin de fer de la Rivière à l'Aigle à Kiwatin.

FORMULE DE SOUMISSION B. — 67 MILLES.

No.	Entrepreneurs.	Cautions.	Année 1883.	Année 1882.
			\$	\$
15	{ G. D. Morse..... Frank Nicholson..... R. Marpole.....	{ Close..... A. J. Thompson..... Walter Morley.....	3,364,336	3,467,568
11	{ Andrews, Jones & Cie..... John P. Andrews..... N. F. Jones..... J. H. Drake.....	{ Albert Chatfield..... John Heney.....	.....	3,015,942
25	{ James H. Fraser & Cie..... George G. Grant..... James H. Pitblado.....	{ Wm. Fraser & Cie..... John M. Blackie.....	4,130,707	.....
19	{ Alex Manning..... John Flint..... Alex. McDonell..... John J. McDonald..... James Isbester.....	{ Joseph Kavanah..... C. H. MacKintosh.....	4,157,933	4,470,272
14	James Goodwin.....	{ E. Griffin..... A. Mortimer.....	4,313,134	4,716,606
10	{ John Wardrop..... John Ross.....	{ A. Myers..... John W. Wardrop.....	4,347,847	4,632,196

SOMMAIRE des soumissions pour la construction du chemin de fer de la Rivière aux Anglais à Kiwatin.

FORMULE DE SOUMISSION C.—185 MILLES.

No.	Entrepreneurs.	Cautions.	Année 1883.	Année 1882.
15	{ G. D. Morse..... Frank Nicholson..... Richard Marpole.....	{ Close..... H. J. Thompson..... Walter Morley.....	5,699,707	5,937,732
11	{ Andrews, Jones & Cie..... John P. Andrews..... N. P. Jones..... J. H. Drake.....	{ Albert Chatfield..... John Heney.....	.....	6,062,559
12	Denis O'Brien.....	{ R. Warmington..... Louis Paré.....	6,628,859	7,012,802
10	{ John Wardrop..... John Ross.....	{ A. Myers..... John W. Wardrop.....	6,668,246	7,088,533
14	James Goodwin.....	{ E. Griffin..... A. Mortimer.....	6,731,015	7,428,778
21	{ Patrick Purcell..... John Ginty..... Hugh Ryan.....	{ John Turner..... Robert Beaty.....	6,731,614	6,903,364

Le 12 février, M. Fleming, après s'être informé de la réputation de quelques-uns des soumissionnaires, faisait le rapport suivant :

NOUVEAU MÉMOIRE de Sandford Fleming, Ecr, à l'honorable Ministre des Travaux Publics, daté à Ottawa le 12 février 1879, pour faire suite à son rapport daté à Ottawa le 1er février 1879, sur les soumissions reçues pour la construction des sections du chemin de fer du Pacifique Canadien situées entre la Rivière aux Anglais et Kiwatin.

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
 “BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,
 “OTTAWA, 12 Février 1879.

“MONSIEUR,—Dans mon rapport, en date du 1er février, sur les soumissions reçues pour la construction des sections du chemin de fer du Pacifique Canadien situées entre la Rivière aux Anglais et Kiwatin, je ne me suis pas cru fondé à conseiller au gouvernement d'accepter les plus basses soumissions pour les raisons que j'y ai données.

“Vous avez cru, cependant, devoir faire prendre des renseignements sur les ressources, l'habileté et l'expérience des personnes qui ont fait les plus basses soumissions, et je reçus instruction, en conséquence, avec MM. Trudeau et Smith, de voir d'abord MM. Morse et Cie, qui sont les plus bas soumissionnaires pour tous les travaux, formule de soumission C. Nous avons eu une entrevue avec MM. Morse et Nicholson, au sujet de l'association dont ils font partie, et nous avons entendu tout ce qu'ils avaient à dire. Nous leur avons expliqué ensuite qu'ils feraient bien de chercher à s'adjoindre quelqu'autre personne possédant l'expérience et les connaissances qui semblent leur faire défaut et qui sont nécessaires pour l'exécution de travaux aussi considérables. MM. Morse et Cie. s'occupent depuis quelque temps de chercher du renfort, mais je ne sache pas qu'ils aient réussi jusqu'ici à persuader à des hommes d'une habileté et d'une expérience suffisante de se joindre à eux pour cette entreprise. Et il n'y a là rien d'étonnant, si l'on tient compte des prix extrêmement bas portés à leur soumission.

“La soumission suivante (Formule C) sur la liste est celle de MM. Andrews, Jones et Cie., de New-York, de Brooklyn et de Ste-Catherine, \$6.062.559. J'ai déjà parlé de ces messieurs dans mon rapport du 1er février.

“J'ai depuis fait prendre des renseignements près de personnes de Ste-Catherine et d'autres, mais je n'ai pu obtenir aucun renseignement satisfaisant au sujet des soumissionnaires.

“La soumission qui vient ensuite est celle de Denis O'Brien. J'ai eu une entrevue avec M. O'Brien, j'ai pris des renseignements sur son compte et j'ai acquis une opinion favorable de M. O'Brien comme entrepreneur. Il paraît jouir d'une bonne réputation au département; mais il semble s'en être toujours tenu jusqu'ici à des entreprises comparativement peu considérables, et j'ai peine à croire qu'il soit prudent de lui confier toute cette section combinée de 185 milles.

“Immédiatement après Denis O'Brien, viennent plusieurs soumissions irréprochables d'entrepreneurs bien connus. Ces soumissions sont dans l'ordre suivant :

Wardrop et Ross.....	\$6 682.346
James Goodwin et Cie.....	6.731.215
Purcell, Ginty et Ryan.....	6.731.614
Manning, McDonell et Cie.....	6.793.467

“ Je passe maintenant aux soumissions sous la formule B, de la Rivière à l'Aigle à Kiwatin. J'ai déjà parlé des personnes qui ont fait les deux plus basses soumissions—Morse et Cie et Andrews, Jones et Cie. La soumission suivante est celle de MM. Fraser, Grant et Pitblado, \$4.130.707. J'ai déjà parlé de ces messieurs dans mon rapport du 1er février ; je n'ai à y ajouter que ceci : Si, outre leur habileté et leur expérience ils peuvent prouver au département qu'ils ont à leur disposition des ressources suffisantes, je suis d'avis qu'on peut leur confier l'entreprise.

“ Il m'est plus difficile de donner un avis au sujet des soumissions (formule A), pour la section entre la Rivière aux Anglais et la Rivière à l'Aigle. Je n'ai pu rien apprendre sur le compte de Marks et Conmee qui puisse me convaincre qu'ils possèdent les ressources, l'habileté et l'expérience nécessaires pour l'exécution de travaux si considérables. Il y a en outre dans leur soumission une erreur qui, si elle était corrigée, lui ferait perdre son rang et nous donnerait MM. Charlebois et Cie., les suivants sur la liste, comme les plus bas soumissionnaires.

“ Je n'ai que peu de renseignements sur Charlebois et Cie., comme entrepreneurs. Au département, M. Charlebois a la réputation d'un excellent homme d'affaires, qui s'est lancé récemment dans les entreprises, mais qui n'a eu que peu d'expérience dans l'exécution de travaux de tous genres, particulièrement dans la construction des chemins de fer. D'un autre côté ses ressources seraient limitées. En outre, Charlebois et Cie., ont passé contrat, en août dernier, pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne. Je suis d'avis que cette entreprise est assez lourde pour eux, et que, d'après ce que j'ai pu savoir de leur ressources, ils leur faudra les employer toutes, et toute leur énergie pour mener à bien les travaux déjà entrepris.

“ Les soumissions qui suivent sur la liste sont celles de :—

Denis O'Brien.....	\$2.310.754
Wardrop et Ross.....	2.334.499
J. R. McDonell.....	2.353.602

“ On a déjà dit que quoique Morse et Cie. n'aient fait aucune soumission spéciale pour cette section (formule A), en déduisant leur soumission, formule B, de leur autre soumission, formule C, on trouve une somme de \$2,335,371. A part cela, on remarquera que nous avons plusieurs soumissions pour cette section de la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle, dont la différence extrême est moindre de 2 pour cent de la somme totale. C'est au gouvernement d'en choisir une ; la manière d'agir habituelle étant de s'adresser au plus bas soumissionnaire d'abord, puis de passer aux plus élevés dans l'ordre des prix jusqu'à ce qu'on ait trouvé des personnes en état de prouver au gouvernement qu'elles peuvent consacrer à ces travaux l'habileté et l'expérience nécessaires pour les compléter à sa satisfaction, dans le délai et dans les conditions mentionnés au contrat.

“ Je suis, etc.,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING.

“ Ingénieur-en-chef.

Le 13 février MM. Marks et Conmee écrivaient la lettre suivante :

“ OTTAWA, 13 février 1878.

“ MONSIEUR,—Au cas où notre soumission pour la section A du chemin de fer du Pacifique Canadien serait acceptée, nous prendrons pour associés dans le contrat MM. Purcell, Ginty et Ryan, les entrepreneurs de la section située à l'est de celle dont il est question ; et nous accepterons tous les arrangements préliminaires faits par ces Messieurs avec le gouvernement au sujet de notre soumission.

“ Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ THOS. MARKS.

“ JAMES CONMEE.

“ L'Hon. Dr. TUPPER, C. B.

“ Ministre des Travaux Publics.”

Puis la correspondance suivante fut échangée :

“ OTTAWA, 20 février 1879.

“ MESSIEURS,—En réponse à votre lettre datée du 13 février, mais reçue ce jour, m'informant que, au cas où votre soumission pour la section A du chemin de fer du Pacifique Canadien serait acceptée, vous prendrez pour associés dans le contrat, MM. Purcell, Ginty et Ryan, et que vous accepterez tous les arrangements préliminaires faits par ces Messieurs avec le gouvernement au sujet de votre soumission, j'ai à vous informer que le gouvernement est prêt à passer un contrat avec vous et vos associés, MM. Purcell, Ginty et Ryan, pourvu que le dépôt requis soit fait dans le délai d'une semaine à partir de ce jour ; mais ce contrat doit être basé sur votre soumission sans aucune modification quelconque des prix qui y sont portés.

“ Votre dévoué,

“ CHARLES TUPPER.”

“ THOS MARKS, ÉCR., et,

“ JAMES CONMEE, ÉCR., OTTAWA.”

“ OTTAWA, 21 février 1879.

“ MONSIEUR,—Nous accusons réception de votre lettre du 20 courant, nous informant que l'entreprise de la section A du chemin de fer du Pacifique Canadien nous avait été adjudgée, pourvu que nous prenions pour associés MM. Purcell, Ryan et Ginty, et que nous fassions le dépôt requis dans le délai d'une semaine à partir de ce jour. Nous acceptons toutes ces conditions, et nous vous prions de substituer dans le contrat les noms de Patrick Purcell, de Hugh Ryan et de John Ginty, à celui de M. Conmee, ayant fait un arrangement avec M. Conmee à cet effet.

“ Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ MARKS et CONMEE,

“ L'hon. Dr. TUPPER, C. B.

“ Ministre des Travaux Publics.”

“ OTTAWA, 27 février 1879.

“ CHER MONSIEUR,—Comme la soumission faite par M. Marks et par moi pour la construction de la section A du chemin de fer du Pacifique Canadien, a été acceptée, j'ai l'honneur de vous informer qu'il a été convenu que MM. Patrick Purcell, Hugh Ryan et John Ginty seront pris comme associés par M. Marks dans le contrat, à mon lieu et place. Je vous prie donc de permettre à ces messieurs, c'est-à-dire à MM. Purcell, Ryan et Ginty, de signer le contrat qui pourra être passé pour cette section et de les substituer dans tout ce qui sera fait à ce sujet, comme s'ils avaient soumissionnés à ma place.

“ Vous voudrez bien aussi avoir la bonté de permettre à M. Marks de retirer le dépôt de \$5,000 fait avec la susdite soumission, parce qu'il a payé sa part entière du dépôt de cautionnement final.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ JAMES CONMEE.

“ L'honorable ministre des Travaux Publics.

“ Témoin : P. PURCELL.

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“ OTTAWA, 1er mars 1879.

MONSIEUR,—Comme la soumission de Marks et Conmee, formule A, a été acceptée, je crois de mon devoir d'exposer encore une fois ce qui me semble être une erreur.

“ Je crois qu'il n'est que juste envers ceux qui offrent d'exécuter les travaux, de leur faire remarquer cette erreur avant qu'ils exécutent le contrat.

“ Le prix des excavations ordinaires dans le sol, porté dans la première colonne de la soumission est de 25 centins, et dans la 2me colonne, de 26 centins.

“ L'article suivant est celui d'emprunts de terre avec transport de 1 à 1½ milles, et le prix dans les deux colonnes est de 10 centins. Comme il y a ici un transport à longue distance à ajouter au coût de l'excavation, le prix devrait être plus élevé, au lieu d'être plus bas que celui des excavations ordinaires.

“ La clause 18 des devis porte que, dans les cas ordinaires, le prix maximum du transport, pour une distance de 2,500 pieds ou au-dessus, sera de 13 centins; ce prix doit être ajouté au prix des excavations ordinaires qui est de 25 centins, ce qui donne 38 centins par verge.

“ Les travaux dont il est question en ce moment comprennent un transport sur une distance au-delà de l'ordinaire, de 5,280 à 9,240 pieds, et l'on avait l'intention d'accorder pour cela un prix spécial. Je serai obligé cependant, par les termes des devis et de la formule imprimée de la soumission, de calculer le prix de toutes les excavations avec ce transport à distance extraordinaire, à 10 centins seulement.

“ Je crois qu'il faudrait informer les entrepreneurs qu'on ne pourra les payer que conformément aux termes précis de leur soumission tels que cités plus haut.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING,

“ *Ingénieur-en-chef.*

“ L'honorable ministre des Travaux Publics.”

MM. Marks, Ginty, Purcell et Ryan furent spécialement avisés des prix de leur soumission tels que M. Fleming les explique ici ; ils se sont décidés à s'en tenir strictement aux termes de la soumission et ils ont signé un document à cet effet.

Le 3 mars 1879, l'arrêté du conseil suivant était adopté :—

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-général en Conseil, le 3 mars 1879.

“ Vu le rapport de l'honorable ministre des Travaux Publics, exposant que l'on a demandé des soumissions pour la construction des 185 milles du chemin de fer du Pacifique situés entre la rivière aux Anglais et Kiwatin.

“ Que ces 185 milles ont été divisés en deux sections, et les soumissions faites sur des formules marquées “ A ” et, “ B ” ; la première, “ A ”, comprenant les 118 milles entre la rivière aux Anglais et la rivière à l'Aigle, et la seconde, “ B ”, les 67 milles entre la rivière à l'Aigle et Kiwatin ;

“ Que les formules de soumissions employées contiennent deux colonnes ; la première devant contenir les prix demandés par les soumissionnaires pour achever les travaux pour le 1er juillet 1883, et pour mettre la voie en état de permettre la circulation des trains sur toute la section pour le 1er juillet 1882 ; et la seconde colonne devant contenir les prix demandés pour l'achèvement des travaux pour le 1er juillet 1882, et pour la mise de la voie en état de permettre la circulation des trains sur toute la section pour le 1er juillet 1881 ;

“ Que les deux plus basses soumissions reçues pour la section de 67 milles—formule “ B ”—pour achever les travaux dans le plus court délai, sont celles de :—

“ Morse, & Cie \$3,364,274

“ Andrews Jones & Cie..... 3,915,942

“ Que MM. Morse & Cie, à qui on a offert l'entreprise conformément à leur soumission, ont refusé de l'accepter, par une lettre adressée au département, et datée du 25 février 1879 ;

“ Que suivant les instructions du conseil, le ministre a avisé MM. Andrews, Jones & Cie, que le gouvernement passerait contrat avec eux pour la section—formule “ B ”—pourvu qu'ils fissent le dépôt requis de cinq pour cent sur le montant de leur soumission, avant 4 heures p. m., ce jour, samedi, 1er mars ;

“ Que la plus basse soumission faite pour la section de 118 milles—formule “ A ” — pour achever les travaux dans le délai mentionné dans la première colonne, c'est-à-dire dans le plus long délai, est celle de :—

“ Marks et Conmee..... \$2,203,896

“ Et les deux plus basses pour achever les travaux dans le délai fixé dans la seconde colonne ou dans le plus court délai, sont celles de :—

“ Andrews, Jones & Cie..... \$2,248,585

“ Marks & Conmee..... 2,300,196

“ Que, à la demande par écrit de MM. Marks & Conmee, MM. John Ginty, P. Purcell et Hugh Ryan, entrepreneurs expérimentés et bien connus, ont été associés à M. Marks, dans la soumission, au lieu et place de M. Conmee ;

“ Que MM. Marks, Ginty, Purcell et Ryan ont déclaré qu'ils étaient capables et que c'était leur intention d'achever les travaux dans le plus court délai mentionné ; qu'ils ont fait le dépôt de cautionnement requis de cinq pour cent sur le montant de leur soumission, soit \$115.000, et recommandant que la soumission faite par MM. Marks et Conmee sur la formule “ A ” soit acceptée et qu'un contrat soit passé avec MM. Marks, Ginty, Purcell et Ryan, conformément à cette soumission ; qu'ils soient payés au fur et à mesure de l'avancement des travaux au plus bas prix, c'est-à-dire à ceux qui sont portés à la première colonne de la soumission, jusqu'au 1er juillet 1881, époque à laquelle, si les rails sont posés, et si la voie est en état de permettre la circulation des trains sur toute la section, on accordera aux entrepreneurs les plus hauts prix pour tous les travaux, c'est-à-dire ceux qui sont portés à la seconde colonne de la soumission.

“ Le comité soumet les recommandations ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ Greffier du Conseil Privé.

“ L'honorable ministre
“ des Travaux Publics.”

Le contrat fut exécuté ensuite sur la base de la plus basse soumission, comme ci-dessus mentionné.

Nous sommes d'avis que, en obtenant cette entreprise, les entrepreneurs n'ont été l'objet d'aucune faveur injuste, et que, à l'époque où le contrat a été passé, le département n'était pas à même de faire exécuter les travaux à des prix inférieurs à ceux qui y sont portés.

M. Caddy fut nommé ingénieur de la section pour le compte du gouvernement, aussitôt que les opérations de construction furent commencées. Nous l'avons examiné comme témoin. Le tracé sur lequel les travaux

devaient être exécutés, avait été étudié d'un bout à l'autre, lorsqu'il prit son poste, et l'on faisait le piquetage final sur la partie dont le tracé était considéré comme définitivement fixé. On s'attendait cependant à modifier certaines autres parties.

Le pays que traverse cette section offre un sol très changeant, la nature du terrain varie quelquefois tous les cinq milles ; tantôt c'est du sable, tantôt du roc et quelquefois de la terre-glaise. Un tiers de cette section, environ, était en roc et en fondrières, et c'était la partie la plus difficile à exécuter.

Sur ces parties du tracé qui devaient être modifiées, on n'avait pas pris de sections transversales avant de passer le contrat, de sorte que les quantités pour toute la section n'étaient pas données avec exactitude à l'époque où le contrat a été conclu. Lorsque nous avons interrogé M. Caddy, on s'attendait à ce que les quantités exécutées seraient beaucoup moindres que celles qu'on avait calculées à l'époque où on a demandé des soumissions, et que les modifications faites au tracé raccourciraient considérablement la distance. D'après l'opinion de ce témoin, la distance devrait être raccourcie d'environ quatre milles et un quart, et le coût diminué d'environ quatre ou cinq mille piastres, par suite des changements faits par les ingénieurs après la signature du contrat.

A l'époque où nous avons pris les témoignages à Winnipeg, dans l'automne de 1880, l'ingénieur du gouvernement était satisfait des travaux exécutés sur cette section ; il a déclaré que les entrepreneurs exécutaient convenablement leur contrat. Il y avait eu entre lui et eux quelques différences d'opinion sur quelques matières, mais ces différences avaient été réglées généralement sans difficulté, quelquefois cependant il a fallu en référer à l'ingénieur-en-chef.

Ce contrat a donné lieu, jusqu'au 30 juin 1880, au paiement des sommes suivantes :

Au 30 juin 1879.....	\$ 22,600
Au 30 juin 1880.....	597,300
	<hr/>
	\$619,900

CONTRAT No. 42.

Construction du chemin de fer.

Par ce contrat, daté du 20 mars 1879, James Hugh Fraser, George Johnston Grant, James Macdonald Pitblado, Alexander Manning, John Shields et John James McDonald, se sont engagés à exécuter et à compléter les excavations, la chaussée, les ponts, le posage de la voie, le ballastage et les autres travaux à être exécutés, conformément aux plans et devis, de la partie du chemin de fer qui commence à la station n° 1,290, près de l'endroit où la ligne traverse la rivière à l'Aigle, et se termine à l'extrémité est de la section n° 15, à Kiwatin, soit une longueur d'environ soixante-sept milles. Ils doivent pour ce faire recevoir les prix mentionnés au dit contrat, pour les différents genres de travaux y spécifiés, et d'après les quantités qu'on avait estimées à cette époque, soit une somme totale de \$4,130,707; le gouvernement se réservant le droit de suspendre les travaux, si l'on venait à s'apercevoir que leur coût excéderait cette somme, ou à son choix, de les faire continuer au même prix. Les travaux devant être complétés pour le 1er juillet 1883, et la ligne être en état de permettre la circulation des trains, d'un bout à l'autre de la section, pour le 1er juillet 1882.

Plus tard, par un acte daté du 6 septembre 1879, il a été convenu entre les dits Fraser, Grant et Pitblado, d'une part, les dit Manning et McDonald et un nommé Alexander Shields, de seconde part, Alexander McDonald, James Isbester et Peter McLaren, de la troisième part, et Sa Majesté, de la quatrième part, que les dits Fraser, Grant et Pitblado pourraient se retirer du dit contrat et en être relevés, et que le gouvernement accepterait à leur place les dits Alexander McDonald, James Isbester et Peter McLaren; le dit Alexander Shields ayant antérieurement acquis, au moyen d'un transport, les droits que le dit John Shields avait originairement dans le contrat.

Les travaux qui font l'objet de ce contrat ont été offerts à la compétition publique; les annonces sont les mêmes et les soumissions ont été reçues en même temps que celles de la section voisine (contrat no. 41). Nous avons déjà décrit dans notre rapport sur ce dernier contrat, la plupart des opérations du département des Travaux Publics, pour la réception des soumis-

sions, l'examen que l'on en a fait après qu'elles ont été ouvertes, et les rapports des ingénieurs sur la valeur et l'ordre de ces soumissions. On peut considérer comme partie de notre rapport sur le contrat actuellement en question, tout ce qui y est dit au sujet de la période qui a précédé la décision du gouvernement de traiter avec les plus bas soumissionnaires dans chaque cas.

Le délai pour la réception des soumissions expirait le 30 janvier 1879, à midi. On les ouvrit à deux heures de l'après-midi, le jour fixé. Il n'est pas nécessaire pour ce qui nous occupe actuellement, de parler d'autres soumissions que des quatre plus basses reçues pour la section B. En voici un résumé :

	Longue échéance.	Courte échéance
	Trains circulant le 1 ^{er} juillet 1882.	Trains circulant le 1 ^{er} juillet 1881.
	\$	\$
Morse, Nicholson et Cie.....	3,361,274	3,467,506
Andrews, Jones et Cie.....	.....	3,915,945
Fraser, Grant et Pitblado	4,130,707	.....
Manning, McDonald et Cie.....	4,158,933	4,470,275

Dans le cas actuel, le contrat est basé sur la troisième soumission dans l'ordre des prix ; les deux plus basses étaient celles de Morse, Nicholson et Marpole, et de Andrews, Jones et Cie. Ni l'une ni l'autre de ces sociétés n'avait d'expérience dans l'entreprise de travaux de ce genre ni de ressources suffisantes pour faire face à des travaux aussi considérables que ceux pour lesquels elles avaient soumissionné. L'une et l'autre comptaient, pour se procurer du capital, sur la probabilité de l'emprunter après qu'on leur aurait offert le contrat.

Les soumissions furent ouvertes le 30 janvier 1879. Trois semaines furent employées ensuite à s'informer des ressources et des capacités des différents soumissionnaires et à étudier la substance et les mérites des diverses soumissions ; ces informations et cet examen ont surtout porté sur les deux plus basses soumissions.

Au bout de ce temps, le gouvernement a eu de fortes raisons de croire que l'on ne pourrait mener à bien ni l'une ni l'autre de ces soumissions, et qu'il serait de l'intérêt du public d'accepter quelque'une des plus élevées; mais le gouvernement ne s'est pas cru autorisé à suivre la ligne de conduite qui semblait la plus sage, pour la raison que le dépôt d'une certaine somme fait en même temps que la soumission donnait, à son opinion, à la personne qui l'avait fait, certains droits que l'on ne pouvait ignorer.

Le 20 février 1879, le gouvernement offrait le contrat à Morse et Cie., les plus bas soumissionnaires, et leur donnait huit jours pour fournir la caution spécifiée. Le 24 février, la caution n'avait pas encore été fournie, et Morse et Cie. se fusionnèrent avec Andrews, Jones et Cie, dont la soumission venait la seconde, et était de \$551,668 plus élevée, avec l'entente que Morse et Cie. ne s'en tiendraient pas à leur soumission, mais qu'ils entreprendraient comme associés et qu'ils partageraient les chances de bénéfice dans celle de Andrews, Jones et Cie. Le 25 février, Morse et Cie. signaient un document retirant leur soumission, lequel document était remis le 26 au département. (On leur a subséquemment remboursé le dépôt qu'ils avaient fait ostensiblement, comme preuve de leur bonne foi). Le même jour, 26 février, Andrews, Jones et Cie étaient avisés que l'entreprise leur était adjugée, et on leur donnait jusqu'au 1er mars, le samedi suivant, à 4 heures p. m., pour fournir la caution spécifiée.

D'après les arrangements, intervenus entre ces deux sociétés, il était entendu que si Andrews, Jones et Cie. ne pouvaient se procurer la moitié de la somme nécessaire pour le cautionnement, ils abandonneraient tous leurs droits à Morse et Cie. Le 28 février, la veille du jour où expirait le délai, ils reconnurent à New-York qu'ils ne pouvaient se procurer leur part du cautionnement et ils télégraphièrent à quelqu'un qui représentait Morse et Cie., qu'ils consentaient à abandonner tous leurs droits à cette dernière société.

Le 1er mars, le jour fixé pour le dépôt du cautionnement (se montant à près de \$200.000), Morse et Cie, cachant le fait qu'ils réclamaient les droits d'Andrews, Jones et Cie, déposèrent à Toronto environ le quart de la somme requise, et pas davantage. Le 27 février, le secrétaire du département avait informé Andrews, Jones et Cie. qu'on ne prolongerait point le délai fixé; cependant, M. Nicholson, un des membres de la société Mor-

se et Cie., étant à Ottawa, et ayant raison de croire que le gouvernement pourrait encore prolonger le délai, s'il était convaincu que Andrews, Jones et Cie. possédaient les ressources financières suffisantes, obtint de ses associés qu'ils fissent des démarches à Toronto, démarches qui eurent pour résultat le versement, le 3 mars, d'un second quart du cautionnement, toujours au nom d'Andrews, Jones et Cie. Le 5 mars, comme le cautionnement n'avait pas été complété, l'entreprise était adjugée à Fraser, Grant et Pitblado, dont la soumission était de \$214.765 plus élevée que celle d'Andrews, Jones, et Cie. ; c'est cette soumission qui fait la base du contrat dont nous nous occupons.

Nous essayons ailleurs, dans notre rapport au sujet de l'adjudication des contrats, de démontrer que le mode employé pour l'adjudication des contrats pour la construction du chemin de fer du Pacifique, donne prise, entre autres, à l'objection suivante : Après avoir perdu des semaines et des mois de temps précieux pour le pays, en efforts pour obtenir des soumissions acceptables de personnes remplissant les conditions requises, on reçoit des soumissions. Or ces soumissions, écrites sur des formes préparées exprès, pour des quantités estimées, ouvertes avec cérémonie par des fonctionnaires autorisés et examinées par eux, donnent tout simplement au gouvernement des prix auxquels les soumissionnaires ne *veulent pas* exécuter les travaux, et l'on est forcé de perdre encore du temps pour découvrir que ces soumissions ne valent rien.

Nous allons donner un rapport détaillé des négociations qui ont eu lieu entre les soumissionnaires et d'autres personnes qui ont essayé de se faire intéresser à ce contrat, en autant du moins que nous avons pu les découvrir par les dépositions des témoins, parce qu'elles nous semblent démontrer quelques uns des vices du système—de ce système qui, bien que la perte d'un seul jour fût préjudiciable au pays, et bien qu'il y eût des millions en jeu, faisait du dépôt de \$5.000 accompagnant des soumissions que l'on ne croyait pas susceptibles d'être jamais exécutées, un motif pour retarder encore d'un mois les négociations avec des entrepreneurs responsables, avec des entrepreneurs que l'ingénieur-en-chef, à l'ouverture des soumissions, avait désignés comme compétents et capables d'exécuter les travaux et qui avaient été jugés tels par le ministre lui-même.

La société dont la soumission était la plus basse, était composée de G. D.

Morse, F. Nicholson, R. Marpole et A. J. Thompson ; le nom de ce dernier ne figurait à la soumission que comme caution.

Dans le cours du mois de janvier 1879, MM. Morse et Nicholson se rendirent au bureau de M. P. G. Close, un capitaliste de Toronto, et lui demandèrent d'être une de leurs cautions dans les soumissions qu'ils faisaient pour ces travaux. De là des négociations qui aboutirent à un arrangement. Nous avons examiné comme témoins les parties à cet arrangement. Elles ne s'accordent pas entre elles lorsqu'elles rendent compte de l'objet de l'arrangement et des motifs qui l'ont amené. Voici, d'après notre opinion, les faits que l'on peut déduire assez clairement de l'ensemble de leurs dépositions.

Morse et Cie. sentaient que le fait de ne pas être connus comme entrepreneurs de travaux considérables, était une cause de faiblesse pour eux ; ils craignaient que quoique le montant de leur soumission pût être acceptable, on les ignorât cependant en faveur d'autres personnes que l'on croirait posséder plus de ressources et plus de capacités.

Ils croyaient que M. Close était un partisan du gouvernement, qu'il était bien connu des ministres, et ils s'adressaient à lui pour qu'il leur donnât sa recommandation et leur prêtât son influence.

M. Morse était un exportateur de bestiaux, et M. Close dit qu'il avait l'intention de démontrer au gouvernement que Morse et Cie étaient appuyés par M. Gooderham et Worts et par d'autres capitalistes. Ni les uns ni les autres ne semblent avoir réfléchi que MM. Gooderham et Worts ou les autres capitalistes auraient pu tout aussi bien, par leur propres actes ou par leurs paroles, prouver qu'ils appuyaient Morse et Cie., que cela eût pu se faire par la simple déclaration de M. Close.

En résumé, l'intention de Morse et Cie. était d'obtenir par M. Close quelque chose de plus que le témoignage de leurs ressources financières ; ils désiraient obtenir par lui que leur soumission fût prise en considération, quelque fût son rang, avec plus de faveur que d'autres d'égal mérite, au moyen de l'influence que M. Close ou M. Shields pourraient exercer sur des membres du cabinet.

Antérieurement à ces négociations, M. Close et M. John Shields avaient discuté un plan au moyen duquel ils pourraient retirer quelque profit des contrats que le gouvernement allait adjudger. D'abord, M. Close se montra

peu disposé à traiter avec Morse et Cie sans le consentement de M. Shields en conséquence rendez-vous fut pris, et une entrevue eut lieu entre MM. Close, Shields, Morse et Nicholson.

Après quelques pourparlers, on en vint à une entente qui fut rédigée par écrit, comme suit :

“ Convention faite, ce vingt-deux janvier mil huit cent soixante-dix-neuf, entre G. D. Morse, de la cité de Toronto, comté d'York, entrepreneur; R. Marpole, de Barrie, comté de Simcoe, entrepreneur; G. T. Thompson, de la dite cité de Toronto, entrepreneur, et Frank Nicholson, de la dite cité de Toronto, entrepreneur, d'une part, et Patrick George Close, de la dite cité de Toronto, négociant, d'autre part.

“ Attendu que les dites parties de la première part font une soumission pour la construction de la section B du Chemin de fer du Pacifique Canadien, et ont prié la dite partie de la seconde part de leur aider à obtenir le contrat pour les dits travaux et de renoncer à toute tentation d'obtenir le dit contrat pour son compte personnel, ce que la dite partie de seconde part a consenti à faire en considération de ce qui suit :

“ C'est pourquoi il est convenu par les présentes que si la dite partie de la seconde part fait ses plus grands efforts et emploie tous les moyens légitimes à sa disposition pour obtenir, pour les dites parties de la première part, le contrat pour les travaux de la dite section; si elle agit pour elles et en leur nom pour cet objet spécial comme leur agent ou leur courtier, si elle abandonne toute soumission pour le dit contrat en son nom personnel ou au nom d'une ou de plusieurs autres personnes, excepté les dites parties de la première part, et pourvu que les dites parties de la première part ou quelqu'une d'elles obtiennent le contrat pour les dits travaux, en tout ou en partie; dans ce cas, les dites parties de la première part s'engagent à payer à la dite partie de la seconde part, comme courtage ou commission par rapport au dit contrat, une somme équivalant à 2 pour cent du montant du dit contrat. Cette commission sera payée à la dite partie de seconde part à différentes dates, sur les sommes qui seront payées aux dites parties de la première part, en vertu du dit contrat, et au fur et à mesure que ces dites sommes leur seront payées. Mais il est entendu que les trois premiers paiements mensuels faits en vertu du dit contrat seront payés à et reçus par les dites parties de la première part, francs et quittes de toute déduction pour le paiement de la dite commission; laquelle commission cependant, sur les dits trois paiements mensuels, sera payée à la dite partie de la seconde part, sur le quatrième paiement mensuel en même temps que la commission sur ce dit quatrième paiement mensuel.

“ Il est aussi convenu que la dite commission aura le premier privilège sur les sommes ainsi payées aux différentes dates aux dites parties de la première part, excepté comme susdit; les dites parties de la première part cèdent et transportent les dits 2 pour cent à la dite partie de la seconde part et donnent instruction et autorisation au gouvernement du Canada, ou à quiconque fera les paiements en vertu du dit contrat aux dites parties de la première part, de payer la dite commission à la dite partie de la seconde part.

“ Il est aussi entendu que cette convention, cette cession et ce transport seront valables à l'égard de toutes les sommes reçues à différentes dates, par les dites parties de la première part, soit qu'elles conservent et exécutent le contrat, soit qu'elles le cèdent à d'autres, et que la dite cession est tenue pour faite sous l'autorité du statut, à l'effet de rendre cessibles les clauses actives d'une convention.

“ Il est aussi entendu que la dite partie de la seconde part aura la préférence pour la fourniture aux dites parties de la première part des marchandises dont elles pourront, de temps à autre, avoir besoin pour l'exécution des travaux du dit contrat, c'est-à-dire, que si la dite partie de la seconde part offre de fournir ces marchandises, d'aussi bonne qualité et à aussi bas prix qu'on puisse se les procurer, les dites parties de la première part seront tenues de lui donner leurs commandes.

En foi de quoi, les dites parties ont signé et scellé les présentes, les jour, mois et an ci-dessus en premier lieu mentionnés.

Signé, scellé et exécuté en présence de JOHN A. PATTERSON.	}	G. D. MORSE,	(Sceau)
		R. M. MARPOLE,	“
		A. G. THOMPSON, G.D.M.	“
		FRANK NICHOLSON,	“
		P. J. CLOSE.	“

Pendant toutes ces négociations et ces conventions, M. Close et M. Shields étaient associés, quoique le nom de M. Close soit seul mentionné.

Les membres de la société Morse & Cie, en faisant cette convention, semblent avoir cru qu'ils s'étaient acquis une influence précieuse et qui leur serait très utile. Ils semblent s'être persuadés que MM. Close et Shields pourraient arranger les choses de manière à leur donner un avantage signalé sur les autres soumissionnaires. Ils ont cru pendant quelque temps que leur soumission serait acceptée de préférence aux autres, pourvu qu'elle ne les dépassât pas de plus de \$100,000. Plus tard, ils ont cru qu'il valait mieux s'assurer du contrat, en faisant la soumission assez basse pour avoir droit à l'adjudication de l'entreprise, et que MM. Close et Shields pourraient ensuite influencer les employés du Gouvernement de façon à pouvoir se dédommager au moyen de faveurs de la part des ingénieurs, de prêts de rails et d'autre manière.

Comme preuve de la sincérité de cette dernière opinion chez eux, ils se sont décidés, sur le conseil de M. Shields, et presque au dernier moment avant de produire leur soumission, à en diminuer considérablement le montant, comparativement à ce que les associés avaient décidé, à Toronto, quelques jours auparavant, de demander au gouvernement.

L'objet mentionné dans la convention citée plus haut, comme ayant

motivé la promesse de Morse & Cie, de payer une commission de 2 pour cent, n'est pas le vrai motif, ou, du moins, n'est pas le seul objet qui ait entraîné la société Morse & Cie à faire cette promesse. Les témoignages des parties à la convention ne s'accordent pas sur la nature de cet objet tel qu'il a été décrété verbalement; d'un côté, on dit que c'est l'abandon par MM. Close et Shields de toute idée de soumissionner pour leur propre compte; et de l'autre côté, on dit que c'était l'emploi de leur influence en faveur de Morse & Cie. Nous ne croyons pas que cela soit d'une grande importance; nous croyons même probable qu'il a été question de l'un et de l'autre de ces objets.

Avant que les soumissions fussent produites, M. Shields avait acquis un intérêt dans les chances d'obtenir le contrat, comme faisant partie de la société Manning, McDonald & Cie, dont la soumission est la quatrième sur la liste par ordre de prix.

M. Shields a déclaré dans sa déposition qu'avant que la soumission fut produite, il était convenu avec lui et avec d'autres membres, croit-il, de la société Manning, McDonald & Cie, que M. Close aurait une part quelconque dans la soumission, quoique cette part fût indéterminée; cependant les autres associés disent ne rien connaître de cette transaction.

Le jour où les soumissions ont été ouvertes, le 30 janvier, les membres des sociétés plus haut mentionnées comme ayant fait les quatre plus basses soumissions, étaient en nombre à Ottawa. Parmi eux se trouvaient MM. Morse, Nicholson, Marpole, Jones, le colonel Smith, Fraser, Grant, Pitblado, McDonald, Shields et Close.

Les membres de la société Morse & Cie pensaient que M. Shields et M. Close étaient à la capitale dans leur intérêt. C'est de M. Shields, que l'un des membres de cette société, apprit d'abord leur rang dans la liste des compétiteurs, et qu'il apprit que leur soumission était la plus basse pour toute la distance, aussi bien que pour la section B.

M. Marpole a dit dans sa déposition que M. Shields a toujours prétendu être en communication intime avec le département, mais il en vint à la conclusion que M. Shields n'avait pas obtenu plus de renseignements que les autres.

De fait, il arrive souvent, à Ottawa, que le public soit au courant de la position relative des soumissions immédiatement après qu'elles ont été

ouvertes, les divers soumissionnaires se communiquant les uns aux autres les chiffres de leurs soumissions respectives.

M. Nicholson a déclaré qu'il n'avait jamais su que M. Shields fut en mesure d'obtenir pour Morse & Cie, une position, un rang ou un avantage auquel ils n'auraient pas eu réellement droit.

Le lendemain du jour qu'il fut connu que Morse & Cie avaient fait la plus basse soumission pour la section C (toute la distance), il y eût un arrangement ci-après cité, par lequel la convention précédente entre M. Close et Morse & Cie, au sujet de la section B, fut déclarée s'appliquer, avec quelque changement, aux autres parties de l'entreprise :

“ Cette convention, conclue le trente et un janvier, dans l'an du Seigneur mil huit cent soixante-dix-neuf, entre George D. Morse, A. J. Thompson et F. Nicholson, de la cité de Toronto, et Richard Marpole, de la ville de Barrie, entrepreneurs, d'une part et P. G. Close, de la cité de Toronto, négociant, d'autre part.

“ Attendu que les dites parties ont conclu une convention en date du vingt-deuxième jour de janvier A. D. 1879, au sujet de la soumission pour obtenir le contrat, et de l'exécution des travaux de la section B du chemin de fer du Pacifique Canadien, et attendu que l'on a cru devoir soumissionner aussi pour les travaux de la section A du dit chemin de fer, ainsi que pour les travaux des deux sections réunies ; c'est pourquoi cette convention fait foi que les dites parties conviennent comme suit : Si les dites parties de première part obtiennent le contrat pour les travaux de la section A ou pour les deux sections réunies, dans ce cas toutes les dispositions et stipulations de la dite convention précitée s'appliqueront à et couvriront aussi le contrat pour la dite section ou pour les deux sections réunies, comme si la dite section A avait été comprise dès l'origine dans la dite convention du 22 janvier 1879, sauf que le courtage ou la commission à être payé à la dite partie de la seconde part, sur les sommes reçues au compte de la dite section A, ne sera que de 1 pour cent, au lieu de 2 pour cent.

“ Et cette convention obligera les héritiers exécuteurs testamentaires et administrateurs des dites parties.

“ En foi de quoi nous avons signé les jour, mois et an ci-dessus en premier lieu mentionnés.”

“ G. D. MORSE,
“ par son procureur F. NICHOLSON.

“ A. J. THOMPSON,
“ F. NICHOLSON,
“ R. MARPOLE,
“ P. G. CLOSE.

“ Signé en présence de

“ THOS. WATTS.”

Le lendemain du jour où les soumissions furent ouvertes, M. Marcus Smith fit un rapport sur les soumissions reçues. Nous le citons en entier dans notre rapport sur le contrat no 41. En ce qui concerne la section B, il fait remarquer que les prix de la soumission de Morse et Cie pour les principaux travaux sont excessivement bas, et qu'il ne s'accordent pas avec la connaissance des difficultés d'accès à ce pays, avec la nature du roc, et le coût des travaux sur les sections voisines. Il ne croyait pas possible d'exécuter complètement les travaux aux prix mentionnés, et que si on l'essayait, on pourrait s'attendre à un désastre qui occasionnerait une nouvelle perte de temps et une augmentation dans le coût définitif.

Quant à la soumission d'Andrews, Jones et Cie, il dit qu'ils ne faisaient des offres que pour le plus court délai (c'est-à-dire circulation des trains le 1er juillet 1881, et achèvement un an après) ; que ce fait démontre une ignorance évidente de la nature du pays ; il mentionne quelques prix qui sont trop bas ; entr'autres, les prix des excavations dans le roc, \$1.50. Ce sont les travaux les plus considérables de l'entreprise. Les entrepreneurs de la section voisine se les font payer \$2.75. Il a aussi parlé des emprunts de roc portés à \$1.80. On comprend de quelle importance il était de demander un prix raisonnable pour ces deux genres de travaux lorsque l'on saura que, à ces bas prix, ils se monteraient à \$2,116,800, sur le montant total de la soumission, de \$3,915,942. M. Smith doutait que l'on pût exécuter ces travaux sans perte, aux prix portés à la soumission.

Le jour suivant, c'est-à-dire le 1er février 1879, M. Fleming transmettait au ministre le rapport de M. Smith accompagné de son propre rapport qui est aussi reproduit dans le nôtre sur le contrat no 41 : M. Fleming était d'opinion que les prix de Morse et Cie étaient insuffisants, et que ceux d'Andrews, Jones et Cie étaient absurdes, et, considérés avec l'ensemble de leur soumission, indiquaient une ignorance complète des difficultés à vaincre, et il continuait en recommandant la soumission qui vient ensuite, celle de Fraser, Grant et Pitblado, comme méritant d'être acceptée. Il connaissait ces entrepreneurs pour des hommes capables et énergiques, qui avaient complété, à la satisfaction du gouvernement, sous sa propre surveillance, certaines parties du chemin de fer Intercolonial et de ses embranchements.

Comme ces rapports ne semblaient pas suffisants pour justifier une

décision dans ce sens, l'ingénieur-en-chef fit prendre de nouvelles informations au sujet des ressources, de l'habileté et de l'expérience des soumissionnaires, et le 12 février 1879, il transmettait au ministre les résultats de son enquête. On trouvera encore cette pièce dans notre rapport sur le contrat no 41. Il croit, dit-il, que Morse et Cie n'ont pas réussi à intéresser dans leur contrat des hommes possédant l'habileté et l'expérience suffisante, ce qui n'est pas étonnant. Après avoir fait allusion à son rapport précédent sur la situation d'Andrews, Jones et Cie, il ajoute qu'il n'a pu se procurer aucun renseignement satisfaisant à leur sujet.

On avait déjà perdu à ce moment-là, deux semaines du temps le plus précieux de l'année, pour respecter le système d'adjuger les entreprises, et cependant le département était si empêtré qu'il n'était pas en mesure de faire ce que, d'après nous, un propriétaire particulier quelconque aurait fait dès le 1er de février, c'est-à-dire adopter le rapport de l'ingénieur et de son inférieur immédiat, en acceptant la plus basse soumission de toute société connue comme possédant l'habileté et les ressources suffisantes pour mener à bien l'entreprise.

Le ministre chargé de ce département a donné sa déposition devant nous. La position, dit-il, était embarrassante. D'un côté on sentait l'importance d'adjuger le contrat aux gens les mieux posés et les plus actifs, et d'un autre côté il fallait faire exécuter les travaux à aussi bas prix que possible. On ne crût donc pas devoir suivre le conseil de l'ingénieur, de les adjuger à ceux des soumissionnaires qui possèderaient une habileté et des ressources suffisantes, et nous croyons mauvais le système qui a empêché le département le 1er février de suivre la ligne de conduite qu'aurait adoptée, à notre avis, un homme d'affaires intelligent, s'il se fut agi d'argent appartenant à un particulier, et que l'on a reconnu comme inévitable après un délai d'un mois. Le cas actuel démontre clairement pour nous que le dépôt d'une petite somme avec la soumission, ne prouve ni la bonne foi ni la capacité du soumissionnaire.

Et d'après ce que nous déduisons des témoignages, il est raisonnable de voir que s'il avait été nécessaire de déposer avec la soumission, un cautionnement considérable, soit en argent, soit au moyen d'un écrit signé de personnes responsables, comme nous le conseillons dans notre rapport sur l'adjudication des contrats, ni la soumission de Morse et Cie, ni celle d'An-

draws, Jones et Cie ne serait venue embarrasser le gouvernement et retarder les travaux comme elles l'ont fait.

Il est vrai que quinze jours environ après que le contrat leur eut été adjugé, Morse et Cie déposèrent près de \$100,000 en argent, mais ce n'était pas sur leur propre soumission ; c'était pour avoir l'avantage d'entreprendre les travaux à un prix de \$551,668 plus élevé que le leur. Il est évident d'après les dépositions des membres de cette société, qu'ils ont fait leur soumission, non pas dans l'espérance d'avoir à exécuter les travaux aux prix mentionnés ; ils ont fait une proposition avec l'intention formelle de ne pas la remplir, et dans la croyance qu'il surgirait quelque chose par la suite pour les empêcher d'y perdre. Le système qui permet de faire des propositions de ce genre et qui les encourage, nous semble avoir besoin d'être radicalement modifié.

Le 20 février, le contrat était adjugé à Morse, Nicholson et Cie, les plus bas soumissionnaires, et ils en étaient avisés par une lettre officielle de M. Braun, le secrétaire du département. Jusqu'au 24 janvier, rien n'avait été fait par eux pour déposer le cautionnement requis ; mais ce jour-là, comme nous l'avons dit plus haut, ils ont passé un arrangement avec la société dont la soumission venait après la leur, celle d'Andrews, Jones et Cie, en vertu duquel Morse et Cie devaient renoncer à exécuter leur offre, les deux sociétés devaient se fusionner et prendre position d'après la soumission d'Andrews, Jones et Cie, qui était plus élevée de plus d'un demi-million.

Le jour où se faisait cet arrangement, M. Jones, un des membres de la société Andrews, Jones et Cie, écrivait la lettre suivante au secrétaire du département des Travaux Publics :—

“ OTTAWA, 24 février 1879.

“ MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous informer que nous avons pris pour associé, M. A. Laberge, fils, de Montréal, en ce qui concerne nos soumissions pour les travaux de construction du chemin de fer du Pacifique entre la rivière aux Anglais et Kiwatin, et de déclarer que, si nos soumissions se trouvent parmi les plus basses, et si les travaux nous sont adjugés, nous sommes prêts à faire immédiatement le dépôt requis de 5 pour cent, et à commencer sur le champ les opérations.

“ Nous pouvons ajouter que notre société est composée uniquement de gens de grande expérience pratique dans les travaux de chemins de fer.

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ ANDREWS, JONES & CIE.

“ Par N. F. JONES,

“ F. BRAUN, écr.,

“ Secrétaire du département des Travaux Publics.”

La même société avait précédemment adressé au ministre des Travaux Publics la lettre suivante, datée du 6 février :—

“ STE. CATHERINE, 6 février 1879.

“ MONSIEUR,—Comme le bruit a couru que le département ne prendrait pas en considération les soumissions pour la construction de cette partie du chemin de fer du Pacifique allant de la rivière aux Anglais au Portage du Rat, 185 milles, qui se monteraient aux environs de \$6,000,000, nous désirons déclarer que nous avons toute confiance aux chiffres que nous avons soumis, et que, si le contrat nous est adjugé, nous sommes prêts à déposer les 5 pour cent requis par le gouvernement comme cautionnement, et à commencer les travaux dès que nous en recevrons l'ordre. Nous pouvons aussi vous convaincre que nous sommes en mesure de mener les travaux à bonne fin. Tout ce que nous demandons, c'est que notre soumission soit considérée d'après ses mérites, et que, si elle est la plus basse, elle soit acceptée.

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ ANDREWS, JONES & Cie.

“ L'Hon. Dr. TUPPER,

“ Ministre des Travaux Publics,

“ Ottawa.”

La société Andrews, Jones et Cie. ne possédait pas de ressources suffisantes pour lui permettre d'entreprendre ces travaux, mais elle s'était entendue avec une riche maison de New-York qui devait lui fournir le capital nécessaire pour exécuter le contrat, pourvu qu'un agent possédant sa confiance, lui fit un rapport après être venu au Canada et s'être informé avec soin de tous les détails, de façon à la convaincre qu'elle pouvait sans crainte faire ces avances. Nous n'avons pas cru nécessaire de nous informer si cette maison se composait d'une seule personne ou de plusieurs associés. Un M. Dillon était ou la seule personne ou une des personnes qui avaient promis d'aider Andrews, Jones et Cie, et nous parlons de lui, ci-après, comme étant la personne en question. M. Dillon chargea

le colonel Smith d'être son agent, de venir au Canada pour son compte, et M. Smith vint à Ottawa avec M. Jones, un des associés soumissionnaires. Après leur arrivée ici, il y eut un nouvel arrangement par lequel le colonel Smith pouvait être directement intéressé dans le contrat. Il fut convenu entre lui et M. Jones que si Andrews, Jones et Cie obtenaient le contrat, et si le colonel Smith leur procurait une certaine portion du cautionnement, M. Smith deviendrait leur associé. Il occupait ainsi la double position de conseiller de son mandant à New-York, à qui il devait rapporter s'il était prudent ou non de procurer à Andrews, Jones et Cie le capital nécessaire pour exécuter les travaux, et d'une personne ayant intérêt à ce que son mandant fit ces avances.

Ni M. Jones, ni le colonel Smith n'avaient le pouvoir de décider que le capital nécessaire serait à leur disposition. Le devoir du colonel Smith était de retourner à New-York et de faire son rapport, sur quoi son mandant devait décider s'il risquerait ou non son capital.

Les soumissionnaires canadiens ignoraient que le colonel Smith fût un agent envoyé pour faire un rapport à un capitaliste, et que Andrews, Jones et Cie comptaient sur ce rapport pour pouvoir obtenir le contrat.

Après la convention du 24 février entre le colonel Smith et M. Jones, au nom d'Andrews, Jones et Cie, et Morse et Cie, en vertu de laquelle ces derniers devaient se retirer de la compétition, M. Nicholson, le 25, écrivit au nom de la société la lettre suivante qu'il remit le 26 février aux bureaux du département:—

“ OTTAWA, 25 février 1879.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous informer, pour faire suite à la conversation que notre associé, M. Nicholson, a eue avec vous hier, au sujet de notre soumission pour la section C, du chemin de fer du Pacifique, que, vu votre déclaration que les travaux de la section A, partie de la section C, avaient été adjugés à d'autres entrepreneurs, et après avoir dûment réfléchi aux difficultés à surmonter dans la construction de la section B, isolément, surtout après l'opinion franchement exprimée par les ingénieurs du département, que nos prix pour les travaux dans le roc pour la section B. sont au-dessous du coût réel, nous nous sommes décidés à retirer la partie de notre soumission qui concerne la dite section B.

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ MORSE ET CIE.

“ L'hon. ministre des Travaux Publics.”

Si le colonel Smith avait eu sincèrement l'intention d'exécuter ces travaux sur la base de la soumission d'Andrews, Jones et Cie, et s'ils avaient cru que cela put se faire, sachant, comme ils le savaient, que M. Dillon ne ferait rien pour leur aider avant que M. Smith lui eût fait son rapport à New-York, nous ne pouvons comprendre pourquoi, après l'arrangement du 24 février, qui faisait disparaître la soumission de Morse et Cie, le seul obstacle entre eux et le contrat, le colonel Smith ne soit pas allé immédiatement faire rapport à son mandant des renseignements qu'il s'était procurés au Canada. Ces deux messieurs n'agissaient pas tout à fait confidentiellement l'un envers l'autre. Le colonel Smith a déclaré dans sa déposition qu'il n'avait pas eu connaissance de la lettre du 24 février, ci-dessus mentionnée, dans laquelle il est question de l'entrée de M. Laberge dans la société, et il a ajouté que l'assertion de M. Jones, qu'il était prêt à déposer immédiatement le cautionnement, n'avait aucune fondation.

Comme on le verra par la suite, le colonel Smith, pendant son séjour au Canada, put recueillir sur le pays à être traversé par cette section du chemin de fer du Pacifique, des renseignements tels que M. Dillon, après en avoir été informé, se décida immédiatement à ne pas faire les avances demandées, et cette décision fut prise sans qu'il fût question de la longueur du délai accordé pour fournir le cautionnement.

Le fait que le colonel Smith connaissait les difficultés qu'il y aurait à vaincre pour exécuter ces travaux, a dû le rendre peu pressé de retourner à New-York, et cela pourrait expliquer aussi pourquoi M. Jones a essayé de faire ce qu'il a fait, c'est-à-dire de prendre dans leur société M. Laberge ou quelqu'autre nouvel associé. Nous n'avons pas examiné M. Jones qui demeure près de New-York.

Comme nous l'avons dit plus haut, la lettre de Morse et Cie, retirant leur soumission, fut remise au département le 26 février ; le même jour, le contrat fut adjugé à Andrews, Jones et Cie, par la lettre suivante :—

“ OTTAWA, 26 février 1879.

“ MESSIEURS,—Je dois vous informer que votre soumission pour la construction de la section “ B ” du chemin de fer du Pacifique Canadien, a été acceptée, et que le gouvernement passera un contrat avec vous conformément à cette soumission, pourvu que vous déposiez les cinq pour cent requis par le cahier des charges, avant quatre heures p. m., samedi prochain.

“ Votre dévoué,

“ CHARLES TUPPER.

“ MM. ANDREWS, JONES ET CIE.”

Après cette lettre et le même jour, le document suivant fut passé pour confirmer et mettre à effet l'arrangement ci-dessus mentionné du 24 février 1879 :—

“ Memorandum d'une convention intervenue le 26e jour de février A. D. 1879, entre Andrews, Jones, et Cie., d'une part, et Morse et Cie, d'autre part. Attendu que le contrat pour la construction de la section B du chemin de fer du Pacifique Canadien a été adjugé à Andrews, Jones et Cie., et attendu que, en vertu d'un arrangement entre les dites parties, daté du 24 février courant, ils devaient intéresser Morse et Cie, pour moitié dans ce contrat, aussitôt qu'il leur serait adjugé par le département des Travaux Publics ; c'est pourquoi les présentes font foi que les dits Andrews, Jones et Cie., ont cédé et transporté (pour bonne et valable considération, et en exécution de l'arrangement ci-dessus mentionné du 24 courant) et cèdent et transportent, par les présentes, une part de moitié dans le dit contrat avec le département des Travaux Publics, et conviennent, par les présentes, avec les dits Morse et Cie., de faire et d'exécuter, dans les dix jours qui suivront l'exécution du dit contrat par le département, un transport plus formuel et plus effectif de la dite part de moitié aux dits Morse et Cie, et passeront un acte de société avec eux pour l'exécution du dit contrat, conformément aux termes du dit arrangement du 24 courant.

“ Et il est convenu, par les présentes, par et entre les dites parties, que chacune d'elles, c'est-à-dire les dits Andrews, Jones et Cie., d'une part, et Morse et Cie., d'autre part, déposera, dans le délai prescrit par le département des Travaux Publics, les cinq pour cent sur sa part dans le dit contrat ; c'est-à-dire que les dits Andrews, Jones et Cie., déposeront \$100,000, et Morse et Cie., \$100,000, ou telle partie des dites sommes, respectivement, que pourra demander le département.

Signé, scellé et exécuté par les dites sociétés en notre présence le 26e jour de février A. D. 1879
SAMUEL E. ST. O. CHAPLEAU.

ANDREWS, JONES et CIE, (Sceau)

G. D. MORSE ET CIE (sceau.)

Le même jour encore, Andrews, Jones et Cie demandaient, par la lettre suivante, un prolongement du délai fixé pour faire le dépôt :—

“ MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour, nous informant que notre soumission pour la construction de la section B du chemin de fer du Pacifique Canadien, était acceptée.

“ Nous remarquons avec regret que vous nous avez donné moins de trois jours de délai pour déposer les 5 pour cent du cautionnement. S'il était nécessaire que l'un de nous se rendit à New-York pour compléter le dépôt, nous osons croire que vous prolongerez le délai pour ce faire de deux ou trois jours. Nous serons prêts à exécuter le contrat aussitôt que le département le désirera.

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos très obéissants serviteurs,

“ ANDREWS, JONES et CIE.

“ L'Honorable Ministre des Travaux Publics. ”

Le même jour, 16 février, le colonel Smith et M. Jones sont partis pour New York, pour faire rapport à M. Dillon et pour voir s'il ferait les avances nécessaires.

Les membres de la société Morse & Cie se rendirent à Toronto dans un but analogue, croyant qu'il n'y avait à craindre ni hésitation, ni insuccès de la part de leurs associés de New York, et par conséquent ne s'attendant pas à avoir à fournir plus de la moitié du cautionnement qui se montait en tout à environ \$200,000.

Le délai fixé pour le dépôt du cautionnement expirait, comme nous l'avons dit, le samedi, 1^{er} mars 1879.

Avant de partir pour New York, le colonel Smith et M. Jones s'étaient arrangés avec M. Chapleau, commis chargé de la correspondance au département, qui devait s'informer de la réponse faite par le gouvernement à la demande de prolongement de délai, et la leur communiquer par télégramme à New York. Voici cette réponse :

OTTAWA, 27 février 1879.

“ MESSIEURS,—En réponse à votre lettre d'hier, où vous vous plaignez que le délai de trois (3) jours qui vous a été accordé par le Ministre pour faire le dépôt requis de cinq pour cent sur le montant de votre soumission pour la section B du Chemin de fer du Pacifique Canadien est trop court, et où vous demandez qu'il soit prolongé de deux ou trois jours,—

“ Je suis chargé par le ministre de déclarer que vous saviez depuis quelque temps que vous pourriez être appelés à prendre l'entreprise, d'après votre soumission, pour la section B, et que vous ne pouvez avec plausibilité vous plaindre que le délai qui vous est accordé pour faire votre dépôt soit trop court.

Pour cette raison et vu l'importance d'adjuger l'entreprise de ces travaux aussitôt que possible, le Ministre regrette de ne pouvoir accorder votre demande de prolonger le délai pour vous permettre de faire votre dépôt.

“ J'ai l'honneur d'être, messieurs,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ MM. ANDREWS, JONES & CIE.

M. Chapleau communiqua un résumé de ce refus à Andrews, Jones et Cie ou au colonel Smith, à New York, le 28 février.

Le colonel Smith et M. Jones arrivèrent à New York dans l'après-midi du jeudi, 27 février, et virent M. Dillon le vendredi, 28. Après avoir entendu le rapport du colonel Smith, M. Dillon “refusa péremptoirement

d'avoir quoique ce soit à faire avec ce contrat." M. Smith informait M. Dillon, entr'autres choses, que le pays où les travaux devaient s'exécuter était couvert de bras de lacs s'étendant dans les terres, qu'il était impossible de traverser lorsque la glace des rivières et des lacs se brisait, si l'on ne transportait l'outillage et les approvisionnements pour les travaux en hiver, sur la glace, ce transport ne pourrait être achevé que bien avant dans l'été.

C'est pendant cette entrevue que le télégramme de M. Chapleau, annonçant que le gouvernement refusait le prolongement de délai demandé, fut reçu par les entrepreneurs. Le colonel Smith a déclaré dans sa déposition que, à son avis, M. Dillon n'aurait pas avancé l'argent, que le délai fut prolongé ou non, qu'ils l'avaient quitté après cette entrevue, bien convaincus qu'il ne leur donnerait pas l'aide dont ils avaient besoin. Ils essayèrent de trouver un autre bailleur de fonds, mais le temps était trop court.

Dans la même déposition, M. Smith dit que, n'ayant plus d'espoir de persuader M. Dillon, il n'aurait pas essayé de persuader aucune autre personne, et qu'à son avis, la décision de M. Dillon ne provenait pas de ce que le délai était trop court, mais de ce que, d'après son rapport, M. Dillon avait conclu que l'affaire n'était pas très sûre.

Pendant que nous l'interroignons, M. Smith a déclaré qu'il était d'avis que la saison était déjà avancée pour le transport des approvisionnements ; qu'on aurait dû accorder plus de temps pour faire ce transport ; mais que peut-être n'était-il pas encore trop tard.

Après avoir quitté son ami à New York, le 28, M. Jones et lui abandonnèrent définitivement tout essai de se procurer le cautionnement, en partie, dit-il, parce que M. Dillon ne pensait pas que ce fût une bonne affaire.

Le colonel Smith nous a dit encore que quelques-unes des personnes qui devaient s'associer à Andrews, Jones et Cie, avaient donné à entendre à M. Jones qu'il y avait une certaine répugnance à traiter avec la société dont il faisait partie, parce qu'elle était "exclusivement américaine," et dans sa déposition, il semble vouloir nous mettre sous l'impression que c'était une des raisons qui ont amené la prise en société de Morse et Cie.

D'après l'ensemble de sa déposition, nous sommes d'avis que quoiqu'il ne l'ait pas avoué lui-même, le colonel Smith, en partant d'Ottawa, n'espérait pas beaucoup qu'Andrews, Jones et Cie pussent se procurer les fonds nécessaires pour s'assurer une part dans le contrat, ni que lui-même pût en fin de compte y avoir quelque intérêt.

Morse et Cie avaient employé M. Joseph Macdougall comme leur avocat, à Toronto, et l'honorable William Macdougall était son agent à Ottawa. Le 28 février, la veille du jour où expirait le délai pour le dépôt du cautionnement pour le compte d'Andrews, Jones et Cie, l'honorable Wm. Macdougall recevait le télégramme suivant :

“ 28 Février 1879.

“ *Par télégramme de New York à l'Honorable Wm. Macdougall.*

“ Attitude hostile évidente, fatale au projet auprès d'amis ici, nous force à nous retirer. Servez-vous de nos droits, comme si nous conservions toute l'entreprise, et tous nos droits vous seront transportés. Détails par lettre.

“ N. F. JONES.”

Le même jour, ce télégramme était communiqué en résumé à Morse et Cie, à Toronto; ces derniers restaient ainsi seuls intéressés dans la soumission d'Andrews, Jones et Cie. Cela se passait le vendredi, 28 février. En réponse, M. Chapleau télégraphiait une seconde fois d'Ottawa à Andrews, Jones et Cie, à New York, que le gouvernement pourrait encore accorder du délai, les informant que Morse et Cie avait déposé \$50,000, leur conseillant de revenir sur leur décision et de déposer leur cautionnement. Le samedi, 1er mars, Morse et Cie recevaient le télégramme suivant :

“ TORONTO.

“ *A George D. Morse.*

“ Andrews, Jones et Cie se sont décidés à ne pas entreprendre des travaux, parce qu'ils croient le temps donné trop court.

“ J. N. SMITH.”

Le même jour, 1er mars, la société de Toronto répondait aux associés de New York, les pressant de déposer leur cautionnement.”

Le même jour encore, le samedi, 1er mars, le colonel Smith répondait comme suit :

“ TORONTO.

“ *A George D. Morse.*

“ Verrai les personnes lundi et télégraphierai leur décision.

“ J. N. SMITH.”

Ce même samedi, 1er mars, M. A. L. Thompson déposait \$50,000 à la Banque de Montréal, à Toronto, au crédit du Receveur-Général au "compte du contrat, section B, Chemin de fer du Pacifique," sans mentionner au nom de qui ce dépôt était fait. Le Receveur-Général fut avisé de ce dépôt par un télégramme de la même date :

" Par télégramme de Toronto."

" OTTAWA, 1^{er} mars 1879.

" Un dépôt de \$48,950 a été fait par A. L. Thompson, à votre crédit, compte contrat section B, Chemin de fer du Pacifique."

" GEORGE W. YARKER,
Gérant.

" L'honorable Receveur-Général.

" Reçu à 4.30 p.m., 1^{er} mars. 'A. C.'"

Une personne se servant du nom de MM. Andrews, Jones et Cie, écrivit d'Ottawa, le 1^{er} mars, au Ministre des Travaux Publics. Aucun des membres de cette société n'était à Ottawa ce jour-là, et M. Nicholson, le seul membre de la société Morse et Cie, qui y fut alors, ne sait pas qui a écrit cette lettre.

Voici la lettre en question :

" OTTAWA, 1^{er} mars 1879.

" MONSIEUR,—Nous prenons la liberté de vous informer que malgré le court délai qui nous a été accordé, nous avons déposé au crédit du Receveur-Général la somme de \$50,000, comme cautionnement, au compte de notre soumission pour la section B du Chemin de fer du Pacifique. Nous compterons le dépôt de 5 pour cent dans le délai d'une semaine, à compter de la date où elle a été acceptée. Nous espérons que ce premier versement sur le dépôt sera considéré comme preuve suffisante de notre bonne foi. Nous avons l'honneur de répéter que nous sommes prêts à exécuter le contrat et à commencer immédiatement nos préparatifs.

" Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

" Vos très obéissants serviteurs,

" ANDREWS, JONES ET CIE.

" L'Honorable Ministre des Travaux Publics.

" Ottawa."

Le même jour, le télégramme de M. Yarker était confirmé par la lettre suivante :

“ BANQUE DE MONTRÉAL.

“ TORONTO, 1er Mars 1879.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur, à la demande de M. A. L. Thompson, de vous soumettre ci-joint notre récépissé de dépôt, pour \$48,950.00 payables à votre ordre à six mois de cette date, sans intérêt, ce qui confirme mon télégramme de ce jour.

“ Si vous ne vous servez pas du récépissé, veuillez s'il vous plaît, nous le renvoyer annullé.

“ Votre obéissant serviteur,

“ GEORGE W. YARKER,

“ *Gérant.*

“ L'Hon. Receveur-Général,

“ Ottawa.”

Le défaut de faire le dépôt le 1er mars, comme nous venons de le dire, ne donna lieu à aucune nouvelle action au département. Le lendemain, 2 mars, M. Macdougall, accompagné de M. Goodwin, un entrepreneur d'une grande expérience et connu comme possédant un capital considérable, rendirent visite au ministre et demandèrent si le gouvernement accorderait un délai d'un jour ou deux de plus, pour faire les arrangements nécessaires, si M. Goodwin s'associait à MM. Andrews, Jones & Cie., pour ces travaux. Le ministre, sous l'impression que M. Macdougall agissait dans l'intérêt d'Andrews, Jones & Cie, et ignorant le fait que les messieurs avaient abandonné tous leurs droits à Morse & Cie., répondit que si Andrews, Jones & Cie., pouvaient obtenir la coopération de quelque entrepreneur de bonne réputation et possédant les ressources nécessaires, ou s'ils donnaient au gouvernement raison de croire qu'ils allaient l'obtenir, il pouvait déclarer franchement qu'il conseillera à ses collègues de donner un délai d'un jour ou deux de plus aux soumissionnaires. Le ministre informa ses collègues de ce qui s'était passé et dit à cette entrevue, et ils approuvèrent sa manière de voir.

Pendant la journée du lundi, 3 mars, et les deux jours suivants, M. Nicholson, un des membres de la société Morse & Cie., étant à Ottawa, et probablement au courant de ce qui avait été dit à l'honorable M. Macdougall, l'agent de l'avocat de cette société, a télégraphié plusieurs fois à ses associés à Toronto, les encourageant à continuer, s'il était possible, à déposer le cautionnement.

Le lundi, 3 mars, Morse & Cie., faisaient un nouveau dépôt de \$50,000, au compte de ce contrat, à la banque de Montréal à Toronto. Cette fois-ci le nom d'Andrews, Jones & Cie., était mentionné à propos du dépôt.

Le gouvernement fut avisé de ce second dépôt de la même manière que pour le précédent, du samedi, à savoir par :—

- (1.) Un télégramme du 3 mars, de M. Yarker au receveur-général.
- (2.) Une lettre de la même date, confirmant le télégramme.
- (3.) Une lettre de M. Baker, du département des finances, à M. Braun l'informant de la réception de la somme.

A chaque fois, le montant réel du versement avisé était de \$48,950, quoique quelques-uns des témoins en parlent comme s'il était de \$50,000. Ce même jour, 3 mars, le département reçut une lettre écrite ostensiblement par Andrews, Jones et Cie., mais personne de ces messieurs n'était à Ottawa, et M. Nicholson, le seul des membres de la société Morse & Cie., qui y fût, ne sait pas par qui elle a été écrite. La voici :

OTTAWA, 3 Mars 1879.

“ MONSIEUR,—Pour faire suite à notre lettre du 1er courant vous annonçant le versement d'environ \$50,000, en acompte du cautionnement pour notre contrat, et demandant que le délai soit prolongé, pour nous, à la même durée que celui dont ont joui nos prédécesseurs, nous avons aujourd'hui l'honneur de déclarer qu'un nouveau versement de \$50,000 sera déposé ce jour au crédit du receveur-général.

“ En conséquence de l'hostilité envers nous, comme étrangers, dont un de nos associés a voulu voir la preuve dans le fait que le département refuse de nous donner le délai habituel pour déposer notre cautionnement, nous avons cru prudent de prendre avec nous comme associés, deux ou trois entrepreneurs canadiens. De là nécessairement quelque retard ; mais comme nous sommes prêts à passer le contrat et à commencer les préparatifs immédiatement, nous osons croire que le département ne voudra pas, pour une affaire de deux ou trois jours de délai dans le dépôt de ce qui reste à verser pour compléter le cautionnement, nous dépouiller de nos droits acquis à ce contrat et l'adjuger à d'autres dont les soumissions, d'après nos renseignements, sont beaucoup moins favorables au public.

“ Déjà la rumeur que le gouvernement ne voudrait pas prolonger le délai en faveur d'Américains a beaucoup gêné nos négociations avec les banques.

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos très obéissants serviteurs,

“ ANDREWS, JONES & CIE.

“ L'Honorable ministre des Travaux Publics,

“ Ottawa.”

A la même date, 3 mars, Morse et Cie., télégraphiaient de Toronto au colonel Smith, à New York :—

“ A J. N. Smith, 23 rue Nassau, New York, ou 255 Avenue-Clinton, Brooklyn.

“ Le dépôt de Morse et Cie. est fait, pressez vos amis de déposer immédiatement. Soyez à Ottawa pour rencontrer Nicholson, mercredi.”

D'après la déposition de M. Nicholson, ce télégramme ne reçut aucune réponse. Le mardi 4 mars, M. Goodwin informait le ministre par écrit, qu'il refusait de prendre part au contrat, parce que les prix étaient trop bas. Le ministre fit part de ce fait à ses collègues.

Le 5 mars, M. Nicholson, étant à Ottawa, et trompé par ses avis de Toronto, écrivait la lettre suivante :—

“ Reçue à 2.15 p. m. 5 mars.

“ OTTAWA, 5 Mars 1879.

“ MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous informer que nous nous sommes procurés ce jour, par nos agents à Toronto le solde des 5 pour cent qui devaient être déposés au crédit du receveur-général pour notre soumission pour la section B. chemin de fer du Pacifique, ce dont vous serez avisé par une banque d'Ottawa avant la fin de la journée.

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ ANDREWS, JONES & Cie.

“ L'Honorable ministre des travaux Publics.”

En donnant sa déposition, M. Nicholson nous a dit que lorsqu'il a écrit cette lettre il supposait que les assertions en étaient vrais, mais qu'il s'est aperçu ensuite que c'était une erreur.

Outre le rapport ci-dessus mentionné, dans lequel il insiste sur la nécessité de passer les contrats sans délai, M. Sandford Fleming déclara au ministre, lorsque Morse & Cie. eurent refusé d'accepter le contrat, que c'était une affaire sérieuse, car si l'on devait donner l'entreprise avec quelque espérance de voir exécuter les travaux, il n'y avait pas de temps à perdre. Une fois même, s'il se rappelle bien, il écrivit au ministre pendant que celui-ci était au conseil et que quelques questions se rapportant à ces travaux était en discussion, et il se servit dans sa lettre des expressions suivantes : une semaine de perdue serait une année de perdue.

Le 5 mars 1879, le ministre soumit un mémoire au Conseil Privé, et un arrêté du conseil, basé sur ce mémoire, fut passé le même jour. Les voici :

“(Mémoire.)

“ OTTAWA, 5 mars 1879.

“ Le 6 février, Andrews, Jones et Cie, écrivaient une lettre au département dans laquelle ils disaient : “ Si le contrat nous est adjugé, nous sommes prêts à fournir le cautionnement de 5 pour cent exigé par le gouvernement, et à commencer les travaux immédiatement.”

“ Le 14 février, ils écrivaient une seconde lettre où on lit ce qui suit : Nous avons pris pour associé, M. A. Laberge, fils, entrepreneur, de Montréal, en ce qui concerne nos soumissions pour les travaux de construction du chemin de fer du Pacifique entre la rivière aux Anglais et Kiwatin, et de déclarer que, si nos soumissions se trouvent parmi les plus basses, et si les travaux nous sont adjugés, nous sommes prêts à faire immédiatement le dépôt requis de 5 pour cent et à commencer sur le champ les opérations.”

“ Que le 26 février, la soumission d'Andrews, Jones et Cie, sur la formule B, pour les 67 milles entre la rivière à l'Aigle et Kiwatin, se montant à \$3,915,942, étant la plus basse, ces messieurs furent avisés que le contrat leur serait accordé, pourvu qu'ils fissent le dépôt requis de 5 pour cent, avant 4 heures p. m., samedi le 1er courant.

“ Ils répondirent : “ Au cas où un de nos associés devrait aller à New-York afin de compléter le cautionnement, nous espérons que vous prolongerez le délai pour ce faire de deux ou trois jours.”

“ Le 27 février, le département les informa : “ que vous saviez depuis quelque temps que vous pourriez être appelés à prendre l'entreprise d'après votre soumission pour la section B, et que vous ne pouvez avec quelque plausibilité vous plaindre que le délai qui vous est accordé pour faire votre dépôt soit trop court. Pour cette raison, et vu l'importance d'adjuger l'entreprise de ces travaux aussitôt que possible, le ministre regrette de ne pouvoir accorder votre demande de prolonger le délai pour vous permettre de faire votre dépôt ”

“ Que vers huit heures du soir, le samedi 1er mars, une lettre fut reçue de M. A. Andrews, Jones et Cie, disant :—“ Nous avons déposé au crédit du Receveur-général la somme de 50,000, comme cautionnement au compte de notre soumission pour la section B.” Et que le même jour à 4 hrs, p. m., le Receveur-général avait reçu de Toronto le télégramme suivant : “ un dépôt de \$48,950 a été fait par A. L. Thompson à votre crédit, compte, contrat section B, chemin de fer du Pacifique.

GEO. W. YARKER,

Gérant.”

Le lundi, 1er mars, le Receveur-général recevait la lettre suivante :—

“ BANQUE DE MONTRÉAL.

“ TORONTO, 1er mars 1879.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur, à la demande de M. A. L. Thompson, de vous transmettre ci-joint notre récépissé de dépôt, pour \$48,950.00, payables à votre ordre à six mois de cette date, sans intérêt, ce qui confirme mon télégramme de ce jour.

“ Si vous ne vous servez pas du récépissé, veuillez, s'il vous plait, nous le renvoyer annulé.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ GEORGE W. YARKER,

“ *Gérant.*

“ L'honorable Receveur-Général,
“ Ottawa.”

Que le 3 mars, à 2.15 p.m., le Receveur-général reçut le télégramme suivant :

“ Un dépôt de quarante-huit mille neuf cent cinquante piastres a été fait par G. D. Morse à votre crédit, contrat section B, chemin de fer du Pacifique-Andrews, Jones et Cie.

GEO. W. YARKER,

Gérant.”

Et le 4 mars, il remit la lettre ci-dessous :

“ BANQUE DE MONTRÉAL,

“ TORONTO, 3 mars 1879.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur, à la demande de M. G. D. Morse, de vous transmettre ci-inclus notre récépisse de dépôt pour \$48,950, ce qui confirme mon télégramme de ce jour.

“ Si vous ne vous serviez pas du récépissé, j'ai à vous prier de me l'envoyer.

“ J'ai, etc., etc.

“ G. W. YARKER.

“ *Gérant.*

“ L'honorable Receveur-général,
“ Ottawa.”

“ Que le département a reçu d'Andrews, Jones et Cie, une autre lettre datée du 3 mars, disant que : Une nouvelle somme de \$50,000 sera déposée ce jour au crédit du Receveur-général.”

“ Que jusqu'à ce jour, 5 mars, le gouvernement n'a rien reçu de plus de la part d'aucune des parties.

“ Vu ce que dessus, le soussigné recommande qu'on laisse de côté la soumission d'Andrews, Jones et Cie, et que la troisième soumission dans l'ordre des prix, celle de MM. Fraser, Grant et Pitblado soit acceptée, à condition qu'ils fassent le dépôt du cautionnement de 5 pour cent dans trois jours à partir de ce moment.

“ Respectueusement soumis,

“ CHARLES TUPPER,

Ministre des Travaux Publics.

“ COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-général en Conseil, le 5 mars 1879.

“ Vu le mémoire daté du 5 mars 1879, de l'honorable ministre des Travaux Publics, au sujet de MM. Andrews, Jones et Cie dont la soumission (pour \$3,915,942) sur la formule B, pour les soixante-sept milles du chemin de fer du Pacifique Canadien entre la rivière à l'Aigle et Kiwatin était la seconde des plus basses, recommandant pour les raisons y mentionnées, que la soumission d'Andrews, Jones et Cie, soit laissée de côté, et que la soumission qui vient la troisième, celle de MM. A. Fraser, Grant et Pitblado soit acceptée, à condition qu'ils fassent le dépôt du cautionnement de 5 pour cent dans trois jours à partir du moment actuel.

“ Le comité soumet la recommandation précédente à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ Greffier du Conseil Privé.”

Le même jour, 5 mars, Fraser, Grant et Pitblado, étaient avisés par la lettre ci-dessous, que le contrat leur était accordé :—

“ MESSIEURS,—J'ai à vous informer que votre soumission pour la section “B” du chemin de fer du Pacifique Canadien a été acceptée, à condition que vous fassiez le dépôt requis de 5 pour cent sur le montant de la dite soumission, avant 4 heures p.m, samedi prochain le 8 courant.

“ Votre dévoué,

“ CHARLES TUPPER.

“ FRASER, GRANT ET PITBLADO,
“ Ottawa.”

Après l'adoption de l'arrêté du Conseil qui précède, mais le même jour, la correspondance suivante a été échangée entre le département et des personnes intéressées dans la soumission d'Andrews, Jones et Cie :—

“ (Télégramme.)

“ Toronto, 5 mars 1879.

“ Morse et Cie, avec qui je suis maintenant en société, seront prêts à compléter le dépôt du cautionnement requis demain matin. Tous arrangements faits, mais pourrons ne pas être en mesure de transmettre certificat par malle de ce soir. Serez-vous satisfait ? S'il vous plaît répondre à G. D. Morse.

“ F. SHANLY.

“ L'honorable Dr. TUPPER,
“ Ministre des Travaux Publics.”

“ OTTAWA, 5 mars, 7.30 p.m., 1879.

“ Conseil a ordonné aujourd'hui d'adjuger l'entreprise, section B, à MM. Fraser, Grant et Pitblado.

“ CHARLES TUPPER.

“ G. D. MORSE, écr.,
“ Toronto.”

Avant que le contrat ne fut accordé comme susdit à Fraser, Grant et Pitblado, cette société était convenue de se fusionner avec Manning, Shields et McDonald ; M. Shields avait conduit les négociations pour cette dernière société.

Les témoignages n'établissent pas clairement à quelle époque cet arrangement a été d'abord conclu ; M. Shields dit que l'arrangement a été fait verbalement, immédiatement après que les soumissions eussent été envoyées au département, et avant que “ les chiffres relatifs ” fussent connus.

M. Manning dit qu'il a été présenté à Fraser, Grant et Pitblado, et que ces messieurs lui ont montré leur soumission ; mais il est parti d'Ottawa avant qu'aucun arrangement ne fût conclu.

M. McDonald pense, dit-il, que l'arrangement a été fait pendant que l'on croyait Morse et Cie, les adjudicataires, et M. Fraser dit que c'est après que le colonel Smith fût parti pour New-York, le 26 février, qu'il reçut des propositions d'un des associés de M. Shields ou de M. Manning.

Dans tous les cas, le 1er mars, ou avant, il était entendu entre les deux sociétés, que si le contrat était adjugé à l'une ou à l'autre, elles se fusionneraient, chacune d'elle prenant une moitié, et la divisant entre chacun de ses membres dans la même proportion qu'ils étaient d'abord intéressés dans la soumission. Après cet arrangement, Fraser, Grant et Pitblado écrivirent la lettre qui suit :—

“ OTTAWA, 29 février 1879.

“ MONSIEUR,—Nous avons à vous informer que si le contrat pour la section B du chemin de fer du Pacifique nous est accordé, nous sommes prêts à prendre avec nous, comme associés, MM. Manning, Shields et McDonald.

“ Vos respectueux serviteurs,

“ FRASER, GRANT & PITBLADO.

“ L'Hon. C. TUPPER, C. B.,
“ Ministre des Travaux Publics.”

Il n'y avait pas de 29 février, cette année-là, et la date de cette lettre aurait probablement dû être le 1er mars, le jour où expirait le délai accordé à Andrews, Jones et Cie pour compléter leur dépôt.

Par suite de cet arrangement, le département, en accordant le contrat à Fraser, Grant et Pitblado, y donnait un intérêt de moitié à Manning, Shields et McDonald, si le gouvernement consentait à cette fusion.

Avant que le contrat leur fut accordé, deux des membres de la société Manning, Shields, et McDonald avaient fait un marché avec M. P. G. Close, par lequel ils promettaient, sous certaines conditions, de lui donner une part dans les droits de la société. Nous ne pouvons pas savoir exactement à quelle date ce marché a été conclu. Nous croyons que ce fut après le 1er mars, lorsque le délai accordé à Andrews, Jones et Cie, eût expiré, et dans les premiers jours de la semaine suivante, pendant que les membres de la société Morse et Cie., alors à Toronto, étaient mis sous l'impression, par les lettres de M. Nicholson, qui était à Ottawa, qu'ils pourraient encore obtenir le contrat, aux chiffres d'Andrews, Jones et Cie, s'ils faisaient de nouveaux versements sur le cautionnement. Vers ce temps-là, M. Morse essayait d'obtenir de M. Close \$10,000 pour l'aider à compléter les \$20,000 de cautionnement. M. Close et lui se séparèrent plus d'une fois sans arriver à une entente ; dans l'intervalle M. Close voyait M. Shields et négociait avec lui pour être intéressé dans la fortune de la société dont ce dernier faisait partie. En fin de compte, M. Morse ne pût rien obtenir de ce côté, et M. Shields conclut avec M. Close ; la convention fut rédigée par écrit le 6 mars. M. McDonald n'y a point pris part. Voici la convention en question :

“TORONTO, 6 mars, 1879.

Nous, soussignés, sachant que MM. Morse et Cie ont réussi à se procurer une grande partie de l'argent nécessaire pour le cautionnement à fournir au gouvernement pour obtenir le contrat pour la section B du chemin de fer du Pacifique ; et comme M. C. G. Close est une des personnes sur lesquelles ils comptent pour se procurer le solde de cautionnement, et qu'il a consenti à refuser d'être leur caution, si nous voulons l'intéresser dans le contrat, au cas où ce contrat serait donné à Fraser, Grant et Pitblado et à Manning et Cie., et croyant qu'il va de l'intérêt de toutes les personnes avec lesquelles nous sommes associés pour ce contrat, que M. Close ne soit pas caution pour Morse et Cie. Nous nous engageons pour nous-mêmes et pour tous ceux qui retireront quelque bénéfice de ce contrat, et nous nous portons forts pour toutes les parties au dit contrat, à lui donner une

part d'un vingt-quatrième dans le dit contrat, s'il est accordé à Fraser et Cie., ou s'il est adjugé à notre soumission, le dit Close devant fournir sa part du cautionnement et faire sa part des travaux.

“ALEXANDER MANNING,

“JOHN SHIELDS

“Témoin : ALEX. JARDINE.”

A peu près en même temps que les négociations dont nous venons de parler avaient lieu à Toronto, deux membres de la société fusionnée, F. Fraser et M. J. J. McDonald, étaient à Ottawa, et ne se sentaient pas trop sûrs de tenir le contrat, en vertu de l'avis du département en date du 5 mars, cité plus haut. On sût que Morse et Cie s'étaient fusionnés avec Andrews, Jones et Cie., et que ces derniers avaient déposé à Toronto \$100.000, dont partie avant l'expiration du délai. M. Fraser et M. McDonald ne savaient trop si ce fait ne donnait pas à Morse et Cie et à Andrews, Jones et Cie, une chance de retenir le contrat, pourvu que le solde du cautionnement fût ensuite fourni par les associés de New-York. Et voulant prévenir cet accident, ils essayèrent d'influencer le colonel Smith, qu'ils supposaient posséder le pouvoir de fournir ce solde ou non, à son choix.

M. Chapleau, dont il a déjà été question, passait pour être l'ami intime du colonel Smith, et il avait déjà été en communication avec le colonel à propos de ce contrat. Il fut en conséquence convenu entre ces trois personnes, M. Fraser, M. McDonald et M. Chapleau, que M. Chapleau partirait immédiatement pour New-York pour voir le colonel Smith, et s'il réussissait à empêcher que le solde du cautionnement demandé d'Andrews Jones et Cie fût fourni à New-York, il devait recevoir de M. Fraser et de M. McDonald, ou de l'un des deux, la somme de \$4,000, comme prix de ses services. M. Chapleau partit pour New-York le 6 mars, et le 7 il y vit le colonel Smith et M. Jones. Il n'eut pas à les persuader, pas plus que M. Dillon ; il n'en était pas besoin, car ces trois messieurs avaient déjà abandonné toute idée de s'intéresser à ce contrat. M. McDonald paya ensuite à M. Chapleau \$500 en à compte de ces \$4.000.

Nous avons questionné longuement M. Chapleau au sujet de cette transaction. Dans sa déposition, il dit que pendant qu'il était employé comme commis au département qui avait alors la direction des affaires concernant le chemin de fer du Pacifique, il y avait eu un arrangement entre

lui et un M. Mowbray qui avait des relations d'affaires avec les entrepreneurs du chemin de fer.

M. Mowbray était un fabricant de matières explosives, et en vertu de cet arrangement, M. Chapleau devait lui donner des renseignements sur les contrats où il y aurait des travaux dans le roc. Pour cela M. Mowbray lui payait une commission mensuelle. D'après les souvenirs de M. Chapleau, le chiffre de cette commission était de \$30 ou peut-être \$40 par mois et que les paiements ont duré probablement trois ou quatre mois seulement.

L'adjudication de ce contrat, le 5 mars, comme susdit, fut suivi de la signature de l'acte, et les travaux furent exécutés en définitive, aux conditions mentionnées au commencement de ce rapport.

D'après l'ensemble de la preuve, nous sommes arrivés à la conclusion que, en obtenant ce contrat, les entrepreneurs n'ont reçu aucune faveur indûe et que à l'époque où il a été adjugé, le département n'était pas à même de faire faire les travaux à des prix plus bas que ceux qui sont mentionnés au contrat.

En mai 1879, M. Jennings se rendit sur les travaux comme ingénieur pour le gouvernement. Sa juridiction ne s'étendait que sur cette section. Des piquets plantés dans le terrain indiquaient la ligne de centre, et les sections transversales le long du tracé. Ses entrepreneurs ne furent pas retardés pour n'avoir pas de travaux indiqués. M. Grant, un des entrepreneurs, était sur le terrain, lorsque M. Jennings y arriva.

M. Fleming, alors ingénieur-en-chef, s'appliqua avec tant de succès à des améliorations pour ce tracé, qu'en mettant à exécution ses instructions et en continuant les efforts dont il a donné l'exemple, on arrivera à une économie considérable, sans nuire à l'excellence des travaux.

Quelques-unes de ces économies sont dûes à la substitution de chevalets en certains endroits à des remblais pleins, et à des modifications des matériaux de la chaussée, dans d'autres endroits, de manière à rendre la ligne tout aussi utile pour le présent, quoique moins durable qu'on ne l'avait projetée. On a réduit les rampes au-dessous de l'inclinaison que portaient les plans et devis.

Le total des économies réalisées par ces changements, dans l'automne

de 1880, était évalué par M. Jennings à environ \$1.400.000, mais sur cette somme il faudrait prendre \$500.000 pour remplacer par des travaux solides les chevalets que l'on a substitués aux remblais en terre du projet primitif.

M. Schreiber, ingénieur-en-chef, a visité les travaux en décembre 1879; il trouva que les ouvriers employés étaient en trop petit nombre, et que conséquemment les travaux n'avançaient pas assez vite. Mais les travaux exécutés étaient solidement établis, et il n'y avait aucune plainte à faire sur ce point. C'est à cause de ce retard que l'on a pris le parti de construire la voie sur chevalets à certains endroits, pour que rien n'empêchât les trains de circuler à la date prescrite. D'après lui, une bonne moitié des économies réalisées proviendront d'améliorations du tracé, sans nuire à la durabilité ni à la solidité des travaux, le reste sera réalisé, en faisant quelques parties de la ligne moins durables qu'on ne l'avait d'abord projeté, quoique toutes aussi utiles pour les besoins actuels.

M. Schreiber a déclaré que toutes les économies sur cette section sont dues aux efforts faits et aux instructions données par M. Fleming, pendant qu'il était ingénieur-en-chef.

Jusqu'au 30 juin 1880, ce contrat avait donné lieu au paiement d'une somme de \$429.800.

CONTRAT No. 43.

Équipement et exploitation de l'embranchement de Pembina.

Par un acte sous seing-privé, en date du 19 mars 1879, Joseph Upper, James Swift, B. W. Folger, et M. H. Folger, se sont engagés à équiper d'une manière complète, avant le 30 avril 1879, l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique, et, aussitôt que le privilège accordé à un nommé George Stephens, de faire circuler des trains sur cette ligne aurait pris fin, à exploiter le dit embranchement aux conditions et aux dispositions spécifiées dans un certain contrat passé avec le dit George Stephens, le tout sujet aux conditions et aux dispositions contenues dans le dit acte. Ils devaient comme compensation encaisser les recettes brutes de la ligne, excepté 25 pour cent sur ces recettes ou toute autre somme, à être déterminée par arbitrage, qu'ils auraient à payer au gouvernement. Il y est aussi convenu que, à l'expiration du contrat, le gouvernement achète

rait le matériel roulant des entrepreneurs aux termes et conditions cités dans le dit acte.

Le service pour lequel ce contrat a été donné, n'a pas été le sujet d'une compétition publique ; l'arrangement a été conclu par l'acceptation d'une offre faite par les entrepreneurs, comme il est expliqué plus loin.

Le 3 août 1879, un marché fut passé entre Sa Majesté, d'une part, et George Stephens, d'autre part, ayant pour objet principal d'assurer un raccordement à la frontière internationale, de l'embranchement de Pembina, avec un prolongement du chemin de fer St. Paul et Pacifique, et ensuite, après ce raccordement opéré, d'autoriser le dit George Stephens à faire circuler des trains sur la ligne. On y trouvait aussi une condition que si l'on équipait la ligne de matériel roulant, Sa Majesté pourrait mettre fin au droit du dit Stephens de faire circuler ses trains comme susdit, et une clause réglant les conditions de l'exploitation du dit embranchement ainsi que du chemin de fer de St. Paul et Pacifique.

Le 27 février 1879, un des entrepreneurs à qui avait été adjugé le contrat no. 88, fit la proposition suivante :—

“ OTTAWA, 27 février 1879.

“ A l'Hon. C. TUPPER, ECR., C. B.

“ Ministre des Travaux Publics.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre la proposition suivante pour l'exploitation de l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique canadien :—

“ 1. Je fournirai le matériel nécessaire et j'exploiterai la dite ligne, comme cessionnaire du gouvernement, aux conditions du bail ou de l'arrangement conclu entre le gouvernement Canadien et George Stephens en date du 3 août 1878.

“ 2. Je placerai sur le dit embranchement tout le matériel roulant nécessaire le ou avant le 31 mars prochain, et j'exploiterai ensuite la ligne d'une manière efficace pendant une période de cinq années.

“ 3. Je verserai entre les mains du gouvernement 25 pour cent des recettes brutes du dit embranchement, ou toute autre somme qui sera fixée par un arbitrage comme il est convenu au bail ou à l'arrangement ci-dessus mentionné.

“ 4 Si je venais, à une date quelconque, à ne pas exploiter la ligne d'une manière satisfaisante, ou si pour quelque raison d'état, le gouvernement désirait reprendre possession de la dite ligne, le gouvernement aura le droit d'annuler immédiatement l'arrangement actuel, en rachetant le matériel roulant et le reste de l'outillage d'après une juste évaluation.

“ 5. A l'expiration des cinq années, si nous ne pouvons nous entendre sur les conditions pour la continuation de l'arrangement pour l'exploitation du dit em-

branchement, le gouvernement achètera tout le matériel roulant et l'outillage d'à près une juste évaluation.

“ Au cas où le gouvernement considérerait favorablement cette proposition, je pourrai fournir des garanties à sa satisfaction pour l'exécution des conditions de l'arrangement, et en attendant, je me permets de me recommander des messieurs dont les noms suivent.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ JOSEPH UPPER.

“ MM. Calvin et Breck, Kingston,

“ Folger, Frères “

James Swift, Ecr. “

Thomas Howard Ecr., Montréal.”

Cette lettre fut, à la demande du ministre des Travaux Publics, déferée à l'ingénieur-en-chef qui fit le rapport suivant :—

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“ OTTAWA, 3 mars 1879.

“ MONSIEUR,—On m'a transmis, pour faire un rapport sur son contenu, une proposition de Joseph Upper, en date du 25 février 1879, pour l'exploitation de l'embranchement de Pembina.

“ Joseph Upper est l'un des entrepreneurs du ballastage de l'embranchement de Pembina. Il est de l'intérêt du public que, pendant que le ballastage se fait, les trains de ballast et les trains d'exploitation soient sous la même direction. Il serait donc avantageux de conclure un arrangement pour l'exploitation avec les entrepreneurs du ballastage, à des conditions non moins favorables que celles que l'on peut obtenir d'autres personnes.

“ Je crois que cette proposition peut être acceptée. Mais je conseillerais de ne faire durer le contrat que jusqu'à la date où la ligne de Selkirk à Fort William sera ouverte à la circulation, à moins qu'il ne soit terminé auparavant. Il serait bon aussi que les prix du transport des voyageurs et des marchandises n'excédassent pas la moyenne des prix des chemins de fer de l'état voisin, le Minnesota, et fussent soumis à l'approbation du gouverneur en conseil.

“ SANDFORD FLEMING,

“ Ingénieur-en-chef.

“ L'Honorable Ministre des Travaux Publics.”

A la suite de négociations, les autres personnes nommées au contrat s'associèrent à M. Upper pour cette entreprise. Un arrangement fut conclu rédigé par écrit et signé, à la date du 12 mars 1879. C'est le contrat qui nous occupe en ce moment.

Cet arrangement, susceptible d'être amendé, fut confirmé par l'arrêté du conseil qui suit :—

“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 13 mars 1879.

“ Vu le mémoire en date du 13 mars 1879, de l'honorable ministre des Travaux Publics constatant que, comme il est d'une grande importance d'ouvrir immédiatement une voie de communication entre St. Vincent et Winnipeg, et comme il serait très difficile de faire exploiter la ligne par d'autres personnes que les entrepreneurs qui la construisent, il a négocié avec l'entrepreneur, M. Joseph Upper, et que ce M. Upper a proposé au gouvernement de fournir le matériel et d'exploiter la ligne en son lieu et place, aux conditions contenues dans un arrangement conclu, en date du 3 août 1878, avec George Stephens, qui représentait la majorité du capital de la compagnie du chemin de fer St Paul et Pacifique.

“ Le ministre fait remarquer que, à la suite de négociations avec M. Upper, et MM. James Swift, B. W. Folger et M. H. Folger, ses associés, on a conclu et signé l'arrangement ci-inclus, entre Sa Majesté, d'une part, et les quatre personnes ci-dessus mentionnées, d'autre part.

“ En conséquence le ministre recommande que le département des Travaux Publics soit autorisé à exécuter le dit arrangement, au nom de Sa Majesté, pourvu qu'on y ajoute une clause (acceptée par les parties, mais omise par erreur), à l'effet que le gouvernement soit tenu indemne de toute réclamation que pourraient faire les entrepreneurs contre lui, en raison de retards, ou d'embarras apportés à leurs travaux par suite de l'équipement et de l'exploitation de la ligne en vertu de cet arrangement.

“ Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

“ W. A. HIMSWORTH,

“ Greffier, Conseil Privé.”

Les raisons données pour la passation de ce contrat dans le rapport de l'ingénieur-en-chef et dans le mémoire soumis au Conseil Privé, prouvent qu'il n'y avait pas lieu ici à compétition publique.

Le contrat signé, les entrepreneurs ne s'y conformèrent pas et le gouvernement se décida à l'annuler. L'arrêté du conseil qui autorise cette résiliation en donne les raisons suivantes :—

“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, le 26 janvier 1880.

“ Vu le rapport daté du 23 janvier 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux, constatant que MM. Joseph Upper et Cie ont conclu, avec le gouvernement, le 12 mars 1879, un arrangement par lequel ils s'engageaient à fournir tout le matériel roulant et autre outillage nécessaire pour exploiter d'une manière efficace l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique Canadien, à l'entretenir en bon état de réparation, et à l'exploiter d'une manière efficace jusqu'à ce que le chemin de fer du Pacifique Canadien fût ouvert à la cir-

culatlon depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à Selkirk, à moins que l'arrangement ne fut terminé dans un plus court délai.

“ Qu'ils n'ont jamais fourni tout le matériel nécessaire pour l'exploiter d'une manière efficace, qu'ils n'ont en aucune façon rempli les conditions de leur contrat et que le public s'est souvent plaint de la manière négligente dont ils exploitaient le dit embranchement et que, en conséquence, le ministre les a notifiés par télégramme dès le 29 septembre 1879, qu'il craignait d'être obligé de leur en retirer l'exploitation.

“ Que le 23 décembre dernier et le 22 janvier courant, l'ingénieur-en-chef des chemins de fer du gouvernement en exploitation, rapportait que l'embranchement de Pembina n'a pas le matériel roulant et l'outillage nécessaires pour en permettre l'exploitation d'une manière efficace, que le dit embranchement n'est pas exploité comme il devrait l'être, et que, en conséquence, l'achèvement des travaux de construction du chemin de fer du Pacifique Canadien entre Winnipeg et Fort William et aussi à l'ouest de Winnipeg, sera considérablement retardé si l'on ne prend les mesures nécessaires pour avoir la direction de l'exploitation et activer la circulation des trains et le transport des marchandises.

“ C'est pourquoi le ministre recommande qu'il soit autorisé, en vertu des termes de l'arrangement du 12 mars 1879, à résilier le dit contrat à partir du 10 février prochain, et à prendre la direction de l'exploitation du dit embranchement

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

“ Certifié,

“ (Signé) J. O. COTÉ,

“ Greffier, Conseil Privé.

L'arrêté du conseil suivant n'a pas besoin de commentaire :—

“ COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, le 16 mars 1880.

“ Vu le rapport en date du 13 mars 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux constatant que, en vertu de l'autorisation donnée par un arrêté du conseil du 26 janvier dernier, le contrat passé avec MM. Joseph Upper et Cie., pour l'équipement et l'exploitation de l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique Canadien, a été résilié le 10 février.

“ Que d'après la clause 14 du contrat passé avec MM. Upper et Cie., le gouvernement est obligé de racheter le matériel roulant d'après évaluation.

“ Qu'une évaluation a été faite en conséquence par le surintendant en chef et le surintendant du service de la traction, et que le premier a expédié un télégramme le 21 février disant qu'il évalue le matériel roulant à \$70,000, l'évaluation de l'outillage n'étant pas encore terminée.

“ Que sur l'avis de l'ingénieur-en-chef le ministre a autorisé le paiement aux entrepreneurs de la somme de \$25,000 en à-compte, laquelle somme leur a été payée le 21 du mois dernier.

“ Il recommande maintenant que le paiement qu'il a fait soit confirmé, et

qu'il soit autorisé de plus à faire un nouveau paiement de \$25,000, en attendant un règlement final avec Joseph Upper et Cie.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

“ Certifié,

“ (Signé) J. O. COTÉ,

“ *Greffier, Conseil Privé.* ”

Ce contrat a donné lieu, jusqu'au 30 juin 1880, au paiement des deux sommes de \$25,000 chacune mentionnée à l'arrêté du conseil en dernier lieu cité, soit en tout \$50,000.

CONTRAT No 44.

Rails d'acier.

En vertu de ce contrat, la “ West Cumberland Iron and Steel Company (Limited) ” s'est engagée à fournir 2,000 tonnes de rails d'acier, livrables à Montréal, conformément au cahier des charges, au prix de £4 19s. sterling la tonne.

Ce contrat fait partie d'une série de marchés conclus entre le gouvernement, d'une part, et des manufacturiers anglais, d'autre part, par l'entremise de MM. Stevens et Reynolds, de Londres, Angleterre. Le 7 juin 1879, M. Fleming, l'ingénieur-en-chef, écrivait au ministre des Travaux Publics la lettre suivante :—

“ OTTAWA, 7 juin 1879.

“ MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous signaler le fait qu'il sera nécessaire de se procurer immédiatement les rails dont on aura besoin pour les parties de la ligne en construction, et aussi pour celles dont on va donner bientôt les travaux à l'entreprise.

“ Nous avons actuellement en dépôt à Fort William des rails pour 48 milles de plus qu'il ne nous en faut pour la voie principale sur les sections 14, 15 et 25.

“ Les contrats passés récemment, nos. 41 et 42, nécessiteront la pose de 185 milles de voie principale, dont 48 milles seront fournis par le dépôt ci-dessus, ce qui laisse 137 milles à fournir.

“ Il faut y ajouter la longueur de la ligne à l'ouest de Selkirk avec l'embranchement de Winnipeg que l'on se propose de construire immédiatement, soit 110 milles ; puis les voies de garage et d'évitement, sur toute la ligne de Fort William à Selkirk et à l'ouest de Selkirk, soit 30 milles.

“ Total requis pour ces services, 277 milles, équivalant à environ 25,000 tonnes.

“ De plus, l'embranchement de la Baie Georgienne, qui doit être terminé, d'après le contrat, le 1er juillet 1880, demandera si on l'achève, près de 5,000 tonnes de plus. C'est donc en tout 30,000 tonnes qu'il faut nous procurer.

“ Je recommanderai en conséquence que l'on passe contrat, sur le champ, pour la fourniture de tous les rails dont nous avons besoin, avec la quantité proportionnelle d'accessoires, livrables à Montréal aux dates suivantes :—

Un tiers, le 1er octobre 1879.

Un tiers, le 1er juin 1880

Un tiers, le 1er octobre 1880.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé), SANDFORD FLEMING,

“ Ingénieur-en-chef.

“ L'honorable

“ SIR CHARLES TUPPER, K. C. M. G.,

“ Ministre des Travaux Publics.”

Le 17 juin, M. Fleming, d'après les instructions du ministre, télégraphiait à M. Reynolds à Londres, comme suit :

“ Quand et pour quel prix pourrait-on avoir 5,000 tonnes, type spécial de Sandberg, livrées à Montréal.”

Le lendemain, M. Reynolds répondait par le câble :—

“ Fin mois prochain et août, cinq livres sterling ; si avisés immédiatement, peut-être meilleur marché.”

Le 19 juin, M. Fleming télégraphiait à M. Reynolds :—

“ Recevez soumissions, 5,000 tonnes livrées à Montréal avant le 15 août ; télégraphiez nombre de soumissions et plus basses ; rails et attaches doivent être du type spécial.”

Le 21 juin, M. Fleming recevait de M. Reynolds la dépêche suivante :

“ Onze ; plus basses livrables, douane, fret et assurance payés à Montréal 15 août, cinq pour réponse par câble. Dois-je inspecter.”

Et le 21 juin, M. Fleming répondait par le câble :—

“ Commandez rails et attaches, fournissez gabarit Sandberg, surveillez inspection.”

Le 19 juin, le jour où M. Fleming avait envoyé les instructions, MM. Stevens et Reynolds ont adressé la circulaire suivante aux maisons énumérées à la suite :—

“ LONDRES, 19 juin 1879.

“ MONSIEUR,—Veuillez nous dire quel est votre plus bas prix, douane, transport et assurance payés jusqu'à Montréal, pour 5,000 tonnes de rails d'acier, 57½ livres

par verge, avec les éclisses nécessaires, livrables à Montréal vers le 15 août prochain. Dans le cas où il vous serait impossible de fournir toute cette quantité à la date spécifiée, veuillez donner vos prix pour telle quantité que vous pouvez garantir de livrer à Montréal, et avoir la bonté de nous faire connaître votre prix pour livrer sous mât ; les rails seront inspectés pendant la fabrication.

“ Le paiement se fera d’une seule fois et au comptant, aucune commission n’étant exigée.

“ Nous sommes, messieurs,

“ Vos tous dévoués,

“ STEVENS & REYNOLDS.”

Cette circulaire fut adressée aux maisons suivantes :—

Guest et Cie.,	Ebbw Vale Co.,
Bolckow, Vaughan et Cie.,	Barrow Hæmatite Co.,
Charles Cammell et Cie.,	West Cumberland Co.,
John Brown et Cie.,	Moss Bay Co.,
Rhymeny Iron Co.,	Wilson, Cammell et Cie.,
Brown, Bayley et Dickson.	

Le mode de compétition employé ici avait été décidé après discussion entre l’ingénieur en chef et le ministre.

M. Reynolds, qui a pris part aux transactions et que nous avons interrogé sur ce point, nous a dit que, à son point de vue, on pouvait ainsi trouver des prix aussi bas qu’en faisant publier des annonces, et que le marché est quelquefois raffermi par un avis public d’une grande quantité demandée.

Quatre des maisons à qui la circulaire avait été adressée refusèrent de soumissionner ; les réponses des autres contenaient deux prix pour livraison sous mât à Liverpool ; l’une à £5, et l’autre £5 5s sterling la tonne, et des offres pour livraison à Montréal. Voici dans quel ordre se placent ces dernières offres :—

West Cumberland Co.....	2,000 tonnes à	£4 19s. 0d. sterling.
Barrow Hæmatite Co.....	5,000	“ 5 0 0 “
Ebbw Vale Co.....	1,500	“ 5 0 0 “
Bolckow, Vaughan et Cie.	2,500	“ 5 0 0 “
Guest et Cie.....	2,500	“ 5 2 6 “

Les maisons suivantes à qui on avait aussi adressé des circulaires, refusèrent de concourir :—

The Atlas Steel and Iron Works.

The Moss Bay Co.

The Rhymeny Iron Co.

Wilson, Cammell & Co.

On voit que la West Cumberland Company a fait la plus basse soumission, £4 19s. sterling.

Le 24 juin, MM. Stevens et Reynolds lui écrivirent acceptant sa soumission en entier.

Toute la correspondance concernant cette transaction par M. Reynolds a été transmise par lui au département avec son rapport. Ses agissements ont été confirmés et approuvés, et nous ne trouvons aucune expression de mécontentement de la part du ministre à ce sujet. D'après notre jugement, le département en agissant ainsi, s'est procuré les matériaux requis aux plus bas prix possibles.

La quantité de rails convenue a été livrée, et la somme payée a été de :—

Au 30 juin 1880 \$50,064.74

CONTRAT No. 45.

Rails d'acier.

En vertu de ce contrat, la "Barrow Hæmatite Steel Company," s'est engagée à fournir 1,500 tonnes de rails d'acier, avec la quantité proportionnelle d'éclisses à Montréal, conformément au cahier des charges, au prix de £5 sterling la tonne.

La fourniture de rails à laquelle se rapporte ce contrat, a été soumise à la compétition publique, de la manière décrite dans notre rapport sur le contrat No. 44. Comme il y est dit, il y eut cinq soumissions pour livraison à Montréal, dont la plus basse était celle de la "West Cumberland Company," et sur cette soumission est basé le contrat No. 44. Il y avait trois autres soumissions à des prix égaux, £5 sterling par tonne. Parmi celles-là se trouvait la soumission de la "Barrow Hæmatite Iron Company." Cette compagnie offrait toute la quantité demandée; mais afin d'obtenir la plus prompte livraison possible, MM. Stevens et Reynolds décidèrent de par-

tager en deux commandes les 3,000 tonnes qui restaient, après avoir commandé la quantité offerte par la "West Cumberland Company." Ils écrivirent donc, le 25 juin 1879, à la "Barrow Hæmatite Co." que : "comme le délai pour la livraison est si court, nous avons décidé de diviser la commande pour 5,000 tonnes de rails et des éclisses nécessaires, pour lesquels vous nous avez envoyé vos prix le 20 courant; nous vous avons télégraphié ce matin, en conséquence, et nous venons de recevoir votre réponse. Nous avons maintenant le plaisir de vous commander 1,500 tonnes de rails avec les éclisses d'acier nécessaires, livrables à Montréal, vers le 15 août, au prix de £5 par tonne, y compris douane, fret et assurance à Montréal."

D'après notre opinion, le département se procura par ce contrat les matériaux acquis aux plus bas prix possible.

Le contrat a été exécuté, et il a donné lieu au paiement jusqu'au 30 juin 1880, de la somme de \$37,844.59.

CONTRAT No. 46

Rails d'acier.

Par ce contrat "la Ebbw Vale Steel, Iron & Coal Company," s'engageait à fournir, livrées à Montréal, 1500 tonnes de rails d'acier, avec la quantité proportionnelle d'éclisses, conformément au cahier des charges, au prix de £5 sterling la tonne.

La fourniture de rails qui a donné lieu à ce contrat, a été soumise à la compétition publique de la manière mentionnée dans notre rapport sur le contrat no. 44. Comme il est dit, il y eut cinq soumissions pour livraison à Montréal, dont la plus basse était celle de la "West Cumberland Company" et sur cette soumission est basé le contrat no. 44. Il y avait trois autres soumissions à des prix égaux, £5 sterling par tonne. Parmi celle-là se trouvait la soumission de la "Ebbw Vale Cie. Cette compagnie offrait de fournir à ce prix 1,500 tonnes, ce qui, avec les quantités commandées aux autres fournisseurs d'après les contrats nos. 44 et 45, complétait la quantité totale demandée par le gouvernement.

Le 26 juin 1879, M.M. Stevens et Raynolds écrivirent à cette compagnie, donnant la commande pour la quantité offerte, au prix porté à la soumission : £5 la tonne.

D'après nous, le département obtint par ce contrat les matériaux dont il avait besoin, au plus bas prix possible.

La quantité convenue a été livrée et le contrat exécuté.

La somme payée en vertu de ce contrat jusqu'au 30 juin 1880, est de \$37,972,28.

CONTRAT No. 47.

Boulons et écrous.

En vertu de ce contrat, la "Patent Bolt & Nut Company," s'engageait à fournir sous mât, à Newport, Angleterre, 96,000 boulons à éclisses et écrous, conformément au cahier des charges, à £10 sterling la tonne.

La fourniture qui a donné lieu à ce contrat a été le résultat d'une compétition organisée de la manière que nous avons décrite dans notre rapport sur le contrat no. 44.

MM. Stevens et Reynolds, le 2 juillet 1879, adressaient une circulaire à la Patent Bolt & Nut Company, à Baylis, Jones et Baylis et à Horton et fils manufacturiers anglais. Voici cette circulaire :

"**CHER MONSIEUR,**—Veuillez s'il vous plaît nous donner votre plus bas prix pour 96,000 boulons et écrous à éclisses, $\frac{3}{4}$ de pouces de diamètre, $3\frac{3}{4}$ de longueur, tête à chapeau et cou carré, et écrous huilés ; le tout emballé en fortes caisses, liées en fer de 2 quintaux, et livré sous mât à Newport. Les paiements se feront comptant sur livraison ; il n'y a aucune commission à payer ; la livraison devra se faire dans un délai de trois semaines à partir d'aujourd'hui."

Voici les soumissions reçues :

Patent Bolt & Nut Co.....	£10 stg. par tonne
Horton et Fils.....	10 2s. 6d. "
Baylis, Jones et Baylis.....	10 5s. 0d. "

S'il avait été loisible de mettre en caisses de 4 quintaux chacune, au lieu de 2 quintaux, comme il est dit dans la circulaire, la soumission de la dernière maison aurait été de £10 stg.

Le 4 juillet 1879, MM. Stevens et Reynolds écrivirent à la "Patent Bolt & Nut Co.," qu'ils acceptaient sa soumission telle que plus haut mentionné.

D'après la preuve, nous sommes d'opinion que le département n'a pas eu d'occasion plus favorable d'acheter les articles dont il avait besoin.

Le contrat a été exécuté, et il a donné lieu au paiement, jusqu'au 30 juin 1880, de la somme de \$2,277,60.

Le 2 décembre, le secrétaire du département écrivait à l'ingénieur-en-chef la lettre suivante, au sujet des quatre derniers contrats.

“ OTTAWA, 2 décembre 1879.

“ MONSIEUR,—Pour faire suite à la communication reçue de votre bureau à la date du 9 septembre dernier, au sujet des contrats passés pour la fourniture de 5,000 tonnes de rails et d'attaches, requis pour la construction des 100 milles du chemin de fer du Pacifique Canadien s'étendant à l'ouest de Winnipeg, je suis chargé de vous informer que le ministre a approuvé les achats, et que vous êtes autorisé par la présente à donner un certificat pour la valeur des rails, etc., livrés en vertu de ces contrats.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé) F. BRAUN.

“ *Secrétaire.*

“ SANDFORD FLEMING, ECR., C. M. G.

“ Ingénieur-en-chef, Chemin de fer du Pacifique Canadien.”

CONTRAT No. 48.

Construction de chemin de fer.

En vertu de ce contrat daté du 19 août 1879, John Ryan s'est engagé à compléter, conformément aux plans et devis, les excavations, la chaussée, les ouvrages d'art, la pose de la voie, le ballastage, les bâtiments des stations et les autres travaux qui devaient être exécutés sur la partie du chemin de fer qui commence à Winnipeg et qui s'étend à 100 milles, ou moins, dans la direction du nord-ouest ou de l'ouest, au choix du Ministre des chemins de fer. Le tout devait être achevé avant le 19 août 1880, et cinquante milles de la ligne, avant l'expiration de huit mois à compter de la date du contrat. Ce contrat comprenait aussi le transport de rails et attaches depuis Montréal. L'entrepreneur devait recevoir pour ce faire les différents prix mentionnés dans le contrat, pour chaque classe de travaux y énumérés.

Le 16 juin 1879 le département faisait publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au vendredi, 1er août, à midi, pour la construction d'environ cent milles de chemin de fer à l'ouest de la Rivière Rouge, et déclarait que les formules imprimées et les autres informations étaient à la disposition du public, au bureau de l'ingénieur à Ottawa ou à Winnipeg.

Au jour fixé par les annonces, dans l'après-midi, les soumissions furent ouvertes en présence de M. Trudeau, le sous-ministre, de M. Smellie, agissant pour l'ingénieur-en-chef, et de M. Burpee, un des employés du département.

Il y avait en tout trente-neuf soumissions, dont les totaux variaient de \$553,060 à \$994,550 ; la plus basse était celle W. C. Hall, et la seconde, celle de M. Ryan, l'entrepreneur actuel, dont le total était de \$600,500.

Les devis communiqués aux soumissionnaires portaient que le gouvernement pourrait, s'il le jugeait à propos, distraire de l'entreprise une partie des travaux y mentionnés. Or, avant de conclure aucun marché, le gouvernement décida, dans le cas actuel, de distraire de l'entreprise les clôtures et la moitié du ballastage. On déduisit des totaux des soumissions les prix portés pour ces genres de travaux. Cette déduction ne changea rien au rang des deux plus bas soumissionnaires, M. Hall et M. Ryan, en comparaison de leurs concurrents.

Dans un rapport de M. Smellie, en date du 8 août 1879, adressé au ministre des chemins de fer par intérim, on trouve ce qui suit :—

“ Vous remarquerez aussi que, par suite de ces déductions, quelques-unes des soumissions prennent un rang différent de celui qu'elles occuperaient si l'on comparait les totaux des soumissions telles qu'elles ont été reçues. Les nos. 1 et 2 sur la liste, cependant, gardent leur rang. La plus basse soumission est celle de M. W. C. Hall, de Trois-Rivières, et elle se monte, après les déductions ci-dessus, à \$486,810, soit \$4,868 par mille. Les prix en sont en général très bas, surtout en ce qui concerne le transport des rails et attaches depuis Montréal, et la fourniture des traverses. J'ai eu une entrevue avec M. Hall, que l'on a mandé ici au sujet de sa soumission, et j'ai trouvé qu'il ne pouvait me donner que très peu de renseignements sur la base qui lui a servi à calculer ses prix, qui lui ont été fournis, dit-il, par d'autres personnes qu'il nomme.

“ M. Hall dit qu'il s'occupe depuis plusieurs années de travaux de chemin de fer, et qu'il est aujourd'hui contre-maître de la pose de la voie et du ballastage sur l'embranchement des Piles du chemin de fer du gouvernement de Québec, sous les ordres de M. McGreevy, l'entrepreneur. Je ne connais pas M. Hall personnellement, mais j'ai demandé à l'ingénieur du chemin de fer du gouvernement à Québec s'il connaissait la capacité et les ressources de M. Hall, et l'ingénieur m'a répondu qu'il n'en avait jamais entendu parler.

“ Prenant toutes ces choses en considération, je suis d'opinion que M. Hall n'a ni le pouvoir ni la capacité, ni les ressources nécessaires pour l'exécution de travaux si considérables et je ne crois pas que le gouvernement puisse raisonnablement lui accorder le contrat.

Le 8 août 1879, M. Hall écrivit au ministre la lettre suivante :—

“ Comme c'est la première fois que je fais une soumission pour des travaux publics, je ne savais pas que je dusse être prêt à faire immédiatement un dépôt. J'ai des associés pour cette affaire, quoique mon nom seul paraisse à la soumission ; et comme je ne puis les faire venir ici pour le moment, comme d'un autre côté on me dit qu'il y a un changement dans les devis, je dois décliner d'accepter l'entreprise. J'espère que voudrez bien considérer favorablement ma position et ne pas me forcer à perdre le dépôt que j'ai déjà fait.

“ Je demeure, etc.,

“ Votre obéissant serviteur,

“ W. C. HALL.”

Dans cette lettre, M. Hall parle de la nécessité d'être prêt à faire immédiatement son dépôt. M. Trudeau, qui avait causé avec lui sur le sujet, déclare dans sa déposition que ce n'est pas ce qu'on lui a dit à ce moment là ; qu'on lui a dit au contraire qu'on lui donnerait un délai raisonnable pour fournir son cautionnement si c'était nécessaire.

Nous avons aussi interrogé M. Ryan pour savoir s'il avait eu quelque chose à faire avec la retraite de M. Hall, et nous en sommes venus à la conclusion que M. Hall n'était pas en mesure d'entreprendre les travaux lui-même, et qu'on ne saurait attribuer son refus à aucune manœuvre de la part de M. Ryan ni à aucune pression exercée par personne appartenant au département.

Le 9 août, le contrat était adjugé à M. Ryan, et il en était notifié par la lettre ci-dessous :—

“ MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux de vous informer que votre soumission pour la construction de 100 milles du chemin de fer du Pacifique, s'étendant à l'ouest à partir de Winnipeg, est actuellement la plus basse de celles que le département a reçues. J'ai en conséquence à vous prier de dire si vous êtes prêt à passer un contrat et à déposer le cautionnement requis, soit \$29,000.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. H. ENNIS,

“ *Faisant fonction de Secrétaire.*

“ JOHN RYAN, Ecr., Ottawa.”

La veille du jour où ce contrat a été adjugé à M. Ryan, le ministre intérimaire des chemins de fer avait soumis au Conseil Privé un mémoire concernant cette affaire ; ce mémoire fut suivi, le 12 août, d'un arrêté du Conseil donnant instruction de remettre à M. Hall le chèque qu'il avait déposé avec sa soumission.

Le 18 août 1879, le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux avait soumis un mémoire au sujet de la teneur des soumissions et du refus de M. Hall d'accepter le contrat; ce mémoire fût suivi le 22 août 1879 de l'arrêté du conseil qui suit :

“ *COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 22 août 1879.* ”

“ Vu le rapport daté du 18 août 1879 de l'honorable J. H. Pope, agissant en l'absence du Ministre des chemins de fer et canaux, constatant que le département a reçu (1er août 1879) trente-neuf soumissions pour les travaux de nivellement, de pose de la voie et de ballastage de 100 milles du chemin de fer du Pacifique, à l'ouest de Winnipeg, les dites soumissions variant de \$553,060 à \$994,550.

“ Que la plus basse soumission est celle de M. W. C. Hall, de Trois-Rivières, qui offre d'exécuter les travaux à des prix donnant, suivant calcul d'après les quantités, un total de \$553,060.

“ Que M. Hall a été avisé le lundi 4 courant, et est venu à Ottawa le 7.

“ Qu'une des conditions des devis sur lesquels sont basées les soumissions, exige que l'entrepreneur dépose entre les mains du gouvernement une somme d'argent, ou son équivalent en valeurs publiques ou en actions de banques, aux prix du jour, se montant à cinq pour cent de la somme totale de ce contrat.

“ Que M. Hall, par une lettre datée du 8 courant, a déclaré qu'il n'était pas en mesure de remplir cette condition, et qu'il a aussi déclaré verbalement que ses moyens ne dépassent pas huit à dix mille piastres.

“ Que l'ingénieur chargé de la direction des travaux a déclaré que, d'après lui M. Hall ne pouvait pas exécuter les travaux pour les prix portés à sa soumission, et que, de plus, d'après sa propre déclaration, il n'a ni la capacité, ni les ressources nécessaires pour exécuter ces travaux dans le délai fixé.

“ Que la plus basse soumission après celle-là est celle de M. John Ryan, dont les prix donnent, après calcul, la somme totale de \$600,500.

“ Que M. Ryan s'est déclaré prêt à entreprendre et à exécuter les travaux et qu'il a dûment déposé la somme de \$29,000, comme cautionnement.

“ Le ministre recommande que l'entreprise soit adjugée à M. John Ryan, aux prix portés à sa soumission.

“ Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ *Greffier, Conseil Privé.* ”

Le cautionnement requis ayant été déposé par M. Ryan le 28 août 1879, le contrat fut passé comme il a été dit au commencement de ce rapport.

D'après la preuve, nous sommes d'avis qu'en obtenant ce contrat, l'entrepreneur n'a été l'objet d'aucune faveur indue, et que le département, en

agissant ainsi, a obtenu les plus bas prix possibles pour l'exécution de ces travaux.

Les travaux de construction, en vertu de ce contrat, n'ont été commencés que longtemps après la date de l'acte. Dans sa déposition donnée devant nous, M. Ryan a dit que le tracé n'a été définitivement adopté, de manière à ce qu'on pût commencer les travaux, que vers mai 1880, mais qu'il n'y a eu aucun retard dont il soit responsable, après que la fixation du tracé lui eût permis de se mettre à l'œuvre. Il y avait d'abord deux tracés projetés pour la voie principale ; l'un était appelé la quatrième ligne de base, l'autre était situé environ quatre milles plus au nord. C'est ce dernier qui a été finalement adopté.

Les travaux de cette section n'ont avancé que très lentement. On a fait, avec le consentement des ingénieurs, un changement très important dans la manière d'établir la chaussée. Au lieu de la construire de terre prise dans les fossés latéraux, on a posé les traverses sur la surface du terrain, puis on a transporté du ballast que l'on a déposé dans les interstices, ensuite on a relevé les traverses, et on a fait un lit de ballast au lieu d'un lit de terre comme on l'avait d'abord projeté. On n'a fait de fossés latéraux qu'aux endroits où on en avait besoin pour le drainage. L'entrepreneur prétend que l'on a obtenu ainsi de l'ouvrage supérieur à celui qui est mentionné dans les devis. La chaussée ne sera pas si large ; le coût total sera un peu plus élevé. Ce changement a été fait sous la direction de M. Schreiber, l'ingénieur-en-chef, en 1880. Ce nouveau mode de chaussée diminue de beaucoup les excavations dans la terre et augmente considérablement les travaux de ballastage, mentionnés dans le contrat. Il est évident que l'on ne peut en aucune façon considérer ce changement dans la nature des travaux comme une violation du contrat de la part de M. Ryan.

A l'époque où nous étions à Winnipeg pour l'enquête, (octobre 1880), les trains de construction circulaient sur environ quarante milles de cette section.

On a fait transporter de Montréal les rails nécessaires pour toute la section, et le coût du transport, qui a été déboursé au compte de l'entrepreneur, a été porté à son débit.

Ce contrat a donné lieu jusqu'au 30 juin 1880 au paiement de la somme de \$153,800.

CONTRAT No. 49.

Bâtiments pour stations.

En vertu de ce contrat, daté du 15 août 1879, Richard Dickson s'est engagé à construire des bâtiments combinant les services des marchandises et des voyageurs, sur le parcours de l'embranchement de Pembina, aux divers endroits désignés au contrat et à un prix spécialement fixé pour chacune de ces localités, le tout se montant, d'après le contrat, à la somme de \$15,802,40.

Ces travaux ont été soumis à la compétition publique. Les bâtiments étaient destinés à servir de stations à Emerson, Penza, Otterburn, Niverville, St. Bonitace et Selkirk. A d'autres endroits où les trains s'arrêtent on ne devait construire que des plateformes, c'est-à-dire à Arnaud, Dufrost, St. Norbert et Gonor.

Le 17 juin 1879, le département faisait publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au 15 juillet suivant. Au jour fixé, les soumissions reçues furent ouvertes par les employés du département ; les prix variaient suivant la nature des bâtiments requis aux différents endroits, et les totaux s'élevaient depuis \$15,802,40 jusqu'à \$43,000. Les prix et les noms des soumissionnaires ont été publiés à la page 32 d'un rapport à la Chambre des Communes, en date du 31 mars 1880. On trouve au même endroit la correspondance que possédait le département au sujet de ce contrat. L'entrepreneur, M. Dickson, avait fait la plus basse soumission, et l'entreprise lui fut adjugée.

Nous sommes d'avis que le département a obtenu par ce contrat la construction de ces bâtiments aux plus bas prix possibles, et que l'entrepreneur n'a été l'objet d'aucune faveur indue.

Il n'y a eu aucune dispute entre l'entrepreneur et les employés du gouvernement au sujet de cette entreprise ; les travaux ont été terminés et acceptés par le gouvernement sans contestation.

Jusqu'au 30 juin 1880, on avait payé sur ce contrat la somme de \$13,050.

CONTRAT No. 50.

Chevilles de chemin de fer.

En vertu de ce contrat, daté du 4 septembre 1879, George Angus Miller, Charles Herbert Miller et James Mitchell, sous le nom et la raison sociale de Miller frères et Mitchell, se sont engagés à fabriquer et à fournir quatre cents tonnes de chevilles de chemin de fer, conformément au cahier des charges, livrables à Fort William, et 300 tonnes livrables à Montréal pour le prix de \$52,75 la tonne de 2240 livres pour celles qui seraient livrées à Fort William, et de \$47,75 la tonne de 2240 pour celles qui seraient livrées à Montréal ; les livraisons devant être faites aux époques mentionnées dans le contrat.

Le 30 juillet 1879 le département avait fait publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au 20 août suivant, pour la fourniture de 35 tonnes de boulons et d'écrous, et de 700 tonnes de chevilles de chemin de fer ; le cahier des charges et les autres informations étaient à la disposition du public au bureau de l'ingénieur à Ottawa. Les soumissions reçues en temps utile furent ouvertes le 20 août par les employés du département.

Il y avait huit soumissions, variant de \$52,75 par tonne à Fort William et \$47,75 à Montréal, jusqu'à \$65 à Fort William et \$120 à Montréal. La plus basse était celle de Miller frères et Mitchell, les fournisseurs en question.

Le 23 août, M. Ennis, employé du département, écrivit à MM. Miller frères et Mitchell, demandant s'ils étaient préparés à fournir et à livrer 400 tonnes à Fort William et 300 tonnes à Montréal, aux prix portés dans leur soumission, et s'ils y étaient préparés, les informant qu'ils auraient à déposer un cautionnement équivalant à 5 pour cent, du montant du contrat.

En réponse à cette lettre, Miller frères et Mitchell télégraphiaient le 23 août à M. Ennis demandant : " Est-il absolument nécessaire que les chevilles soient livrés aux dates de la soumission ? " M. Ennis répondit, par télégramme, dans l'affirmative.

Le 27 août, Miller frères et Mitchell télégraphiaient à M. Ennis qu'ils allaient déposer le cautionnement dans l'après-midi ; ce qu'ils firent.

A notre avis, le département se procura ainsi les matériaux achetés aux

plus bas prix possibles, et les fournisseurs n'ont été l'objet d'aucune faveur indue.

Le 25 août, Tandy, de Moncton, fut chargé par le département de se rendre à Montréal pour y inspecter le fer pendant la fabrication par les fournisseurs, afin d'en faire un rapport, et pour constater si avec l'outillage et les moyens de fabrication de ces messieurs, ils étaient en mesure d'exécuter le contrat pour la date fixée.

Le rapport de M. Tandy, en date du 24 septembre 1879, constate qu'il a inspecté et éprouvé la qualité du fer employé par les fournisseurs, qu'il avait soumis les chevilles à diverses épreuves, qu'il les avait trouvées de qualité satisfaisante, et résistant à l'épreuve mentionnée au cahier des charges ; il y est dit aussi que les fournisseurs ont tout l'outillage nécessaire pour fabriquer aisément la quantité mentionnée pour la date fixée par le contrat.

Le contrat a été exécuté, et il a donné lieu, jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$35,425.

CONTRAT No. 51

Boulons et écrous.

Par ce contrat, en date du 8 septembre 1879, la " Dominion Bolt & Nut Company " s'est engagée à fabriquer et à fournir trente cinq tonnes de boulons, éclisses et écrous, conformément au cahier des charges, livraison à Fort William, pour le prix de \$75 la tonne de 2240 livres.

Les annonces du 30 juillet 1879, mentionnées dans notre rapport sur le contrat no. 50, demandaient des soumissions pour la fourniture des articles qui font l'objet du contrat actuel, en même temps que pour la fourniture de chevilles.

Les soumissions reçues en temps utile furent ouvertes le 20 août par les employés du département.

Elles étaient au nombre de cinq, variant de \$75 à \$85 la tonne ; la plus basse était celle du fournisseur mentionné plus haut, avec qui a été passé le contrat.

Le 23 août 1879, M. Ennis, employé du département, demanda à la compagnie si elle était prête à fournir les trente cinq tonnes aux conditions

de sa soumission, et, si elle était prête à le faire, de déposer un cautionnement égal à 5 pour cent du montant de la soumission.

Le 25 août, M. Livingstone, agissant au nom de la compagnie, accepta pour elle le contrat, et le cautionnement fut déposé.

La preuve nous mène à la conclusion que, dans le cas actuel, le département s'est procuré les articles qui font l'objet de ce contrat, au plus bas prix offert, et sans donner aucun avantage indû aux fournisseurs.

M. Tandy, que nous venons de mentionner dans le rapport sur le contrat précédent, fut chargé, le 5 septembre 1879 de prendre des renseignements et, de faire l'examen nécessaire pour pouvoir faire rapport au gouvernement sur la qualité du fer que les fournisseurs se proposaient d'employer, et sur les moyens qu'ils avaient pour être en mesure de faire la livraison à la date fixée.

Le 17 septembre 1879, M. Tandy fit rapport qu'il avait visité les ateliers de la compagnie à Toronto ; que le fer employé était de première qualité, conforme en tous points aux conditions du cahier des charges, et que la compagnie possédait tout ce qu'il fallait pour être en mesure d'achever la fourniture à la date fixée par le contrat.

Le contrat a été exécuté. Il a donné lieu au paiement de : --

Au 30 juin 1880 \$2,662,50

CONTRAT No. 52.

Transport de rails.

Il n'y a pas ici de contrat en forme. Les conventions sont contenues dans la correspondance échangée entre le département et les entrepreneurs. La compagnie de transport du Nord-Ouest s'y est engagée à transporter à Fort William 5000 tonnes de rails, plus ou moins, pris au déchargement du steamer océanique à Montréal, au prix de \$6 la tonne de 2,240 livres.

L'adjudication de ce contrat a été précédée d'une compétition à laquelle huit entrepreneurs de transport ont été invités par une circulaire adressée à chacun d'eux, leur demandant des soumissions pour le transport de 5000 tonnes de rails d'acier et attaches de Montréal à Fort William. Quatre seulement répondirent à la circulaire. Toutes les soumissions portent à peu

près le même prix, \$6 par tonne. Deux de ces soumissions, celles de MM. Smith et Keighley et de M. Henry Beatty, offrent de faire le transport à \$6; et deux autres de MM. Calvin et Breck et de MM. Folger et frères, à \$5.75; mais les deux premières comprenaient les droits de port à Montréal tandis que les deux dernières n'en parlaient pas. Comme ces droits se montent à 28 centins, les deux dernières soumissions se trouvent portées, droits de port compris, à \$6,03.

M. Fleming fit rapport le 24 septembre 1879, du résultat de cette compétition. Dans ce rapport, adressé au ministre, il dit :—

“ Il est important de ne pas perdre de temps pour conclure le marché. Je vous prie donc de m'indiquer quelle soumission doit être acceptée. ”

Le 29 septembre 1879, MM. Smith et Keighley, qui avaient fait une des plus basses soumissions, télégraphiaient au ministre comme suit :

“ Si vous nous accordez le contrat pour le transport des rails d'acier et attaches de Montréal à Fort William, ayez la bonté de passer le contrat avec Henry Beatty, car il a fait des arrangements avec le Grand-Tronc pour prompt expédition, et nous transporterons la moitié de la quantité. Cela vous conviendra-t-il ? ”

Le 30 septembre 1879, le contrat fut adjugé à la Compagnie de Transport du Nord-Ouest, par la lettre suivante :

“ OTTAWA, 30 septembre 1879.

“ MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre des chemins de fer et des canaux, de vous informer que la soumission contenue dans votre lettre du 3 courant, pour le transport de rails d'acier de Montréal à Fort William, à raison de six piastres (\$6) la tonne, est acceptée. La quantité à transporter est de quatre mille tonnes. Ce prix doit couvrir les droits de port, les péages des canaux, l'assurance à raison de vingt cinq piastres (\$25) la tonne, et la mise en piles au point de livraison; vous devrez recevoir les rails à la sortie du navire.

“ Je suis, etc., etc.,

“ F. BRAUN.

“ HENRY BEATTY, ECR.,

“ Gérant, Cie. de T. du N.-O.

“ Montréal.”

L'enquête que nous avons faite nous mène à la conclusion que le département a fait faire les transports en question au meilleur marché offert et sans accorder aux entrepreneurs aucun avantage indu.

M. Trudeau, le sous-ministre, nous a déclaré que le transport avait été exécuté, et payé sans contestation.

Il a été déboursé en vertu de ce contrat, jusqu'au 30 juin 1880, la somme de \$15,084.

CONTRATS Nos 53, 54 et 55.

Rails d'acier, éclisses, boulons et écrous.

Ces contrats ont pour objet la fourniture de 50,000 tonnes de rails d'acier, avec la quantité proportionnelle d'éclisses, de boulons et d'écrous.

Les fournisseurs sont :—

	Tonnes de rails.
" The Barrow Hæmatite Co.".....	30,000
Guest et Cie.....	10,000
" The West Cumberland Co.".....	5,000

Dans chacun des contrats, les accessoires allaient avec les rails; les prix variaient suivant la date de la livraison. Nous allons donner, tout-à-l'heure, en détail, les faits particuliers se rapportant à chacun de ces contrats.

Sur cette quantité de 45,000 tonnes, 11,000 tonnes étaient achetées pour le renouvellement de la voie de la section de la Rivière du Loup, du chemin de fer Intercolonial, et 34,000 pour le chemin de fer du Pacifique. Dans un rapport du 7 juin 1879, l'ingénieur-en-chef avait constaté que l'on avait besoin de 30,000 tonnes de rails. Voici ce rapport :

" OTTAWA, 7 juin 1879.

" MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous signaler le fait qu'il sera nécessaire de se procurer immédiatement les rails dont on aura besoin pour les parties de la ligne en construction, et aussi pour celles dont on va donner bientôt les travaux à l'entreprise.

" Nous avons actuellement en dépôt à Fort William, des rails pour 48 milles de plus qu'il ne nous en faut pour la voie principale sur les sections 14, 15 et 25.

" Les contrats passés récemment, Nos 41 et 42,	Milles.
nécessiteront la pose de 185 milles de voie principale, dont 48 milles seront fournis par le dépôt ci-dessus, ce qui laisse à fournir	137

" Il faut y ajouter la longueur de la ligne à l'ouest de Selkirk, avec l'embranchement de Winnipeg, que l'on se propose de construire immédiatement, soit	110
---	-----

" Puis les voies de garage et d'évitement, sur toute la ligne de Fort William à Selkirk et à l'ouest de Selkirk, soit.....	30
--	----

" Total requis pour ces services.....	277
---------------------------------------	-----

" Equivalant à environ 25,000 tonnes de rails.

“ De plus, l'embranchement de la Baie Georgienne, qui doit être terminé, d'après le contrat, le 1er juillet 1880, demandera, si on l'achève, près de 5,000 tonnes de plus. C'est donc en tout 30,000 tonnes qu'il faut nous procurer.

“ Je recommanderai, en conséquence, que l'on passe contrat, sur le champ, pour la fourniture de tous les rails dont nous avons besoin, avec la quantité proportionnelle d'accessoires, livrables à Montréal, aux dates suivantes :—

“ Un tiers, le 1er Octobre 1879.

“ Un tiers, le 1er Juin 1880.

“ Un tiers, le 1er Octobre 1880.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

SANDFORD FLEMING.

“ Ingénieur-en-chef.

“ L'hon. SIR CHARLES TUPPER, K. C. M. G.,

“ Ministre des Travaux Publics.”

Trois jours plus tard, l'arrêté du Conseil suivant autorisait la mise à exécution de cette recommandation :

“ *COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 13 juin 1879.*

“ Vu le mémoire, daté du 10 juin 1879, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant qu'il est nécessaire de se procurer immédiatement les rails requis pour les parties du chemin de fer du Pacifique Canadien actuellement en construction, et pour celles dont les travaux vont être incessamment donnés à l'entreprise, cette quantité étant d'environ 30,000 tonnes, et recommandant qu'il soit autorisé à demander des soumissions pour la fourniture de ces rails et d'une quantité suffisante d'attaches, livrables à Montréal, comme suit, savoir : environ un tiers au 1er octobre 1879, environ un tiers au 1er juin 1880 et environ un tiers au 1er octobre 1880.

“ Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

“ Certifié,

W. A. HIMSWORTH,

G. C. P.

On demanda donc des soumissions au moyen des annonces suivantes, publiées dans les journaux anglais :

“ SOUMISSIONS POUR RAILS D'ACIER.

“ Des soumissions adressées à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux seront reçues au bureau canadien d'émigration, no 31 rue Queen Victoria, E. C. Londres, Angleterre, jusqu'au 15 juillet prochain, pour la fourniture de rails d'acier et d'attaches, livrables à Montréal, comme suit :

“ 5,000 tonnes au 1er octobre 1879.

5,000 tonnes au 1er juin 1880.

5,000 tonnes au 1er octobre 1880.

“ Le cahier des charges, les conditions, les formules de soumissions et tous les renseignements demandés seront fournis sur demande à ce bureau, ou au bureau canadien d'émigration, No 31 rue Queen Victoria, E. C. Londres, Angleterre.

“ Par ordre,

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.

“ DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
“ OTTAWA, 1er juin 1879.”

Entre la date de cette annonce et le 21 du même mois, l'achat de 5,000 tonnes avait été conclu par le câble transatlantique, ainsi que nous l'avons raconté dans notre rapport sur les contrats Nos 44, 45 et 46 ; il restait donc à se procurer 25,000 tonnes pour le chemin de fer du Pacifique et 11,000 tonnes pour l'Intercolonial.

Le 21 juillet 1879, les soumissions reçues en temps utile furent ouvertes à Londres, en présence de Sir Leonard Tilley, de Sir John Rose et de l'ingénieur-en chef. A mesure qu'on les ouvrait, on en fit un résumé qui fut marqué des initiales de ces messieurs, mais on n'y prit aucune décision, à cause de l'absence du ministre des chemins de fer, qui était en Europe, mais pas en Angleterre. A son arrivée à Londres, Sir John Macdonald, Sir Charles Tupper et Sir Leonard Tilley, après consultation avec l'ingénieur-en-chef, décidèrent de conclure le marché pour la quantité ci-dessus mentionnée, qui dépasse de 9,000 tonnes les 36,000 tonnes dont on croyait alors avoir besoin pour les deux chemins de fer.

Comme la question de savoir si un département devrait se laisser décider par une prévision hypothétique des prix futurs d'un marché, à acheter une plus grande quantité de certains articles qu'il n'en aurait besoin, dans le moment, entraîne la discussion des principes qui doivent régler la manière dont un ministère doit disposer des fonds publics, nous ne ferons aucun commentaire sur ce fait en particulier, et nous ne parlerons que du jugement dont on a fait preuve, tel qu'il est qualifié par les résultats financiers de la transaction.

Prenant donc pour acquis que le ministre des chemins de fer était autorisé à agir ainsi, nous dirons que, à notre avis, la probabilité d'une hausse dans le prix des rails était suffisante pour décider un particulier, qui aurait besoin de 36,000 tonnes pour le moment et qui s'attendrait à en avoir besoin d'une plus grande quantité dans l'avenir, à acheter 9,000 tonnes de plus que la quantité nécessaire à ses besoins immédiats.

Notre opinion n'est point influencée par les faits subséquents ; et quoique, au dire de M. Reynolds qui a pris part à l'inspection des rails et qui était au courant des fluctuations précédentes du marché, ces achats aient été faits aux " plus bas prix à peu près qui aient jamais été cotés, soit avant cette époque, soit depuis, pour des rails d'acier de ce poids et de cette qualité," et quoique la hausse fût si rapide ensuite que les livraisons en vertu de ces contrats furent faites à des prix très inférieurs aux cours cotés à ces dates, nous ne devons examiner la transaction qu'au seul point de vue des indications qui existaient à l'époque où elle a été conclue.

En examinant les raisons qui pouvaient alors faire prévoir une hausse dans le prix des rails d'acier, nous ne devrions pas omettre l'historique des fluctuations précédentes. Nous avons déjà fait nos observations à ce sujet, dans notre rapport sur les contrats no. 6 au no. 11, et on en aura une idée approximative en consultant la copie du diagramme de M. Sandberg qui accompagnent ce rapport (page 189).

On y voit que, en 1862, les rails d'acier étaient cotés à £19 sterling; en 1870, ils étaient tombés à £10, et après être remontés à près de £19 pendant une courte période de hausse générale en 1879, ils sont tombés graduellement, avec quelques intervalles de stationnement, jusqu'à une date en juillet 1879, où, d'après ce diagramme, ils ont atteint £4,10 stg. c'est-à-dire, moins de la moitié du prix où le marché était descendu pendant la première période de baisse plus haut mentionnée. Le prix de £4,10, est, naturellement, pour livraison en Angleterre. Dans le cas actuel, la compétition amena des offres encore plus avantageuses, car les livraisons en vertu des deux premiers contrats ont été faites au prix de £4,17s,6 d. et la livraison en vertu du troisième au prix de £4,19s,6d, et ces prix couvraient le fret jusqu'à Montréal.

Il était donc probable qu'un coup d'œil jeté sur les antécédents du marché ferait croire qu'il ne serait pas à l'avenir aussi favorable pour les acheteurs ; mais la position même prise par les soumissionnaires nous semble avoir placé la question hors de tout doute et avoir donné à cette croyance la solidité d'un fait.

On se rappelle que les soumissions devaient donner des prix pour livraison à trois dates différentes : 1er octobre 1879, 1er juin 1880 et 1er octobre 1880. Nous donnons plus loin un tableau synoptique de toutes les

soumissions pour livraison à Montréal ; mais il est intéressant pour la question que nous considérons en ce moment, de remarquer un trait caractéristique de cette compétition.

Les soumissions reçues étaient au nombre de vingt-huit, dont dix-sept pour livraison à Montréal, le point fixé par les contrats ; quelques-unes n'offraient de fournir que les accessoires. Dans quatorze soumissions, on trouve les prix suivants pour rails, suivant la date de livraison :—

1er octobre 1879,	de	£4,17s. 6d. à	£5.10s. 0d.
1er juin 1880	“	5, 0s. 0d. à	5.15s. 0d.
1er octobre 1880	“	5, 2s, 0d. à	5.17s. 6d.

Cette tendance à la hausse pour les livraisons à date éloignée, n'existe pas seulement dans les plus basses et dans les plus hautes soumissions.

Sur les quatorze concurrents, onze demandaient des prix plus élevés pour les dates éloignées et voici la moyenne de toutes les soumissions :—

Livraison au 1er octobre 1879.....	£5, 4s. 2d.
“ 1er juin 1880.....	4, 7s. 5d.
“ 1er octobre 1880.....	5, 9s. 5d.

Il nous semble donc évident que, pendant qu'ils calculaient leurs prix, les manufacturiers, comme classe, avaient connaissance de l'existence, dès cette époque, de causes actives dont l'effet serait de rendre bientôt plus dispendieuse la production des rails ; c'est pourquoi les soumissions, lorsqu'elles furent ouvertes, témoignaient du fait que des premières livraisons daterait un mouvement de hausse dans le marché.

Cette similitude de l'opinion de tant de manufacturiers indépendants les uns des autres, et même rivaux, dont chacun fait une proposition sérieuse pour une transaction commerciale, pouvait bien, à notre avis, faire naître la conviction qu'il fallait s'attendre à une hausse, et en même temps, les soumissions donnaient une idée de la proportion que prendrait ce mouvement ascensionnel. Avant la signature des contrats, une des maisons qui avaient soumissionné, Wallace et Cie., refusa de s'en tenir à sa soumission, pour la raison, dit M. Fleming, que le prix des rails avait haussé entre la date de la soumission et celle de son acceptation.

Nous sommes d'opinion qu'un particulier prudent en affaires, disposant de ses propres fonds, aurait regardé comme un placement avantageux,

en considérant les faits ci-dessus mentionnés, l'achat d'un quart de plus que la quantité dont il aurait eu immédiatement l'emploi.

Le 1er octobre suivant, l'ingénieur-en-chef faisait ainsi l'historique de cette opération :—

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“OTTAWA, 1er octobre 1879.

“MONSIEUR,—Je vous transmets ci-joint les soumissions pour fourniture de rails d'acier reçues en Angleterre l'été dernier. On avait fait publier des annonces demandant ces soumissions, datées du 13 juin 1879, et les soumissions reçues furent ouvertes le 21 juillet 1879, par l'honorable ministre des finances, Sir Léonard Tilley, en présence de Sir John Rose et de moi-même. Le tableau A (dossier no. 20, 595) donne les noms des soumissionnaires dans l'ordre où les soumissions ont été ouvertes, numérotées de 1 à 28 inclusivement.

“Les soumissions pour livraison à Montréal sont classées dans le tableau B (dossier no. 20,595) ; celles pour livraison sous mât, dans le tableau C (dossier no. 20,595) celles pour livraison à divers autres points, dans le tableau D (dossier no. 20,595).

“On trouvera dans le tableau E (dossier no. 20,595) un résumé des soumissions pour livraison à Montréal ; dans le tableau F, un résumé de celles pour livraison sous-mât et dans le tableau G, (dossier no. 20,595) un résumé de celles pour livraison à divers points.

“Lors de l'ouverture des soumissions, Sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux, n'était pas en Angleterre. Il est arrivé à Londres le 23 juillet.

“Le 24 juillet on envoya un télégramme à John Wallace et Cie., copie incluse H (dossier no. 20 595) leur demandant des renseignements sur leur soumission, et sur leurs moyens d'exécuter le contrat.

“Un télégramme du même genre fut envoyé aussi à M. A. J. Drummond, l'agent de cette maison.

“Le 25 juillet (dans l'après-midi), comme on n'avait reçu aucune réponse de John Wallace et Cie., ni de M. Drummond, on décida de laisser de côté leurs soumissions, pour cause d'irrégularité, et pour d'autres raisons, et d'accepter la soumission no. 21, Barrow Steel Company, pour 75,000 tonnes, et la soumission no. 17, Guest et Cie, pour 10,000. On demanda à ces deux compagnies si elles pouvaient livrer une plus forte quantité cette année aux mêmes prix. Toutes deux répondirent dans la négative.

“Le 26 juillet, la soumission de la “West Cumberland Company” pour 5000 tonnes fut acceptée, et l'on demanda à la compagnie si elle voulait en livrer une plus grande quantité aux mêmes conditions. La réponse fut négative, quant à la livraison de plus grande quantité.

Une correspondance ayant été entamée avec John Wallace et Cie, on leur envoya une dépêche télégraphique, le 27 juillet, dont copie incluse I (dossier no. 20595) acceptant leur soumission pour 15,000 tonnes, et leur demandant de donner le nom des fabricants. Le 20 juillet, on n'avait reçu aucune réponse de Wallace et Cie., et la compagnie "Barrow," ayant, par son agent, M. Halton Green, témoigné le désir d'offrir une plus grande quantité, on pria M. Green de faire sa proposition par écrit, ce qu'il fit le 30 juillet, copie incluse K (dossier no. 20,596). On lui répondit le même jour par une lettre incluse L (dans no. 20,596) acceptant sa proposition de fournir 15,000 tonnes, les paiements étant retardés jusqu'après le 1er juillet 1880.

" Le 31 juillet, M. Drummond vint au bureau dans l'intérêt de John Williams et Cie. On l'informa que, comme on n'avait reçu aucune communication de MM. Wallace et Cie depuis le 27 juillet, on avait cru l'affaire terminée et on avait faits d'autres arrangements. Le 2 août, vers minuit, on recevait de M. Drummond, au nom de John Wallace et Cie, une lettre qui est marquée M (dossier 20,596).

" Le 8 août, John Wallace et Cie écrivirent qu'ils étaient prêts à exécuter le contrat, lettre incluse marquée N (dossier 30,506), et le 11 août on leur répondit, acceptant leur proposition et exposant les conditions du contrat ; lettre incluse marquée O (dossier, 20,596).

Le 15 août, M. Stewart et un autre membre de la maison John Wallace et Cie, vinrent au bureau et promirent de répondre le même soir, par télégramme, s'ils s'engageraient à fournir les 15,000 tonnes ou 10,000 tonnes seulement, pour livraison en 1880, le ministre leur ayant donné le choix. On n'entendit plus parler de MM. Wallace et Cie, jusqu'au jour où je quittai Londres, le 18 août.

" Avant mon départ de Londres, on avait donné les instructions nécessaires pour préparer les contrats et pour les autres détails. M. James Reynolds, junior, fut nommé inspecteur des rails pour le département, aux conditions contenues dans la lettre datée du 25 juillet 1879, ci-incluse, marquée P (dossier 20,566). Il a pour aide dans ces fonctions, M. C. P. Sandberg, un ancien inspecteur.

" M. Reynolds devait expédier les contrats au Canada, aussitôt qu'ils seraient passés, mais le département ne les a pas encore reçus.

" Les soumissions ouvertes par Sir Leonard Tilley, par Sir John Rose et par moi, sont annexées à ce rapport.

" Je suis, etc., etc.,

" SANDFORD FLEMING.

" F. BRAUN,

" Secrétaire du département des chemins de fer et des canaux."

MM. Wallace et Cie, dont il est question dans le rapport ci-dessus, n'ont pas exécuté leur offre, quoiqu'elle eût été formellement acceptée, et le gouvernement a pris une action contre eux pour recouvrer les dommages causés par leur refus. Plus tard, cette poursuite fut abandonnée, en vertu de l'arrêté du conseil qui suit :

COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 6 janvier 1880.

“ Vu le rapport, en date du 5 janvier 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que M. John Wallace, de Dundee, en Ecosse, a présenté un mémoire priant le gouvernement d'abandonner la poursuite intentée par lui, devant les tribunaux de Londres, contre la maison John Wallace et Cie, dont il fait partie, pour le recouvrement de dommages intérêts pour violation du contrat consenti par la dite maison, pour la fourniture et la livraison de 15,000 tonnes de rails d'acier, en par lui, John Wallace, payant tous les frais et dépens de l'action.

“ Qu'il appert au dit mémoire, que le consentement à passer le contrat en question a été donné pendant l'absence du principal associé de la dite maison John Wallace et Cie, et qu'il expose qu'une action contre cette maison le forcerait à déposer son bilan.

“ L'avis du ministre est qu'il est douteux que l'on puisse retirer aucun bénéfice de la continuation de l'action contre John Wallace et Cie, et il recommande que l'action soit abandonnée en par M. Wallace payant tous les frais et dépens.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ,

“ A. G. C. P.”

Avec le rapport de M. Fleming du 1er octobre, se trouvait une liste des documents qu'ils l'accompagnaient. Nous ne croyons pas nécessaire de reproduire en entier ni la liste, ni aucun de ces documents. Nous avons énuméré les originaux et nous y trouvons, en les complétant par d'autres témoignages, la preuve que chacun des trois contrats dont nous nous occupons, est basé sur l'offre la plus basse que l'on pût obtenir pour le tout et pour chaque partie de la quantité couverte par ces contrats.

On trouvera ci-dessous, un tableau donnant le prix par 1,000 tonnes aux termes de chacune de quatorze soumissions pour livraison à Montréal, avec le rang des soumissions, en donnant à la plus basse la première place et ainsi de suite :—

NOMS.	COUT DE 1,000 TONNES DE RAILS AVEC LA QUANTITÉ PROPORTIONNELLE D'ÉCLISSES, DE BOULONS ET D'ÉCROUS.			
	1er Oct. 1879.	1er Juin 1880.	1er Oct. 1880.	Moyenne.
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
West Cumberland Co.....	5,245 10 0	5,401 10 0	.....	5,323 10 0
Barrow Hæmatite Co.....	5,212 10 0	5,342 10 0	5,473 15 0	5,342 18 4
Guest & Cie.....	5,230 0 0	5,360 0 0	5,620 0 0	5,403 6 8
W. Banks.....	5,554 10 0	5,513 5 0	5,489 7 6	5,519 0 10
Moss Bay Hæmatite Steel Co.....	5,604 10 0	.....	.....	5,604 10 0
Steel, Tozer & Hampton.....	5,500 0 0	5,625 0 0	5,750 0 0	5,625 0 0
The John Cockerill Works Co.....	.....	5,487 10 0	5,800 0 0	5,643 15 0
Brown, Bayley & Dixon.....	5,675 10 0	.....	.....	5,675 10 0
W. H. Pillow & Cie.....	2,612 10 0	5,758 15 0	5,728 15 0	5,710 0 0
Samuel Fox & Cie.....	.....	5,750 0 0	5,750 0 0	5,750 0 0
Charles Cammell & Cie.....	5,671 17 6	5,803 2 6	5,803 2 6	5,759 7 6
Bolkow, Vaughan & Cie.....	5,605 0 0	5,867 10 0	5,867 10 0	5,780 0 0
Rhymney Iron Co.....	.....	5,880 0 0	5,880 0 0	5,880 0 0
Bateman & Cie.....	5,775 0 0	5,958 15 0	6,168 15 0	5,967 10 0

Ce tableau indique l'ordre dans lequel se trouvaient les soumissionnaires au point de vue des avantages offerts au gouvernement. Le gouvernement a acheté des premiers 30,000 tonnes (tout ce qu'ils ont voulu s'engager à fournir) ; des seconds, 10,000 tonnes (ils n'ont pas voulu s'engager à en fournir plus), et des troisièmes, 5,000 tonnes.

Nous sommes arrivés à la conclusion que par chacun de ces contrats, le département s'est procuré les matériaux qui en font l'objet à plus bas prix qu'il n'aurait pu le faire par tout autre moyen alors à sa disposition, et qu'aucun des fournisseurs n'a été l'objet de faveurs indues.

CONTRAT No 53.

Ce contrat porte la date du 30 août 1879. La compagnie " Barrow Hæmatite Steel Company " s'y est engagée à fabriquer, conformément aux spécifications annexées au contrat, et à fournir et à livrer, à Montréal, des rails d'acier, avec la quantité et le nombre d'éclisses nécessaires pour la

pose de ces rails, et la quantité et le nombre de boulons et d'écrous de fer nécessaires pour la pose des dits rails.

Voici un tableau de la quantité des rails, des dates de livraison et des prix de chaque article :

Dates de Livraison.	Tonnes de rails.	Prix par tonne de 2,240 lbs.		
		Rails.	Eclisses.	Boulons et écrous.
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1er Octobre 1879.....	5,000	4 17 6	5 17 6	10 5 0
1er Juin 1880.....	5,000	5 0 0	6 0 0	10 5 0
1er Septembre 1880	5,000	4 17 6	5 17 6	10 5 0
do do	5,000	5 0 0	6 0 0	10 5 0
1er Octobre 1880.....	10,000	5 2 6	6 2 6	10 7 6

Le délai fixé pour l'exécution complète de ce contrat n'était pas expiré à la date de notre commission. Des livraisons avaient été faites et la somme déboursée pour ces livraisons, au compte du chemin de fer du Pacifique Canadien, était, jusqu'au 30 juin 1880, de \$233,986. Cette somme représente à peu près les trois-quarts de la valeur de toute la quantité livrée jusque-là par la compagnie; le reste avait été livré au chemin de fer Intercolonial et porté au compte de cette ligne.

CONTRAT No. 54.

Par ce contrat, en date du 11 septembre 1879, George Thomas Clark, faisant affaire sous le nom et la raison de Guest et Cie, s'est engagé aux mêmes conditions que celles du contrat No 53, à livrer, à Montréal des rails d'acier, des éclisses, des boulons et des écrous, comme suit :—

Dates de livraison.	Tonnes de rails.	Prix par tonne de 2,240 lbs.		
		Rails.	Eclisses.	Boulons et écrous.
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1er Octobre 1879.....	5,000	4 17 6	5 17 6	12 0 0
1er Juin 1880.....	5,000	5 0 0	6 0 0	12 0 0

Ce contrat a été exécuté, et il avait donné lieu, jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$79,480.11, pour le compte du chemin de fer du Pacifique Canadien. Cette somme représente la valeur d'environ deux-cinquièmes de la quantité livrée jusqu'à cette époque par ce fournisseur ; le reste avait été livré au chemin de fer Intercolonial et débité au compte de cette ligne.

CONTRAT No. 55.

Par ce contrat, daté du 29 août 1879, la compagnie " West Cumberland Iron and Steel Company," s'est engagée, dans les mêmes termes que ceux du contrat No 53, à livrer à Montréal des rails d'acier, des éclisses, des boulons et des écrous, comme suit :—

Dates de livraison.	Tonnes de rails.	Prix par tonne de 2,240 lbs.		
		Rails.	Eclisses.	Boulons et écrous.
		£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.
1er Octobre 1879.....	3,000	4 19 0	4 19 0	9 15 0
1er Novembre 1879.....	2,000	4 19 0	4 19 0	9 15 0

Ce contrat a été exécuté et il a donné lieu, jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$110,076.56.

CONTRAT No 56.

Construction d'un pont.

Les conventions, ici, ne sont pas contenues dans un seul document. Le marché a été conclu par l'acceptation, le 29 novembre 1879, d'une soumission faite par la compagnie " Kellogg Bridge Company," pour la cons-

truction d'un pont de chemin de fer, conformément aux plans et devis, sur la Rivière du Rat, pour l'embranchement de Pembina. Le prix de ce pont terminé était de \$1,384.

Le rapport suivant de l'ingénieur-en-chef démontre la nécessité de ces travaux et expose les premières démarches faites pour trouver un entrepreneur :—

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

“ OTTAWA, 24 septembre 1879.

“ MONSIEUR,—A mon retour du Manitoba, j'ai fait rapport entr'autres choses que l'on devrait construire un pont permanent à la rivière au Rat, sur l'embranchement de Pembina, car la construction temporaire qui y existe actuellement est loin d'être satisfaisante et peut-être emportée par les crues du printemps.

“ Pendant que j'étais sur les lieux, j'ai donné instruction aux entrepreneurs de préparer des culées en pilotis pour le nouveau pont, et à mon arrivée à Ottawa, j'ai fait insérer, avec votre autorisation, dans les journaux de Toronto, de Hamilton et de Montréal, des annonces demandant des soumissions pour la construction d'un pont en fer d'une seule travée de 60 pieds.

“ On a reçu des soumissions de la “Hamilton Bridge Company,” de la “Toronto Bridge Company,” et de la “Kellogg Bridge Company.” Vous trouverez ci-joint un résumé de ces soumissions.

“ J'ai découvert que vu le dessein particulier du pont Kellogg, il faudrait l'allonger de trois pieds pour l'ajuster aux culées actuellement en construction. Je demandai par télégramme combien coûteraient ces trois pieds de plus, et je reçus la réponse suivante :—

“ Trois pieds de plus en longueur coûteraient quatre vingt-huit piastres.”

“ Les trois soumissions acceptables se trouvent donc dans la position suivante :—

Hamilton Bridge Company.....	\$2,798
Toronto Bridge Company.....	\$3,408
Kellogg Bridge Company.....	1,384

“ En examinant les soumissions, je m'aperçois que, au prix de celle de la “Kellogg Bridge Company,” il faut ajouter le coût des longrines en bois ou traverses immédiatement au-dessous des rails. Cela ne devrait pas porter le coût total à plus de \$1,600, le pont en place et les rails posés.

“ Je recommande l'acceptation immédiate de la soumission de la “Kellogg Bridge Company,” si cette compagnie veut s'engager à compléter le contrat pour le 1er février prochain.

“ Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING,

“ Ingénieur-en-chef.

“ L'Honorable

“ SIR CHARLES TUPPER, K.C.M.G.

“ Ministre des chemins de fer et canaux.”

Avant de faire publier les annonces demandant ces soumissions, comme il est dit dans ce rapport, M. Fleming, considérant la chose très urgente, avait proposé au département de faire construire ce pont sans compétition mais il fut décidé que l'on demanderait des soumissions, et le résultat fut la réception des trois propositions qu'il mentionne. Nous n'avons pas cru nécessaire d'en reproduire la teneur, vu que le rapport de M. Fleming démontre que celle qui a été acceptée était la plus basse et que le prix n'en était guère que la moitié de celui de la soumission suivante. La compagnie "Kellogg Bridge Co.," fut avisée, le 29 novembre, que sa soumission était acceptée.

Par suite du retard apporté à l'exécution de ce contrat, M. Fleming, alarmé du mauvais état du pont temporaire, envoya une personne à Buffalo pour recevoir les pièces, que l'on fit transporter à l'endroit où devait être construit le pont. La mise en position fut faite en régie, et le coût en fut débité à la compagnie.

Les travaux ont été achevés de cette façon et le pont a donné satisfaction.

Jusqu'au 30 juin 1880, les paiements faits en vertu de ce contrat se montaient à \$1,150.

CONTRAT No. 57

Rails de croisement.

Nous n'avons pas de document contenant toutes les conventions de ce contrat. On les trouve dans une offre faite par la "Truro Patent Frog Company," et dans l'acceptation de cette offre. La compagnie s'y engage à fournir 120 pointes de cœur pour rails de croisement d'acier, à angles déterminés, et du type Starrat, pour le prix de \$65 chacune, et les aiguilles, les mâts des signaux, les tringles de connexion et l'appareil complet y compris la charpente, les blocs de tête et les chaînes mobiles, à \$35 "chaque aiguille complète."

Il n'y a pas eu de compétition publique pour ce contrat. Le gouvernement faisait faire jusque-là ses rails de croisement au pénitencier de Kingston, au prix de \$80 chacun, la tringle de connexion à \$15.50 et l'appareil d'aiguillage à \$40, en tout \$136.50, pour ce qui, par ce contrat, ne coûte que 100,

M. Schrieber, croyant le rail de croisement de Truro meilleur que celui dont on s'était servi précédemment, le signala à M. Fleming, faisant remarquer que les rails pouvaient parfaitement se substituer les uns aux autres, qu'il possédait naturellement plus de résistance, et que, après s'en être servi sur l'Intercolonial, il avait trouvé que c'était le meilleur que l'on pût désirer.

Le 1er septembre 1879, M. Smellie, pendant une absence de l'ingénieur-en-chef fit rapport au département que l'on avait besoin pour le chemin de fer à Fort William et au Manitoba d'un certain nombre de rails de croisement, avec les appareils d'aiguillage, et recommanda que ces articles fussent fabriqués sans délai pour qu'on pût les livrer avant la clôture de la saison de navigation.

M. Fleming a déclaré dans son témoignage qu'il ne connaissait aucun autre endroit du pays où l'on put fabriquer ces rails de croisement, à moins d'obtenir le consentement de la compagnie en question qui était, ou porteur du brevet, ou cessionnaire des droits des porteurs du brevet.

Sur la demande du département, la compagnie donna par télégramme les prix pour la fourniture de 120 rails de croisement, et l'acceptation ratifiée par un arrêté en conseil.

L'économie réalisée n'est pas de toute la différence entre le prix payé précédemment pour la fabrication à Kingston et le prix de Truro, c'est-à-dire \$36.50. Il faut en déduire le coût du transport entre ces deux points pour établir le montant exact de cette économie. Nous ne nous sommes point informés du coût de ce transport.

Nous donnons ci-dessous l'arrêté en conseil dont il vient d'être question :—

“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil le 23 Décembre 1879. ”

“ Vu que le rapport, daté du 20 décembre 1879, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que, au mois de novembre dernier, l'ingénieur-en-chef du chemin de fer du Pacifique canadien ayant informé le département que l'on aurait besoin de certains appareils de croisement et d'aiguillage, avant la clôture de la navigation, pour être employés sur les sections de Fort William et du Manitoba, il a autorisé l'acceptation d'une offre faite par la “ Truro Patent Frog Company ” de fournir cent-vingt pointes de cœur à rails d'acier mobiles, brevetés de Starrat, pour le prix de \$65 chacune, et autant d'aigui-

les, de mâts de signaux, de tringles de connexion et d'appareils d'aiguillage complets, au prix de \$35 pour chaque aiguille complète, ce qui porte le coût total de chaque appareil de croisement à \$100 ; et demandant que son action, en ce faisant, soit approuvée, pour les raisons données dans son rapport, et que la commande donnée à la compagnie de Truro soit ratifiée.

“ Le comité recommande que l'action du ministre des chemins de fer et canaux soit ratifiée, comme il le demande.

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ,

“ *Greffier-adjoint du Conseil Privé.*”

D'après les témoignages, nous sommes venus à la conclusion que par ce contrat le département s'est procuré le matériel dont il avait besoin à aussi bas prix qu'il eût pu l'obtenir par tout autre moyen et que la compagnie ne fut l'objet d'aucune faveur indue.

Le contrat a été exécuté, et il a donné lieu jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$12,000.

CONTRAT No. 58

Plaques tournantes.

Par ce contrat, en date du 26 février 1880, M. Hazlehurst s'est engagé à construire conformément aux plans et devis et à livrer une plaque tournante pontée, pour le prix de \$2,016 et trois autres découvertes à \$1,360 chacune.

Cette entreprise a été offerte à la compétition au moyen de circulaires adressées à la “ Hamilton Bridge Company, ” à la Toronto Bridge Company, aux ateliers de locomotives de Kingston et à M. Hazlehurst de St. Jean.

Voici le texte de cette circulaire :

“ Le gouvernement a besoin pour le chemin de fer du Pacifique de plusieurs plaques tournantes, en fer, de première qualité, de cinquante pieds de diamètre. La première destinée à la remise des machines à Selkirk, doit être livrée et posée pour le 15 mars prochain. Celle-là doit être pontée, le pontage supporté par le centre. Dans les autres plaques tournantes requises, on demande des prix distincts. Les soumissions pour la table pontée et pour les autres seront reçues jusqu'au 30 courant, février 1880. Les plans devront accompagner les soumissions.

Les soumissions furent ouvertes par M. Trudeau, M. Braun et M Fleming, et examinées par ce dernier qui en fit un rapport le 14 février 1880,

La plus basse soumission était celle de M. Hazlehurst, et le contrat actuel est basé sur cette soumission. Le rapport de M. Fleming recommandait qu'elle fût acceptée immédiatement. Elle était la plus favorable aussi bien pour les plaques pontées que pour les plaques découvertes. La seconde suivant l'ordre des prix, était celle de la "Hamilton Bridge Company" : \$2,350 pour la plaque tournante pontée. et \$1,700 pour la plaque découverte.

Dans le témoignage de M. Fleming, tous les fabricants dont on pouvait espérer une soumission reçurent la dite circulaire, et l'on obtint ainsi toute la compétition probable parmi le public canadien. Il est d'avis que cette manière de demander les soumissions était la meilleure que l'on put employer dans l'intérêt du public.

Avec la preuve faite devant nous, nous sommes convaincus que, en adjudgeant ce contrat à M. Hazlehurst, le département a pu se procurer le matériel dont il avait besoin à aussi bas prix qu'il était alors possible, et que l'entrepreneur ne fut l'objet d'aucune faveur indue.

Le contrat n'était pas complètement exécuté à la date de notre commission, et il avait donné lieu jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$2,016.

CONTRAT No. 59

Traverses

En vertu de cet arrangement, en date du 7 février 1880, Charles Whitehead, Henry N. Ruttan et John Ryan, s'engagèrent à fournir 100,000 traverses d'épinette rouge, conformes au devis, sur la voie de la section 14, en temps utile pour permettre de les transporter du côté Ouest de la rivière Rouge, par la voie temporaire posée sur la glace à la pointe Douglass, à Winnipeg, au prix de 27 $\frac{1}{2}$ centins la pièce, s'ils devaient payer au gouvernement les droits de coupe; dans le cas contraire, le prix serait réduit de trois centins.

Ce contrat a été passé parceque le gouvernement a cru prudent de se procurer les traverses pour une partie au moins de la seconde section de 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge, avant la débâcle des glaces, au printemps de 1880. L'ingénieur-en-chef était d'avis que si l'on remettait cette affaire après l'adjudication des travaux de cette partie de la ligne, il

serait alors trop tard pour que l'entrepreneur put se procurer les traverses dont il aurait besoin pour poser la voie, et le ministre approuva le projet, de demander des soumissions avant la fin de l'hiver. M. Fleming adressa au ministre à ce sujet une lettre où il recommandait de conclure ces arrangements sans délai ; de transporter les traverses, aussitôt livrées, du côté ouest de la rivière, et de les déposer en des endroits d'accès facile où on pouvait les prendre lorsque l'on en aurait besoin. On suivit ce conseil, et M. Rowan, de Winnipeg, reçut le 29 janvier 1880 le télégramme suivant :—

“Recevez soumission pour 100,000 traverses d'épinette rouge à être livrées le long de la voie, section 14, à temps pour être transportées sur le pont de glace du côté ouest de la Rivière Rouge ; télégraphiez détails des soumissions dès réception.”

“SANDFORD FLEMING.”

Le 5 février, M. Rowan répondait par télégramme à M. Fleming.

“Dix soumissions pour traverses reçues aujourd'hui. Les suivantes sont les plus basses ; les prix couvrent les droits de coupe perçus par le gouvernement. Déduisez trois centins de chaque prix si les droits de coupe ne sont pas perçus.”

Les noms des soumissionnaires sont donnés en suite ; on y voit que Charles Whitehead et Henry N. Ruttan ont fait la plus basse soumission, au prix mentionné plus haut. Les prix variaient de 27 $\frac{1}{2}$ centins à 33 centins la pièce. Le lendemain M. Fleming était autorisé à télégraphier à M. Rowan que la soumission de Whitehead et Ruttan était acceptée, et M. Rowan recevait instruction de passer un contrat pour que la livraison se fit en temps utile. Le nom de M. Ryan fut ajouté à celui des autres fournisseurs, du consentement du ministre. Il nous semble que ce marché a été conclu à aussi bas prix qu'il était possible de le faire par tout autre moyen. La quantité convenue a été livrée au commencement d'avril 1880. Il y eût quelque retard dans le règlement des sommes dues aux fournisseurs ; ce retard est dû à une seconde inspection que M. Rowan jugea nécessaire dans l'intérêt du public. Jusqu'à la date de notre commission ce contrat avait donné lieu au paiement de \$20,000.

CONTRAT No. 60.

Construction du chemin de fer.

Par ce contrat en date du 23 décembre 1870, Andrew Onderdonk s'est engagé à compléter conformément aux plans et devis, le ou avant le 31

décembre 1883, tous les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, la construction des ponts, la pose de la voie et le ballastage de chemin de fer entre Emory's Bar et Boston Bar, soit une distance d'environ 29 milles, (section A) dans la Colombie anglaise. Le tout pour les différents prix portés en regard des différentes classes de travaux spécifiés dans une cédule annexée au dit contrat, et à la condition que si, à ces prix, les travaux mentionnés paraissent devoir entraîner la dépense d'une somme excédant le montant estimé de la dépense (\$2,727,300) le gouvernement pourra les suspendre, et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, à moins d'une autorisation préalable du ministre.

Les premières annonces demandant des soumissions pour la construction de la ligne dans la Colombie anglaise, ont été publiées en août 1878 ; elles demandaient des soumissions pour la distance entre Yale et Kamloops (environ 125 milles). Plus tard, le délai pour la réception de ces soumissions fut prolongé, avis en étant donné par des annonces, jusqu'au 12 janvier 1879. A cette date aucune décision ne fut prise, parce que le gouvernement s'était décidé à se procurer des renseignements plus complets sur le tracé à suivre pour atteindre la Colombie anglaise, avant de donner ces travaux à l'entreprise.

Le 3 octobre 1879, le département fit publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au 17 novembre 1879. On prépara et on fournit à ceux qui les demandaient les formules de soumissions, les devis et d'autres documents contenant des informations sur ces travaux. La distance ci-dessus mentionnée entre Yale et Kamloops fit divisée en quatre sections.

Section A, d'Emory's Bar à Boston Bar,	29 milles.
“ B, de Boston Bar à Lytton,	29 “
“ C, de Lytton à Junction Flat,	28½ “
“ D, de Junction Flat à Savona's Ferry,	40½ “

et l'on demanda des soumissions séparées pour chaque section.

Après que le gouvernement eût décidé de donner à l'entreprise les travaux de cette partie de la ligne, le Conseil Privé discuta le mode à adopter pour demander des soumissions. L'ingénieur-en-chef fit un rapport à ce sujet, et on en vint à la conclusion que l'entreprise des travaux sur toute cette distance serait si considérable que peu de personnes voudraient

prendre part au concours, et que, conséquemment, en la divisant en quatre sections et en demandant des soumissions pour chaque section séparément, on obtiendrait une compétition plus active, et en fin de compte, un plus bas prix pour le tout. On se décida donc à demander des soumissions de cette manière.

Les soumissions furent ouvertes par MM. Trudeau, Braun et Fleming.

Le 22 novembre 1879, M. Fleming fit un rapport sur la teneur des diverses soumissions, donnant aussi un résumé des quatre plus basses soumissions pour les quatre différentes sections, avec la somme totale des travaux d'après chacune de ces soumissions. On trouvera ce rapport à la page 144 d'un livre bleu, imprimé à la demande de la Chambre des Communes, et daté du 11 février 1880. Ce livre bleu reproduit toutes les soumissions reçues pour travaux sur ce chemin de fer depuis janvier 1879, avec d'autres détails les concernant, et on trouve reproduites en entier toutes les soumissions régulières reçues pour chacune des quatre sections ci-dessus mentionnées.

La plus basse soumission pour chaque section fut acceptée et devint la base d'après laquelle chacun des quatre contrats fut passé.

Nous donnons, ci-dessous, des extraits du rapport de M. Fleming :—

“ J'ai examiné les prix portés aux plus basses soumissions ; ils sont généralement proportionnés les uns aux autres ; ils sont à peu près l'équivalent de ce que nous payons pour les travaux donnés à l'entreprise sur d'autres sections du chemin de fer. Je ne crois pas que des entrepreneurs expérimentés et responsables pussent se charger de ces travaux, sans risque, à plus bas prix.

“ Ceux qui ont fait les études et les calculs me disent que les quantités sont estimées au plus haut, et que, lorsque l'on en sera à l'exécution, on pourra les réduire considérablement. Je suis convaincu, de plus, qu'en faisant, avec le plus grand soin, les études d'établissement définitif du tracé, en raccourcissant le rayon des courbes à quelques endroits, en ajustant au plus près possible les alignements aux sinuosités et aux inégalités soudaines et considérables du terrain, en substituant des travaux plus économiques à certaines classes de travaux dispendieux, partout où on peut le faire sans danger, et en ne faisant rien qui ne soit absolument nécessaire, on pourra réaliser de grandes économies sur le coût final de l'entreprise.

On découvrit quelques erreurs dans les additions de plusieurs soumissions. Après correction de ces erreurs, les cinq plus basses soumissions

pour la section A (qui fait l'objet du contrat en question) se trouvent dans l'ordre suivant :—

1. D. McDonald et Cie.....	\$2,727,300
2. J. Heney et Cie.....	2,761,380
3. C. Peterson.....	2,766,745
4. Rogers et Farrell.....	2,940,115
5. Shields et Cie.....	2,993,620

Deux soumissions pour cette section furent déclarées irrégulières lors de l'ouverture des soumissions. Toutes deux étaient parvenues au département à 3 h. 30 m. p.m., le 17 novembre, tandis que le délai pour la réception expirait au midi du même jour. L'une de ces soumissions était faite par MM. Battle Symmes et Jackson, pour \$2,634,120 ; l'autre par Brown et Corbett, pour \$2,598,480. Cette dernière n'était accompagnée du nom d'aucune caution, ni d'un chèque, comme l'exigeaient les annonces publiées.

Le jour de l'ouverture des soumissions, le ministre des chemins de fer était absent d'Ottawa ; les soumissions furent placées en liasse, scellées, et déposées par M. Trudeau dans un coffre de sûreté, dans son bureau, en attendant le retour du ministre. A son arrivée à Ottawa, l'entreprise des travaux de cette section fut adjugée à D. McDonald et Cie ; ils en furent avisés par une lettre du secrétaire du département, en date du 25 novembre 1879, en même temps qu'ils étaient avertis qu'ils auraient à déposer, avant le 8 décembre suivant, la somme de \$136,000, comme cautionnement en faveur du gouvernement. Ils accusèrent réception de cette lettre, le lendemain, et se déclarèrent prêts à remplir les conditions du devis et de leur soumission.

Le 2 décembre, MM. D. McDonald et Cie, déposèrent entre les mains du département les cautionnements exigés pour les contrats concernant les sections A et C, sous forme de récépissés de dépôt, à la Banque d'Ho-chelaga, pour \$238,000.

La preuve faite devant nous, démontre que l'entreprise fut adjugée aux plus bas prix offerts au gouvernement, et que les personnes à qui cette adjudication a été faite, n'ont été l'objet d'aucune faveur indue.

Le 20 décembre 1879, le département recevait le document suivant :—

“ OTTAWA, 15 décembre 1879.

“ MONSIEUR,—Nous autorisons, par la présente, le gouvernement à transférer l'entreprise des travaux des sections A et C du chemin de fer du Pacifique cana-

dien, dans le Colombie anglaise, à Andrew Onderdonk, à qui nous avons cédé nos droits, à passer, avec le dit Onderdonk, le contrat pour l'exécution des travaux des dites sections, et à accepter du dit Onderdonk le dépôt exigé comme cautionnement pour l'exécution des travaux, au lieu du dépôt fait par nous-mêmes; nous consentons, en même temps, à ce que le gouvernement nous rembourse notre dépôt dès qu'il aura accepté celui de M. Onderdonk.

“ Vos obéissants serviteurs,

“ McDONALD, LOSS, CHARLEBOIS, McCRAE & Cie.

“ Les membres individuels de cette société ayant signé comme ci-dessous :

“ DUNCAN McDONALD,
 “ H. McFARLAND, par D. McD.,
 “ L. M. LOSS,
 “ Wm. McCRAE,
 “ A. CHARLEBOIS,
 “ L. Z. MALLETT,
 “ ED. SHANLY,
 “ JOHN SULLIVAN,
 “ P. McCRAE, par D. McD.,
 “ A. P. McDONALD.”

“ A l'honorable SIR CHARLES TUPPER, K. C. M. G.

“ Ministre des chemins de fer et canaux,
 “ Ottawa.”

Le ministre soumit alors au Conseil Privé un mémoire dont la substance est reproduite dans l'arrêté du conseil qui suit :

“ *CORIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 22 décembre 1879.*

“ Vu le mémoire, en date du 20 décembre 1879, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que MM. McDonald et Cie, les plus bas soumissionnaires pour les travaux des sections du chemin de fer du Pacifique, s'étendant d'Emory's Bar à Boston Bar (section A) et de Lytton à Junction Flat (section C), ont produit au département, des lettres du caissier de la Banque d'Hochelaga, d'après lesquelles il appert que MM. McDonald, Loss, Charlebois, McCrea et Cie ont déposé à la dite banque, au crédit du Receveur-général, les sommes de \$198,334 et de \$39,666, formant ensemble un total de \$238,000, payable à demande.

“ Que le 20 courant, MM. Duncan McDonald et Cie ont adressé au département une lettre où ils demandent que les contrats pour les travaux des deux sections A et C soient passés avec Andrew Onderdonk, et que M. Onderdonk a déposé le cautionnement requis à la Banque de Montréal, au crédit du Receveur-général.

“ Le ministre recommande qu'il soit autorisé à passer un contrat avec M. Andrew Onderdonk pour la construction des sections A et C, aux prix portés aux soumissions de MM. Duncan McDonald et Cie.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ, *Greffier-adjoint.*”

Le contrat fut passé avec M. Onderdonk, en vertu de cette autorisation.

MM. D. McDonald et Cie, à qui le contrat avait été adjugé, avaient aussi obtenu l'entreprise des travaux de la section C, et le contrat leur en avait été aussi adjugé par une lettre du 25 novembre 1879.

Ils reçurent de M. Onderdonk \$100,000, pour prix de la cession de leurs droits à ces deux contrats.

Il résulte de l'enquête que, avant l'ouverture des soumissions, il n'y avait eu aucun arrangement en vertu duquel M. Onderdonk, ou quelqu'un en son nom, ou au nom duquel il aurait agi, fut intéressé en aucune façon dans les soumissions de MM. McDonald et Cie, pour l'une ou l'autre de ces sections (A et C).

M. Onderdonk devint par la suite l'entrepreneur des quatre sections de la Colombie anglaise. Trois contrats furent passés en son nom, le quatrième lui fut transféré par Purcell et Cie, avec qui le gouvernement l'avait passé.

Nous avons demandé à plusieurs témoins si, dans les circonstances, il était avantageux ou désavantageux pour le public, de donner tous les contrats à cet entrepreneur.

M. Trudeau a répondu qu'il valait mieux, d'après lui, placer autant que possible ces entreprises considérables entre les mains d'un seul entrepreneur, individu ou société; que les travaux seraient ainsi plus durables, parcequ'il y aurait unité dans la préparation et dans la direction, dans l'achat des approvisionnements et de l'outillage, et moins de concurrence pour la main d'œuvre. Dans le cas actuel, il y aurait un grand avantage pour le gouvernement, car tout l'outillage et tous les approvisionnements auraient dû venir d'une des extrémités des travaux dans la Colombie anglaise, et l'arrangement actuel enlève toute possibilité de disputes entre les différents entrepreneurs.

Nous avons interrogé M. A. P. Macdonald, un des membres de la société D. McDonald et Cie, et entrepreneur de beaucoup d'expérience. Il nous a dit, en résumé, que dans un pays comme la Colombie anglaise,

une seule compagnie pourrait exécuter les travaux sur toute la distance avec une économie de 15 à 20 pour cent sur le coût de ces mêmes travaux divisés en quatre sections. Elle peut ainsi payer quelque chose pour obtenir le contrat et y faire cependant autant de bénéfice que les différents entrepreneurs sur leurs sections respectives aux prix de leurs soumissions. Si les travaux sont divisés, il faut une plus grande somme d'outillage par mille qu'il n'en faudrait pour l'entreprise de toute la distance. Il parle aussi de l'avantage d'obtenir la main-d'œuvre, avec une direction unique, à meilleures conditions qu'avec plusieurs concurrents sur différentes sections.

M. McCrae, un autre des associés de M. McDonald, a donné son témoignage dans le même sens.

Nous avons aussi interrogé M. Mills, qui représentait un syndicat formé pour aider M. Onderdonk à exécuter ces contrats. Ce monsieur a beaucoup d'expérience dans les travaux de chemins de fer, non comme entrepreneur, mais comme propriétaire, et comme ayant fourni des fonds pour en construire. Il est d'avis que ces sections étant contigues et comprenant toutes des travaux très difficiles, la concurrence pour la main-d'œuvre et d'autres objets serait préjudiciable aux entrepreneurs; que sous une direction unique, ces travaux peuvent être exécutés avec beaucoup plus d'économie; il croit, en résumé, que l'entreprise peut être mieux exécutée si on la confie à un seul, que si on la partage entre plusieurs entrepreneurs.

M. Fleming a déclaré que, d'après lui, le gouvernement retirait de grands avantages du fait de placer tous ces travaux sous la direction d'un seul entrepreneur.

M. Goodvin, M. Ryan et le colonel Smith, tous entrepreneurs d'expérience, se sont prononcés dans le même sens.

Sir Charles Tupper a déposé que le gouvernement s'était décidé à laisser M. Onderdonk prendre charge de tous les travaux parcequ'il était persuadé que M. Onderdonk, ayant à sa disposition des ressources considérables et étant lui-même un entrepreneur très capable, pourrait les exécuter d'une manière plus satisfaisante et probablement à de meilleures conditions pour le pays, que n'auraient pu le faire les premiers entrepreneurs.

Nous trouvons dans la preuve faite devant nous que déjà, dans une oc-

casion précédente, lorsqu'il avait été question de l'adjudication des contrats nos. 41 et 42, l'ingénieur-en-chef était d'avis que, si l'on pouvait mettre la main sur une société d'entrepreneurs possédant assez de ressources et de capacité " pour assurer l'exécution de l'ensemble des travaux, " on pourrait faire achever les travaux à plus court délai qu'en les partageant en plusieurs entreprises. Le ministre et ses collègues crurent alors qu'il était de l'intérêt bien entendu du public de payer plus cher, s'il était nécessaire, les entrepreneurs se chargeant des travaux de toute la distance en vertu d'un seul contrat, que de partager l'entreprise en deux contrats distincts.

Dans son rapport sur les soumissions pour les contrats nos. 41 et 42, M. Fleming passe en revue les avantages qui résulteraient du fait de donner tous les travaux en une seule entreprise, pourvu que les entrepreneurs fussent en mesure de la mener à bien.

La preuve ne nous laisse aucune raison de douter que, cet arrangement qui a placé les quatre sections entre les mains d'une seule société d'entrepreneurs, doit être considéré comme très avantageux pour le public et qu'on l'a obtenu sans avoir à payer plus cher pour cela. Les travaux de cette section étaient à peine commencés à la date de notre commission, et le gouvernement n'avait encore rien payé en vertu de ce contrat.

CONTRAT No. 61.

Construction de chemin de fer.

En vertu de ce contrat, en date du 10 février 1880, Patrick Purcell, Hugh Ryan, James Goodvin et James N. Smith se sont engagés à exécuter conformément aux plans et devis, et à achever le ou avant le 30 juin 1884, tous les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, les ouvrages d'art, la pose de la voie et le ballastage du chemin de fer entre Boston Bar et Lytton, soit environ 29 milles, (section B) dans la Colombie anglaise. Le tout pour les prix portés à la soumission pour chaque classe de travaux mentionnés dans une cédula annexée au dit contrat, à la condition néanmoins que si l'on s'apercevait que, aux prix mentionnés, les travaux entraîneraient une dépense excédant la somme totale que l'on projetait de dépenser (\$2,573,640) le gouvernement pourrait ordonner la suspension des dits travaux et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, sans l'autorisation préalable du ministre.

Un concours a été ouvert pour cette entreprise, en même temps que pour celle des autres sections A, C et D de la ligne dans la Colombie anglaise. Des annonces portant la date du 3 octobre 1879 demandaient des soumissions pour chaque section, jusqu'au 17 novembre 1879, à midi, et informant le public que l'on tenait à sa disposition des formules de soumissions, les plans et devis et toutes les informations nécessaires.

Nous avons donné dans notre rapport sur le contrat no 60, les raisons qui ont décidé le département à demander des soumissions, pour l'exécution des travaux par sections séparées plutôt qu'en une seule entreprise. Nous y avons aussi reproduit des extraits du rapport de M. Fleming, en date du 22 novembre 1879, sur les soumissions reçues à la suite de ces annonces. Ce rapport est imprimé en entier à la page 144 d'un rapport fait à la Chambre des Communes, sous forme de livre bleu, daté du 16 février 1880, et contient les soumissions pour tous les travaux de ce chemin de fer reçues depuis janvier 1879.

Les soumissions pour cette section furent ouvertes par M. Trudeau, M. Braun et M. Fleming.

Après correction des erreurs d'addition que l'on a pu trouver dans les soumissions, les cinq plus basses soumissions se sont trouvées les suivantes :

1. Purcell et Cie.....	\$2,573,640
2. D. McDonald et Cie.....	2,592,225
3. Shields et Cie.....	2,602,185
4. Bannerman et Cie.....	2,607,702
5, Fraser et Grant.....	2,678,310

Il y avait une soumission irrégulière, mais comme elle était plus élevée que celle qui a été acceptée, elle n'aurait pu, si elle eut été admise, rien changer au résultat.

Après l'ouverture des soumissions, M. Trudeau les conserva dans un coffre-fort, dans son bureau, jusqu'au retour du ministre qui était alors absent. A son retour, la plus basse fut acceptée, les soumissionnaires en furent avisés, et après qu'ils eurent fourni le cautionnement exigé, le contrat fut passé avec eux tel que ci-dessus relaté.

Après l'adjudication de l'entreprise, et avant la passation du contrat,

les membres de la société Purcell et Cie avaient adressé au ministre la lettre suivante :

“ OTTAWA, 15 janvier 1880.

“ MONSIEUR,—Nous autorisons par la présente le gouvernement à adjudger l'entreprise des travaux de la section “ B ” du chemin de fer du Pacifique canadien, dans la Colombie anglaise, à Andrew Onderdonk et à passer avec lui le contrat pour cette section ; nous autorisons aussi le gouvernement à accepter du dit Onderdonk le dépôt du cautionnement exigé pour l'exécution du dit contrat, au lieu et place du dépôt fait par nous et nous consentons à ce que notre dépôt nous soit remboursé dès que celui du dit Onderdonk sera accepté par le gouvernement.

“ Vos obéissants serviteurs,

“ PATRICK PURCELL
 “ HUGH RYAN
 “ JAMES GOODWIN,
 “ JAMES N. SMITH.

“ L'Honorable SIR CHARLES TUPPER K.C.M.G.,

“ Ministre des chemins de fer et canaux, Ottawa. ”

A la date de cette lettre, M. Onderdonk avait déjà obtenu l'entreprise des travaux des trois autres sections de la Colombie anglaise. Le département n'accepta pas immédiatement la proposition de le substituer à la société Purcell et Cie, à qui les travaux de cette section avaient été adjugés. On en référa à l'ingénieur-en-chef qui fit le rapport suivant :

“ OTTAWA, 28 janvier 1880.

“ MONSIEUR,—Une communication datée du 15 janvier, signée par Patrick Purcell, Hugh Ryan, James Goodwin et James N. Smith, m'a été transmise pour en faire rapport.

“ Ces messieurs ont fait la plus basse soumission pour les travaux de la section entre Boston Bar et Lytton, dans la Colombie anglaise, et la communication dont je parle, de leur part, autorise le transfert de tous leurs droits dans ce contrat et dans ces travaux à M. Onderdonk, et on me demande si j'ai quelque objection à faire à ce transfert.

“ Comme M. Onderdonk a déjà l'entreprise des trois autres sections de la Colombie anglaise, et que celle dont il est question se trouve située entre les autres, il serait très avantageux de réunir le tout entre les mains d'un seul entrepreneur assez fort pour mener les travaux à bonne fin ; et d'après les lettres du gérant de la Banque de Montréal, et d'autres personnes de haute position, il ne paraît pas que l'on puisse douter des ressources financières et de l'expérience de M. Onderdonk.

“ Je suis, etc.,

“ SANDFORD FLEMING.
 “ Ingénieur-en-chef.

“ L'Honorable SIR CHARLES TUPPER, K.C.M.G.

“ Ministre des chemins de fer et canaux. ”

Le 30 du même mois, le ministre écrivait à l'honorable M. Trutch, l'agent du gouvernement fédéral dans la Colombie anglaise, lui demandant s'il était d'opinion qu'il serait de l'intérêt du public de confier à M. Onderdonk l'entreprise des travaux de cette section comme des trois autres sections.

Le lendemain, M. Trutch, qui était à Ottawa, donna sa réponse ; il y exprimait une opinion très décidée en faveur de cet arrangement. (Voir page 191 du livre bleu ci-dessus mentionné).

Le 10 février 1880, la société Purcell et Cie transféra en due forme le contrat à Andrew Onderdonk ; plus tard un arrêté du Conseil autorisa le ministre à accepter M. Onderdonk comme la partie avec laquelle le gouvernement aurait affaire, et à rembourser leur dépôt aux premiers entrepreneurs, sur réception du cautionnement de M. Onderdonk.

M. Onderdonk a payé à Purcell et Cie la somme de \$100,000 pour prix de la cession de leur contrat. Nous avons entendus comme témoins trois membres de cette société : M. Goodwin, M. Ryan et le colonel Smith, et nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il n'existait aucun arrangement en vertu duquel M. Onderdonk, ni aucun de ses associés était intéressé en aucune façon dans la soumission de Purcell et Cie pour les travaux de cette section.

Dans notre rapport sur le contrat no. 60, nous avons fait remarquer ce que le public gagnait à cet arrangement, qui plaçait les quatre sections de la Colombie anglaise entre les mains d'une seule société d'entrepreneurs capables et possédant d'amples ressources.

Les travaux de cette section étaient à peine commencés à la date de notre commission, et le gouvernement n'avait encore rien payé en vertu de ce contrat.

CONTRAT No. 62.

Construction de chemin de fer.

En vertu de ce contrat, en date du 23 décembre 1879, Andrew Onderdonk s'est engagé à exécuter, conformément aux plans et devis, et à achever le ou avant le 31 décembre 1884, tous les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, les ouvrages d'art, la pose de la voie et le ballastage de chemin de fer entre Lytton et Jonction Flat, soit environ 28½ milles (section C) dans la Colombie anglaise.

Le tout pour les prix portés à la soumission pour les différentes classes de travaux mentionnés dans une cédule annexée au dit contrat, à la condition néanmoins que si l'on s'apercevait que, aux prix mentionnés, les travaux entraîneraient une dépense excédant la somme totale que l'on projetait de dépenser (\$2,056,950) le gouvernement pourrait ordonner la suspension des dits travaux ; et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, sans l'autorisation préalable du ministre.

Un concours a été ouvert pour cette entreprise, en même temps que pour celle des autres sections A, B et D de la ligne dans la Colombie anglaise. Des annonces, portant la date du 3 octobre 1879, demandaient des soumissions pour chaque section, jusqu'au 17 novembre 1879, à midi, et informaient le public qu'on tenait à sa disposition des formules de soumission, les plans et devis, et toutes les informations nécessaires.

Nous avons donné, dans notre rapport sur le contrat 60, les raisons qui ont décidé le département à demander des soumissions pour l'exécution des travaux par sections séparées plutôt qu'en une seule entreprise. Nous y avons aussi reproduit des extraits du rapport de M. Fleming, en date du 22 novembre 1879, sur les soumissions reçues à la suite de ces annonces. Ce rapport est imprimé en entier, à la page 144 d'un rapport fait à la Chambre des Communes, sous forme de livre bleu, daté du 16 février 1880, et contient les soumissions pour tous les travaux de ce chemin de fer, reçues depuis janvier 1879.

Les soumissions reçues pour les quatre sections ont été ouvertes par MM. Trudeau, Braun et Fleming. Après assertion de quelques erreurs d'addition, les cinq plus basses soumissions pour la section C se sont trouvées dans l'ordre suivant :—

1. D. McDonald et Cie.....	\$2,056,950
2. Purcell et Cie.....	2,070,310
3. Bannerman et Cie.....	2,168,200
4. Shields et Cie.....	2,220,240
5. English et Cie.....	2,256,200

Lors de l'ouverture des soumissions, on en trouva une qui était plus basse que celle de D. McDonald et Cie, ci-dessus mentionnée. Mais comme elle était irrégulière, elle ne fut pas admise à concourir. Elle avait été

reçue quelques heures après midi, l'heure fixée par les annonces pour l'expiration du délai, et elle n'était accompagnée ni par un chèque, ni par les noms de cautions, comme l'exigeaient les conditions des formules de soumission.

Les soumissions reçues furent conservées par M. Trudeau, dans un coffre-fort dans son bureau, jusqu'au retour du ministre qui était alors absent d'Ottawa. A son retour, la plus basse soumission fut acceptée, et les soumissionnaires dûment avisés par une lettre du secrétaire du département.

La preuve démontre que, par ce contrat, le département a obtenu l'exécution des travaux qui y sont mentionnés aux plus bas prix accessibles, et sans donner d'avantage indu aux parties auxquelles il a été adjugé.

L'entreprise des travaux de cette section et ceux de la section A fut adjugé, le même jour, 25 novembre 1879, à la société D. McDonald et Cie. Postérieurement, par un document daté de décembre suivant, MM. D. McDonald et Cie autorisèrent le département à passer les contrats pour les deux sections avec Andrew Onderdonk. Ce document est reproduit en entier dans notre rapport sur le contrat No 60, ainsi que l'arrêté du Conseil du 22 décembre 1879, qui autorise le ministre à passer les deux contrats pour les sections A et C avec Andrew Onderdonk, au lieu et place des personnes à qui ils avaient été adjugés.

M. Onderdonk a payé à ces personnes la somme de \$100,000, pour le transfert de ces deux contrats. On voit par la preuve que, antérieurement à l'ouverture des soumissions, il n'existait aucune entente, en vertu de laquelle, M. Onderdonk, ni aucun de ses associés fut intéressé, en aucune façon, dans la soumission de MM. McDonald et Cie.

Dans notre rapport sur le contrat No 60, nous avons mentionné plusieurs témoins à qui nous avons demandé s'il était avantageux de substituer, comme on l'a fait dans le cas actuel, un seul entrepreneur pour les quatre sections dans la Colombie anglaise, aux différents entrepreneurs à qui avaient été adjugée respectivement l'entreprise des différentes sections. Nous y avons aussi donné un résumé de leurs dépositions.

Ils ont été unanimement d'avis qu'il était avantageux pour le public de placer tous les travaux entre les mains d'un seul entrepreneur capable

de les exécuter, comme dans le cas actuel, plutôt que d'en faire plusieurs entreprises distinctes.

Les travaux de cette section étaient à peine commencés à la date de notre commission, et le gouvernement n'avait encore rien payé en vertu de ce contrat.

CONTRAT No 63.

Construction de Chemin de Fer.

En vertu de ce contrat, en date du 15 décembre 1879, Andrew Onderdonk s'est engagé à exécuter, conformément aux plans et devis, et à achever, le ou avant le 30 juin 1885, tous les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, les ouvrages d'art, la pose de la voie et le ballastage du chemin de fer entre Junction Flat et Savona's Ferry, soit environ 40½ milles (section D), dans la Colombie anglaise. Le tout pour les prix portés à la soumission pour les différentes classes de travaux mentionnés dans une cédule annexée au dit contrat, à la condition, néanmoins, que si l'on s'apercevait que, aux prix mentionnés, les travaux entraîneraient une dépense excédant la somme totale que l'on avait projetée de dépenser (\$1,746,150), le gouvernement pourrait ordonner la suspension des dits travaux, et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, sans l'autorisation préalable du ministre.

Un concours a été ouvert pour cette entreprise, en même temps que pour celle des autres sections A, B et C, de la ligne dans la Colombie anglaise. Des annonces, portant la date du 3 octobre 1879, demandaient des soumissions pour chaque section jusqu'au 17 novembre 1879, à midi, et informaient le public qu'on tenait à sa disposition les formules de soumission, les plans et devis, et toutes les informations nécessaires.

Nous avons donné, dans notre rapport sur le contrat No 60, les raisons qui ont décidé le gouvernement à demander des soumissions pour l'exécution des travaux par sections séparées, plutôt qu'en une seule entreprise. Nous y avons aussi reproduit des extraits du rapport de M. Fleming, en date du 22 novembre 1879, sur les soumissions reçues à la suite de ces annonces. Ce rapport est imprimé en entier à la page 144 d'un rapport fait à la Chambre des Communes, sous forme de livre bleu, daté du 16 février 1880, et contient les soumissions pour tous les travaux de ce chemin de fer, reçues depuis janvier 1879.

Les soumissions reçues pour les quatre sections ont été ouvertes par M. Trudeau, M. Braun et M. Fleming. Après correction de quelques erreurs d'addition, les cinq plus basses soumissions pour la section D se sont trouvées dans l'ordre suivant :

1. J. et M. Kavanagh.....	\$1,809,150
2. C. C. Gregory et Cie.....	1,844,590
3. Shields et Cie.....	1,928,400
4. Bannerman et Cie.....	1,951,000
5. English et Cie.....	1,965,550

Dès l'abord, une soumission fut exclue du concours, elle n'était pas accompagnée d'un chèque ni d'aucun nom de cautions, comme l'exigeaient les conditions posées aux soumissionnaires. Elle était en outre parvenue au département quelques heures après l'expiration du délai fixé pour la réception des soumissions, et enfin, elle était plus élevée que celle à qui le contrat a été adjudgé.

Le ministre étant absent d'Ottawa, le jour où les soumissions furent ouvertes, M. Trudeau les conserva dans un coffre-fort dans son bureau jusqu'au retour du chef du département. A son retour l'entreprise fut donnée à J. et M. Kavanagh. La correspondance échangée à ce sujet est reproduite en entier dans le rapport à la Chambre des Communes ci-dessus mentionné.

M. Braun, par lettre en date du 25 novembre 1879, avisait MM. Kavanagh que le contrat leur était adjudgé, et leur demandait de déposer \$90,000 comme cautionnement, avant 4 heures p. m. le 8 décembre suivant.

Le 27, MM. Kavanagh accusaient réception de cet avis, acceptaient le contrat, et déclaraient qu'ils feraient le dépôt exigé dans le délai fixé.

Le 8 décembre ils écrivaient au ministre que MM. Davis et fils avaient consenti à entrer en société avec eux et à déposer leur part du cautionnement, mais que, le matin même, ils avaient, sans avis préalable, refusé de le faire ; MM. Kavanagh demandaient en conséquence que le délai pour le dépôt du cautionnement fût prolongé de deux jours.

Le 9 décembre le ministre faisait au Conseil Privé un rapport sur cette demande en même temps que sur d'autres affaires concernant l'adjudication des travaux dans la Colombie anglaise, et il recommandait que l'on

accordât à M. Kavanagh jusqu'au jeudi suivant (11) à 4 heures p. m. Cette recommandation fut adoptée par arrêté du Conseil du 10 décembre 1879 (page 150 du rapport à la Chambre des Communes ci-dessus mentionné).

Avant l'expiration de ce nouveau délai, M. Onderdonk s'était arrangé avec MM. Kavanagh pour prendre ces travaux à leur place ; ces derniers informèrent le ministre par une lettre du 11 décembre, que M. Onderdonk était autorisé à passer en leur lieu et place, le contrat pour les travaux de la section D.

Le même jour ils demandaient un nouveau délai de deux jours, ce qui leur était accordé par le ministre.

Le 12 décembre le ministre communiquait en Conseil Privé le fait du transport par MM. Kavanagh à M. Onderdonk, et du nouveau délai de deux jours accordé ; il recommandait en même temps qu'il fût autorisé à passer contrat avec M. Onderdonk sur la base de la soumission de MM. Kavanagh.

Un comité du Conseil Privé ayant recommandé que cette autorisation fût accordée, un arrêté du Conseil du 13 décembre accordait l'autorisation demandée (page 152 du dit rapport à la Chambre des Communes).

La veille du jour où cet arrêté du Conseil était passé, M. Onderdonk avait déposé le cautionnement nécessaire ; il passa le contrat avec le gouvernement dans les termes que nous avons mentionnés au commencement de ce rapport.

Ce contrat, ainsi que ceux pour les sections A et C fut ensuite cédé par M. Onderdonk à un syndicat de capitalistes, sauf ratification par le gouvernement. Cette ratification fut faite sous l'autorité d'un arrêté du Conseil en date du 8 mars 1880. Cet arrêté se trouve reproduit à la page 197 du dit rapport à la Chambre des Communes.

Nous avons interrogé le ministre comme témoin au sujet de ces prolongements de délai accordés à MM. Kavanagh. Après avoir exposé les faits tels qu'ils sont racontés par la correspondance (pages 148 à 151 du dit rapport à la Chambre des Communes), c'est-à-dire que MM. Kavanagh lui avaient parlé de personnes sur lesquelles ils comptaient pour les aider à déposer le cautionnement, il nous expliqua que dans le cas actuel il n'y avait aucune raison de se presser et qu'on n'aurait rien gagné à passer à une soumission plus élevée.

La preuve démontre que par ce contrat le département a obtenu de faire exécuter les travaux qui y sont mentionnés aux plus bas prix possibles, et que l'entrepreneur n'a été l'objet d'aucune faveur indue.

Dans notre rapport sur le contrat no. 60, nous donnons un résumé d'une partie des dépositions au sujet des avantages résultant du fait de placer les quatre sections de la Colombie anglaise entre les mains d'un seul entrepreneur capable et possédant des ressources suffisantes. Tous les témoins interrogés ont été unanimes sur ce point que cet arrangement était très avantageux pour le gouvernement.

Les travaux de cette section étaient à peine commencés à la date de notre commission, et rien n'avait encore été payé par le gouvernement en vertu de ce contrat.

CONTRAT No. 64.

Pont sur pilotis de la Rivière Rouge.

En vertu de ce contrat, en date du 18 mars 1880, John Ryan, Charles Whitehead et Henry N. Ruttan, se sont engagés à construire un pont sur pilotis et chevalets sur la Rivière Rouge, à Winnipeg. Ce pont devait être achevé et prêt à recevoir les rails le ou avant le 15 mai 1880. On se décida à le faire construire pour ouvrir la voie ferrée sur la Rivière Rouge et pour faciliter ainsi les communications par l'embranchement de Pembina, avec la ville de Winnipeg et le pays à l'ouest de cette ville. Le 3 mars, M. Schrieber, qui était alors à Winnipeg en qualité d'ingénieur surintendant, reçut de M. Fleming la dépêche télégraphique suivante :—

“ Si vous croyez bon et praticable de construire un pont temporaire sur pilotis à Winnipeg pendant que la rivière est gelée, vous pouvez demander des soumissions en donnant huit jours d'avis. ”

Le lendemain il répondait à M. Fleming comme suit :

“ Il serait bon, pour achever la construction de la ligne à l'ouest, d'avoir un pont, mais comment empêcher qu'il ne nuise à la navigation. Si ce pont doit être construit, les pilotis et le bois de service devraient être rendus immédiatement à pied d'œuvre, mais je ne crois pas prudent de commencer la construction avant que la rivière soit libre de glaces. ”

Le 6 mars, M. Fleming, ayant reçu l'autorisation nécessaire, chargeait M. Shrieber de se procurer les pilotis et les poutres nécessaires, pendant que la neige recouvrait le terrain ; le 10 du même mois, M. Shrieber rece-

vait l'ordre de demander à la municipalité de Winnipeg, l'autorisation de construire un pont temporaire.

L'ingénieur-en-chef suivit le conseil de ne commencer la construction qu'après la débâcle des glaces, mais il donna instruction à M. Schrieber de se procurer les matériaux immédiatement. On reçut, en conséquence, des soumissions le 10 mars; un rapport en était fait le 6 avril, et dans l'intervalle, la plus basse soumission avait été acceptée, avec l'autorisation du ministre. On avait reçu neuf soumissions. La plus basse, au prix total de \$7,350, fut acceptée, et elle forme la base du contrat dont nous nous occupons. L'entrepreneur ne fut l'objet d'aucune faveur indue. Les travaux ont été terminés et payés sans contestations. Jusqu'à la date de notre commission, les paiements se montaient à \$2,700.

CONTRAT NO 65.

Matériel roulant.

En vertu de ce contrat, en date du 15 mars 1880, James Crossen s'est engagé à construire et à livrer quatre voitures de voyageurs de première classe, pouvant contenir soixante-quatre voyageurs chacune, et une voiture officielle; le tout conformément aux plans et devis et aux prix mentionnés ci-après. La partie de ce contrat qui se rapporte aux quatre voitures de première classe a été soumise à un concours ouvert en vertu des annonces suivantes :—

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN

Soumissions pour matériel roulant.

“ Le soussigné recevra des soumissions jusqu'à lundi, le 23 février courant, à midi, pour la fourniture immédiate du matériel roulant suivant :—

- “ 4 voitures de première classe.
- “ 2 fourgons de voyages et waggons-postes.
- “ 60 wagons de marchandises, couverts.
- “ 60 wagons-plateformes.

“ Les plans et devis pourront être consultés, et l'on pourra obtenir toutes les informations nécessaires en s'adressant au bureau de l'ingénieur-en-chef, chemin de fer du Pacifique, à Ottawa, ou au bureau de l'ingénieur, chemin de fer de l'Intercolonial, à Moncton, N.-B.

“ Le matériel roulant devra être livré sur l'embranchement de Pembina, chemin de fer du Pacifique canadien, le ou avant le 15 mai prochain.

“ Par ordre,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ DÉPARTEMENT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE,

“ OTTAWA, 7 février 1880.

“ Le délai pour la réception des soumissions ci-dessus mentionnées est prolongé d'une semaine, c'est-à-dire, jusqu'à lundi, le 1er mars, et le délai pour la livraison d'une partie du matériel roulant est prolongé jusqu'au 1er juin.

“ Par ordre,

“ F. BRAUN.

Secrétaire.

“ 19 février 1880.”

Le 2 mars, le département faisait un rapport du contenu de ces soumissions, ouvertes par M. Trudeau et M. Braun. On voit par ce rapport, fait sous forme de tableau, que deux soumissions seulement offraient des voitures de première classe. L'une, celle de M. James Crossen, offrait de livrer la quantité demandée de ces voitures au prix de \$4,746 la pièce, et l'autre, celle de la compagnie “ Ontario Car Company,” offrait ces voitures à \$4,890, l'une. Le département accepta la plus basse soumission, sur laquelle fut basé le contrat dont nous nous occupons actuellement, et le fournisseur ne fut l'objet d'aucune faveur indue.

Après avoir accepté la soumission de M. Crossen, pour la fourniture des voitures de première classe, le département jugea à propos de passer contrat pour la fourniture d'une voiture officielle. On avait eu d'abord l'intention de comprendre cette voiture dans les annonces demandant des soumissions, mais comme les plans et devis ne purent être prêts à temps, il n'en fut pas question dans les annonces. M. Crossen et “ l'Ontario Car Company ” étaient les seuls soumissionnaires qui eussent offert de fournir des voitures de première classe ; on ne crut donc pas nécessaire d'ouvrir un nouveau concours public pour la voiture officielle, et on se contenta de demander à ces deux établissements à quel prix ils s'engageraient à la fournir. M. Crossen l'offrit à \$5,977, et “ l'Ontario Car Company ” à \$7,559. Le 15 mars, le ministre donnait l'ordre d'accepter la plus basse soumission, et nous croyons que le fournisseur ne fut l'objet, ici, d'aucune faveur indue.

Le gouvernement n'avait encore rien payé, en vertu de ce contrat,

à la date de notre commission. Le délai fixé par le contrat pour la livraison expirait le 1er juin 1880, mais à cette date, les voitures n'avaient pas été livrées au gouvernement.

CONTRAT No 66.

Construction de chemin de fer.

En vertu de ce contrat, daté du 3 mai 1880, George Bowie et Malcolm McNaughton se sont engagés à construire, conformément aux plans et devis, les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, les ouvrages d'art, la pose de la voie et le ballastage de la partie de la ligne qui commence à l'extrémité de la section en construction, en vertu du contrat No 48, près de la frontière ouest de la province du Manitoba, et s'étendant jusqu'à un point déterminé, situé du côté ouest de la vallée de la rivière Queue d'Oiseau; soit, sur une longueur d'environ 100 milles. Le tout pour les prix portés à la soumission pour les différentes classes de travaux mentionnés dans une cédule annexée au dit contrat, à la condition, néanmoins, que si l'on s'aperçevait que, aux prix mentionnés, les travaux entraîneraient une dépense excédant la somme totale que l'on avait projeté de dépenser (\$438,914), le gouvernement pourrait ordonner la suspension des dits travaux, et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, sans l'autorisation préalable du ministre.

D'après les termes du contrat, cinquante milles de cette section devaient être en état de permettre la circulation des trains le 1er juin 1881, et toute la section, le 31 décembre 1881.

Le contrat et les devis sont reproduits en entier dans les documents de la session (19 s) de l'année 1880.

M. George MacTavish, de Winnipeg, et M. Alexander Bowie, d'Ottawa, étaient associés commanditaires des dits George Bowie et Alexander McNaughton pour l'exécution de ce contrat, à l'époque où il fut passé et dans la soumission sur laquelle il est basé.

Les soumissions avaient été demandées au moyen des annonces suivantes :

"CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

" Le soussigné recevra jusqu'à lundi, le 29 mars prochain, à midi, des soumissions pour la construction d'une seconde section de 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge,

" La section s'étendra de l'extrémité du contrat no 28, près de la frontière ouest du Manitoba jusqu'à un point déterminé, situé du côté ouest de la vallée de la rivière Queue d'Oiseau.

" Les soumissions doivent être faites sur des formules imprimées que l'on pourra se procurer, ainsi que tous les renseignements nécessaires, aux bureaux des ingénieurs du chemin de fer du Pacifique canadien, à Ottawa et à Winnipeg, à partir du premier mars prochain.

" Par ordre,

" F. BRAUN,

" *Secrétaire.*

" DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

" OTTAWA, 11 février 1880.

" Le délai pour la réception des soumissions ci-dessus mentionnées est prolongé jusqu'à vendredi, le 9 avril prochain, à midi.

" Par ordre,

" F. BRAUN,

" *Secrétaire.*

" DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

" OTTAWA, 22 mars 1880."

Les soumissions reçues furent ouvertes le 12 avril, et M. Fleming en fit le rapport suivant :—

" CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

" BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

" OTTAWA, 13 avril 1880."

" MONSIEUR,—Des annonces publiées à la date du 11 février demandaient des soumissions pour la construction d'une seconde section de 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge. Cette section s'étend de l'extrémité du contrat no. 48, près de la frontière ouest du Manitoba, jusqu'à un point déterminé à l'ouest de la rivière Queue d'Oiseau.

" Les soumissions ont été ouvertes hier en présence du sous-ministre, du secrétaire du département et de M. Collingwood Schrieber. Je vous en transmets une liste. Il y a vingt-six soumissions régulières, où toutes les conditions sont remplies. Il y en a quatre qui ne sont accompagnées d'aucun dépôt d'argent, elles sont par conséquent irrégulières et ont été exclues du concours.

" J'ai fait reviser les calculs des sommes totales des douze plus basses soumissions. Dans celles qui sont marquées G. B. Q. E. O. F. et A., les calculs sont

exacts. Il y a des erreurs dans ceux des soumissions marquées D. M. K. W. C. En prenant les totaux corrigés, les douzes soumissions se trouvent dans l'ordre suivant, la plus basse étant celle marquée D, de George Bowie et M. McNaughton, Ottawa, \$438,914, pour le nivellement, les ouvrages d'art et la pose de la voie, sur les 100 milles, sur la base des quantités évaluées imprimées à la formule de soumission.

		Totaux corrigés
No 1.	Lettre D. George Bowie et M. McNaughton.. .. .	\$438,914
" 2.	" G. Marpole, Oliver et Cie.....	454,925
" 3.	" B. C. H. Carrière.....	482,361
" 4.	" M. Denis O'Brien.....	509,085
" 5.	" Q. Charlebois et Macdonald.....	511,082
" 6.	" E. Stevens Burns et Turner.....	531,446
" 7.	" O. Peter J. Brown.....	545,735
" 8.	" F. James G. McDonald.....	557,390
" 9.	" K. J. C. Rodgers.....	560,472
" 10.	" W. F. Shanly.....	571,760
" 11.	" C. Stewart et Strachan.....	573,162
" 12.	" A. Stewart Gray et Cie.....	580,295

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant, serviteur,

" SANDFORD FLEMING,

" *Ingénieur-en chef.*

" L'Honorable SIR CHARLES TUPPER, K.C.M.G.

" Ministre des chemins de fer et canaux."

Le lendemain de la date de ce rapport, M. Braun envoya le télégramme suivant à M. George Bowie, et un autre semblable à M. McNaughton, les confirmant le même jour par une lettre officille :—

" OTTAWA, 14 avril, 1880.

" Votre soumission pour la seconde section de cent milles, chemin de fer du Pacifique, est la plus basse et elle est acceptée.

" Vous êtes requis par le présent de déposer au crédit du Receveur Général, dans un délai de huit jours de cette date, cinq pour cent du montant total de votre soumission et vous êtes notifié que si vous ne faites pas ce dépôt, votre soumission sera mise de côté, et le chèque que vous avez transmis sera confisqué. Accusez réception immédiatement.

" F. BRAUN,

" *Secrétaire.*

" GEORGE BOWIE, entrepreneur,

" 4 rue du Plateau, Montréal."

MM. Bowie et McNaughton accusèrent réception ; et le dépôt ayant été fait le 24 avril, le contrat fut passé avec eux aux conditions plus haut mentionnées.

La preuve nous démontre que le département a donné ce contrat aux plus bas soumissionnaires sans leur accorder aucune faveur indue.

Un acte sous seing privé fut passé le 13 mai 1880, entre M. McNaughton, M. MacTavish et M. George Bowie : en vertu de cet acte M. McNaughton cédait à M. MacTavish tous ses droits dans ce contrat, et M. MacTavish s'engageait à le tenir indemne de toute perte ou dommage.

Le 14 mai, M. MacTavish transmit au ministre une copie de cet acte, et demanda que son nom fût substitué à celui de M. McNaughton comme associé de M. George Bowie, ou qu'il fut ajouté à leurs noms comme troisième associé au contrat. Il déclarait qu'il avait fourni de ses propres fonds les \$22,000 de cautionnement, et donnait ce fait comme le motif de son désir d'être reconnu comme un des intéressés dans le contrat.

Le 19 mai, le ministre soumettait au Conseil Privé un mémoire relatant ces faits et recommandant une des deux alternatives, et l'arrêté du Conseil suivant était passé :—

“ COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil Privé le 22 mai 1882.

“ Vu le mémoire en date du 19 mai 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que M. Malcolm McNaughton, de la société Bowie et McNaughton, entrepreneurs de la construction de la seconde section de 100 milles du chemin de fer du Pacifique à l'ouest de la Rivière Rouge, a signé un acte par lequel il cède à M. George MacTavish, de Winnipeg, tous ses droits et avantages dans le dit contrat, et en outre, que M. MacTavish demande, ou bien à ce que son nom soit substitué à celui de M. McNaughton, ou bien qu'il soit ajouté à celui des deux associés qui forment la société actuelle.

“ Le ministre, croyant qu'il vaut mieux pour le public, accepter la seconde des deux alternatives proposées, recommande qu'il soit autorisé à reconnaître M. MacTavish comme un des membres de la société Bowie et McNaughton en ce qui concerne l'exécution du dit contrat.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ,

“ Greffier, Conseil Privé. ”

Les travaux étaient à peine commencés à la date de notre commission et ils n'avaient encore donné lieu à aucun paiement de la part du gouvernement.

CONTRAT No. 67.

Matériel roulant.

En vertu de ce contrat, en date du 31 mars 1880, la compagnie " Moncton Car Company," de Moncton, Nouveau Brunswick, s'est engagée à fournir soixante wagons de marchandises couverts, et soixante wagons plateformes, le tout, conformément aux plans et devis. La livraison devant avoir lieu avant le 15 juin 1880. Le prix de chaque wagon couvert est de \$690, et celui des wagons plateformes, de \$490 chacun. Le concours qui a donné lieu à ce contrat a été ouvert par les mêmes annonces que celles que nous avons reproduites dans notre rapport sur le contrat no. 65. D'après la liste des soumissions reçues et qui avaient été ouvertes à la date fixée par les annonces, liste qui est signée par M. Trudeau, par M. Smellie et par M. Braun, la compagnie nommée plus haut a fait la plus basse soumission pour la fourniture des wagons plateformes, au prix mentionné dans le contrat : \$490 la pièce. Elle a offert les wagons couverts au prix de \$690 la pièce, le prix porté au contrat, mais un nommé Simon Peters avait fait une soumission plus basse, c'est-à-dire au prix de \$685 la pièce pour un certain nombre de plateformes — entre quinze et trente. Comme il aurait été nécessaire, même en acceptant la soumission de Peters, d'avoir recours à la compagnie de Moncton pour compléter la fourniture, le gouvernement s'est décidé à ne pas faire un marché séparé avec Peters pour la seule économie de \$5 sur le nombre de wagons qu'il livrerait. Le contrat dont nous nous occupons fut donc passé avec la compagnie de Moncton, qui s'engage à fournir le nombre de wagons demandé. Peters ne s'est pas plaint d'avoir été mis de côté ; au contraire, on a produit devant nous une lettre de lui, dans laquelle il demande à retirer sa soumission. Celle de la compagnie de Moncton restait donc la plus basse à la disposition du département, et nous ne voyons pas qu'il y ait eu aucun favoritisme dans l'adjudication de ce contrat.

Le contrat n'avait pas été exécuté à la date de notre commission, et le gouvernement n'avait rien eu à payer pour cet objet. La somme dont ce contrat nécessitera la dépense est de \$70,800.

CONTRAT No. 68.

Matériel roulant.

Par ce contrat, daté du 8 mai 1880, la compagnie " Ontario Car Company, " de London, s'est engagée à livrer deux wagons-postes servant en même temps de fourgons aux bagages, au prix de \$2,115 la pièce, le tout conformément aux plans et devis ; la livraison devant être faite le ou avant le 1er juin 1880. C'est encore une suite du concours ouvert par les annonces mentionnées dans notre rapport sur le contrat no. 65. D'après la liste des soumissions datées du 2 mars et signées par M. Trudeau, par M. Smellie et par M. Braun, comme nous l'avons dit plus haut, deux soumissions seulement offrent de livrer les voitures en question ; celle de la compagnie " Ontario Car Company et celle de M. Crossen. Ce dernier les offre au prix de \$3,203 la pièce. La plus basse soumission a été acceptée et a formé la base du contrat. Il n'y a eu aucun favoritisme dans l'adjudication de ce contrat. La dépense occasionnée par ce contrat est de \$6,230 ; mais le gouvernement n'en avait encore rien payé à la date de notre commission.

CONTRAT No. 69.

Transport de rails.

Il n'y a pas ici de contrat en forme. Pendant l'été de 1879, la compagnie de Transport du Nord-Ouest avait entrepris de transporter 11000 tonnes de rails de Montréal au Manitoba au prix de \$16 par tonne pour M. John Ryan, l'entrepreneur de la section no. 48, qui s'était engagé dans son contrat à faire ce transport ; la même compagnie avait aussi un contrat avec le gouvernement (no. 52) pour le transport de 4,000 tonnes de rails de Montréal à Fort William, au prix de \$6 par tonne.

Vers la fin de l'automne de 1879, on vit que les fabricants anglais expédiaient au Canada une quantité de rails plus considérable que les 15,000 tonnes que l'on attendait, et le département donna instruction à la compagnie de Transport du Nord-Ouest de transporter les rails qui font l'objet de ce contrat aux mêmes conditions que ceux de la partie de M. Ryan.

M. Trudeau déclare, dans sa déposition, que, si on les compare avec les prix payés pour le même transport en vertu d'autres contrats, le contrat actuel fait réaliser au gouvernement une économie de \$3.30 par tonne.

L'ingénieur-en-chef a fait sur cette transaction et sur le contrat pour le transport de 4,000 tonnes à Fort William, un rapport dont voici un extrait.

“ Vers la fin de l'automne, il est arrivé à Montréal 3000 tonnes de rails, outre les 4000 tonnes ; et il a fallu nécessairement les faire enlever des quais et les expédier : M. Beatty était la seule personne à qui l'on pût s'adresser pour cela et il offrit de les transporter à Emerson aux mêmes conditions qu'il transportait les 11,000 tonnes, pour l'entrepreneur John Ryan. Cette offre fut acceptée sans plus de formalités et M. Beatty a agi sur la foi de cette acceptation, mais il n'y a encore eu aucun paiement de fait ; car la somme impliquée est considérable. Avant de certifier les comptes il serait nécessaire de faire confirmer et approuver le contrat pour le transport de ces 3,000 tonnes.”

M. Fleming nous a dit, dans sa déposition que, à son avis, cet arrangement était très avantageux et qu'il n'aurait pu faire exécuter ce transport à plus bas prix.

La preuve nous conduit à la conclusion, que le département n'aurait pu faire exécuter ce transport à plus bas prix, et que dans cette affaire, il n'y eu aucun favoritisme indû.

Le 14 juin 1880, un arrêté du Conseil fut passé pour confirmer et ratifier cet arrangement, et les paiements faits en vertu de ce contrat se montaient, au 30 juin 1880, à \$16,100.

CONTRAT No. 70.

Transport de rails.

Par ce contrat, daté du 25 mai 1880, la Compagnie de Transport du Nord-Ouest s'est engagée à transporter tous les rails d'acier et accessoires que le gouvernement s'attendait à recevoir d'Angleterre pendant la saison, partie de Montréal à Emerson et partie de Montréal à Fort William, dans la proportion fixée par le département, au prix de \$5 la tonne pour Fort William, et de \$14.50 pour Emerson.

Un concours a été ouvert par l'annonce suivante :

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“SOUMISSIONS POUR TRANSPORT DE RAILS ET D'ATTACHES.

“ Le soussigné recevra des soumissions cachetées marquées : “Soumissions pour transport” jusqu'à samedi, le 8 mai prochain à midi, pour le transport d'en-

viron 23,000 tonnes de rails et d'attaches dont environ la moitié livrable en gare à Emerson, et le reste à Fort William, pendant la saison de 1880.

“ On pourra se procurer des formules de soumission et tous les autres renseignements en s'adressant au bureau de l'ingénieur-en-chef à Ottawa.

“ Par ordre,

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.

“ Département des chemins de fer et canaux,
“ Ottawa, 23 avril, 1880. ”

Le 14 mai, le ministre a soumis au Conseil Privé un mémoire donnant un résumé des soumissions et recommandant l'acceptation de celle de la compagnie du Nord-Ouest. C'était la plus basse des soumissions qui offraient, conformément aux termes des annonces, de transporter toute la quantité, partie à un point et partie à un autre.

G. E. Jacques et Cie avaient offert un prix de 12½ centins au-dessous de celui de la compagnie du Nord-Ouest pour le transport à Fort William, mais ils n'avaient fait aucune offre pour le transport à Emerson.

Avant la passation du contrat, l'arrêté du Conseil suivant fut adopté :—

“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 15 mai 1880.

“ Vu le mémoire daté du 14 mai 1880 de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que l'on avait demandé des soumissions pour le transport de 23,000 tonnes de rails, de Montréal à Emerson et à Fort William, et que les suivantes avaient été reçues :—

Section	Noms.	De Montréal à Emerson	De Montréal à Fort William	
		\$ cts.	\$ cts	
A	R. D. Van Allan et Cie, Chatham.....	6.00	3,600 tonnes.
B	A. M. Smith et W. H. Keighley, Toronto.....	15 25	5.25	
C	James Norris et Cie, Ste. Catherine.....	17 60	.....
D	G. E. Jacques et Cie, Montréal.....	.....	4.37
E	MacPhie, St. Lawrence et Chicago Forwarding Co..	16 25	4.75	
F	A. McIntyre Thom, Montréal.....	15 50	4.50	
G	Cooper, Fairman et Cie.....	15 90	4.65	
H	Henry Beatty, Sarnia.....	14 50	5.00	

“ Que la formule sur laquelle ces soumissions ont été faites contient les renseignements suivants :—

“ La quantité attendue d'Angleterre est d'environ 23,000 tonnes en tout, et l'intention actuelle du gouvernement est d'en faire transporter la moitié à Emerson et l'autre moitié à Fort William.

“ Que, d'après cette formule, la soumission de M. Henry Beatty est la plus basse des soumissions reçues, et le ministre recommande, en conséquence, qu'elle soit acceptée.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

J. O. COTÉ.

Greffier, Conseil Privé.

Après cela M. Beatty reçut l'avis suivant, par télégramme, et le contrat fut ensuite passé en conséquence :—

“ (Télégramme.)

“ 18 mai 1880

“ Votre soumission pour transport de rails de Montréal à Emerson et Fort William respectivement, est acceptée.

F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ A HENRY BEATTY, Sarnia.

Nous voyons par la preuve, que le département a accepté la plus basse soumission faite conformément aux annonces, et que l'adjudication du contrat a été faite sans favoritisme.

Le gouvernement n'avait rien payé jusqu'au 30 juin 1880.

C'est le dernier contrat qui ait été passé avant la date de notre commission.

M. THOMAS NIXON, POURVOYEUR ET PAYEUR.

M. Thomas Nixon fut nommé, au printemps de 1875, pourvoyeur et payeur à Winnipeg, pour le chemin de fer du Pacifique Canadien. Il avait un bureau dans cette ville, où il traitait des affaires de son emploi. Il avait aussi à remplir, en rapport avec la gendarmerie à cheval et le département des sauvages, certaines fonctions assez semblables à celles qu'il remplissait pour le chemin de fer. Il avait donc des fonctions officielles à remplir, en vertu desquelles il s'occupait d'affaires concernant ces trois services, et il se trouvait, en conséquence, à avoir sous son contrôle des dépenses considérables. Cependant, il tenait des livres distincts pour les déboursés au

compte du chemin de fer, dont le total est près d'un demi-million de piastres, et nous avons pu ainsi limiter notre enquête, aux fonds payés par son entremise au dit compte du chemin de fer.

Ses fonctions en rapport avec cette entreprise comprenaient l'achat des divers articles nécessaires aux personnes employées sur les travaux, aux ingénieurs, à leurs hommes et à d'autres, il a aussi pris part au paiement de fonds placés par le gouvernement sous son contrôle partiel. Ces fonds étaient envoyés d'Ottawa à différentes dates, à l'agence d'une banque à Winnipeg, sous forme de crédits ouverts à son compte en sa qualité de payeur et pourvoyeur, et la banque les payait sur présentation de chèques signés par lui et contresignés par un autre fonctionnaire résidant aussi à Winnipeg et connu comme le contrôleur.

Les déboursements de ces fonds se faisaient généralement de la manière suivante : Les personnes ayant des réclamations tombant sous la juridiction de M. Nixon, lui présentaient leur compte et obtenaient son chèque pour le tout ou pour la partie qu'il consentait à payer. Ce compte et le chèque étaient ensuite présentés au contrôleur afin qu'il pût vérifier la réclamation et le paiement.

M. Drummond qui a été contrôleur à Winnipeg depuis que le bureau du pourvoyeur est ouvert, explique ainsi la nature de ses fonctions : Il recevait en triplicata le compte de chaque créance, accompagné de tel certificat qu'il considérait suffisant pour établir le bien fondé de la réclamation, et alors il contresignait le chèque, gardant par de vers lui une copie du compte et expédiant les deux autres à Ottawa.

En racontant l'histoire des premières transactions faites par son entremise, M. Drummond a déclaré qu'elles n'ont pas été si sévèrement contrôlées, qu'il n'en a pas tenu un compte si exact que depuis. Il a toujours compris, cependant, que chaque article de chaque compte devait être attesté par un memorandum de l'employé du chemin de fer à la connaissance de qui avait été faite la livraison des articles y mentionnés.

Quant aux différents comptes qui ont été passés par lui comme suffisamment attestés, et qui comprennent un certain nombre de comptes divers d'un M. Alloway, pour chevaux fournis pour l'usage des ingénieurs et de leurs aides employés pour le chemin de fer, le contrôleur a contresigné les chèques sans autre preuve de l'exactitude des comptes que la si-

gnature de M. Nixon au bas du chèque. Sans doute, le système ainsi mis en pratique pour le paiement des fonds du gouvernement et qui exigeait la signature de deux employés, indépendants l'un de l'autre, a eu pour résultat d'assurer le paiement de tous ces fonds aux personnes qui produisaient les comptes que l'on payait. Mais nous croyons nécessaire de signaler quelques-unes des transactions qui ont donné lieu à des comptes payés sur ces fonds, ainsi que d'autres détails de la manière dont les affaires se faisaient entre M. Nixon et les personnes qui avaient l'habitude de fournir des articles sur sa commande comme pourvoyeur.

En sa capacité officielle, M. Nixon s'est engagé au nom du gouvernement à payer un loyer à un M. Strang, qui possédait le titre d'un lot de terre avec bâtisses, occupés par les approvisionnements dont M. Nixon avait la surveillance. La propriété appartenait pendant tout ce temps-là à M. Nixon, qui en avait passé le titre à M. Strang, par suite d'un arrangement entre eux en vertu duquel M. Nixon en deviendrait le locataire pour le gouvernement, et M. Strang jouerait le rôle de propriétaire et recevrait le loyer. Le loyer a été payé sur les fonds du gouvernement, et il a été employé par M. Nixon à son usage personnel ; il se montait à \$360 par année, pour une propriété valant environ \$2,000.

Nous avons fait une enquête sur la manière dont il faisait les affaires avec les personnes qui avaient coutume de fournir des approvisionnements au gouvernement par son entremise. Nous avons découvert que M. Nixon a voulu obtenir de M. Peter Sutherland, qui avait fourni divers articles sur la commande officielle de M. Nixon, une quittance finale d'une créance non contestée d'environ \$900, due par M. Nixon, personnellement à M. Sutherland. Que plus tard, partie de cette créance a été payée, et qu'un solde de \$300 environ est resté impayé en conséquence de l'emploi de M. Nixon qui avait le pouvoir de donner ou de refuser les commandes du gouvernement à M. Peter Sutherland.

Dans l'exercice de ses fonctions, M. Nixon dût se procurer un nombre considérable de chevaux pour différents services en rapport avec le chemin de fer ; presque tous ces chevaux ont été fournis en vertu d'un arrangement existant entre lui et M. Alloway. D'après les comptes produits à Ottawa, après avoir été réglés de la manière ci-dessus décrite, nous avons constaté que M. Alloway n'avait pas fourni de comptes détaillés au sujet de

quelques-uns des lots considérables pour lesquels il a été payé, et nous avons interrogé M. Nixon et lui au sujet de ces transactions.

M. Alloway était marchand de chevaux ; dans sa déposition, il nous a dit que la plupart des chevaux qu'il a fournis ont été achetés par son entremise, comme agent du gouvernement, moyennant une commission, et que quelques-uns lui ont été achetés directement par M. Nixon.

M. H. A. F. McLeod était chargé, en 1875, des études trigonométriques, entre le Fort Pelly et la vallée du Jasper, et des explorations dans les montagnes rocheuses. Sous ses ordres étaient M. Lucas, avec la brigade P., faisant les études à partir du Fort Pelly, et M. Ruttan avec la brigade L, faisant les études du tracé se dirigeant vers l'est à partir d'un endroit situé près de la rivière aux Racines. M. McLeod lui-même explorait le pays en avant de la brigade de M. Lucas.

Le 13 avril 1875, M. McLeod remit à M. Nixon une réquisition pour huit chevaux métis, avec les charriots, harnais, etc, pour le transport des vivres de la brigade P ; et pour trente chevaux métis avec charriots, etc, pour le même service pour la brigade L. Le 27 avril 1875, il lui remit une autre réquisition pour cinq autres chevaux, avec charriots, selles, etc, pour le même service pour sa propre brigade, et le même jour, M. Lucas remit une requision " approuvée " par M. McLeod pour deux chevaux avec selles anglaises, un pour l'ingénieur et un autre pour l'aide-pourvoyeur pour la brigade P.

Nous ne trouvons dans le " livre de réquisitions " de M. Nixon, aucune nouvelle demande de chevaux jusqu'à juillet 1875 ; et nous avons lieu de croire, conséquemment, que les faits ci-dessus établis indiquent le genre de chevaux à être achetés, c'est-à-dire, trente huit chevaux métis, deux chevaux de selle et cinq chevaux sans description spéciale.

A cette époque il y avait une différence entre le prix des chevaux métis et celui des chevaux de plus forte taille, comme les chevaux importés. M. Alloway nous a dit que des chevaux de trait de la race indigène valaient à cette époque environ \$90.

M. Nixon a déclaré dans sa déposition que les chevaux achetés de M. Alloway étaient pour la plupart des chevaux métis, et que l'on pouvait acheter un cheval métis pour \$40, \$60, \$80, et jusqu'à \$100 ; un cheval de

\$100 serait un excellent animal. " Mais que la qualité en était si variée qu'il était impossible de donner une moyenne. "

M. Augustin Nolin, un vieux colon, qui avait fait lui-même le transport par charriots et le transport des malles, a été interrogé comme témoin devant nous. Sa principale occupation, nous-dit-il, consistait à acheter et à vendre des chevaux. En 1875, on aurait pu acheter pour \$50 environ un bon cheval de trait, un cheval que vous achèteriez pour le mener avec une charge au pied des montagnes Rocheuses. A cette époque les chevaux n'étaient pas très chers, et, à l'exception des chevaux pur sang, " avec certificats de filiation, ou possédant des qualités spéciales, comme les trotteurs, " il ne croyait pas que l'on payait plus de \$50.

Voici les trois premiers comptes payés à M. Alloway, avec sa commission ; ils ont été réglés par le chèque officiel de M. Nixon sur les fonds du pourvoyeur, et ces chèques ont été contresignés par le contrôleur, quoique les comptes ne fussent attestés par aucun ingénieur ni par aucune autre personne ; M. Nixon les a payés probablement parce qu'il avait une connaissance personnelle du prix que M. Alloway avait payé comme agent du gouvernement :—

" WINNIPEG, 6 mai 1875.

" Service des études du chemin de fer du Pacifique Canadien,

" Doit à W. F. Alloway,

A 18 chevaux, coûtant en moyenne \$90.75 l'un..... \$1,633,50

A ma commission pour achat de ces chevaux à cinq.....

pour cent.. 81.67½

\$1,715,17½

' 7 mai 1875,

" Reçu paiement par chèque,

W. F. ALLOWAY,

" WINNIPEG, 17 mai 1875.

" Service des études du chemin de fer du Pacifique Canadien,

" Doit à W. F. Alloway,

" A 18 chevaux, coûtant en moyenne \$116, l'un..... \$2,088,00

" A ma commission sur l'achat de ces chevaux à cinq

' pour cent..... 104.40

\$2,192.40

" Payé par chèque,

" W. F. ALLOWAY,

“ WINNIPEG, 21. mai, 1875.

“ Service des études du chemin de fer du Pacifique Canadien,

“ Doit à W. F. Alloway,

“ Deux chevaux à \$157.50 l'un..... \$315.00.

“ A commission sur do, à 5 pour cent..... 15.75

—————
\$330.75.

“ Payé par chèque,

“ W. F. ALLOWAY.”

M. Nixon dit que pour chaque achat, il a lui-même déterminé le prix des chevaux. Que, à l'époque où cette transaction a été terminée, il avait un état détaillé de chaque cheval et de son prix ; qu'il avait cet état dans les livres de M. Alloway : ces livres donnaient, “ le nom du vendeur, le prix et la description du cheval, bai, gris ou rouan, — jument, cheval entier ou hongre,” selon le cas. Il avait employé M. Alloway pour acheter ces chevaux, il en connaissait le prix, et M. Alloway ne pouvait le tromper. S'il n'a pas conservé un état de ces détails, c'est, il le suppose, parce qu'il se fiait sur les livres de M. Alloway.

M. Alloway prétend qu'à cette époque il ne tenait pas de livres, n'ayant pas de teneur de livres, mais il tenait une espèce de memorandum dans un journal de poche. Il en usait un tous les six mois à peu près et il ne sait s'il les a détruits ou non. Dans une déposition subséquente, il déclarait qu'il a cherché ces livres, qu'il n'y avait qu'un portefeuille et un journal, “ tout cela dans le même livre ” et qu'il n'avait pas pu le trouver. Ce livre avait servi pendant tout le temps de ces transactions ; c'était “ un journal de poche, d'environ trois pouces par cinq ” Il a pu acheter pour le gouvernement à commission, moins de cent chevaux ; s'il en fallait plusieurs pour une brigade d'ingénieurs, l'ingénieur les examinaient et choisissait ceux qui étaient propres au service ; pour l'achat d'un seul cheval, c'était M. Nixon qui choisissait. A propos du premier lot, il dit que c'étaient des ponies, et après avoir examiné le compte de cet achat, il ajouta que M. Nixon avait pris part avec lui aux marchés conclus avec les individus qui les ont vendus, pas invariablement, mais généralement ; que M. Nixon était au courant de chaque marché avant que l'achat d'un cheval fût conclu ; que les chevaux sont mis en bloc dans ce compte — dix-huit chevaux à \$90, parce que c'est le prix qu'on les a payés ; il (M. Nixon) a

dit de faire le compte de cette façon, et qu'il l'approuverait. Il croit que l'attestation des comptes est "une institution de date postérieure."

Il croit aussi que la transaction du 17 mai a été faite de la même manière que la première, ainsi que celle du 21 mai.

Dans toutes ces transactions, M. Alloway était censé acheter pour et au nom du gouvernement et recevoir une commission comme prix de son expérience qu'il mettait au service du gouvernement ; mais nous n'avons pu obtenir aucun renseignement au sujet des personnes de qui les chevaux avaient été achetés, pas plus qu'au sujet du prix respectif de chaque cheval. Ni M. Nixon, ni M. Alloway n'a jugé utile de conserver quelque note de ces détails.

M. Nixon a été interrogé, le 17 avril 1878, devant le comité spécial permanent des comptes publics de la Chambre des Communes. Les explications qu'il a fournies alors au sujet de ses relations d'affaires avec M. Alloway, pour l'achat de chevaux, se trouvent à la page 964 du second volume de l'enquête qui accompagne le présent rapport. Il a déclaré alors qu'il n'avait payé aucune commission à M. Alloway, et de l'ensemble de la déposition qu'il a donnée ce jour-là, il nous paraît que ce n'est que par exception qu'il connaît les détails d'un de ces achats de chevaux par M. Alloway. Comme la déposition qu'il a donnée devant nous ce jour-là avait laissé sous une impression toute différente, nous l'avons interrogé de nouveau, plus tard, et nous lui avons demandé une explication de ce qui nous semblait contradictoire. La réponse à cet interrogatoire (no. 2) se trouve à la page 964 du 2^{me} volume de l'enquête.

M. Nixon avait déclaré dans sa déposition qu'il n'a jamais endossé aucun effet pour M. Alloway. Nous l'avons fait revenir devant nous, et nous l'avons informé, comme c'était le cas, qu'un banquier nous avait déclaré que l'on avait trouvé dans les livres de la banque, des entrées concernant certains effets négociables, portant le nom de M. Alloway, en novembre 1875. M. Nixon prétendit qu'on pouvait expliquer cela par le fait qu'il y avait à cette époque à Winnipeg un autre Thomas Nixon. Nous avons interrogé de nouveau le même banquier ; il nous a dit que c'était lui qui avait décidé de faire l'escompte, qu'il n'y avait jamais eu un Thomas Nixon, autre que celui dont il était question, et dont il eût voulu accepter l'endos. Cette réponse fut encore communiquée à M. Nixon, que nous

finies revenir encore une fois devant nous ; il s'en tint à sa première déclaration. Nous sommes d'avis que l'enquête a prouvé que pendant la période où il était en relation d'affaires, comme pourvoyeur pour le gouvernement, avec M. Alloway, il avait endossé des billets de ce dernier, que M. Alloway avait fait escompter sous leur responsabilité conjointe.

Les trois premiers lots de chevaux, trente-trois en tout, presque tous de race indigène, ont coûté au gouvernement en moyenne plus de \$111. D'autres chevaux ont été achetés plus tard à un prix beaucoup plus élevé, atteignant, autant que nous avons pu nous rendre compte des achats, une moyenne de plus de \$140.

L'ensemble de l'enquête concernant les achats faits par M. Nixon par l'entremise de M. Alloway comme agent du gouvernement, ainsi que les achats faits par lui d'autres personnes, nous porte à croire que sa méthode d'administration a eu pour résultat le paiement de prix plus élevés qu'il n'était nécessaire pour les articles achetés par lui pour le compte du gouvernement.

En outre des fonctions ci-dessus mentionnées, M. Nixon était aussi chargé de prendre soin des approvisionnements, des animaux, etc., appartenant au gouvernement, avant qu'ils fussent livrés aux personnes employées pour le chemin de fer, et après aussi, s'il en était remis à sa charge ; et il devait s'il était nécessaire, les livrer de nouveau, au cas où l'on en aurait encore besoin pour le service du chemin de fer. Et si quelques articles employés au service du chemin de fer étaient plus tard vendus, il devait en recevoir le prix et le déposer au crédit du Receveur-général. Ce dépôt devait être fait de manière à ne rien changer aux débits ni aux recettes des crédits qui étaient ouverts de temps en temps, comme susdits, par le département à Ottawa, à son compte officiel comme pourvoyeur à Winnipeg. Il devait en faire l'objet d'un compte séparé, dans une des banques, au nom du Receveur-général. Quelquefois les brigades employées au chemin de fer pour les études ou autrement, comprenaient dans leur personnel un fonctionnaire appelé sous-agent, ou officier d'intendance. M. Nixon, sur réquisition, fournissait à ces sous-agents, des fonds et des marchandises dont ils devaient disposer pour solder sur les lieux les réclamations des hommes contre le gouvernement, pour service ou autrement.

On avait autorisé M. Nixon à employer un teneur de livres, ou comp-

table, et au début de ses fonctions il avait engagé un certain M. Conklin pour remplir cette charge. M. Conklin a tenu, sous la direction de M. Nixon, des livres séparés pour les affaires du chemin de fer. En outre de ces livres, un M. Parr, garde-magasin, tenait un livre appelé " livre de magasin." Ce livre n'était en aucune façon sous la direction de M. Conklin. Un de ceux que tenait M. Conklin était consacré exclusivement au compte des fonds expédiés d'Ottawa et déposés dans une banque, au compte officiel du pourvoyeur et du payeur comme nous l'avons dit plus haut. On y trouve les sommes fournies par le gouvernement de temps à autre, et tous les chèques par lesquels ces sommes étaient payées aux fournisseurs et aux autres créanciers du gouvernement. Ce livre est, en apparence du moins, exactement balancé. Mais les autres livres tenus dans le bureau du pourvoyeur ont été tenus pendant les dix-huit premiers mois, de telle façon qu'il est impossible d'y suivre la trace des transactions considérables faites par M. Nixon.

De temps à autre, des effets appartenant au gouvernement étaient vendus dans les localités éloignées de Winnipeg et le produit de ces ventes était transmis à M. Nixon. Ces envois n'étaient pas faits payables au pourvoyeur en sa qualité officielle. Il les recevait quelquefois à la connaissance du teneur de livres, quelquefois à son insu. Il ne les déposait à aucun compte officiel. S'il les déposait dans une banque, c'était à son compte personnel et avec ses fonds personnels. Il a transmis au gouvernement à différentes dates, des comptes qui étaient censés accuser tous les fonds reçus par lui de cette source, et il a versé au crédit du Receveur-général les sommes qui paraissaient dues par lui d'après ces comptes. Il est impossible, avec les documents et les livres qu'il a finalement remis au gouvernement, à l'expiration de ses fonctions, de s'assurer si les comptes ainsi rendus par lui accusent exactement tous les fonds qu'il a reçus de la façon que nous venons de mentionner. Dans sa déposition, il nous a dit qu'il avait en sa possession des fonds considérables provenant d'autres sources, pendant la durée de ses fonctions en rapport avec le chemin de fer, et que ces fonds ont été mêlés à ceux qu'il avait déposés, comme nous l'avons dit, à son compte personnel, et que, pour cette raison, son livret de banque ne pouvait nous fournir aucun renseignement sur ce sujet. Et il a ajouté qu'il lui était impossible de nous suggérer aucune méthode par laquelle nous pourrions arriver à en établir un état exact, excepté au moyen

des comptes rendus par lui au gouvernement, mais il croyait que ces comptes étaient exacts et suffisants.

Il nous a déclaré que le comptable aurait dû passer en écritures ces rentrées de fonds, mais qu'il ne lui avait jamais donné instruction de le faire. Le comptable de son côté, nous dit, dans sa déposition, que M. Nixon lui avait donné à entendre qu'il n'avait pas l'intention de tenir compte de ces rentrées dans les livres, et de fait, nous n'avons trouvé dans le grand livre ni dans aucun des autres livres aucun compte spécial ouvert à ce sujet.

M. Currie succéda à M. Conklin comme comptable en mai 1877, et il fallut balancer les comptes tenus par M. Conklin, afin de pouvoir commencer de nouveaux livres avec des comptes liquidés. Les comptes ouverts avec différentes personnes dans les livres de M. Conklin, ne purent être balancés, par les entrées qui y étaient portées, qu'avec une différence d'environ \$26,000, et afin de commencer une nouvelle série de livres, on dut clore les comptes des anciens livres en faisant des entrées pour les balances. On eût recours à ce moyen parce que M. Nixon dit au nouveau teneur de livres que les vieux comptes avaient été réglés ; outre les comptes ainsi clos, il y en avait d'autres qui paraissaient non réclamés et dont on ne connaissait rien. Afin de mettre le côté du débit, on commença la feuille de liquidation en portant au côté du débit un solde imaginaire de \$4,400 environ.

Le magasin était sous la garde de M. Parr ; et, outre les marchandises qu'on lui délivrait de temps à autre, il avait la garde des animaux remis par les différentes brigades jusqu'à ce qu'ils fussent vendus ou livrés de nouveau à d'autres brigades. Il entraînait toujours, dit-il, les marchandises dans un livre qu'il tenait en forme de memorandum, sans en constater la valeur. Quelquefois il y inscrivait les animaux reçus mais pas toujours. Il tenait compte aussi, d'une façon quelconque, des marchandises qui sortaient du magasin. De temps à autre on lui demandait de préparer un état de ce qu'il avait en magasin, pour l'information du gouvernement, et il en préparait un pour être transmis par M. Nixon. Il nous a déclaré dans sa déposition que, lorsqu'il faisait ces états, il y inscrivait " tout ce qu'il pouvait voir," mais qu'il n'a jamais fait aucun rapport compilé d'après l'état de ce qu'il avait reçu et de ce qui était sorti du magasin.

A part le compte des sommes reçues du gouvernement et payées par

chèques contresignés par le contrôleur, les livres tenus sous la direction de M. Nixon ne peuvent fournir un état exact des fonds publics dont il a eu la manipulation, et les comptes des approvisionnements dont il a eu la garde ne sont ni complets ni satisfaisants.

Il nous a été impossible de contrôler en interrogeant des témoins, la nature et la somme des omissions, s'il en existe, dans les livres tenus par M. Conklin. Ces témoins, en grand nombre, se trouvaient dispersés dans différentes parties du pays, et nous n'avons pas cru que nous étions tenus de constater exactement la situation des comptes entre M. Nixon et le gouvernement.

La manière dont M. Nixon a tenu compte de ses transactions, nous force à faire rapport que cet employé a totalement manqué de soin ; que sa conduite et ses comptes n'ont pas été surveillés par ses supérieurs, comme cela se fait généralement en affaires, et nous sommes d'avis que, sans cette surveillance, il est impossible de faire avec quelque succès des affaires tant soit peu considérables.

ECLUSE DU FORT FRANCIS.

Comme le sénat a fait une enquête et un rapport, en avril 1878, sur les principales transactions concernant l'écluse du fort Francis, nous avons cru devoir ne nous occuper que de la manière dont les fonds publics ont été dépensés pour ces travaux.

La dépense a été autorisée et ordonnée par le département des Travaux publics. M. Hugh Sutherland fut nommé surintendant, et le secrétaire du département lui transmit, par une lettre du 11 mai 1875, l'ordre de commencer les travaux.

Ces travaux ont été conduits, et les fonds ont été déboursés d'après le système suivant : M. H. Sutherland, comme surintendant ou gérant, avait la direction supérieure de l'entreprise, à l'exception des questions qui concernaient l'art de l'ingénieur ; ces questions étaient décidées par l'ingénieur-inspecteur. Il était immédiatement responsable de l'achat des approvisionnements et de la direction générale des travaux ; il n'avait pour cela d'ordre à recevoir que du département. M. Matthew Thompson, nommé par lui contre-maître, était responsable de l'exécution pratique des travaux, sous la direction de M. Sutherland. En l'absence du surintendant

il devait se procurer les approvisionnements nécessaires, et remplir les fonctions qui seraient échues à M. Sutherland, si celui-ci avait été présent.

Sous les ordres de M. Sutherland, M. R. R. McLennan dirigeait les travaux en maçonnerie, et M. Warren Oliver, les travaux de charpente.

M. Logan avait été nommé payeur et garde-magasin; tous les fonds payés, au fort Francis, au compte des travaux de l'écluse, ont été payés par chèques, signés par le payeur et contresignés par le surintendant.

M. James Sutherland, frère du surintendant, tenait les livres.

M. Hugh Sutherland nous a déclaré dans sa déposition, que, pendant la direction de cette entreprise, il était aussi chargé de surveiller l'exécution de certains travaux publics au fort Pelly et à Battleford, de sorte qu'il ne pouvait que faire des visites périodiques à ces travaux du fort Francis.

L'ingénieur-surveillant était M. Mortimer, qui, à ce que croit M. Sutherland, agissait sous la direction générale de M. Hazlewood. Cependant aucun ingénieur n'a donné tout son temps à la surveillance de ces travaux et, de fait, M. Sutherland croit qu'on n'y voyait un ingénieur qu'un jour par semaine.

En général, le surintendant donnait les commandes pour les approvisionnements, et le payeur ayant certifié la réception des marchandises ainsi commandées, les factures étaient envoyées à Ottawa, pour être payées par le département. Quelquefois, on se procurait les marchandises de M. Bethune, le pourvoyeur du gouvernement, à Prince Arthur's Landing et il arrivait aussi que le surintendant achetât de petites quantités qu'il payait lui-même. Mais c'était l'exception.

M. Sutherland dit que, en arrivant au fort Francis, il n'y a trouvé qu'un magasin, celui de la compagnie de la Baie d'Hudson, et les hommes employés aux travaux se plaignaient des prix élevés que l'on demandait à ce magasin. C'est pour cette raison qu'il a fait ouvrir un magasin pour le compte du gouvernement, sous la direction de M. Logan, aidé, successivement, par MM. Marr, Bentley et Wilson.

Comme certaines rumeurs avaient couru qu'il y avait eu certaines transactions prétendues frauduleuses, particulièrement en ce qui concerne cette partie de l'entreprise, nous avons fait une enquête minutieuse sur les opérations du magasin. Nous avons interrogé minutieusement M. Wilson,

un des aides garde-magasin, à qui le fonds de magasin du gouvernement a été vendu ensuite. Nous avons trouvé que l'on tenait un livre de compte régulier, où était inscrit tout ce que prenaient les ouvriers ; leurs comptes étaient relevés à des intervalles réguliers et remis au teneur de livres ; les montants en étaient débités au compte des ouvriers dans les livres généraux et leur étaient retenus sur leurs salaires. On nous a remis, à notre demande, les livres généraux tenus par M. James Sutherland. Nous les avons examinés avec soin, et nous avons trouvé qu'ils étaient tenus d'après les meilleurs principes commerciaux, et d'une manière digne d'éloges.

En 1877, M. Wilson acheta les marchandises alors au magasin du gouvernement, au prix de facture ; les frais de transport étaient ajoutés au prix des articles que M. Thompson et M. Logan jugeaient être d'un débit assuré et M. Wilson a continué les affaires dans une autre maison, comme entreprise privée.

Les marchandises qu'il a achetées ainsi se sont montées à environ quatre mille piastres. Il nous a montré ses livres privés, et nous avons examiné avec soin certaines entrées qui s'y trouvaient. D'après sa déposition, d'après la manière dont il a répondu à nos questions, nous sommes d'avis que cette vente a été une honnête et légitime transaction.

Après la vente des articles d'habillement à M. Wilson, le payeur continua à tenir un magasin de denrées alimentaires. Et lorsque les travaux des écluses ont cessé, en automne 1878, les marchandises non-vendues et l'outillage dont on se servait pour les travaux, le tout évalué à environ \$20,000, a été remis à M. Fowler, avec un inventaire du tout. Il paraît que M. Fowler les garde pour le compte du gouvernement. Nous ne trouvons rien dans la preuve qui puisse nous faire croire que l'on ait détourné de leur emploi des fonds appartenant au gouvernement.

La principale partie de l'enquête qui ne peut être directement corroborée est celle qui concerne la réception par les employés des sommes portées aux feuilles de paie. Ces employés étaient nombreux et comprenaient un grand nombre de sauvages. L'exactitude de ces documents a été attestée par M. James Sutherland, qui avait à les préparer d'après les données de la feuille de journées, et par M. Thompson, le contre-maître, qui dit qu'il les a invariablement examinés avant que les hommes fussent

payés. En outre, les employés du département, à Ottawa, ne semblent pas s'être jamais objecté à les recevoir comme pièces justificatives.

Nous en sommes venus à la conclusion, d'après l'ensemble de l'enquête, que les fonds confiés à M. Sutherland pour les travaux de l'écluse du fort Francis, ont été déboursés conformément aux instructions générales reçues d'Ottawa ; il n'y a aucune raison de supposer que la manière de diriger les travaux et de faire les déboursés en ce qui concerne ces travaux soit blâmable, ni qu'elle n'ait pas fidèlement rendu compte des actes des fonctionnaires du gouvernement attachés à l'entreprise.

On avait dépensé pour ces travaux, au 30 juin 1880, la somme de \$289,028.51.

MM. COOPER, FAIRMAN ET CIE.

Nous avons fait une enquête pour constater quelles étaient les personnes qui faisaient partie de cette société, pendant qu'elle traitait d'affaires concernant le chemin de fer du Pacifique.

D'après les registres dont M. Ryland, un des registrateurs de Montréal est le gardien, MM. James Cooper, Frederick Fairman et Charles Mackenzie ont formé une société sous la raison sociale de Cooper, Fairman et Cie., le 1er janvier 1873, et sont convenus de rester associés jusqu'au 5 janvier 1878. Voici un certificat délivré par le fonctionnaire chargé de la garde de ces registres :

“ Province de Québec }
 District de Montréal. } ”

“ Nous, soussignés, certifions par le présent, que nous avons formé une société sous la raison sociale de Cooper, Fairman et Cie, comme marchands, la dite société se compose de James Cooper, de la Cité de Montréal, de Frederick Fairman actuellement résidant à Waterloo, dans la dite province, comme associés généraux, et de Charles Mackenzie, de Sarnia, dans la province d'Ontario, comme associé commanditaire ; le dit Charles Mackenzie ayant versé quinze mille piastres au fonds capital de la dite société. La dite société a commencé le premier jour de janvier courant, et se terminera le premier jour de janvier mil huit cent soixante dix-huit.

“ Daté ce second jour de janvier mil-huit-cent-soixante-treize.

“ JAMES COOPER,
 “ FREDERICK FAIRMAN,
 “ CHARLES MACKENZIE.

“ Signé en présence de
 “ JOHN C. GRIFFIN, N. P. ”

“ Je certifie que ce qui précède est une vraie copie d'une déclaration entrée et enregistrée au long au bureau d'enregistrement pour la division d'enregistrement de Montréal, registre D. G vol 8. page. 26, à dix heures de l'avant-midi, le septième jour de janvier mil huit cent soixante treize, sous le numéro 5.619 G.H.R.

“ G. H. RYLAND,

“ *Régistrateur.* ”

M. Charles Mackenzie était associé commanditaire, ayant versé quinze mille piastres au fonds capital de la société, avec l'entente que chaque associé recevrait un tiers des profits et que M. Mackenzie ne serait responsable des obligations de la société que jusqu'à concurrence de la somme versée par lui. Il dit dans sa déposition que, après que la société eut obtenu le contrat pour la fourniture des rails d'acier, il s'était décidé à se retirer de la société et qu'il en avait informé son associé, M. Cooper, à Toronto. C'était la première fois qu'il faisait connaître sa décision à un de ses associés, parce qu'il n'avait pas jugé nécessaire de la leur communiquer plus tôt par écrit. M. Cooper, alors à Toronto, l'avait informé que M. Fairman était en Angleterre et que la dissolution de la société ne pourrait, par conséquent, se faire qu'après son retour. Immédiatement après le retour de M. Fairman, au printemps ou dans l'été de 1875, M. Mackenzie vint à Montréal et la dissolution eut lieu, les documents nécessaires à cet effet furent rédigés et signés. M. Cooper, à la première entrevue qu'ils eurent, avait proposé, ou bien, plus tard, lorsque M. Cooper et M. Fairman étaient présents, tous deux lui avaient proposé de lui remettre son capital, c'est-à-dire \$15,000, au moyen de trois billets de \$5,000 chacun, et sans discuter les conditions auxquelles il se retirerait de la société, il avait été convenu qu'on lui rembourserait tout son capital.

Les souvenirs de M. Cooper ne s'accordent pas avec ceux de M. Mackenzie au sujet de la date du premier avis que M. Mackenzie voulait se retirer de la société. M. Cooper croit qu'il en a reçu avis à Montréal par écrit, mais il n'est pas positif. M. Cooper parle de la société comme ayant pris fin le 31 décembre 1874 ; il dit que l'on était convenu que la dissolution aurait lieu à la fin de l'année. C'est en octobre ou en novembre qu'il a reçu avis que M. Mackenzie avait l'intention de se retirer. M. Cooper se trompe évidemment quant à la date, car la première adjudication du contrat à la société Cooper, Fairman et Cie, a eu lieu le deux décembre 1874, et c'est plus tard que M. Charles Mackenzie a informé M. Cooper de son

intention de se retirer de la société. De plus, la preuve démontre que, lorsque M. Mackenzie a proposé de se retirer, on ne pouvait conclure aucun arrangement définitif, parce que M. Fairman était en Angleterre ; or une lettre écrite par M. Fairman lui-même, au nom de la société, au département des Travaux publics, datée du 4 décembre 1874, dit que M. Fairman partira pour l'Angleterre le lundi suivant. Le plus tôt donc, que M. Mackenzie ait pu aviser M. Cooper à Toronto, c'est quelques jours après le 5 décembre 1874. C'est-à-dire, en supposant que M. Fairman fût en mer, car s'il était réellement en Angleterre, comme il l'a dit, l'avis de M. Mackenzie à M. Cooper a dû être donné, au plus tôt, vers les 15 décembre.

Dans sa déposition, M. Cooper dit que la dissolution ne pouvait être conclue en " octobre " (il veut dire à la date où il en a été avisé) pendant que les affaires se continuaient ; qu'on ne pouvait la faire avant que la société eût clos les livres, fait l'inventaire, etc.

L'enquête rend parfaitement clair, à notre avis, ce qui semble douteux à M. Mackenzie, savoir, si c'est lorsqu'il était seul avec M. Cooper à Toronto ou si c'est après le retour d'Angleterre de M. Fairman, et lorsque les trois associés se trouvaient réunis, qu'il a été proposé de lui rembourser tout son capital de \$15,000. D'abord, il n'est pas probable que M. Cooper et lui, en l'absence de M. Fairman et sans son consentement, se soient entendus sur les conditions d'une dissolution et sur le retrait d'une somme déterminée du capital de la société. Ensuite, il est prouvé qu'il était nécessaire de clore les livres, de faire l'inventaire, etc., pour arriver à la dissolution projetée, et cela n'a été fait que dans le mois de janvier 1875. Nous croyons donc que la proposition de donner à M. Mackenzie \$15,000 (le montant de son capital primitif) a été faite lorsqu'ils étaient réunis tous les trois, après le retour d'Angleterre de M. Fairman, et après la clôture de l'inventaire.

Si dès le commencement des négociations pour la dissolution, on avait eu l'intention de rembourser intégralement son capital à M. Mackenzie, sans tenir aucun compte, des profits ou des pertes résultant des opérations de la société, on aurait pu faire la dissolution sans être obligé de suspendre les affaires pour clore les livres, pour faire l'inventaire, etc. D'après la manière dont M. Cooper et M. Fairman ont parlé de cette question, nous sommes portés à croire que la clôture des livres, la prise de l'inventaire ont été un facteur important dans les conditions auxquelles M. Mackenzie s'est défini-

tivement retiré de la société. Mais il ne s'ensuit pas qu'il n'y a pas eu de convention liant les parties au sujet de la dissolution, avant que les livres n'aient été réellement clos et l'inventaire pris; car, quoique le résultat constaté à la clôture des livres et de l'inventaire ait pu influencer sur le montant de la somme à être payée finalement à M. Mackenzie, il pouvait y avoir eu un arrangement positif conclu entre les parties, avant que ce résultat fût connu, sur la base que les paiements futurs à faire à M. Mackenzie, seraient plus ou moins, suivant le résultat qui serait ultérieurement constaté.

Il est clair, cependant, qu'on n'a arrêté les conditions de la dissolution qu'après que les trois associés se fussent mis d'accord. Jusqu'à cette époque, quelle qu'elle soit, tous les avis, toutes les négociations, toutes les évaluations ne pouvaient être que des propositions faites par un ou deux associés.

M. Fairman, interrogé par nous, dit qu'il croit qu'il est revenu d'Angleterre vers le mois d'avril 1875. Peu de temps après son arrivée en Angleterre il a reçu avis que M. Mackenzie désirait se retirer de la société; le ou vers le 1er janvier 1875, il écrivit au Canada qu'il y consentait. L'inventaire a été pris en janvier, et les documents réguliers ont été exécutés après son retour au Canada.

On peut admettre, croyons-nous, que la lettre apportant le consentement de M. Fairman, serait arrivée au Canada vers le milieu de janvier 1875, si elle a été expédiée à la date que dit M. Fairman.

Nous ne croyons pas qu'il importe à notre enquête de savoir quelles ont été les conditions de la dissolution de cette société, sauf en ce qui peut nous mettre à même de constater la date à laquelle la dissolution elle-même, ou l'arrangement consenti mutuellement pour la dissolution eût lieu. La société n'avait point été formée à la condition que M. Mackenzie pourrait, à son gré, choisir l'époque où il se retirerait de la société, en se faisant rembourser de son capital, ni à d'autres conditions déterminées. Il était donc indispensable qu'il y eut entente mutuelle sur les conditions de la dissolution. De l'ensemble de l'enquête, on peut déduire l'explication suivante des faits: Dans le mois de janvier 1875, pas avant le 15, les trois associés se sont trouvés d'accord sur le point principal que la dissolution aurait lieu, et que la clôture des livres et la prise de l'inventaire, ultérieurement, décideraient du montant à être payé à M. Mackenzie.

Voici le certificat d'enregistrement de la dissolution :—

“ Province de Québec }
 District de Montréal. }

“ Nous, soussignés, James Cooper et Frédérick Fairman, tous deux de la cité et du district de Montréal, associés généraux, et Charles Mackenzie de Sarnia, dans la province d'Ontario, associé commanditaire, certifions par le présent et déclarons que la société en commandite existant précédemment entre nous, sous le nom et la raison sociale de Cooper et Cie, enregistrée aux bureaux du protonotaire et du régistateur à Montréal, le septième jour de janvier A. D. 1873, a été dissoute à partir du quatre mai dernier, et nous faisons cette déclaration afin que cette dissolution soit légalement enregistrée, comme nous supposons qu'elle l'avait déjà été, ayant, il y a plusieurs mois signé une déclaration semblable et l'ayant remis à nos agents pour être enregistrée. Et nous avons signé.

“ Sarnia, 11 novembre 1875.

“ CHAS. MACKENZIE.

“ JAMES COOPER.

“ F. FAIRMAN.

“ Témoin,

GEO. H. GRUNDY,

“ Montréal, 17 novembre 1875.

“ Je certifie que ce qui précède est une vraie copie d'un certificat et d'une déclaration enregistrés au long au bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement de Montréal, registre D. C. vol. 3, page 427, à midi, le dix-septième jour de novembre mil huit cent soixante-quinze, sous le numéro 7,279, G. H. R.

“ G. H. RYLAND,

“ *Régistateur.*

Nous concluons de l'enquête faite par nous que jusqu'au 1er janvier 1875, et quelque temps après, la société Cooper, Fairman et Cie comprenait de nom et de fait, M. James Cooper, M. Frédérick Fairman et M. Charles Mackenzie, comme associés, dans toutes les transactions concernant ce chemin de fer, faites au nom de la société ; que bien que la société n'ait été formellement dissoute qu'en mai 1875, il y avait eu un arrangement entre les associés, en janvier 1875, (il nous a été impossible de constater la date exacte,) en vertu duquel toutes les transactions de cette société concernant le dit chemin de fer, sont devenues dorénavant des transactions du département avec M. James Cooper, M. Frédérick Fairman et nulle autre personne.

ADJUDICATION DES CONTRATS.

Jusqu'à la date de notre commission, le gouvernement avait passé 72 contrats concernant le chemin de fer du Pacifique canadien. Ils portent les numéros de un à soixante-dix et 5 A et 32 A. Sur ce nombre, quarante-deux ont été passés par le département des Travaux publics, et le reste, par le département des chemins de fer et canaux auquel la direction de cette entreprise a été transférée en 1879.

A sa première session, le premier parlement du Canada, adopta. "l'Acte concernant les Travaux publics du Canada" (31 Vic., chap. 12) dont forment partie les dispositions suivantes :

" Sec. 20. Il sera du devoir du ministre de demander des soumissionnaires, par annonces publiques, pour l'exécution de tous les travaux, si ce n'est dans les cas d'urgence, lorsque des délais seraient préjudiciables aux intérêts publics, ou lorsque, d'après la nature de l'ouvrage à faire, il pourrait être exécuté plus promptement et plus économiquement par les employés et serviteurs du département.

" Sec. 21. Le ministre, dans tous les cas où des travaux publics seront faits à l'entreprise, veillera soigneusement à ce qu'il soit donné bonne et suffisante caution en faveur de Sa Majesté, pour l'exécution régulière de ces travaux, en se restreignant dans les limites des dépenses et du temps spécifiés pour leur achèvement ; et également, dans tous les cas où le ministre ne trouverait pas à propos de donner l'entreprise au plus bas soumissionnaire ; il devra en faire un rapport et obtenir l'autorisation du Gouverneur, avant de mettre de côté cette plus basse soumission. * * *

On voit que, d'après les termes de la loi, il n'est question que du cautionnement pour garantir l'exécution du contrat ; il n'y est pas question des soumissionnaires, ni de l'opportunité d'exiger d'eux quelque gage de bonne foi.

" L'Acte du chemin de fer du Pacifique Canadien " a été passé en 1874 ; il y est prescrit que :

" Sec. 7. Le dit chemin de fer du Pacifique canadien et ses embranchements ou sections ci-dessus mentionnés * * * seront construits sous la surveillance générale du département des Travaux publics.

" Sec. 12. Dans les cas où le Gouverneur en conseil jugerait plus avantageux de construire le dit chemin de fer, ou quelque'une de ses parties, comme entreprise publique de la Puissance du Canada, la construction en sera adjugée au moyen de contrats offerts à la concurrence publique, et le Gouverneur en conseil pourra prescrire, de temps à autre, le mode et les règlements, en vertu desquels les contrats seront adjugés ; * * * ces règlements ne devant pas être contraires à aucune des dispositions des actes concernant le département des Travaux publics, ou à aucun autre acte ou loi en vigueur en Canada.

Cette dernière clause donne à entendre qu'il faudra faire des règlements, en outre de celui qui est fixé par la statut, que la plus basse soumission soit acceptée, sauf dans les cas exceptionnels.

Les dispositions ci-dessus citées avaient force de loi à l'époque où les soixante-douze contrats ont été passés, comme susdits, pour des travaux ou des fournitures, etc., concernant le chemin de fer du Pacifique.

L'esprit de la législation prise dans son ensemble nous semble être que le Gouverneur en Conseil fera les règlements nécessaires pour que, dans tous les concours publics, la plus basse soumission soit celle qu'il faudra accepter, dans l'intérêt du public; et une fois ce résultat acquis, pour que l'entreprise soit toujours adjugée au plus bas soumissionnaire, à moins qu'un arrêté du Conseil n'en ordonne autrement.

Si l'on pouvait rédiger des règlements de nature à donner invariablement ce résultat, c'est-à-dire, que la plus basse soumission soit la meilleure pour le public, les fonctions du département ne seraient à peu près que mécaniques; chaque soumission déterminant, par son prix, le rang et les droits de son auteur.

Mais qu'il soit possible ou non de faire des règlements aussi parfaits; les dispositions de la loi que nous venons de citer semblant donner au gouverneur en Conseil le pouvoir de les faire aussi parfaits que possibles, aussi bien que le droit déroger, en des cas exceptionnels, aux dispositions générales des statuts.

Il ne nous semble pas incompatible avec le pouvoir du Gouverneur en Conseil d'établir ces règlements, que des règles soient adoptées par le département pour mieux en assurer l'exécution, et même il nous semble découler nécessairement des règlements généraux, qu'il y ait au département des moyens bien définis de décider si ces règlements ont été suivis dans chaque cas.

Admettant donc que ces règlements doivent être rédigés de manière à encourager une concurrence, pour les travaux publics, de nature à donner des soumissions dont la plus basse sera toujours la meilleure, dans l'intérêt du public, la première chose à faire, à notre avis, est de rendre la probabilité de l'exécution, autant que possible, égale pour toutes les soumissions.

Sans cette probabilité nécessaire, la plus basse pourrait ne pas être la meilleure à accepter, et pour déterminer si une soumission a des chances probables d'être exécutée, il faudra toujours tenir compte de la bonne foi et des ressources, tant financières qu'administratives, du soumissionnaire ; nous croyons donc que le but principal des règlements concernant le concours public, devrait être de n'obtenir que des soumissions de personnes remplissant ces conditions.

Sans prétendre qu'il soit possible de régler la réception des soumissions de manière à en exclure les offres de tous ceux qui ne voudraient ou ne pourraient les exécuter, nous croyons de notre devoir de rappeler quelques cas où le système actuellement suivi a eu pour résultat des délais considérables et de sérieuses difficultés, et quelquefois des profits énormes pour des spéculateurs qui s'étaient conformés à la lettre du statut, mais dont les soumissions, d'après notre interprétation de l'esprit de la loi, n'auraient jamais dû parvenir au département. Cela nous fournira l'occasion d'indiquer, dans une certaine mesure, la nature des améliorations à y apporter.

Avant de nous occuper d'aucun cas en particulier, disons que dans dix des contrats concernant ce chemin de fer, les soumissionnaires qui en avaient respectivement obtenu l'adjudication n'ont pas fait honneur à leurs offres, et il a fallu faire en conséquence des marchés à des prix plus élevés ; l'excédant sur les prix des premières offres a été, par ces contrats, de plus d'un million de piastres. Dans quelques-uns de ces cas, le dépôt n'accompagnait pas la soumission. Chaque fois que le dépôt a été fait il a été subséquemment remboursé à ceux qui ne s'étaient pas mis en règle.

Dans le cas du contrat 15, les soumissions reçues le 20 septembre 1875, indiquaient que les trois suivantes étaient les plus basses :—

A. P. Macdonald et Cie..... ..	\$1,443,175
Martin et Charlton..... ..	1,562,090
Sutton et Thompson..... ..	1,594,085

Dix jours après la réception finale des soumissions, le gouvernement adjugea le contrat à A. P. Macdonald et Cie. Quinze jours environ après l'adjudication, ces entrepreneurs informaient le département que, sous l'impression que la pose des rails sur la section voisine leur permettrait de s'en

servir au mois d'août, 1877, ils avaient fait leur enchère de 25 pour cent plus basse qu'ils ne l'auraient faite autrement, et qu'ils proposaient que avant de commencer l'exécution du contrat, le gouvernement s'engageât à les rembourser de certains frais qu'il leur faudrait encourir au cas où ils ne pourraient utiliser cette section ainsi qu'ils s'y étaient attendus (page 232); ces conditions ayant été repoussées, ils refusèrent, le 16 octobre, de signer le contrat.

On remarquera que cette demande d'attacher de nouvelles conditions à leur offre, fut formulée vingt-trois jours après que toutes les soumissions eussent été reçues au département.

Le 17 octobre, le contrat fut adjugé aux soumissionnaires les plus bas qui venaient ensuite, Martin et Charlton. Il s'écoula plus de deux mois avant que ceux-ci ne fournissent le cautionnement qu'on exigeait d'eux.

Le ou avant le 20 décembre suivant, M. Charlton, comme l'a affirmé l'Honorable Donald McDonald, reçut de ce dernier la somme de \$20,000 pour abandonner le contrat, ce que Charlton fit par le télégramme suivant :—

“Dissensions intestines jointes à une pression extraordinaire du dehors ne nous laissent d'autre alternative que de nous retirer.”

“CHARLTON & CIE.”

Et le 21 décembre, M. Charlton adressa au département une lettre au même effet, (page 237).

Ces entrepreneurs, comme gage de leur bonne foi avaient appuyé leur soumission d'un chèque de \$1,000, lequel, ayant été présenté à la banque sur laquelle il était tiré, fut refusé et protesté.

Le 29 décembre, le contrat fut offert aux soumissionnaires les plus bas ensuite, Sutton et Thompson. Ils l'acceptèrent nominalelement par un télégramme du même jour. D'après la preuve, nous penchons à croire qu'ils n'ont jamais eu l'intention ou l'idée de prendre le contrat ou d'exécuter les travaux, et jamais pensé qu'ils pussent le faire avec succès. Ils ont fait leur offre avec l'espoir seulement de retirer quelque profit de la vente de leur contrat à quelqu'autre personne, si l'adjudication leur était favorable; la pratique suivie par le département leur permettant de faire impunément cette spéculation. Comme fait, l'honorable M. McDonald leur avait payé \$10,000 pour leur position, en vertu d'un marché passé entre eux et

M. Whitehead, aux termes duquel, si le contrat leur était offert, ils ne devaient y avoir aucun intérêt, mais ils devaient passer par la formalité de l'accepter, avec M. Whitehead comme associé additionnel ; et c'est ce qui eut lieu ; un ordre en Conseil les releva plus tard de leurs obligations.

Les sommes que M. McDonald paya à Martin et Charlton, et à Sutton et Thompson, \$30,000 en tout, ne furent pas une perte pour lui ni pour M. Whitehead ; ce fut le pays qui souffrit en payant aux entrepreneurs une somme encore plus élevée en conséquence de la retraite de Martin et Charlton.

Les soumissions pour le contrat no. 42, ouvertes en janvier 1879, indiquaient les trois suivantes comme les plus basses :—

	Convois—juillet 1882.	Convois—juillet 1881.
Morse, Nicholson et Cie.....	\$3,364,274.....	\$3,467,506.
Andrews, Jones et Cie.....	.....	3,915,942.
Fraser, Grant et Pitblado.....	\$4,130,707.	

Après environ trois semaines d'enquêtes concernant l'habileté des soumissionnaires les plus bas, et convaincu que pas un d'eux ne serait probablement en état de remplir leurs obligations, le ministre décida, néanmoins, que le règlement en vigueur fixait l'éligibilité de chaque soumissionnaire, et voulant s'y conformer, il adjugea, suivant ce règlement, le contrat à Morse et Cie, le 20 février 1879.

Cette société en faisant son offre, ne croyait pas du tout qu'elle pût l'accomplir, quelque temps avant de l'envoyer, les associés s'étaient rencontrés à Toronto et entendus sur les prix à mettre dans leur soumission, qui devaient leur donner plus d'un demi-million de piastres au-delà du chiffre total de leur soumission telle qu'actuellement envoyée. Ils décidèrent, à Ottawa, avant de déposer leur offre, de la faire au prix susdit \$3,364,274, et c'est sous cette forme qu'elle parvint au département. Ils avaient baissé le prix, non parce qu'ils croyaient leur première offre trop élevée ou parce qu'ils voulaient bien exécuter un contrat à un prix plus bas, mais parce qu'ils voulaient s'assurer l'adjudication du contrat, sauf à compter sur quelques chances favorables que le hasard pourrait leur offrir plus tard et qui les libéreraient des obligations réelles du marché. Six jours plus tard, ils notifièrent le département qu'ils n'accompliraient pas leur enga-

gement. Ceci se passait à une saison critique de l'année, à une époque où il n'y avait pas de temps à perdre pour terminer le contrat.

Morse et Cie avaient, avant leur refus, fait un marché avec Andrews, Jones et Cie, les soumissionnaires qui venaient immédiatement au-dessus d'eux, par lequel ils devaient partager les chances dans l'offre de ces derniers, qui était de \$551,668 plus élevée que la leur.

Ce même jour, 26 février, le contrat fut adjugé à Andrews, Jones et Cie.

Morse et Cie supposaient que ces entrepreneurs avaient suffisamment de ressources à leur disposition pour entreprendre les travaux, car ils (Andrews, Jones et Cie) avaient écrit, en deux occasions, le 6 et le 24 février, qu'ils étaient prêts à fournir leur cautionnement. Mais de fait, ils ne l'étaient pas; par eux-mêmes ils ne le pouvaient pas, et ils ne s'étaient jamais arrangés d'une manière définitive avec d'autres personnes qui dusent le faire pour eux. Il y avait quelqu'un à New-York qui l'aurait fait pour eux, s'il eut put se convaincre que son argent ne courait pas de risque, mais cela dépendait du rapport du colonel Smith qui était venu au Canada pour recueillir des renseignements sur les travaux à faire, et qui devait s'en retourner à New-York avant de faire son rapport. On accorda trois jours à Andrews, Jones et Cie, pour faire le dépôt préalable à l'exécution du contrat; ils demandèrent un prolongement de délai qui leur fut refusée. Néanmoins, le ministre ayant lieu de croire qu'un entrepreneur bien connu en Canada comme possédant d'amples ressources se joindrait probablement à eux, laissa passer plusieurs jours avant de s'adresser aux soumissionnaires qui les suivaient immédiatement,—mais ayant été notifié que cette association n'aurait pas lieu, il fit adjuger le contrat, le 5 mars, à Fraser, Grant et Pitblado.

A notre avis, chacune de ces offres avait été faite par des gens qui n'avaient pas de motifs suffisants de croire qu'ils seraient capables de remplir leur contrat, si leurs soumissions étaient acceptées; et tous à peu près n'avaient aucune envie de la remplir.

Il est parfaitement évident, que lorsqu'il se trouve des concurrents de cette classe parmi les soumissionnaires, le département perd son temps à passer de l'un à l'autre jusqu'à ce qu'il en rencontre un dont la proposition puisse être acceptée par le gouvernement, et nous croyons

également, en toute certitude, qu'il se trouvera des concurrents de cette espèce tant que les conditions attachées à l'envoi des soumissions ne seront pas plus sérieuses que celles que l'on imposait avant la date de notre commission.

Cette perte de temps seule serait probablement considérée comme un motif suffisant pour compenser les efforts que l'on ferait pour n'admettre au concours public que les soumissions réelles et de bonne foi. Mais la perte de temps n'est pas le seul mal ; il peut arriver quelquefois que le département ne perde rien et n'éprouve pas de désagréments à parcourir la liste des soumissions, depuis la plus basse jusqu'à une plus élevée, faites par des gens ayant le désir de prendre le contrat et capables de l'exécuter.

Mais nous pensons que le système d'exiger des dépôts si faibles qu'ils en sont insignifiants, comparés avec les chances de profit que les soumissionnaires ont de faire en vendant à d'autres plus élevés, crée une autre difficulté que la législation vise à faire disparaître, à savoir : " la nécessité de payer pour des travaux plus qu'on ne le ferait s'il existait une concurrence franche entre les offres faites sur une base d'affaires."

Prenons, pour exemple, le cas d'une différence de \$200,000, entre la plus haute et la plus basse des offres—et dans bien des cas elle était plus considérable—cette différence se graduant de \$20,000 sur chacune de dix soumissions séparées ; chaque soumission doit être appuyée d'un dépôt de \$2,000 comme gage de bonne foi, avec la certitude, pour chaque soumissionnaire, que son dépôt sera confisqué s'il faillit, quand on l'engagera à remplir ses obligations. Il est évident que tout soumissionnaire à qui le contrat est adjugé, sera tenté de vendre sa position à un autre plus élevé dans ses prix—s'il est sûr de recevoir plus de \$2,000 en le faisant—et il est également clair que le soumissionnaire plus élevé sera, de son côté, bien disposé à donner plus de \$2,000, pour une transaction qui lui rapporterait tous les profits qu'il avait calculés sur un contrat aussi important.

Et c'est ainsi qu'on rendrait plus que probable le résultat que les règlements concernant les contrats seraient destinés à empêcher. Même si les offres viennent de personnes qui pensent que l'ouvrage pourrait se faire à leurs prix, le mode de n'exiger aucun forfait, ou que des forfaits insignifiants présentent un profit sûr et prompt au soumissionnaire

qui voudra se retirer moyennant compensation, et un prix encore plus élevé à celui qui voudra acheter la retraite d'un autre.

Mais l'exemple que nous venons de donner n'expose pas assez fortement la tentation que créaient ces soumissions pour contrats.

Dans le cas de la section 15, la gradation était, en moyenne, de \$70,000 ; le dépôt était de \$1,000 ; et il fallait qu'il eut été bien compris, dans la classe des soumissionnaires, que ce dépôt n'était qu'une pure affaire de forme, car dans chacun des cas, et il y en eut plusieurs, où ce dépôt aurait pu être confisqué, il a été remboursé au soumissionnaire en défaut.

Nous croyons qu'il serait à propos d'exiger, avec chaque soumission, des garanties d'une nature plus sérieuse qu'aucune de celles qui accompagnaient les contrats que nous avons examinés. Nous ne croyons pas qu'il serait désirable d'exiger toujours le dépôt d'une somme suffisante pour couvrir la différence entre la soumission qu'il accompagne et celle qui vient au-dessus, bien que cela pût se faire au moyen d'un engagement des cautions, qui serait transmise avec la soumission, pour telle somme indéterminée qui s'adapterait au cas particulier.

Il est vrai que si la garantie accompagnant la soumission ne couvre pas la différence des prix entre cette soumission et celle qui est immédiatement au-dessus, la tentation peut encore exister occasionnellement, cette tentation que nous disions conduire à la transaction répréhensible d'une vente ; mais les différences entre les soumissions varient, et comme elles sont ignorées dans le temps où les soumissions sont reçues, un spéculateur ne songera guère à risquer une somme importante sur cette éventualité que, la différence entre lui et celui qui est immédiatement au-dessus de lui sera tellement grande, qu'elle rapportera un profit à tous deux par l'achat de sa position à un prix plus fort que son dépôt, et cela l'empêchera de soumissionner. L'élimination de cette classe de concurrents se fera par eux-mêmes et non par le département, comme ci-devant, et toujours avec perte de temps et quelquefois d'argent, et elle fera disparaître virtuellement une classe d'entremetteurs irresponsables, par l'entremise desquels, des entrepreneurs sérieux se trouvent souvent forcés d'acheter les contrats de travaux publics de grande importance.

Ce système d'exiger des garanties sérieuses avec une soumission, aura aussi l'effet de forcer les soumissionnaires de bonne foi à s'assurer au préa-

lable qu'ils sont capables, sous le rapport financier, d'entreprendre les travaux et de les pousser à bonne fin, avant de demander que l'on s'occupe tout de bon de leurs soumissions. C'est ce qui se faisait jusqu'à présent après que le contrat avait été adjugé, et parfois il était démontré qu'il eût valu autant pour toutes les parties de ne pas ouvrir de concours.

Nous ne demandons pas que les garanties devant appuyer la soumission soient nécessairement en espèces, mais qu'il soit permis aux soumissionnaires de les remplacer par les engagements de parties responsables, rédigés (si on le désire,) de manière à ne pas indiquer le nom du soumissionnaire ni les prix de sa soumission.

Si un soumissionnaire, bien que de la meilleure foi du monde, concernant ses prix, ne peut fournir, à l'appui de son offre, ni argent ni valeurs, ni cautions s'élevant disons : à un ou deux par cent du coût total de l'ouvrage, alors toute tentative de passer avec lui un contrat garanti par les sûretés exigées par le statut en pareil cas, aboutirait indubitablement à un désappointement.

Jusqu'à la date à laquelle on a demandé des soumissions pour la construction de la section 15, le département n'avait pas l'habitude d'exiger aucune garantie du soumissionnaire. Les soumissionnaires les plus bas pour les contrats 1, 4, 5, 13 et 14 ont retiré leurs soumissions, et on accepta, en leurs lieu et place, des soumissions entraînant une dépense additionnelle de \$192,170 sur la totalité de celles qui avaient été retirées.

Lorsque la construction de la section 15 fût soumise au concours, bien qu'il n'y eut pas eu d'ordre en Conseil établissant des règlements, le département pour la première fois exigea de chaque soumissionnaire le dépôt (avec sa soumission) d'une somme d'argent (dans le cas, elle était de \$1,000) qui serait, aux termes de la spécification, confisquée si la personne faisant l'offre refusait, ou était incapable de l'accomplir, et depuis ce temps jusqu'à la date où nous avons commencé à prendre des témoignages, la somme la plus élevée que le département ait exigée comme dépôt appuyant une soumission, a été de \$5,000.

Il n'y avait, avant celui que nous citons plus bas, aucun règlement pour l'adjudication des contrats sous l'autorité du statut plus haut mentionné :—

“ COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 23 mars, 1880.

“ Vu le mémorandum conjointement signé le 20 mars 1880. par les Honorables Ministres des Chemins de fer et canaux et des Travaux publics, recommandant qu'à l'avenir tous travaux publics entraînant une dépense d'au delà de \$5,000, soient adjugés après soumissions et par contrats publics, à moins que, pour causes d'urgence ou autres, on ne juge à propos d'en agir différemment, et que, dans tous les cas de cette nature, autorité n'en ait été obtenue par un ordre en Conseil.

“ Q'avec toutes les soumissions envoyées on fournira une garantie en argent ou un chèque approuvé et accepté, lesquels seront sujets à confiscation au cas où le soumissionnaire ne ferait pas le dépôt nécessaire de cinq pour cent ci-après mentionné, dans les huit jours de la réception de l'avis de l'acceptation de la soumission, ou des refus du soumissionnaire de signer un contrat quand on le lui demandera, laquelle garantie sera fixée à une somme qui ne sera pas au-dessous de \$1,000 ni au delà de \$5,000.

“ Que, sur l'acceptation d'une soumission et sur l'avis du département concerné, le futur entrepreneur devra déposer, dans les huit jours, entre les mains du gouvernement une somme d'argent égale à cinq pour cent du montant de son contrat.

“ Que dans tous les cas où on aura demandé des soumissions, la plus basse soumission reçue sera acceptée, à moins qu'il n'y ait de bonnes et suffisantes raisons pour passer par dessus telle soumission.

“ Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ,

G. C. P.

Avant de formuler nos recommandations concernant les règlements à faire pour l'adjudication des contrats, nous croyons qu'il est bon de parler de quelques autres sujets qui pourraient y être remarqués.

Les témoignages prouvent que, entre leur réception et leur déponnement, les soumissions n'ont pas été gardées dans des endroits assez sûrs pour faire repousser toute idée que leur contenu ait pu jamais être divulgué.

On les laissait dans un pupitre droit en bois et isolé qui se trouvait dans le cabinet du secrétaire ; ce n'était pas un endroit de dépôt officiel ; M. Braun y avait aussi ses papiers privés. Ce monsieur était bien sûr évidemment que personne n'avait pu avoir accès aux soumissions, et il croyait qu'elles avaient toujours été en sûreté. Mais nous sommes d'avis que des

documents de cette importance, contenant des renseignements dont la connaissance peut se vendre et s'acheter à des milliers de piastres, devraient être déposés dans un endroit offrant plus de sûreté que celui dont il est question.

Il est clair que la substance de l'une des soumissions, après le dépouillement cependant, a été communiquée, comme on le dit dans la lettre suivante : —

“BRANTFORD, 27 novembre, 1876.

“**CHER MONSIEUR.**—Nous venons d'apprendre à l'instant que Green et Cie., (par des moyens quelconques) ont découvert qu'il y a une erreur ou omission dans notre soumission pour la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, en ce que nous n'avons pas fixé de prix pour les travaux en pierre perdue. Dans le cas où l'on en arriverait jusqu'à notre soumission, nous offrons d'accepter comme prix de ces travaux, le prix moyen des deux soumissions au-dessous de la nôtre et de celle immédiatement au dessus, et la moyenne des trois sera notre prix pour les travaux en pierre perdue.

“Si la chose venait à votre connaissance, nous vous prions d'avoir la bonté d'excuser cette erreur ou omission.

“Si vous nous adjugez le contrat, nous ne doutons pas d'être en mesure de vous donner à son endroit toutes les satisfactions possibles.

“ Nous sommes,

“ Vos très obéissants serviteurs,

“**SUTTON et THOMPSON.**

“**L'Honorable A. MACKENZIE,**

“ Ottawa.”

D'un autre côté, il nous semble que l'on pourrait trouver un meilleur moyen de conserver un procès-verbal du dépouillement des soumissions. L'usage général a été de marquer au timbre sur l'enveloppe le jour seulement de la réception, si elle a lieu avant midi ; et si la réception a lieu après-midi, on estampe l'heure également. Il ne nous a pas été possible de constater l'ordre dans lequel les soumissions étaient parvenues au département, parceque, dans presque tous les cas, les enveloppes avaient disparu, bien que, d'après ce que disaient les employés, on avait eu l'intention de les conserver pour s'assurer, dans un cas donné, de l'ordre dans lequel elles avaient été reçues.

On pourrait tenir un livre régulier sur lequel on inscrirait de suite l'heure de la réception de chaque soumission, en y ajoutant une lettre ou un numéro d'ordre, ce numéro ou cette lettre se trouvant reproduit sur

l'enveloppe de la soumission. Ces mêmes marques ou numéros se trouvant plus tard indiqués sur l'état fait lors du dépouillement, compléterait un tableau qui prouverait l'ordre dans lequel les soumissions ont été reçues ainsi que le chiffre de l'offre qu'elles contiennent.

Dans les annonces demandant des soumissions pour travaux publics, il nous semble que le premier pas à faire dans la direction d'une voie économique, serait de se renseigner aussi minutieusement que possible sur les travaux qui devront être exécutés.

Plus les renseignements donnés aux soumissionnaires seront exacts, plus les calculs de ces derniers auront de précision, et plus se rétrécira la marge qu'ils croient devoir se réserver pour faire face aux éventualités imprévues ; il semble donc qu'avant de passer des contrats pour des travaux, il est désirable d'avoir une estimation officielle soigneusement préparée de ce qu'ils coûteront en entier. Cette estimation pourrait aussi servir de base pour fixer la somme des garanties qui devront accompagner la soumission, et sans égard à la somme de la soumission même, ce qui aurait l'effet d'empêcher que l'importance de ces garanties ne révélât la somme totale de la soumission même, comme cela aurait lieu s'il y avait un tant pour cent sur le prix demandé.

Outre cette estimation officielle, nous avons sous le chef de "Travaux du génie" (page 14) suggéré que lorsque l'on tient à exclure les soumissions absurdes, on devrait préparer officiellement une autre estimation de la valeur de chaque article, et ces prix étant attachés aux articles respectifs dans la liste des travaux, fournie aux soumissionnaires, on devrait inviter ces derniers à fixer simplement un tant pour cent général au-dessus ou au-dessous de ces prix, auquel ils veulent s'engager à entreprendre l'ouvrage ou à fournir le matériel.

Il reste à faire remarquer un point important du système actuel. Pour les soixante-douze contrats plus haut mentionnés, la plus haute autorité en vertu de laquelle les deux tiers de ces contrats ont été adjugés, a été celle du chef du département, ou de l'un de ses officiers censé agir d'après les instructions du ministre.

Le tableau suivant fera voir l'exactitude de ce fait ainsi que la somme que comporte chaque cas :—

CONTRATS passés pour travaux sur le chemin de fer du Pacifique Canadien et le canal du fort Francis, avant le 16 juin 1880, et calcul des sommes qu'ils comportent.

No. du Contrat.	Nom.	La plus haute autorité donnée avant de clore le contrat, ainsi que le démontrent les archives.		Calcul des sommes comprises, tel que le prouve l'extension des soumissions.	
		Autorité.	Date.	En vertu d'un Ord. en conseil.	Non en vertu d'un O. en con.
				\$ cts.	\$ cts.
1	Sifton, Glass et Cie.....	Secrétaire.....	6 oct. 1874.....		127,850 00
2	R. Fuller.....	Sous-ministre.....	15 août 1874.....		117,250 00
3	F. J. Barnard.....	Ministre.....	Sans date.....		272,250 00
4	Oliver, Davidson et Cie...	Ingénieur-en-chef	29 déc. 1874 ..		213,850 00
5	Jos. Whitehead.....	Ministre.....	29 août, 1874..		200,000 00
5a	J. Whitehead.....	Arrêté du Conseil	11 mai, 1877..	60,000 00	
6	Guest et Cie.....	Ministre.....	Sans date.....		553,663 00
7	Cie acier et fer d'Ebbw Vale	do ..	do ..		272,346 00
8	Cie d'acier de la Mersey.....	do ..	do ..		1,101,360 00
9	} Cie de West Cumberland	do ..	do ..		543,085 00
10					
11	Naylor, Benzon et Cie.....	do ..	21 jan., 1874 ..		259,581 00
12	L'hon. A. B. Foster.....	Arrêté du Conseil	4 feb., 1875....	*	
13	Sifton et Ward.....	do ..	18 mars, 1875..	406,194 00	
14	Sifton et Ward.....	Contrat.....	3 avril, 1875....		402,950 00
15	Jos. Whitehead.....	Arrêté du Conseil	8 jan., 1877....	1,593,085 00	
16	Canada Central.....	do ..	4 nov., 1874....	1,440,000 00	
17	Anderson, Anderson et Cie.	Ministre... ..	7 jan., 1875....		48,666 00
18	Cie de transport de la R.-R.	do ..	Sans date.....		32,044 00
19	Moïse Chevrette.....	M. Hazlewood, sous la direct. de l'ingénieur en chef			1,600 00
20	Merchant's L. et R. SS. Cie.	Arrêté du Conseil	30 avril, 1875..	31,000 00	
21	Patrick Kenny.....	Secrétaire.....	14 juilt., 1875..		8,782 00
22	Holcomb et Stewart.....	do ..	22 sept., 1875...		1,500 00

* \$10,000 par mille; 20,000 acres; intérêt à 4 pour cent sur \$7,500 par mille.

CONTRATS passés pour travaux sur le chemin de fer du Pacifique, etc. — *Continué.*

No. du Contrat.	Nom.	La plus haute autorité donnée avant de clore le contrat ainsi que le démontrent les archives.		Calcul des sommes comprises, tel que le prouve l'extension des soumissions.	
		Autorité.	date.	En vertu d'un Ord en conseil.	Non en vertu d'un O. en cons.
				\$	cts.
23	Sifton et Ward.....	M. Hazlewood sous la direct. de l'ing.-en-chef.....			14,560 00
24	Olivier Davidson et Cie.....	do do			3,000 00
25	Purcell et Ryan.....	Arrêté du Conseil	6 juin, 1876.....	1,037,061 00	
26	Jas. Ishester.....	Secrétaire.....	23 mai, 1876.....		30,989 00
27	Merchant's Lake & River Co.	Ministre.....	16 mai, 1876.....		89,060 00
28	Cie transpt. de la riv. Rouge	do ..	do ..		174,806 00
29	Cooper, Fairman et Cie.....	Secrétaire.....	28 juilt., 1876.....		8,532 90
30	Robb et Cie	Ministre.....	sans date.....		16,160 00
31	Patent Bolt et Nut Co.....	Sous-ministre.....	do ..		6,800 00
32	Cooper, Fairman et Cie.....	Ministre	do ..		13,738 00
32a	Lemay et Blair.....	Ingénieur-en-chef	do ..		17,730 45
33	Kavanagh, Murphy, Upper.	Contrat.....	21 juin, 1878.....		232,202,00
34	Cie de transport du N.-O...	Ministre.....	1 mai, 1878.....		90,000 00
35	Cooper, Fairman et Cie.....	Arrêté du Conseil	16 mai, 1878...	23,780 00	
36	Wm. Robinson.....	M. Nixon.....			72,600 00
37	Heney, Charlebois et Flood.	Contrat.....	2 août, 1878.....		809,813 00
38	Edmund Ingalls.....	Ministre..	12 juilt. 1878.....		3,261 00
39	John Irving	Secrétaire.....	do ..		33,913 04
40	Gouin, Murphy et Upper...	Contrat	5 août, 1878.....		30,500 00
					et prix de cédule
41	Purcell et Cie.....	Arrêté du Conseil	3 mars, 1879...	2,300,196 00	
42	Manning, MacDonald et Cie	do ..	5 mars, 1879...	4,130,707 00	
43	Joseph Upper.....	Ministre.....		Tant pour cent	sur les profits.
44	West Cumberland Co.....	Ingénieur-en-chef	24 juin, 1879.....		50,064 74
45	Barrow Hæmatite Co.....	do ..	25 juin, 1879.....		37,844 59
46	Ebbw Vale Steel Co.....	do ..	26 juin, 1879.....		37,972 28

CONTRATS passés pour travaux sur le chemin de fer du Pacifique, etc.—*Continué.*

No du Contrat.	Nom.	La plus haute autorité donnée avant de clore le contrat, ainsi que le démontrent les archives,		Calcul des sommes comprises, tel que le prouve l'extension des soumissions,			
		Autorité.	Date.	En vertu d'un Ord en conseil.	Non en vertu d'un O. en cons.		
				\$ cts,	\$ cts.		
47	Patent Bolt and Nut Co....	Ingénieur-en-chef	4 Juillet 1879..	.....	2,419 71	
48	John Ryan	Ministre.....	18 août 1879..	.....	600,500 00	
49	R. Dickson.	Secrétaire.....	21 juillet 1879.	.....	15,802 00	
50	Miller Frères et Mitchell..	Ministre.....	23 août 1879...	.....	35,425 00	
51	Dominion Bolt Co.....	Secrétaire.	do .....	.....	2,662,50	
52	Cie de Transport du N.-O...	do	do .....	.....	24,000 00	
53	Barrow Hæmatite Co	Ministre	25 juillet 1879.	.....	781,000,00	
54	Guest et Cie.....	do	do .....	.....	258,000 00	
55	West Cumberland Co.....	do	do .....	.....	128,500 00	
56	The Kellog Bridge Co.	do	24 nov. 1879....	.....	1,384 00	
57	The Truro Patent Frog Co.	Contrat.....	21 sept. 1829..	.....	12,000,00	
58	W. Hazelhurst	Ministre.....	27 février 1880.	.....	6,096 00	
59	Whitehead, Ryan et Ruttan	Ingénieur-en-chef	.....	.....	27,750 00
60	D. O. Mills—A.	} Arrêté du Conseil.	22 décem. 1879.	2,727,300 00	.....	
61	D. O. Mills—C.....			2,056,950 00	.....	
62	D. O. Mills—B.			do	25 nov. 1879....	2,573,640 00
63	D. O. Mills—D.....			do	13 décem. 1879.	1,746,150 00
64	Ryan, Whitehead et Ruttan	do	16 mars 1880..	7,350 00	.....	
65	James Crossen.....	Secrétaire	3 mars 1880....	.....	24,961 00	
66	Bowie et McNaughton.....	Ministre.....	7 mars 1880....	.....	438,914 00	
67	Moncton Car Co.	Secrétaire.....	11 mars 1880..	.....	70,800 00	
68	Ontario Car Co.	do	3 mars 1880....	.....	6,230 00	
69	Cie de Transport du N.-O..	} Arrêté du Conseil.	14 juin 1880....	48,000,00	.....	
70	do do ..			do	15 mai 1880..	Prix de cédule.

ECLUSES DU FORT FRANCIS.—Pas de contrat. Ouvrages faits à la journée. Autorisation envoyée à M. Sutherland de commencer les ouvrages, par lettre du Secrétaire, en date du 11 mai 1875.

T. TRUDEAU,

Sous-Ministre des chemins de fer et canaux.

On verra qu'un nombre considérable de ces contrats ont été adjugés soit par le chef ou par quelqu'officier inférieur du département, sans que l'on se soit préalablement procuré l'assentiment du Conseil Privé.

Il est bien vrai que le statut n'exige pas que l'adjudication soit autorisée par le Conseil Privé, excepté dans les cas où l'offre la plus basse et sérieuse est rejetée ; mais il serait bon d'examiner si, à moins qu'on n'adopte des règlements beaucoup plus sévères que ceux qui ont été en vigueur jusqu'à ce jour, pour rejeter les offres entachées de spéculation aléatoire, il ne serait pas désirable que tous les contrats comportant des sommes au-dessus d'un chiffre déterminé, ne fussent adjugés qu'après avoir été soumis à la considération d'une plus haute autorité, comme celle, par exemple, d'un comité du Conseil Privé.

On a dépensé des sommes considérables sur ce chemin de fer par suite de transactions dont le département a eu l'initiative, la direction exclusive sans l'autorisation du Conseil Privé.

Mais outre l'inconvénient qui résulte de laisser tous ces cas entièrement à la décision d'une seule personne, ce système nous paraît faire peser sur un individu une responsabilité qui est dangereuse pour lui-même et préjudiciable à la société ; il a pour effet de concentrer sur lui la pression d'amis personnels et d'amis politiques pour l'obtention de ses faveurs, et souvent les récriminations d'amis personnels et d'amis politiques. En même temps que le public prend l'habitude de le soupçonner de céder à certaines influences parce que l'on suppose qu'il est plus facile d'exercer une pression favorable sur une seule individualité que sur plusieurs.

Nous croyons qu'il serait avantageux qu'aucune transaction entraînant des dépenses au-delà d'une certaine somme déterminée ne pût être conclue par concours ou autrement, à moins que ces dépenses ne fussent d'abord contrôlées par quelqu'autorité supérieure à celle d'un département, et à moins que le rapport ou la recommandation du département dans lequel ce contrôle est demandé ne fût appuyé, entre autres choses, par un rapport écrit de son ingénieur — quand l'objet des dépenses entraîne des résultats se rattachant au génie civil—et ce, dans tous les cas, que ce rapport soit ou non favorable à la transaction recommandée.

Afin d'éviter la responsabilité de passer par-dessus aucune soumission que l'on sait être assez basse pour avoir droit au contrat mais qu'on ne

saurait accepter à cause de quelque omission dans les conditions requises, il nous a semblé qu'il conviendrait d'empêcher que la connaissance de son contenu, ne parvint au département tant que toutes les conditions préliminaires n'auraient pas été entièrement remplies, et à cet effet, que la soumission devrait être renfermée seule dans une enveloppe cachetée, laquelle, avec les garanties et autres documents nécessaires, serait encore renfermée dans une enveloppe extérieure. Si, en ouvrant l'enveloppe extérieure, les garanties et les documents qui les accompagnent n'étaient pas de nature à donner à la soumission le droit d'entrer au concours, l'enveloppe intérieure serait de suite alors transmise non décachetée à l'adresse que porterait pour cet objet l'enveloppe extérieure ; mais si pour une raison ou pour une autre, le département l'ouvrait, dans ce cas cette soumission aurait le droit de concourir sur le même pied que toutes les soumissions régulières.

Si l'on se décidait à accepter des engagements personnels en guise de garanties avec les soumissions, il pourrait surgir certaines questions concernant la position financière des cautions, et les règlements pourraient statuer que, dans les cas douteux, ces questions seraient réservées à la décision de quelque autorité, soit indépendante, soit agissant de concert avec le département. Si les soumissionnaires étaient parties à ces engagements, et qu'ils fussent des capitalistes bien connus, le document serait nécessairement suffisant ; sinon les parties pourraient s'informer du département, avant le dernier jour fixé pour la réception des soumissions, si les cautions qu'ils offrent sont considérées comme suffisantes. Quand il s'agit de contrats considérables où la différence dans le total entre les diverses soumissions serait vraisemblablement très grande, et qu'un court délai ne pourrait causer de préjudice,—l'annonce pourrait nommer deux différents jours, l'un pour l'ouverture de l'enveloppe extérieure et le dernier pour l'examen des soumissions qui auraient été trouvées admissibles au concours—l'intervalle entre ces jours permettant de recueillir les renseignements nécessaires sur la solvabilité des cautions, s'il y en a, qui appuient les soumissions.

Nous sommes d'avis qu'il serait bon d'étudier, s'il ne serait pas désirable de soumettre l'adjudication des contrats aux règles suivantes ou autres semblables :—

Aucun contrat entraînant une dépense de plus de \$50,000, ne sera fait, ni aucun concours demandé sur icelui par le département des chemins de

fer et canaux, à moins que cette dépense ne soit préalablement autorisée par une résolution du bureau de la Trésorerie.

Cette autorisation ne sera pas donnée si le contrat comporte des résultats se rattachant à des travaux du génie civil, à moins que la recommandation du chef du département sur laquelle cette autorisation doit être basée ne soit accompagnée du rapport de l'ingénieur du gouvernement qui a la direction de ces travaux.

Avant de soumettre au concours la construction de travaux par le département, ou la fourniture du matériel à y employer, il sera fait une estimation officielle de la valeur de chaque article pour lequel on demandera des prix.

Dans les cas où une contradiction dans les prix pourrait amener vraisemblablement une augmentation ou une perte sensibles de profit pour l'entrepreneur, selon que les items particuliers seraient, après le contrat, proportionnellement accrus ou diminués, alors le département attachera des prix aux items respectifs dans la liste des travaux, et demandera un concours que sur un tant pour cent général au-dessus ou au-dessous des prix auxquels le contrat sera pris.

Toutes les soumissions, dans ces concours publics, seront faites sur les formules fournies par le département.

Avec chaque soumission, celui qui la fait sera tenu de fournir telle garantie qui pourra être désignée dans la formule, sa soumission devant contenir un engagement signé et scellé, et telle garantie sera confisquée s'il ne remplit pas son offre en passant le contrat et en fournissant le cautionnement requis.

Dans chaque cas, le montant des garanties exigées sera fixé, sans égard, à la somme que comporte la soumission, et sera telle ou telle somme qui pourra être déterminée dans la formule de soumission.

Les garanties accompagnant les soumissions pourront être en espèces ou en obligations, ou en actions de banque ou autres valeurs, ou consister en engagements personnels de parties responsables, ou en partie des uns et en partie des autres, selon qu'il sera dit en la formule de soumission, laquelle donnera aussi les noms des compagnies dont les actions seront acceptées.

Dans aucun cas, à moins qu'il n'en soit autrement et spécialement décrété par un arrêté du conseil, la garantie accompagnant la soumission ne sera moindre de un pour cent du total probable des déboursés, d'après les estimations officielles déjà mentionnées. Si la garantie consiste en engagements personnels au lieu des autres modes prescrits, elle sera alors de deux pour cent, à moins qu'il ne soit décrété autrement par arrêté du Conseil.

A la réception de telle garantie accompagnant une soumission, sera attachée cette condition que, dans aucun cas, elle ne sera confisquée pour une somme excédant la différence entre la somme que comporte cette soumission et celle de la soumission immédiatement au-dessus d'elle, laquelle aura été accompagnée des garanties nécessaires, et reçue et ouverte comme régulière.

Chaque soumission sera renfermée toute seule dans une enveloppe cachetée, laquelle, avec les documents nécessaires et conformes à toutes les conditions préliminaires, sera adressée au département et renfermée dans une autre enveloppe extérieure.

Les employés du département ne pourront décacheter l'enveloppe intérieure tant qu'il n'aura pas été décidé que toutes les conditions préliminaires ont été remplies; et si elles ne l'ont pas été, ils devront transmettre l'enveloppe intérieure non-décachetée à telle adresse que pourra indiquer, pour cet objet, l'enveloppe extérieure.

Si l'on négligeait cette précaution, de manière que l'enveloppe intérieure ne pût être retournée sans la rupture du cachet, alors cette soumission sera considérée comme si elle remplissait toutes les conditions préliminaires nécessaires.

La réception de chaque soumission sera consignée dans un livre tenu à cet effet par le département—l'inscription indiquant le temps de sa réception, et un numéro ou marque distinctive par laquelle elle pourra être identifiée—le même numéro ou marque devant être inscrit sur l'enveloppe de la soumission.

Après leur réception et avant le dépouillement, les soumissions seront gardées comme objets de valeur dans quelque voûte ou caisse de sûreté.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES.

Pour la période comprise dans notre enquête, la preuve que nous avons entendue, nous amène, dans son ensemble, aux conclusions qui suivent :

Que souvent on a sacrifié inutilement l'argent, le temps et l'efficacité dans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

Qu'on a employé dans ces travaux, en qualité d'employés du gouvernement, un grand nombre de personnes qui n'avaient pas l'habileté et la compétence que demandaient les positions qu'on leur avait assignées ; qu'elles avaient été choisies par des motifs de parti, sans que l'on se soit occupé d'examiner si leur engagement serait avantageux aux intérêts publics.

Que durant le progrès des travaux, il y a eu des délais qui ne seraient pas arrivés s'il n'eût pas fallu, de toute nécessité, suspendre les opérations, de temps à autre, pour attendre que le Parlement eût voté les allocations indispensables.

Que l'étude faite de la contrée que la voie doit parcourir n'a pas été suffisamment complète, en ce qu'elle ne fournissait pas au gouvernement tous les renseignements qu'elle aurait dû donner, et qui étaient nécessaires à celui-ci pour lui permettre de faire, avec une exactitude raisonnable, l'estimation du coût probable du chemin de fer.

Qu'on a fait de grandes opérations et des achats considérables, avec beaucoup moins d'égard pour l'économie et avec beaucoup plus de largesse et d'extravagance qu'on ne l'eût fait, dans des circonstances semblables, pour des entreprises particulières.

Que le système qui permet à un département de prendre l'initiative et la direction d'opérations, entraînant la dépense de grandes sommes d'argent, et d'adjuger, sans autre autorité, les contrats en vertu desquels ces dépenses devront se faire, est sujet à objection.

Que le système d'après lequel les contrats ont été adjugés n'était pas de nature à assurer la construction des travaux au plus bas prix, ni dans le délai le plus court ; il forçait le département à traiter avec les soumissionnaires sans égard à leur position financière, et à la simple condition d'un

dépôt d'argent d'une valeur si insignifiante qu'elle ne présente qu'une garantie illusoire, et encore ce dépôt perd-il de son peu d'efficacité par la coutume où l'on est de rembourser invariablement son dépôt à chaque soumissionnaire en défaut. Ce système fait miroiter aux yeux de chaque soumissionnaire une position qu'il peut atteindre sans risque, et qu'il peut, à son gré, conserver ou abandonner, ou même vendre s'il en trouve l'occasion.

GEO. M. CLARK,
SAMUEL KEEFER,
EDWARD MIALL.

OTTAWA, 8 avril 1882.

APPENDICE.

DÉCLARATION SUIVANT LE STATUT, DE ALBERT H. CLARK.

“ COMTÉ DE SELKIRK }
 “ A savoir : }

“ Dans l'affaire du contrat de télégraphe de Sifton, Glass et Cie.

“ 1o. Moi, Albert H. Clark, de la Cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, je déclare solennellement que j'ai été contre-maître pour les travaux de construction de la ligne de télégraphe entre Winnipeg et le Fort Pelly.

“ 2o. J'ai parcouru toute la ligne à l'exception d'une petite distance entre le lac Plat et le lac Manitoba. J'ai examiné tous les travaux depuis Pelly jusqu'à quelques milles en deçà de la rivière à la Mousse, et je suis bien sûr qu'en aucun endroit les pôteaux n'ont été plantés dans la neige ou la terre gelé seulement, mais que partout ils étaient de la meilleure qualité que pussent offrir les différentes localités, bien enfoncés dans la terre, et bien étayés aux endroits où le sol était humide, ou marécageux.

3o. Les instructions que me remit M. Sifton portaient que l'ouvrage devait être bien fait, et je me suis efforcé de mon mieux de suivre à la lettre les instructions.

“ 4o. J'ai lu quelque part que la ligne a été construite avec négligence, et que c'était pour cela qu'il était si difficile de la tenir en bon ordre, mais je suis bien sûr que ceux qui parlent ainsi n'ont consulté que leur imagination; car il en est parmi eux qui n'ont jamais eu l'occasion de voir la ligne.

“ 5o. J'ai vu bon nombre de lignes télégraphiques, mais jamais une aussi difficile à construire que celle-ci; je n'ai jamais vu d'endroit où il ait aussi difficile de tenir une ligne en bon ordre; et je doute fort qu'on ait jamais construit de ligne dans un endroit aussi peu favorable, si l'on prend en considération tous les marais et les pièces d'eau qu'elle traverse et le peu d'établissements que l'on rencontre sur son parcours. Il faut avoir été sur les lieux pour se former une idée des difficultés à surmonter. Ayant eu la charge d'une portion de la ligne durant quelque temps, je suis à même de dire que M. Sifton a tout fait pour la tenir en bon état, car ses instructions portaient que la transmission devait être tenue libre coûte que coûte, si la chose n'était pas absolument impossible.

“ Et je fais cette déclaration solennelle avec la conscience qu'elle est vraie, et en vertu de la loi passée en la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulée : Acte pour la suppression des Serments Volontaires et Extra-Judiciaires.

“ A. H. CLARK.

“ Déclaré par devant moi, à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 22e jour d'octobre, A. D., 1880.

“ J. A. M. AIKINS,

“ Commissaire.”

“ DECLARATION, SUIVANT LE STATUT, DE WM. M. SIFTON.

“ Moi, William M. Sifton, du Détroit du Lac Manitoba, Territoire du Nord-Ouest, déclare solennellement que j'ai, aujourd'hui, et que j'ai eu, durant plus de deux années, la charge de la ligne du Télégraphe du lac Plat, cinquante milles à l'est du lac Manitoba, à la montagne aux Canards. Les instructions que m'ont données M. Sifton, m'enjoignent de ne rien épargner pour tenir la ligne en bon état, et je les ai suivies de mon mieux ; j'ai lu la déclaration de John Conners, devant la Commission Royale ; j'ai eu cet homme à mon emploi, et il m'a fallu le renvoyer pour cause de négligence dans ses devoirs. Il ment quand il dit que je m'absentais pour faire la traite et que je négligeais la ligne, et aussi dans ce qu'il avance au sujet de la manière dont la ligne est construite. J'ai parcouru la ligne dans toute son étendue, et partout les poteaux étaient de la meilleure qualité que fournit la localité, et ils étaient perforés à une profondeur jamais moindre de trois pieds, mais parfois plus grande. Je suis d'avis que les travaux ont été bien faits sur toute la ligne. Quant à l'ouvrage confié à Conners, s'il ne le trouvait pas de son goût, il était libre de le laisser là quand il l'aurait voulu. Le fait qu'il est demeuré jusqu'à ce que je le renvoyasse prouve évidemment que les travaux n'étaient pas d'une difficulté hors ligne. On renforçait l'effectif des travailleurs, chaque fois que la chose devenait nécessaire. Je crois pouvoir expliquer pourquoi il était si difficile de tenir la ligne en bon état de réparation. Le plus grand embaras s'est rencontré au lac du Chien et dans ses environs ; il y a là des milles de marais. De la montagne aux Canards à Selkirk, l'eau a monté durant les deux dernières années, et je n'hésite pas à affirmer aujourd'hui que, dans tous les marais, le niveau de l'eau est d'un à deux pieds plus élevé qu'il ne l'était à l'époque de la construction de la ligne. Par suite de cette crue de l'eau, il y a des districts de plusieurs milles d'étendue, qui étaient à sec lors de la construction de la ligne, mais qui se trouvent aujourd'hui entièrement couverts d'eau. On a reconstruit une grande partie de la ligne. A l'heure qu'il est, je suis à renouveler les poteaux, et le printemps prochain, j'en suis certain, la ligne toute entière aura été renouvelée et mise en parfait état. Si ce n'était cette crue de l'eau, je n'aurais aucune difficulté à tenir la ligne entière en excellent état, mais, aujourd'hui, à tout prendre, je ne sache pas d'autre ligne d'une étendue égale, qui offre de telles difficultés pour cet objet. Et je fais cette déclaration solennelle avec la conscience qu'elle est vraie ; et en vertu de la loi passée en la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulée “ Acte pour la suppression des serments volontaires et extra-judiciaires.”

“ WM. SIFTON.

“ Déclaré, en la cité de Winnipeg, ce dix-huitième jour d'octobre, en l'année de Notre-Seigneur 1880, par devant moi,

JOHN H. BELL,

Juge de Paix

“ DÉCLARATION, SUIVANT LE STATUT, DE HENRY W. WYNNE.

“ COMTÉ DE PROVENCHER. }
 “ A SAVOIR : }

“ Dans l'affaire du Contrat de Télégraphe de Sifton, Glass et Cie.

“ Moi, Henry W. Wynne, de la ville de Dominion City, dans le comté de Provencher, je déclare solennellement que j'étais le contre-maître de Sifton, Glass et Cie, quand ils construisaient la ligne à l'ouest du lac Manitoba.

“ 2. Que je connais parfaitement la manière dont la ligne a été construite.

“ 3. Que je reçus des instructions écrites de M. Sifton, relativement à la manière dont les travaux devaient se faire.

“ 4. Que, suivant ces instructions, l'ouvrage a été fait de bonne et solide façon, les poteaux bien enfoncés dans le sol, et bien étayés et supportés dans les endroits mous ou humides; que ces poteaux étaient de la meilleure qualité que l'on pût se procurer dans la localité.

“ 5. J'ai entendu dire qu'on avait prétendu que les poteaux avaient été plantés dans la neige et la terre gelée seulement, et qu'à l'arrivée du printemps, ils se sont abattus d'eux-mêmes; je n'hésite pas à qualifier ces assertions de honteuses et mensongères, et à déclarer qu'elles n'ont pu avoir d'autre objet que de faire du tort à M. Sifton.

“ 6. J'ai parachevé la ligne jusqu'à trente milles environ à l'ouest du lac Manitoba, et d'après ce que j'ai vu des autres portions de la ligne, je suis certain que l'ouvrage a été aussi bien fait que pratiquement possible, eu égard à la qualité des poteaux que fournissaient les localités respectives.

“ Et je fais cette déclaration solennelle avec la conscience qu'elle est vraie; et en vertu de la loi passée dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulée “ Acte pour la suppression des serments volontaires et extra-judiciaires.”

HENRY W. WYNNE,

“ Déclaré par devant moi, dans le comté de Provencher, ce onzième jour de novembre 1880.

“ MARK WHITLEY,
 “ Juge de Paix.”

“ DÉCLARATION DE M. BELL.

“ LEE'S FERRY, ARIZONA, E. U. A.,

“ 26 juillet, 1881.

“ CHER MONSIEUR,—Comme je pense que le témoignage que je puis donner devant la commission au sujet du contrat no. 25 est d'une grande importance; et vu que l'absence de M. Miall a empêché les commissaires ses collègues de recevoir ce témoignage en la formule régulière ordinaire; et comme il m'a fallu quitter Ottawa tout à coup pour venir travailler ici dans les Etats de l'Ouest où je de-

meurerai probablement encore bien longtemps, je sens qu'il est de mon devoir de prendre les seuls moyens à ma disposition pour consigner mon témoignage : voilà pourquoi je vous prie de soumettre à la commission l'exposé suivant : —

“ Dans l'été de 1879, aidé de M. A. J. Hill, aujourd'hui en charge de partie des travaux du chemin de fer du Pacifique canadien dans la Colombie anglaise, et d'après les instructions de M. Sandford Fleming, j'ai mesuré à nouveau les travaux de terre, de roc et de ballast exécutés en vertu du contrat no. 25, du chemin de fer du Pacifique canadien. Mes instructions étaient contenues dans une lettre de M. Fleming, en date du 26 mai 1879, ou à peu près.

“ Presque tous les mesurages se sont appliqués aux excavations seulement, et non aux remblais comme on l'a prétendu dans d'autres témoignages. J'ai mesuré les tranchées de la ligne au moyen de sections transversales de l'ouvrage parachevé, la formule de la surface originaire étant prises dans les sections transversales qui en avaient été faites avant le commencement des travaux. J'ai employé le même mode de mesurage dans toutes les fosses d'emprunt que je ne pouvais mesurer exactement au moyen du mesurage ordinaire avec le ruban. J'ai constaté la quantité d'excavation dans les fossés par un ruban pour la largeur, par la mire pour la profondeur, quant à la longueur, je l'ai déterminée en chaînant le long de la ligne partout où manquaient les piquets réguliers de direction ou des ingénieurs. Pour prendre les profondeurs des fossés, je tendis le ruban au travers du fossé le long de la surface solide originaire, puis j'enfonçai avec force la mire dans l'eau et la boue molle jusqu'au fond solide, et la profondeur était constatée au point où elle se croisait avec le ruban. J'ai toujours pris un soin particulier de m'assurer de la profondeur entière, et dans les cas où, par suite de la présence de l'eau ou pour d'autres causes, il pouvait exister quelque doute sur les profondeurs exactes, j'ai fait deux ou plusieurs sondages.

“ On trouvait facilement la surface solide originaire, car, bien que le feu eût passé presque tout le long des côtés du chemin de fer, il restait encore des étendues de gazons non consumés, de petits emplacements conservant les racines non brûlées des herbes, ou des tronçons calcinés de petits arbustes qui indiquaient clairement le niveau où s'étaient arrêtés la destruction des mousses vertes vivantes, des arbustes et des herbes, et où l'excavation réelle avait dû commencer ; et nulle part où j'ai fait les mesurages consignés dans mes rapports, je n'ai trouvé de difficulté à déterminer les dimensions exactes de l'ouvrage tel qu'exécuté. Il m'a été impossible dans certains cas de constater indubitablement la quantité exacte de l'excavation, bien que les remblais fussent mesurables et aient été mesurés de fait ; et dans d'autres cas, il n'a été possible de mesurer ni les remblais ni les excavations ; mais dans l'un comme dans l'autre cas qui, en tout, pouvaient avoir une longueur de deux milles environ sur les quatre-vingts milles embrassant tout le contrat, j'ai adopté les quantités rapportées par l'ingénieur en charge.

“ Il n'y a qu'un seul remblai de quelque grandeur dont le contenu a été constaté par le mesurage du remblai même ; ce que je fis au moyen de profils en travers de la surface solide originaire d'un côté du remblai à la même surface de l'autre côté ; et c'est au moyen d'expériences directes que j'ai déterminé avec

soin la somme de compressibilité des matériaux formant le remblai et qui n'étaient que de la glaise mêlée de sable et de cailloux.

“ Partout où il était possible que le creusement des fossés eût pu causer une dépression du terrain dans leur voisinage immédiat, j'ai fait faire des sections transversales de 100 verges ou davantage de chaque côté du chemin de fer, mais, excepté pour les cas mentionnés plus haut où j'ai adopté les quantités des ingénieurs, et un autre cas celui d'un fossé d'assèchement d'une grandeur considérable, on ne distinguait aucun changement appréciable de la surface qui aurait pu faire paraître l'excavation moindre en aucune façon que l'excavation réelle. Dans tous ces endroits, à l'exception de ceux que je viens de noter, les bords des fossés étaient à plomb et fermes, et le fond était si compacte qu'un homme y pouvait marcher sans enfoncer plus de quelques pouces dans la boue et l'eau qui s'y trouvaient. Il n'y avait donc aucun indice d'éboulement des bords ou de soulèvement du fond. En ce qui regarde le fossé d'assèchement dont j'ai parlé, les côtés de l'excavation étaient à plomb et très-fermes—le fond en était également ferme généralement, très-ferme même en plusieurs endroits—mais, en certains endroits il semblait qu'on eût traversé une couche solide condisant à une masse relativement fluide au-dessous. Je pris de longues sections transversales à différents points, indiquant que, depuis le creusage du fossé, il s'était fait une dépression d'environ deux pieds et demi. Comme les matériaux tirés de ce fossé étaient déposés en tas le long du fossé, je choisis une portion du fossé d'environ 200 pieds de long ; je mesurai avec soin l'excavation ainsi que les matériaux qu'on en avait extraits et déposés sur les bords. Les matériaux déposés formaient des tas bas et plats ; ils n'avaient pas été exposés à d'autres causes de tassement ou de compression que celle qui aurait pu résulter de l'évaporation de l'eau et de la dessiccation produites par l'air atmosphérique. Le volume des matériaux déposés était bien moindre que le volume de l'excavation, et je suis pleinement d'opinion qu'on n'a pas extrait une quantité de matériel plus considérable que celle qui est indiquée par la grandeur actuelle de l'excavation ; je pense également, d'après l'examen que j'ai fait du fossé et du terrain environnant, qu'il y a dans cet endroit une couche de surface de quatre ou cinq pieds d'épaisseur de tourbe relativement solide ; qu'il existe au-dessous de celle-ci une couche à demi fluide, et qu'à mesure que l'excavation avançait, l'eau et la tourbe demi-fluide se sont égoutés, et que, par conséquent, la couche de surface s'est enfoncée, causant cette dépression de deux à trois pieds que j'ai mentionnée.

“ A propos de l'excavation de ce fossé, il est bon que je dise qu'on trouve en différents endroits de petites gaules d'environ trois pouces de diamètre placées en travers au fond et dont les extrémités sont enfoncées dans les deux côtés. Elles sont là, dit-on, pour empêcher le soulèvement du fond. Mais attendu qu'elles sont ainsi disposées en plusieurs endroits où il n'y a pas le moindre indice de tendance à ce soulèvement, dans les endroits où l'on peut dire que le fond est solide ; et qu'elles sont placées à une distance de quinze à dix-huit pouces l'une de l'autre et ne pourraient conséquemment servir à prévenir ou empêcher le fond du fossé de se soulever si c'était là sa tendance ; et attendu même que si le fond se fut soulevé, la matière ainsi soulevée, demi-liquide par elle-même, se serait simplement écoulée avec l'eau du fossé et n'aurait pu causer de mal nulle

part—je n'ai rien accordé pour ces gaules, car elles n'ont aucune valeur et ne sauraient remplir l'objet prétendu, et, de fait, elles ne sont qu'un trompe-l'œil et un leurre.

“ Et à propos de ce fossé, on a aussi pratiqué une clairière de près de cent pieds de large, dont les neuf dixièmes sont ostensiblement destinés à fournir une place propice au dépôt des matériaux extraits du fossé. Mais comme le fossé n'a que $8\frac{1}{2}$ pieds de large et $4\frac{1}{2}$ pieds de profondeur (et les tas des décombres ont un contenu cube moindre) cette clairière de près de 90 pieds de largeur, offre une superficie beaucoup trop grande et sans utilité pratique. Les arbres étaient petits et rabougris et très clair-semés dans le marais, et tous les matériaux extraits auraient pu, sans la moindre difficulté, être déposés au milieu d'eux sans qu'il fût besoin d'en abattre un seul, à l'exception de ceux qui se trouvaient sur l'emplacement même du fossé. Le fossé et la clairière ont à peu près un mille de longueur.

“ D'après certaines notes sur la mousse, que j'ai vues dans les livres des ingénieurs en charge, d'après l'emploi particulier que j'ai vu faire souvent de la mousse sur les travaux, et d'après une conversation que j'ai eu avec le sous-ingénieur, M. Wicksteed, je crois que la cause principale de la différence entre mes quantités et celles des ingénieurs en charge provient de ce que les ingénieurs ont mesuré toute la mousse verte vivante à la surface de la tourbe comme si elle était de la terre solide, tandis qu'elle n'était très souvent, suivant M. Wicksteed, (où je l'ai bien mal compris) qu'un mélange congelé de neige et de mousse que l'on coupait avec la hache et que l'on rejetait généralement dans les remblais. M. Wicksteed s'est objecté à ce système dans le principe, mais il s'est conformé plus tard à la règle suivie dans les autres sous-sections. Dans mon mesurage, je n'ai pas fait la part à la mousse vivante sur la tourbe solide, excepté en quelques endroits où la profondeur de la mousse était si grande qu'on pouvait dire qu'une grande partie en avait été transformée en tourbe, bien que n'ayant pas la même solidité que cette dernière, et j'ai fait, dans ces endroits, ce que dans mon intention je croyais être et ce qui est de fait, un mesurage bien complet, comme si le tout eut été de la tourbe solide.

“ J'ai dit, au dernier paragraphe, que d'après certain emploi fréquent que j'avais vu faire de la mousse, j'en étais arrivé à croire que les ingénieurs avaient mesuré de la mousse comme de la tourbe solide. Voici pourquoi ! —malgré que sur une grande étendue de la section, la mousse reposant sur la tourbe solide eût été, à l'époque de mon mesurage, consumée par le feu, il y avait encore nombre de cas où il était évident que les premiers gazons de mousse ou de tourbe avaient été déposés avec soin le long des côtés du fossé, et disposés de telle façon qu'ils paraissent se trouver-là tout naturellement. Cette disposition donnait aux fossés une profondeur apparente bien plus considérable que leur profondeur réelle, et je pense que dans bien des cas, si non dans tous, les ingénieurs y ont été trompés. Dans un cas que j'ai observé personnellement, la ruse était si habilement dissimulée parce que j'appellerai “ un sous chevillage ” (*underpinning*) qu'aucun des hommes de mon parti n'eurent de soupçon jusqu'à ce qu'un accident me le fit découvrir, ce qui amena subséquemment des découvertes semblables dans d'autres parties de la ligne.

“ Mais, à part la différence dans la quantité totale des travaux faits d'après mon mesurage et celui des ingénieurs, j'établis une différence bien sérieuse dans la valeur de l'ouvrage fait, provenant de ce que je regarde comme une interprétation bien erronée des devis relativement aux pierres détachées et au roc solide en moëllons. J'ai fait allusion à cette différence sous la rubrique de “ classement.” D'après ce que j'ai pu voir de la preuve faite devant la Commission, je ne crois pas que personne ait traité ce sujet, et je pense que c'est là une question bien grave car elle entraîne le paiement d'une somme de près de \$90,000.

“ La spécification des pierres détachées me semble bien distincte, explicite et facile à saisir. Elle prescrit que les rochers *in situ*, c'est-à-dire, le roc dans l'endroit où la nature l'a formé, — qui ont été brisés par le fait du climat, or quelque convulsion de la nature, mais sans avoir quitté leur place originelle relativement à leurs environs immédiats, seront appelés : roches détachées, et en outre, que tous moëllons d'une grosseur de 14 à 40 pieds cubes extraits des excavations seront classés comme roches détachées, tandis que tous moëllons au-dessus de 40 pieds cubes seront classés comme roc solide, et que toutes pierres au-dessous de 14 pieds cubes seront classées comme de la terre ordinaire. Il me semble qu'il y a eu une si petite quantité de vraies roches détachées *in situ*, que je ne pourrais dire qu'il y en ait eu plus de quelques verges en tout, et conséquemment j'ai classé toutes les roches *in situ* comme roc solide, et toutes les roches détachées que j'ai signalées dans mon rapport proviennent de moëllons seulement.

“ Dans mon examen des travaux, il m'a semblé de toute évidence que, durant les progrès des excavations, les moëllons qui ne pouvaient être chargés comme de la terre ou du gravois ordinaires sur les charrettes ou wagons, avaient été laissées au fond de la tranchée, et quand il a fallu nettoyer et déblayer la tranchée, on les a mis sur des “ traînes plates,” puis halées et déposées aux endroits les plus commodes, généralement sur les bords des terrassements avoisinants sur les premiers 300 ou 600 pieds de longueur. Ainsi placés, il était facile de les examiner et de constater en chiffres ronds, le nombre de pieds cubes qu'ils contenaient. Si je trouvais qu'une grande portion d'iceux étaient ou avaient été, avant d'avoir été brisés, d'une grosseur bien moindre que 14 pieds, j'en concluais qu'aucun moëllon de plus de 14 pieds cubes n'avait été enfoui dans les terrassements, et je faisais mes calculs en conséquence. J'ai adopté, dans bien des cas, un autre mode d'estimation quand ce mode me paraissait plus convenable. Je supposais la tranchée de laquelle les moëllons avaient été tirés, divisée longitudinalement en tranchées de six pieds d'épaisseur. J'estimais, au moyen d'un examen soigné de chaque gros moëllon paraissant dans les deux talus de la tranchée jusqu'à beaucoup moins que 14 pieds cubes, le contenu cube, en chiffres ronds, de tous ces moëllons, j'en concluais qu'il y en avait tant dans chaque tranchée longitudinale de six pieds d'épaisseur ; et je basais mon estimation sur ces données. Je me servais quelquefois des deux modes d'estimation, et j'adoptais le résultat le plus libéral.

“ Il n'appert pas, des livres des ingénieurs en charge, que les moëllons dans les tranchées aient jamais été réellement mesurés, même pour prouver l'exactitude du principe d'après lequel les ingénieurs préparaient leurs calculs. On adoptait un certain tant pour cent, de fait on le supposait, dans chaque cas. L'un

des sous-ingénieurs, M. Middleton, m'a rapporté un cas où il avait estimé la quantité de roches détachées en moëllons comme étant de 25 pour cent sur toute la tranchée. Son supérieur, M. McLennan, lui enjoignit de changer son estimation de 25 pour cent, et puis, l'ingénieur de district, aujourd'hui mort, enjoignit à M. Middleton de reprendre et conserver l'estimation de 25 pour cent, bien que, dans son opinion, elle n'aurait dû être que de 20 pour cent. Cette tranchée se trouve à une petite distance à l'ouest d'un viaduc fort élevé, à quatre milles environ de l'extrémité est de la section. Mon estimation est de beaucoup moindre que la plus basse de celles données plus haut. Cette tranchée est l'une des deux tranchées, au moins, où l'on peut voir, d'après les livres de M. Middleton, qu'outre le paiement de 25 pour cent de roches en moëllons, supposés avoir été tirés des tranchées et déposés dans les terrassements, il y a, de plus, une allocation, sous la forme d'une somme additionnelle pour excavation dans le roc, pour le halage de ces mêmes moëllons lors du déblaiement final de la tranchée. La seconde tranchée, où une allocation semblable est faite, se trouve quelques milles plus à l'ouest, dans un terrassement très important, sur la rivière Oskondégo.

“ Dans les deux cas, il eût été très-facile d'estimer la quantité des moëllons réellement extraits (et il est plus que probable que c'était là la vraie quantité totale des moëllons, tant solides que détachés); et dans les deux cas, le halage a été payé deux fois, mais le deuxième paiement était censé représenter une augmentation de travail dans l'excavation du roc qui n'avait jamais existé.

“ Il y a, dans une chambre d'emprunt, dix à milles environ à l'ouest de la station de la Savanne, une tranchée dont je ne me rappelle pas exactement les quantités, mais elle est d'environ 15,000 verges cubes, où les ingénieurs disaient qu'il y avait 40 pour cent de roches détachées. Les matériaux sont grossiers, sans adhésion, un gravois mélangé de glaise, et il n'y a eu sur les talus de la tranchée ou du terrassement faits avec ces matériaux, aucun indice qu'il ait pu y avoir plus que quelques verges cubes de moëllons de la grandeur de ceux qui devraient être classés, soit comme roches détachées ou roc solide. La règle suivie d'ordinaire de laisser jusqu'à la fin les lourds moëllons ne l'a pas été ici, excepté dans le cas de quelques-uns qui se trouvent au côté de la tranchée et dont j'ai pris note dans mon calcul. Il m'est impossible de croire qu'il y ait eu ainsi une quantité de 6,000 verges cubes de ces moëllons dans cette colline, car on n'y voit aujourd'hui presque aucun indice qu'ils y aient jamais été, ou qu'on les ait utilisés pour le remblai avoisinant, pas plus que pour me faire penser qu'ils aient disparu sous une couche de cailloutis ou de sable.

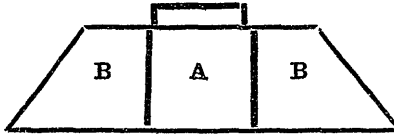
“ J'ai dit plus haut que la différence entre les ingénieurs en charge et moi, relativement à la classification des roches détachées en moëllons, provient, de ce que je regarde comme une interprétation erronée du devis sur ce point. Il est dit dans le devis que les roches *in situ* qui peuvent être enlevées avec le pic, sans employer la mine, seront considérées comme roches détachées. Mais d'après une conversation que j'ai eue avec M. Middleton, au cours de laquelle je le priai de m'expliquer pourquoi il avait gardé une aussi grande somme de roches détachées en moëllons, dans l'une de ces sections où je travaillais alors, il m'a semblé que l'on avait un peu forcé le devis à signifier que les matériaux de nature rocheuse

qu'il fallait extraire ou casser avec le pic seraient pris comme roches détachées, car il s'efforçait de me prouver que le devis pouvait s'interpréter ainsi.

“ Mais outre les tranchées de la ligne, il y a de nombreuses parties de fossés, mêmes de fossés dans la tourbe d'où on a tiré, disent les ingénieurs dans leurs livres, de très grandes quantités s'élèvent à des dizaines de mille verges de moëllons classés comme roches détachées et déposés dans les remblais ou ailleurs en dehors des fossés. Dans ces cas également il n'y a pas eu de mesurage des moëllons, bien qu'il eût été facile de s'assurer de la quantité véritable. On a suivi le même système de tant pour cent du contenu entier de cette portion du fossé dans lequel ils se trouvaient. Ces roches ont été déposées par des bancs de glaces ou par quelqu'autre agent naturel en couches relativement uniformes sur une sorte de sable mouvant sous la tourbe, et se touchent presque quelquefois et d'autres fois sont très éloignés les unes des autres, mais elles peuvent presque toujours être mesurées assez facilement. Comme il n'y a à peine en aucun endroit le plus léger indice qu'on ait tiré de ces fossés des roches d'un seul pied cube même pour les déposer dans les remblais; et comme, dans bien des cas, il n'y a aucune apparence que les moëllons qui sont aujourd'hui dans les fossés aient jamais été remués depuis que la nature les y a déposés, et qu'en général, sinon invariablement, des moëllons de bien moins que quatorze pieds cubes, (et il y en a qui ont à peine un pied cube) se trouvent encore, évidemment sans y avoir jamais été dérangés dans des fossés où les ingénieurs ont rapporté comme “ roches détachées, ” des quantités s'élevant à 10, à 15 ou à 20 pour cent, il m'est impossible de croire qu'aucuns moëllons d'une grosseur de près de quatorze pieds cubes soient enfouis et cachés dans le remblai (attendu que l'un des ingénieurs affirme dans son témoignage qu'il ne lui est pas possible de dire ce qu'il y avait dans le remblai) et que les petits moëllons ont été laissés dans le fossé où on peut encore les avoir. Ce système de payer pour des roches détachées dans les fossés creusés dans la tourbe où les moëllons gisent encore sans avoir été dérangés à été suivi non-seulement dans quelques cas isolés mais sur presque les quatre cinquièmes de la section entreprise.

“ Il y a encore un autre cas où les ingénieurs ont fait la part trop large aux roches détachées prises comme moëllons. Dans certains endroits où il n'était pas facile de se procurer assez de terre ou de tourbe pour le remblai, ce dernier fut fait de moëllons ramassés dans le voisinage immédiat, et on en a calculé la quantité au moyen de sections transversales prises sur les terrassements achevés. Je me rappelle tout particulièrement un de ces endroits. Une grande superficie de terre se trouvait couverte de moëllons, et il y avait, à distance accessible, plus qu'il ne fallait de moëllons de moins de quatorze pieds cubes pour construire les remblais nécessaires, et comme les moëllons dont on s'est servi ont été indubitablement transportés sur des brouettes (dont l'une se trouvait au pied du remblai quand j'ai fait mon mesurage), seul moyen praticable pour les transporter, il n'est pas vraisemblable que les travailleurs aient recherché des roches pesant un tonneau (13 pieds cubes,) et aient laissé de côté des pierres moins lourdes et à leur portée. Mais j'ai eu l'occasion de faire différentes sections dans le remblai sur une longueur de moins de quatre cents pieds, et d'après l'examen que je fis alors, je ne crois pas qu'on ait mis des moëllons ou roches détachées dans ce

remblai. Ces sections dans le remblai mirent au jour le fait que, bien que les ingénieurs de service eussent fait rapport que le remblai était entièrement composé de roches détachées, néanmoins les moëllons formaient tout simplement un noyau, juste assez considérable pour servir de point d'appui aux traverses et à la voie du chemin de fer, le reste de la chaussée était rempli avec du ballast. Mais je ferais mieux de m'expliquer au moyen d'un petit croquis.



“ La partie ‘A’ était la seule faite de moëllons, les parties ‘B B’ étaient remplies de ballast. La quantité entière du remblai ‘A’ et ‘B B,’ a été estimée par les ingénieurs, comme ayant été composée de roches détachées et payée en conséquence, tandis que les parties ‘B B’ étant faites de ballast qui était payé d’après le mesurage de la quantité extraite des terrains d’emprunt, sans égard à l’endroit où il était déposé, se trouvaient ainsi payées, premièrement, comme roches détachées, à 90 cts. la verge cube, et deuxièmement, comme ballaste, à 90 cts environ la verge cube. Cette partie de terrassement se trouve près du deuxième coude de la rivière Oskondéga.

“ Les ingénieurs ont admis, dans bien des cas, une grande quantité tant de roches détachées que de roc solide pour des moëllons qui gisaient en partie au-dessus de la surface générale du sol. Pour arriver aussi approximativement que possible à la quantité réelle qui devait être admise dans chacun de ces cas, je mesurai, un à un, tous les moëllons au-dessus de la surface générale d’une aire étendue du terrain avoisinant ; je préparai mon calcul en conséquence, et je trouvai une quantité considérablement au-dessous de celle que les ingénieurs admettaient.

“ Il y a deux espèces de travaux, que l’on appelle : pierre perdue. Il y a les murs de soutènement en pierre perdue pour la protection des talus des remblais contre l’action de l’eau ; et les drains de pierre (tranchées remplies de pierre). En ce qui concerne la *quantité* de la dernière classe, je n’ai rien d’important à dire, mais attendu que la spécification stipule que chaque fois qu’on emploiera des matériaux provenant d’une tranchée et payés, dans des travaux d’une classe supérieure, on en déduira la valeur dans la tranchée ; comme je crois que toutes les pierres de ces drains de pierre ont été indubitablement tirées des tranchées et payées comme travaux en pierre perdue, dans les drains ; et comme on ne trouve pas dans les livres des ingénieurs, un seul exemple de déduction de la valeur des pierres dans les tranchées, je pense qu’il faudrait faire une très grande déduction, à cet égard, dans les calculs des ingénieurs. Mais ne me sentant pas capable de pouvoir affirmer, d’une manière positive, que les pierres, en tout ou en partie avaient été tirées de la tranchée, je n’ai pas, en conséquence, fait la déduction.

“ Dans l’autre espèce de pierre perdue, à savoir : celle des murs de soutènements pour la protection des remblais contre l’action de l’eau, — je crois avoir

déduit tout ce que les ingénieurs avaient admis, parce que, pratiquement, l'ouvrage ne valait rien du tout, on n'avait fait que prétendre placer les pierres les unes sur les autres ; pour mieux dire, on les avait tout simplement déchargées le long des talus, comme on le faisait généralement pour les moëllons et le roc solide dont on voulait se débarrasser. Dans une petite portion d'environ 100 pieds de long, les pierres tirées d'un rocher voisin, semblaient avoir été disposées avec quelque soin, mais, en réalité, elles forment partie du terrassement dans les dimensions régulières ; et elles sont aujourd'hui recouvertes de ballaste, de manière à donner au sommet du terrassement la largeur voulue, et le ballaste, qui est de sable, s'écoule dans l'eau contre laquelle la pierre perdue était censée devoir protéger le terrassement. Dans un autre endroit peu éloigné de celui que je viens de citer, l'ingénieur en charge rapporte une certaine étendue en pierre perdue, ou qu'il prétend telle, comme ayant été construite deux fois, parce qu'elle avait été enlevée par l'eau et reconstruite ; mais quand je l'ai vue, ce n'était qu'un mur peu solide et à plomb, construit au-dessous des extrémités des traverses, et à peine capable de retenir le remplissage intérieur du remblai et de supporter la voie. Après l'avoir examiné, et avant de quitter les travaux, on le recouvrit de ballaste de sable et de souches qui, comme dans le cas précédent, s'éboulaient, faute de protection, dans les eaux du lac au Foin.

“ Dans bien des cas, individuellement de peu d'importance peut-être, mais qui, dans leur ensemble, acquièrent une importance considérable, et font voir quel système on suivait sur la section, les entrepreneurs étaient payés d'après une quantité supposée de travaux de terre ou de roc, pour des travaux d'une nature entièrement différente ; ainsi, par exemple, le cas déjà cité, où les ingénieurs admettaient un certain nombre de verges cubes de travaux dans le roc pour couvrir le halage des moëllons des tranchées, dont l'enlèvement avait déjà été admis dans le mesurage de l'excavation,—“ les travaux d'extinction des incendies ” ont été payés par un certain nombre de verges d'ouvrages de terre, le feu ayant été causé par des étincelles échappées des machines des entrepreneurs et de leurs hommes, et les entrepreneurs, en vertu de leur contrat, étant seuls responsables de leurs dégâts ; je citerai encore le paiement, au moyen d'une certaine quantité d'excavation dans le roc, de la reconstruction avec des pierres tirées d'une tranchée voisine, des extrémités brûlées d'un ponceau de bois incendié, indubitablement, par suite de la négligence des hommes de l'entrepreneur ;—le paiement, au moyen d'une certaine quantité d'excavation dans le roc, de l'enlèvement de gros blocs de pierre d'un fossé où ils avaient été jetés par l'explosion de mines dans une tranchée voisine ; lesquels blocs, il était cependant facile de le voir, n'avaient jamais été enlevés, mais on avait, en réalité, pratiqué une petite tranchée pour laisser passer l'eau autour d'eux,—et même, si les blocs avaient été enlevés, de fait, c'était à l'entrepreneur de les enlever à ses propres frais.

“ J'avais pour instruction de mesurer l'ouvrage, de façon à établir l'exactitude des rapports des ingénieurs ; mais en faisant mon travail je ne pouvais ne pas voir la grande extravagance dans la somme rapportée des ouvrages accomplis ; et je crois de mon devoir d'attirer l'attention de la Commission sur ce que j'ai à dire.

“ Aux termes du contrat, les entrepreneurs devaient enlever les matériaux

des déblais de la ligne et les transporter partout où ils devaient être employés aux remblais jusqu'à une distance déterminée de 1,200 pieds, sans rétribution pour halage extra ; mais le halage allait rarement ou plutôt n'arrivait jamais jusqu'à la moitié de cette limite fixe, sans que les entrepreneurs commençassent à gaspiller les matériaux tirés des tranchées, et à emprunter d'autres matériaux pour combler le déficit causé par ce gaspillage. Règle générale, presque tous les moëllons dans les tranchées de glaise et toutes les pierres dans les tranchées de roc étaient gaspillés—c'est-à-dire, qu'on les jetait généralement sur les côtés des remblais, quelquefois au-delà de la largeur spécifiée des remblais ; mais quelquefois ils étaient dispersés sur une vaste superficie de terrain adjacent. Toute une tranchée de 1,000 verges cubes, au lac au Foin, aurait pu être placée dans le remblai voisin sans qu'il fût nécessaire de transporter les matériaux au-delà de 600 pieds, et on aurait pu les placer tout entiers dans l'un des remblais sans que le transport eût atteint la limite des 1,200 pieds ; mais les matériaux des tranchées étaient tous gaspillés ; et l'on en empruntait d'autres pour les remplacer.

“ Quant aux fossés d'écoulement, il y en a eu un grand nombre qui n'étaient, à mon avis, aucunement nécessaires. Ces fossés ne sont nécessaires que lorsqu'il s'accumule une grande quantité d'eau dans les fossés, laquelle pourrait causer des dommages aux travaux. Un très grand nombre de ces fossés sont pratiqués dans des endroits plats et tourbeux où l'eau ne peut s'accumuler ; et néanmoins dans ces sortes d'endroits plats (très-plats comme le prouve la longueur qu'il a fallu donner aux fossés pour obtenir quelques pieds de chute,) l'on a pratiqué des fossés d'écoulement de près d'un mille de longueur pour faire baisser l'eau dans les fossés du chemin de fer de un pied à dix-huit pouces.

“ Dans un endroit, au point le plus creux d'une petite tranchée dans la glaise, il y a un grand fossé d'écoulement pratiqué de *chaque* côté du chemin de fer, tandis qu'il eût suffi d'un simple ponceau dont le coût eut été modique.

“ Dans plusieurs cas, on a choisi la partie la plus creuse d'une tranchée dans le roc comme le site le plus propice pour y pratiquer à travers les talus de pierre un fossé très-dispendieux, tandis que toute l'eau qui peut s'écouler par-là aurait pu être dirigée par les drains latéraux de la tranchée sur un point plus facile et à des frais bien moins considérables.

“ Dans un endroit où il est impossible qu'il passe plus qu'une toute petite quantité d'eau par un drain de pierre, on a fait une excavation de 80 pieds de long, de 15 pieds de large et de 5½ pieds de profondeur, et on a accordé un double mesurage pour l'excavation sous le prétexte qu'on avait eu à lutter contre l'eau en faisant l'excavation—et cette excavation était remplie de gros et petits moëllons pris à une tranchée de gravois voisine, lesquels moëllons ont été mis en compte et payés comme travaux en pierre perdue ; cette excavation et ces travaux en pierre perdue étaient inutiles car, dans cet endroit, le remblai est fait d'un matériel qui permet à l'eau qui pourrait s'accumuler là, de s'écouler facilement sans causer de dommage à quoi que ce soit ; et le poids du remblai sur un fond mou suffisait à produire une dépression sans qu'il fût besoin de faire d'excavation. Ce drain a coûté, si je me rappelle bien les prix, bien près de 1,000 piastres, dépense absolument inutile.

“ Dans un autre endroit, une chambre d'emprunt, de 500 ou 600 pieds de long a été pratiquée du côté élevé du chemin de fer. Le fond de cette fosse aurait pu être égouté facilement au coût de quelques piastres, de façon à ce que toute accumulation d'eau dans la fosse n'aurait pu causer de dommage à quoi ce fût ; mais on y a construit pas moins de trois drains de pierre (dont la pierre a été payée \$3.50 la verge cube), sous le remblai, et on en a fait partir de courts fossés d'écoulement ; bien plus, on a creusé une rigole d'environ 800 à 1,000 pieds de long tout autour de la chambre d'emprunt pour empêcher l'eau d'y pénétrer. Une extrémité de cette rigole de drainage conduit au fossé du remblai voisin, tandis que l'autre extrémité passe au travers d'environ 100 pieds de roc solide, et puis à travers le chemin de fer par une tranchée creusée dans le roc solide. On a accordé double mesurage pour cette excavation, parce qu'il a fallu, dit-on, enlever l'eau pendant que l'on était à creuser ; en ce qui concerne cet enlèvement de l'eau, les entrepreneurs et les ingénieurs ont du choisir un temps bien plus vieux pour faire cette excavation, car à l'époque où je mesurais, (c'était en juin), il y avait à peine trace d'eau sous le ponceau et dans ses abords.

“ Dans un autre endroit où l'on a fait des chambres d'emprunt considérables dans la tourbe, on a gaspillé une grande quantité de pierres, prises d'une tranchée dans le roc en les jetant sur les côtes du remblai de tourbe. On a donné ainsi au remblai une largeur d'environ douze pieds de plus que ne compte la spécification, on a ensuite construit un drain de pierre par lequel l'eau des chambres d'emprunt s'écoule et s'étend sur un marais de l'autre côté du chemin de fer ; on a construit un deuxième ponceau à environ 100 verges plus loin, qui draine les mêmes chambres d'emprunt, mais il s'en détache un long fossé d'écoulement commençant dans une tranchée de glaise grasse, de huit à dix pieds au plus creux, d'environ trente ou quarante pieds de large au sommet, et d'une longueur de plusieurs centaines de pieds. Le fait que le ponceau en premier lieu cité fait la même fonction, conduit l'eau au travers du chemin de fer, et puis la laisse s'épandre par le bois sans nuire à quoi que ce soit, indique pour le moins que le fossé si difficile et si dispendieux du second ponceau n'était pas du tout nécessaire.

“ Dans un autre endroit, on a construit un fossé long et profond le long de la voie, et plusieurs milliers de verges cubes d'un sable grossier et facilement extrait qu'on en a tiré ont été gaspillés. On dit que ce fossé a été fait pour soustraire l'eau d'une partie plus légère de ce même fossé. Il est très facile de voir que l'égoutement naturel de ce fossé se trouve dans une direction opposée à celle que l'on a adoptée, et que, avec une dépense de pas plus de deux piastres, le fossé ordinaire du chemin de fer aurait pu être mis en état d'égouter l'eau suivant son cours naturel, d'une manière bien plus efficace que par ce grand fossé qui a coûté au-delà de \$1,000.

Outre ces exemples de dépenses inutiles et extravagantes, je puis encore mentionner le tunnel—bien que tout le monde puisse voir par le profil qu'il y a eu là un gaspillage d'argent inutile. Le contrat ne fixait pas de prix pour ce tunnel, mais on est convenu, de gré à gré, que l'on paierait \$9 la verge cube, ce qui s'est élevé en tout à \$70,000. Le contrat fixe le prix de la tranchée dans le roc solide à

\$1.50 la verge cube ; et le coût d'une tranchée découverte au lieu d'un tunnel aurait été d'environ \$35,000, ou \$40,000, en sorte qu'il y avait là une dépense d'au moins \$30,000 qu'on aurait pu épargner au pays.

“ Je n'ai pas fait de calcul des ouvrages que je qualifie d'inutiles et d'extravagants, mais je penche à croire que, en y comprenant le tunnel, ils ont atteint le chiffre de \$80,000 à \$100,000, sans compter les \$245,000 que je donne comme un calcul exact de l'excédant causé par les mesurages des ingénieurs et par leur classification, sur le prix juste et équitable des travaux.

“ Je suis fâché de ne pas avoir gardé copie de mes memoranda qui, tels qu'écrits sur les lieux, sont déposés au département des chemins de fer et canaux. Les cas mentionnés ne sont que quelques-uns de ceux que je puis aujourd'hui noter de mémoire. Il y en a des centaines dans mes memoranda, mais ceux que j'ai cités suffisent, sans doute, pour prouver le système suivi sur cette section, et bien que je ne puisse pas aujourd'hui citer les localités, je suis sûr que les ingénieurs en charge n'éprouveront aucune difficulté à reconnaître les endroits d'après ma description. Je regrette également que les circonstances que j'ai mentionnées en commençant m'empêchent de donner mon témoignage en la manière ordinaire, ce qui m'aurait permis d'entrer dans le vif du sujet, mais j'espère que les commissaires voudront bien recevoir mon témoignage par la seule voie qui m'est laissée aujourd'hui, et l'accepter comme un exposé vrai et sans parti pris, ce qu'il est en effet.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant, serviteur,

“ LEONARD G. BELL,

“ A. N. F. DAVIN, Ecr., Secrétaire,

“ Commission du chemin de fer du Pacifique canadien,

“ Ottawa. ”

EXHIBITS.

“ Les pièces (Exhibits) produites pendant l'interrogatoire des témoins, jusqu'au no. 324, sont suffisamment décrites dans les témoignages, et toutes celles dont on ne parle pas plus particulièrement ci-après, ont été remises au département des chemins de fer et canaux.

“ Celles qui ont été transmises au département du secrétaire d'état ont une S placée en face d'elles à la colonne de droite; on indique qu'une pièce a été rendue au témoin qui l'a produite, par la lettre R.

No. de	La pièce	
85.	Copie d'un marché entre Whitehead Sifton et Ward	S.
86.	Rowan à Carré, juin 22, 1877.....	S.
87.	“ “ “ 30, “	S.
88.	“ “ août 8, 1876.....	S.
89.	“ “ juillet 31, 1878.	S.
90.	Carré à Fleming, nov. 9, 1874.....	S.
91.	Etat des quantités par Carré.....	S.
92.	Rowan à Carré, juillet 22, 1878.....	S.
93.	Whitehead à l'Honorable M. McDonald (hypothèque).	R.
94.	Etat des avances faites par l'honorable D. McDonald.....	R.
95.	“ de compte entre l'hon. D. McDonald et J. Whitehead.	R.
96.	Smith à Whitehead, sept. 20, 1880.....	R.
97.	Conventions entre J. Whitehead et Fraser et Grant.....	R.
99.	Lettres de Nixon à Molloy (réclamation).....	S.
	pport privé de Moberly à Fleming.....	S.
103.	Annonce <i>Weekly Mail</i> , Fournitures de Nixon.....	S.
110.	La <i>Free Press</i> , décembre 19, 1878.....	S.
114.	Carré à Fleming	S.
115.	“ Rowan.....	S.
136.	Décharge de Whitehead à MacKintosh.....	S.
137.	Lettre de Whitehead à MacKintosh au sujet des sommes payées.....	S.
218.	Soumission B, contrat 42.....	S.
221.	Memorandum d'un marché, Andrews Jones et Cie avec Morse	S.
222.	Télégramme, Jones à MacDougall.....	S.
226.	Marché, Morse et Close.....	S.
227.	“ Morse et Cie., et P. B. Close... ..	S.

228.	Télégramme, Fleming à Waddle.....	S.
229.	Waddle à l'honorable A. Mackenzie.....	S.
230.	Fleming à Waddle.....	S.
231.	Marché entre Waddle et Perry.....	S.
232.	Glass à Wandle, télégramme.....	S.
243.	Copie d'un marché entre Manning et Shields et P. G. Glass..	S.
286.	Télégramme, J. N. Smith à J. D. Morse.....	R.
287.	“ “ “	R.
288.	“ Morse et Cie., à J. N. Smith.....	R.
289.	J. D. Morse à A. J. Thompson.....	R.

LISTE ALPHABÉTIQUE DES TÉMOINS EXAMINÉS.

Alloway, W. F.

Bain, John F.

Bannatyne, A. G. B.

Birrell, James.

Boulthbee, Alfred.

Bowie, Alexander.

Bown, Walter R.

Braun, Frederick.

Brown, George.

Brown, P. J.

Burpee, T. R.

Caddy, John S.

Campbell, George.

Campbell, H. M.

Carré, Henry.

Chapleau, S. E. St. O.

Clark, Albert H.

Closé, P. G.

Conklin, Elias G.

Connors, John L.

Cooper, James.

Currie, D. S.

Davidson, Joseph.

Drope, T.

Drummond, Henry M.

Fairman, Frederick.

Fellowes, G. R. L.

Fleming, Sandford.

Forrest, H. F.

Fraser, James H.

Fuller, Richard.

Goodwin, James.

Haggart, John.

Hespeler, William.

Horetzky, Charles.

Jarvis, Edward W.

Jennings, Wm. T.

Kavanagh, Joseph.

Kavanagh, Timothy.

Kelly, Patrick.

Kirpatrick, Wm. W.

Little Wm. B.

Luxton, Wm. F.

Lynskey, Thos. J.

Macdonald, A. P.

Mackenzie, Hon. A.

Mackenzie, Chas.

Mackintosh, C. H.

Manning, Alexander.

Marpole, Richard.

McCormick, Andrew.

McEwen, Alex.

McDonald, John J.

McIlvaine, Samuel.

McLennan, Roderick.

McNicol, Edmund.

McRae, Wm.

McTavish, George L.

McQueen, A.

Mills, D. O.

Moberly, Walter.

Molesworth, Arthur N.

Molloy, John.

Morse, J. D.

Mulholland, John H.

Murdoch, Wm.

Nicholson, Frank.

Nixon, Thomas.

Nolin, Augustin.

O'Donnel, Hugh.

O'Loughlin, Macroy.

Parr, John.

Pope, Hon. J. H.

Reynolds, Thomas.
 Rowan, James H.
 Ruttan, Henry N.
 Ryan, James.
 Ryan, John.
 Ryan, Hugh.

Schreiber, Collingwood.
 Schultz, John.
 Shields, John.
 Sifton, John W.
 Smellie, W. B.
 Smith, Col. W. O.
 Smith, J. W.
 Smith, Marcus.
 St. Jean, Dr.
 Stephenson, Rufus.

Strang, Andrew.
 Stronach, John.
 Sutherland, Hugh.
 Sutherland, James.
 Sutherland, Peter
 Sutton, R. T.

Thirkell, John.
 Thompson, M. M.
 Trudeau, Toussaint.
 Tupper, Sir Charles.
 Tuttle, Charles R.
 Waddle, John.
 Whitehead, Charles.
 Whitehead, Joseph.
 Wilson, G. M.

La déposition des témoins sus-mentionnés a été donnée sous serment, et sténographiée dans le temps, soit par M. A. Holland ou M. G. C. Holland, tous deux sténographes assermentés.