

## Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

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

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

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

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

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

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

# RAPPORT

DE LA

# COMMISSION ROYALE

DU

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

VOLUME II.

INTERROGATOIRE.



OTTAWA.

Imprimé pour le Gouvernement.

1882

RAPPORT  
DE LA  
COMMISSION ROYALE

DU  
CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

VOLUME II.

INTERROGATOIRE.



OTTAWA.

Imprimé pour le Gouvernement.

1882

# INTERROGATOIRE.

## VOLUME II.

Ottawa, mardi, 9 novembre 1880.

TOUSSAINT TRUDEAU : son interrogatoire se continue :

**Trudeau.**

*Par le Président :—*

CONSTRUCTION DES  
MAISONS DES INGÉ-  
NIEURS. CONTRAT  
32 A.

14048. Etes-vous maintenant en mesure de nous renseigner sur le contrat 32 A?—Oui.

14049. Quel est le sujet du contrat?—La construction de huit maisons entre Sunshine Creek et la Rivière des Anglais.

14050. Avez-vous ce contrat?—Oui, et je le produis. (Exhibit No. 161.)

14051. Cet ouvrage a-t-il été offert au concours public?—Oui.

Adjudication par con-  
cours public.

14052. Avez-vous la copie de l'annonce et du rapport sur les différentes soumissions?—L'ingénieur en charge de cette localité demanda des soumissions au moyen d'affiches. Voici un rapport de M. Marcus Smith sur toute l'affaire. (Exhibit No. 162.)

14053. On voit dans certaine partie de la correspondance annexée au document que vous venez de produire à l'instant, que le Département n'avait pas tout d'abord l'intention que ce contrat fût adjugé entièrement sous la responsabilité de M. Hazlewood, l'ingénieur du District; veuillez nous dire comment les choses se sont passées?—Vous verrez dans le Rapport de M. Marcus Smith, daté du 11 juin 1877, que lorsqu'il était sur les lieux, M. Hazlewood lui dit que les lettres lui enjoignant d'envoyer les soumissions ainsi que les plans et spécifications, ayant été écrites après la clôture de la navigation des lacs, il n'en avait reçu aucune qu'après l'adjudication du contrat au plus bas soumissionnaire.

Hazlewood avait  
donné le contrat avant  
la réception de la  
lettre lui disant d'en-  
voyer la soumission  
au département.

14054. Ainsi, n'est-ce pas? si la lettre eût été reçue en temps propice, elle eût de fait détruit l'effet de la communication antérieure de l'ingénieur en chef; est-ce bien là ce que je dois comprendre? Voyez la lettre de M. Fleming, du 6 mai, elle vous fera rappeler la chose; ou voulez-vous dire que la lettre de M. Fleming demandait également que les papiers fussent soumis au bureau principal avant la conclusion de l'affaire?—La lettre de M. Fleming ne parle pas du renvoi des soumissions à Ottawa.

14055. Veuillez faire la lecture de la lettre de M. Fleming?

Lettre de Fleming  
autorisant Hazlewood  
à conclure le marché.

“SAMUEL HAZLEWOOD, Ecr.,

“ En ce qui regarde l'érection des maisons des ingénieurs sur la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, le département autorise l'érection des bâtisses voulues, en vertu du contrat que fera l'ingénieur en charge,

*Constructions des  
maisons des ingénieurs—  
Contrat 32 A.*

“ qui verra soigneusement à ce que les conditions en soient le plus favorable possible au gouvernement et à expédier au bureau principal une copie du contrat dans chaque cas.

14056. Comprenez-vous que c'est sur la foi de cette lettre que M. Hazlewood a conclu son marché?—Oui.

Les deuxièmes instructions ne parviennent à Hazlewood qu'après que les contrats basés sur les premières ont été adjugés.

14057. Mais, entretemps, des instructions d'une nature différente lui avaient été expédiées, lesquelles instructions ne lui sont parvenues qu'après l'adjudication du contrat; est-ce bien là ce qui en est?—Oui.

14058. Personne ne s'est plaint et n'a accusé M. Hazlewood d'avoir mal agi ou agi à la légère?—Non; il n'y a pas eu de plainte.

14059. S'est-il élevé quelque mécontentement au sujet de la substance même du marché?—Je parle du prix ou des conditions?—Non.

14060. Le contrat a-t-il reçu son exécution entière?—Non.

Smith recommande l'érection de QUATRE MAISONS seulement.

14061. Et pourquoi non?—M. Marcus Smith, le sous-ingénieur en chef, conseilla de ne finir que quatre de ces maisons; les autres ne furent pas bâties.

Tout est réglé.

14062. L'entrepreneur a-t-il réclamé en aucune façon en raison de cette suspension des travaux?—Non; tout a été réglé.

14063. Et sur ces maisons ainsi finies, y a-t-il eu quelque plainte à propos de la qualité de l'ouvrage?—Je n'ai par devers moi rien qui le démontre. Je ne pense pas qu'il y en ait eu.

Stations où les maisons ont été érigées :

14064. Vous rappelez-vous les noms des stations où les maisons ont été construites?—Buda.

(1) Buda.

14065. Était-ce là une maison en bois rond ou en bois équarri?—Je ne pourrais préciser sans consulter l'estimé de l'ingénieur.

(2) Nordland.

14066. Quelle est la station suivante?—Nordland.

(3) Linkoping.

14067. Et la suivante?—Linkoping.

(4) Port Savanne.

14068. Et l'autre encore?—Port Savanne.

\$17,730, montant payé.

14069. Aux termes du contrat, si je comprends bien, le prix total de ces maisons de station en bois équarri, ce qui coûte plus cher que le bois rond, y compris la plateforme, serait de \$11,000. Dans le rapport de M. Fleming de 1880, sous la rubrique “montant payé,” on trouve la somme de \$17,730, vis-à-vis de ce contrat; pouvez-vous expliquer cela?—Il me faut consulter l'estimé de l'ingénieur avant de pouvoir expliquer cet article.

14070. Était-ce d'usage que des contrats de cette nature fussent faits par l'ingénieur directement ou par le secrétaire ou par quelqu'un dans le département même?—Si l'emplacement des travaux eût été plus facile d'accès, le département même et non l'ingénieur s'en serait chargé.

Les ouvrages ne se donnaient pas d'ordinaire sur l'autorité de l'ingénieur en chef.

14071. Je ne veux pas parler de l'ingénieur résident, mais de l'ingénieur en chef, car je vois par cette correspondance que M. Hazlewood ne recevait de direction que de M. Fleming?—Non; il n'était pas d'usage de donner des ouvrages sur la foi de lettres de l'ingénieur en chef, mais vous remarquerez que M. Fleming dit dans sa lettre à M. Hazlewood: “Le département autorise l'érection.”

14072. Avez-vous quelque dossier d'une communication à cet effet; de la part du département à l'ingénieur?—Je n'en ai pas trouvé.

14073. Voulez-vous, s'il vous plaît, vous assurer s'il existe un tel document?—Oui.

14074. A-t-il été question en aucun temps que ce contrat n'avait pas été adjugé au plus bas soumissionnaire; n'y a-t-il jamais eu de difficultés à cet égard?—Aucune que je sache.

14075. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à ce contrat que vous jugez convenable d'expliquer dans votre témoignage?—Non.

14076. Quel est l'autre contrat à propos duquel vous êtes prêt à rendre témoignage? Avez-vous quelque pièce se rattachant au transport des rails du Fort William à Emerson dont vous parliez hier dans votre explication du contrat 34?—Oui, je la produis ici. (Exhibit No. 163.)

TRANSPORT DES  
RAILS.  
DE FORT WILLIAM.  
PARTIE DU CONTRAT  
No. 34.

14077. Il paraîtrait que le commencement de cette transaction est un télégramme; est-ce ainsi que vous le comprenez?—Oui.

14078. Lisez-le.

"A M. HENRY BEATTY,

"Quel prix à la tonne demandez-vous pour transporter soit: 1,000 tonnes de rails du Fort William à Emerson?"

Télégramme de Braun à Beatty lui demandant son prix pour transport de 1,000 tonnes de rails d'acier.

"F. BRAUN."

14079. Quelle en est la date?—Il est daté du 26 septembre 1878.

14080. Quelle a été la communication qui a suivi sur le sujet?—Une lettre de M. Beatty à M. Braun.

Beatty à Braun disant: \$18 par tonne.

14081. Lisez-la.

"En réponse à votre télégramme d'hier, je transporterai 1,000 tonnes de rails, plus ou moins, du Fort William à Emerson, à raison de \$18 la tonne, poids brut. Ce taux comprend tout ce qui se rapporte au chargement, déchargement, empilement, quaiage, droit de port, emmagasinage et assurance. Ce prix peut sembler hors de proportion en rapport à celui que vous payez de Kingston, mais si vous prenez en considération qu'il faudra nolisier spécialement un steamer pour faire ce transport, et qu'il lui faudra revenir léger de Duluth au Fort William, et aussi que le taux ordinaire du fret pour St-Boniface et Emerson est le même, vous verrez facilement de suite qu'il ne couvrira guère plus que les dépenses.

"(Signé) H. BEATTY."

La lettre est datée du 29 décembre, 1878.

14082. Cette lettre paraît avoir été écrite à Ottawa?—Oui; elle est datée d'Ottawa.

14083. Pour appuyer sa proposition, il dit qu'il sera nécessaire d'expédier un steamer spécial pour ce travail; le Département était-il suffisamment renseigné à cet égard pour lui permettre de considérer s'il fallait ou non un steamer?—Je ne vois rien qui l'indique.

14084. Voulez-vous dire aucun écrit?—Oui.

14085. De mémoire, le savez-vous?—Je ne me le rappelle pas.

14086. Vous rappelez-vous quelque chose des autres circonstances dont il parle, telles que la nécessité de revenir léger du Fort Duluth au Fort William, et de la similarité du fret pour St-Boniface et Emerson? Voilà toutes les circonstances qu'il croit être à la connaissance du Département; vous rappelez-vous quelque chose sur le sujet, ou s'il a

*Transport de rails  
De Fort Williams  
à Emerson.*

été discuté avec vous?—Ces points ont probablement été discutés entre le Ministre et Mr. Fleming, mais pas en ma présence.

14087. Alors, ce que vous dites, vous ne le donnez pas comme fait mais comme probabilité?—Oui; seulement.

Ne connaît d'autre raison que celles mentionnées dans la lettre de Beatty, pour expliquer comment le prix serait le même du Fort William à Emerson que celui de Kingston à St-Boniface. 14088. Dans cette transaction, il paraît que la distance à parcourir pour ce transport était beaucoup plus courte que dans le contrat No. 34; dans ce dernier le transport se faisait de Kingston à St-Boniface; ici il commençait au Fort William et se terminait à Emerson; connaissez-vous d'autre raison, à part celles dont parle Mr. Beatty dans sa lettre, pour expliquer pourquoi le même prix serait payé pour cette courte distance que pour l'autre plus considérable?—Non.

14089. Cette correspondance paraît s'être échangée entre le département et M. Beatty en son propre nom personnellement; en est-il ainsi?—Elle est signée: Henry Beatty, tout simplement.

Ne sait pas pour quoi le contrat est décrit comme PARTIE DU CONTRAT 34. 14090. Savez-vous pourquoi le contrat est décrit comme partie du contrat No. 34, lequel était avec la Compagnie de Transport du Nord-Ouest, du moins dans le rapport imprimé de 1879?—Je l'ignore.

Contrat autorisé par le Ministre. 14091. Pouvez-vous dire par quelle autorité le marché a été définitivement conclu?—Par l'autorité du Ministre.

14092. Savez-vous de quelle manière l'accentation de l'offre a été communiquée; on ne voit rien de cela dans les deux pièces dont vous nous avez fait la lecture?—Je vois que le département a écrit une lettre à M. Beatty que je n'ai point. Je la produirai plus tard.

14093. Dans le contrat 34 où le prix est le même de Kingston à St-Boniface, que celui donné dans ce marché du Fort William à Emerson, le travail se rattachant au fret était-il le même que dans ce cas-ci—je parle du chargement, déchargement, empilement et autres travaux de cette espèce?—Oui.

\$27,864 payées à Beatty. 14094. Quel est le prix total, en chiffres ronds, payé à Beatty pour ce transport?—Environ \$27,864.

14095. Y a-t-il quelqu'autre chose se rattachant à ce marché avec M. Beatty pour laquelle vous croyez une explication nécessaire?—Non.

14096. Quel est le contrat qui vient ensuite que nous n'avons pas examiné, ou pouvez-vous revenir sur quelques-uns de ceux qui ont été omis?—Oui; je puis revenir en arrière.

CONTRAT No. 18.

14097. Pouvez-vous prendre le contrat de la compagnie de Transport de la Rivière Rouge, No. 18?—Oui.

14098. C'est là, je crois, le transport pour lequel le Département a reçu deux offres; l'une de Fuller et Milne, et l'autre de N. W. Kittson; pouvez-vous dire quelles quantités ont été en réalité transportées par les entrepreneurs—la compagnie de Transport de la Rivière Rouge?—Je produis un exposé rédigé par les ingénieurs. (Exhibit No, 164.)

14099. Cet exposé a été préparé pour votre information depuis que vous avez rendu votre témoignage sur ce sujet?—Oui.

14100. Je suppose que vous n'avez pas une connaissance personnelle de l'exactitude de cet exposé?—Non.

15,822 tonnes de 2,000 livres à la tonne transportées.

14101. D'après les renseignements fournis par la division du génie civil de votre département, veuillez nous dire combien de tonnes en

*Transport de rails—  
Contrat No. 18.*

tout ont été transportées en vertu de ce contrat ?—15,822 tonnes de 2,000 livres chacune.

14102. De quel point ?—De Duluth.

14103. Toute la quantité a-t-elle été transportée sur un seul point ou distribuée sur différents points. Elle a été distribuée sur différents points.

14104. Veuillez, s'il vous plaît, nommer les différents points et les quantités ?—12,525 tonnes à St-Boniface ; 2,378 tonnes à Pritchard's.

12,525 tonnes à St-Boniface ; 2,378 tonnes à neuf milles au nord de Winnipeg ; 918 tonnes à Selkirk.

14105. Où est Pritchard's ?—A neuf milles environ au nord de Winnipeg ; et 918 tonnes à Selkirk.

14106. Est-ce que toute cette quantité était destinée à Selkirk ; n'était-ce pas l'objet de ce contrat de faire arriver, si la chose était possible, tous les rails à Selkirk ?—Les lettres qui constituent le contrat disent que les matériaux seront transportés de Duluth à Winnipeg, ou sur quelque point sur la Rivière Rouge entre Pembina et Winnipeg.

14107. Pour le moment ma question ne touche pas à la substance du contrat, mais à l'objet que le département avait en vue ; cet objet n'était-il pas le transport de la plus grande partie de ces rails aussi loin au nord que la traversée de la Rivière-Rouge à Selkirk, si cela se pouvait ?—Je crois que l'on avait besoin d'environ 9,000 tonnes, petite mesure, pour l'embranchement de Pembina, et le reste devait servir sur la voie principale.

9,000 tonnes requises pour l'EMBRANCHEMENT DE PEMBINA ; le reste servirait aussi loin au Nord que Selkirk.

14108. Quand vous dites l'embranchement de Pembina, voulez-vous parler de l'embranchement tant au nord qu'au sud de Saint-Boniface ?—Oui, dans l'estimé de 9,000 tonnés.

14109. En admettant pour le moment qu'il serait désirable de laisser toute cette quantité de 9,000 tonnes à St-Boniface, alors le reste de cette quantité serait requis aussi loin au nord que Selkirk, n'est-ce pas ?—Oui.

14110. Eh bien, en ce qui concerne la quantité que l'on croyait désirable de laisser à St-Boniface, veuillez comparer les offres de Fuller et Milne à celle de Kittson, laquelle a été acceptée et dire laquelle des deux était la plus favorable au gouvernement ?—L'offre de Fuller et Milne est la plus favorable.

L'offre de Fuller et Milne est de \$13,500 plus favorable que celle qui a été acceptée.

14111. De combien, en ce qui se rapporte à la quantité ainsi requise à St-Boniface ?—D'environ \$13,500 argent courant américain.

14112. Cet avantage en faveur du gouvernement est basé sur la présomption que Fuller offrait de transporter seulement la tonne, petite mesure, à son prix ?—Oui.

14113. Il s'accroîtrait si son offre était de transporter la tonne, grosse mesure ?—Oui.

L'offre de Fuller et Milne devenait plus avantageuse si l'on présumait qu'ils soumissionnaient pour le transport de la tonne, grosse mesure.

14114. Dans son offre, la première phrase fait allusion à l'annonce pour soumission du transport des rails au Fort William ou Duluth ; savez-vous si cette annonce spécifiait d'une manière particulière que la tonne en question était de la grosse ou de la petite mesure ou poids ?—Il n'en était pas question.

14115. Savez-vous si la coutume générale du commerce suivie dans ce pays ferait incliner un homme non initié à comprendre que le transport de rails de Montréal par terre voudrait dire au gros ou au petit poids de la tonne ?—Je l'ignore.

*Transport de rails—**Contrat No. 18.*

L'objet du contrat était d'avoir 7,000 tonnes à Selkirk.

14116. Eh bien, en ce qui concerne le reste des rails mentionnés au contrat 18, qui serait, en chiffres ronds, d'à peu près 7,000 tonnes, cette transaction avait-elle pour objet de faire arriver ces rails à Selkirk, si cela était possible, à votre avis du moins?—Oui.

14117. Les a-t-il transportés jusqu'à Selkirk?—Non.

Pourquoi ils n'ont pas été transportés là.

14118. Pourquoi pas?—J'ai compris que c'était à cause du peu de profondeur des eaux dans les Rapides St-André.

14119. Et croyez-vous que ce fait dégageait M. Kittson de l'obligation de son contrat de les transporter jusqu'à Selkirk?—Oui.

La soumission de Fuller & Milne ne parlait pas de conditions se rattachant au plus ou moins de profondeur des eaux.

14120. La soumission de M. Fuller pour le même objet portait-elle quelque condition se rattachant au plus ou moins de profondeur des eaux?—Non.

Ne sait pas pourquoi l'offre de Fuller & Milne a été refusée.

14121. Savez-vous pourquoi la soumission de M. Fuller, ne comportant aucune condition de cette nature, a été refusée, tandis que celle de M. Kittson qui la comportait a été acceptée; le prix, si je ne me trompe, étant le même pour toute la distance jusqu'à Selkirk, dans votre estimation, parce que vous croyez que toutes deux se rapportent à la tonne, petit poids?—Non.

14122. Avez-vous l'offre originale de M. Fuller?—Oui; et je la produis. (Exhibit No. 165.)

14123. Avez-vous l'offre originale de M. Kittson?—Elle a déjà été produite.

14124. De ces rails que ces entrepreneurs s'engageaient à transporter à Selkirk, je pense qu'une quantité de 918 tonnes y a été livrée; cela est-il exact?—Oui.

6,000 tonnes qui auraient dû avoir été laissées à Selkirk y furent transportées plus tard en chemin de fer par le gouvernement.

14125. Quant à ce qui restait de cette quantité, soit environ 6,000 tonnes, a-t-elle été finalement transportée à Selkirk par le Gouvernement?—Oui.

14126. Par quelle voie?—Par le chemin de fer.

14127. Est-ce qu'il existait quelque chemin de fer à l'époque de ce contrat avec la Cie de transport de la Rivière Rouge?—Non.

La nécessité de transporter ces rails a hâté la construction de l'embranchement nord de Pembina.

14128. Cette nécessité de transporter ces rails plus tard de Winnipeg à Selkirk a-t-elle contribué à hâter la construction de ce chemin de fer?—Jusqu'à un certain point. Les détails sont consignés en un rapport de M. Fleming, daté du 19 avril 1877. Je le produis ici.

14129. M. Fleming suggère-t-il un moyen de faire arriver ces rails à Selkirk au lieu de faire hâter la construction du chemin de fer?—M. Fleming dit que M. Kittson s'offre à transporter ces rails à \$2.13 par tonne de 2,240 livres, pourvu que son offre soit acceptée, tout de suite, parce que tout le transport devrait se faire dans les cinq ou six prochaines semaines.

Il y aurait eu une dépense additionnelle de \$11,500 si le gouvernement ne les avait pas transportés par chemin de fer.

14130. Eh bien, quelle dépense additionnelle aurait eu le gouvernement à encourir, à votre sens, s'il les avait transportés de tout autre façon au lieu de hâter la construction de ce chemin de fer, et toujours en admettant que la quantité était ce que vous dites, à savoir : 7,000 tonnes, moins les 918 tonnes alors à Selkirk?—\$11,500.

14131. Était-ce pour économiser cette dépense, aussi bien qu'une dépense encore plus considérable si les quantités devaient s'accroître

*Transport de rails—  
Contrat No. 15.*

que le marché a été fait avec M. Whitehead pour le parachèvement de cet embranchement de Pembina, sans demander de soumissions préalables ; vous rappelez-vous que ce marché a été fait avec lui par un télégramme de M. Braun qu'il obtiendrait certains prix sur un ou deux articles, et qu'il recevrait pour tout le reste les prix portés au contrat 15 ?—Cette question a fait le sujet d'un rapport au conseil le 28 avril, 1877, et je produis la copie de l'ordre en conseil.

14132. Je trouve les expressions suivantes dans le rapport de M. Fleming, du 19 avril, 1877 : " Le coût du transport de ces rails de Winnipeg à Selkirk, y inclus le maniement depuis le bord de la rivière jusqu'au côté de la voie, s'éleverait probablement à près de \$3 par tonne, ce qui formerait un total de \$30,000, " et il continue en suggérant qu'il serait sage d'économiser cette dépense en mettant immédiatement en construction cet embranchement ; cela entraînerait le transport d'une plus grande quantité que celle que vous avez nommée ; et dans ce même rapport il suggère la nécessité d'avoir environ 11,000 tonnes à Selkirk, et non 7,000 tonnes que nous avons prises pour base : cette nécessité immédiate aurait-elle été évitée si l'offre de Fuller, de transporter ces rails à Selkirk à \$15 par tonnes, argent courant américain, avait été acceptée et exécutée, du moins autant que vous pouvez en juger ?—Pas nécessairement, si elle avait été acceptée. Fleming porte à \$30,000 l'économie à faire.

14134. J'ai ajouté. " et exécutée ?"—Oui, si elle avait été exécutée.

14134. Est-ce que la probabilité qu'elle ne serait pas exécutée a pu, en aucune façon, influencer sur votre décision de ne pas l'accepter ?—J'ai déjà dit que je n'étais pas là quand cette décision a été arrêtée.

14135. Vous ne croyez pas ?—Non.

14136. Veuillez dire de qui est l'écriture sur le dos de l'offre de Kittson : " Convenez avec ces hommes pour 5,000 tonnes. 30 avril 1875 ?"—Elle est de moi, c'est mon écriture.

14137. Ne croyez-vous pas que vous avez décidé d'accepter cette offre ?—Je crois que ces lettres ne faisaient que confirmer tout simplement un marché probablement convenu dans une entrevue du Ministre et de M. Hill, dont il est parlé dans ces lettres.

14138. D'après ce memorandum, quand croyez-vous qu'il a été pris une décision, soit par le Ministre ou son sous-ministre, de passer un contrat avec Kittson ?—Le 30 avril 1875. 30 avril, 1875, décida de faire un contrat avec Kittson.

14139. Eh bien, pouvez-vous expliquer la nécessité de ce rapport du 5 mai 1875, de l'ingénieur en chef, sur l'offre rejetée de Fuller et Milne ?—Il est probable qu'en avril 1875, l'intention du ministre était que Kittson aurait le transport de 5,000 tonnes de rails. La saison était fort avancée. Il savait que les rails ne pourraient passer les rapides que durant les hautes eaux, et il croyait probablement que Kittson était le propriétaire des seuls bateaux qui se trouvaient sur la rivière, et il est très probable qu'il se décida d'offrir à ces gens 5,000 tonnes, et de faire avec eux un marché pour 5,000 tonnes, et puis il est encore probable que la lettre de M. Fleming voulait dire— Le témoin explique les faits contradictoires en apparence.

14140. Du 5 mai, voulez-vous dire ?—Oui, du 5 mai ; que cette lettre voulait dire que l'offre de Fuller et Milne devait être considérée en rapport avec le transport additionnel de au-dessus de 5,000 tonnes.

14141. Savez-vous pourquoi Fuller et Milne n'ont pas eu l'occasion de faire le transport des premières 5,000 tonnes ?—Je l'ignore.

*Transport de  
rails—  
Contrat No. 18.*

Pense que, par suite d'une entrevue avec le ministre, le département a été privé de l'avantage d'accepter la meilleure offre, laquelle était arrivée avant celle de Kittson.

14142. Est-ce votre avis que l'offre a été faite avant celle de Kittson, bien que M. Fleming ait fait plus tard son rapport formel sur icelle ; voyez les dates des deux, et expliquez cela?—La lettre de M. Kittson, dans laquelle il fait allusion à une entrevue de M. Hill et du ministre durant une visite récente à Ottawa, est datée de Saint-Paul, 21 avril. J'en conclus que l'entrevue de M. Hill avec le ministre a dû avoir lieu une semaine ou dix jours avant le 21 avril. Or, la lettre de M. Fuller, est datée de Hamilton, 16 avril, et elle a été reçue le 19 au département, en sorte qu'il est plus que probable que le marché était conclu avant la réception de la lettre de Fuller et Milne.

14143. Voulez-vous dire dans quelque conversation entre M. Hill et le ministre?—Oui ; c'est ce que je trouve d'après ces lettres.

14144. Et pensez-vous que dans quelque entrevue de cette nature, un arrangement s'est fait qui empêchât plus tard le département d'accepter la meilleure offre formelle qui lui aurait été faite par écrit ; est-ce là ce que vous voulez nous faire comprendre?—Je ne connais que ce qui est contenu dans ces lettres.

14145. Je croyais que vous suggériez quelque chose qui ne se trouve pas dans ces lettres ; qu'un arrangement s'était fait, un certain temps d'avance, mais qui devait être obligatoire pour le département?—Je vais lire la lettre de M. Kittson, datée de St-Paul, 21 avril :

“ A L'HON. ALEXANDER MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics, Ottawa.

“ MONSIEUR.—Conformément à votre désir tel qu'exprimé à notre ami M. Hill, durant sa visite récente à Ottawa, je désire aujourd'hui mettre par écrit l'offre qu'il a faite de transporter du fer de chemin de fer, des coussinets et des clous depuis Duluth jusqu'à un endroit dans Manitoba. Quant aux améliorations dans les rapides mentionnées dans mon offre, je prends la liberté de déclarer que, par suite d'informations par moi reçues, je suis d'opinion qu'elles pourraient se faire sans qu'il en coûtât beaucoup au gouvernement.

“ N. W. KITTSON. ”

14146. Voulez-vous dire que parce que le ministre avait exprimé à M. Hill le désir qu'il fit une proposition, cela devait empêcher le Ministre ou le Département d'accepter l'offre qui serait la plus avantageuse quand les deux propositions seraient faites?—Je ne veux pas dire cela.

14147. Eh bien, pouvez-vous dire qu'après que les deux soumissions eurent été faites, et après que vous aviez accepté la proposition la plus élevée, en quoi il était nécessaire de demander à M. Fleming de faire son rapport sur celle qui avait été rejetée, le 5 mai?—Le renvoi à M. Fleming avait été fait le 23 avril.

Le rapport écrit de Fleming n'a pas affecté la décision d'accepter l'offre de Kittson. Rapport du 5 mai ;

14148. Alors, son rapport n'a en aucune manière affecté la décision touchant l'acceptation de l'offre de Kittson, parce que son rapport a été fait le 5 mai, et que votre décision enregistrée porte la date du 30 avril?—Son rapport écrit n'a pas eu cet effet. Je ne sais pas s'il n'a pas fait de rapport verbal.

Quand la décision d'accepter l'offre faite par Kittson a été prise celle de Fuller et Milne était arrivée.

14149. Y a-t-il quelque doute à propos de ceci : que le 30 avril, quand vous avez enregistré la décision d'accepter l'offre de Kittson, vous aviez déjà reçu la proposition Fuller aussi bien que la proposition Kittson?—Non.

14150. Sur ces deux items de transport—l'abord de la quantité toute entière de 9,000 tonnes à St-Boniface ou à Winnipeg, et plus tard ce qui en restait à Selkirk—à quelle somme estimez-vous la perte totale : donnez-nous maintenant la perte sur les deux ensemble, je veux dire comparée à l'offre de Fuller et Milne telle qu'interprétée par le Département quant à la tonne au gros ou au petit poids, et donnez-nous le chiffre en argent américain courant si cela vous convient ?—Elle s'élève à \$15,000 environ.

La perte, comparée à l'offre de Fuller et Milne, s'élève à \$15,000.

14151. C'est-à-dire sans tenir compte du dommage ou coût—s'il y en avait—causé par la construction hâtive de l'embranchement de Pembina aux fins de transporter le reste des rails, n'est-ce pas ?—Oui ; s'il y en avait.

14152. Savez-vous si dans cette transaction Kittson, le gouvernement a assumé les frais d'entrepôt ou les droits de douane qui pouvaient être exigés parce que les rails passaient sur le territoire américain ?—Il n'y avait pas de droits de douane ; mais le gouvernement s'était chargé des frais d'entrepôt.

14153. Savez-vous si ces charges étaient plus considérables qu'elles l'auraient été si vous aviez accepté la proposition de Fuller ?—Je ne sais pas.

14154. Ainsi, dans votre opinion, la considération de cet item n'a pesé d'aucun poids pour déterminer laquelle des deux proportions serait acceptée ?—Non.

14155. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à ce contrat que vous aimeriez à expliquer dans votre témoignage, et que j'ai pu omettre ?—Je ne vois rien pour le moment.

Ottawa, mercredi, 10 novembre 1880.

TOUSSAINT TRUDEAU ; son interrogatoire se continue :

*Par le Président :—*

14156. Vous deviez nous fournir certaines pièces dont vous avez parlé dans votre témoignage précédent ; en avez-vous quelques-unes à produire maintenant ?—Oui.

14157. Avez-vous la copie du contrat 42 avec Fraser et autres, et de la substitution de nouveaux entrepreneurs ?—Oui ; je le produis. (Exhibit No. 166.)

14158. Avez-vous la copie du contrat 26, avec James Isbester ?—Oui ; je le produis. (Exhibit No 167.)

RUFUS STEPHENSON, appelé et assermenté :

*Par le Président :—*

14159. Où demeurez-vous ?—A Chatham, Ontario.

14160. Êtes-vous député à la Chambre des Communes du Canada ?—Je le suis.

14161. Avez-vous été personnellement intéressé dans aucune des transactions se rattachant au chemin de fer du Pacifique-Canadien ?—Pas le moins du monde.

**Stephenson.**

CONTRAT No. 15  
PRÉTENDUE IN-  
FLUENCE INDUE.

Membre du Parle-  
ment.

N'est pas intéressé dans des transactions se rattachant au chemin du Pacifique.

*Contrat No. 15.  
Prétendue influence  
indue.*

Il était du comité des Comptes Publics quand le contrat de M. Whitehead a été examiné. 14162. Faisiez-vous partie du comité des Comptes Publics à l'époque où le contrat de M. Whitehead a été examiné?—Oui.

14163. Vous rappelez-vous l'époque?—C'était durant la dernière session, je pense, pendant l'année en 1879.

14164. Vous voulez dire l'avant dernière session?—Nous l'avons eu devant nous durant les deux sessions, en 1879 et en 1880.

14165. Je veux parler pour le moment de la session de 1879?—Oui.

Ne connaît pas qu'aucune influence ait été exercée sur les membres du comité, par aucun des entrepreneurs. 14166. Savez-vous si quelque membre de ce comité a reçu l'offre de quelque avantage pour l'induire à agir dans les affaires soumises à son examen d'une manière autre que celle qu'il aurait suivie sans cela?—Je ne le sais pas; quant à moi personnellement, ni M. Whitehead, ni aucun autre entrepreneur sur la ligne ne m'a sollicité directement ou indirectement.

14167. Savez-vous si quelqu'un a reçu quelque avantage avec l'entente qu'il pourrait influencer quelque membre du Parlement?—Je l'ignore.

14168. Savez-vous si personne n'a reçu quelque avantage, paiement ou promesse de quelque entrepreneur ou individu intéressé dans aucun contrat, avec l'entente qu'il serait en état d'influencer le comité ou aucun de ses membres?—Je ne le sais pas.

14169. Savez-vous si M. MacKintosh a reçu quelque argent de quelque entrepreneur à la condition que je viens de dire?—Je l'ignore.

14170. Savez-vous s'il a donné à croire à aucun membre du Parlement qu'il avait reçu quelque chose et qu'il regarderait comme une faveur que ce dernier considérât cette question d'une toute autre manière qu'il l'eût fait sans cette influence?—Non; je ne le sais pas.

N'a jamais parlé avec Whitehead, quand cette affaire était devant le comité.

14171. Avez-vous jamais eu aucune conversation sur le sujet avec M. Whitehead durant le temps que cette affaire se trouvait devant le comité?—Jamais de la vie, je n'ai eu de conversation avec lui à propos de contrats.

14172. Avez-vous eu, en son nom et pour son avantage, aucune conversation avec qui que ce soit?—Avec personne.

14173. Avez-vous donné à entendre à aucun membre du Parlement ou à quelque membre de ce comité, qu'il serait avantageux au Parlement ou à quelqu'autre que ce soit, s'il traitait cette question d'une manière favorable à M. Whitehead?—Non, jamais.

14174. Ces réponses s'appliquent-elles à la dernière session aussi bien qu'à la session précédente?—Oui.

Ne connaît aucun arrangement pris au moyen duquel quelqu'un dans le département aurait pu obtenir un avantage.

14175. Savez-vous s'il a été pris des arrangements au moyen desquels quelqu'un dans aucun des départements a obtenu quelque avantage par suite de faveurs accordées à Whitehead ou à aucun autre entrepreneur?—Non.

14176. Savez-vous si quelqu'autre membre du parlement, faisant partie du comité des comptes publics ou autrement, a été porté à croire qu'il y aurait quelque chose à gagner en favorisant M. Whitehead ou quelque autre entrepreneur?—Je ne connais rien de tel.

14177. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant au chemin de fer Canadien-Pacifique sur laquelle vous croyez à propos de renseigner la

Commission, soit pour expliquer ce que vous avez déjà dit, ou pour quelque autre raison?—Il n'y en a pas.

14178. Avez-vous quelque autre chose à ajouter?—Rien autre.

TOUSSAINT TRUDEAU : Son interrogatoire est repris :

Trudeau.

*Par le Président :*

14179. Avez-vous la copie du contrat No. 19, avec M. Moïse Chevette?—Oui ; et je la produis. (Exhibit No. 168.)

14180. Avez-vous la copie du contrat No. 59?—Oui ; et je la produis. (Exhibit No. 169.)

14181. Avez-vous la copie du contrat No. 21, avec Patrick Kenny?—Oui ; et je la produis. (Exhibit No. 170.)

14182. Avez-vous la copie du contrat No. 48, avec John Ryan?—Oui ; et je la produis. (Exhibit No. 171.)

14183. Avez-vous la copie du marché entre John Shields et Alexander Shields, concernant son intérêt dans le contrat No. 42?—Oui ; et je la produis. (Exhibit No. 172.)

14184. Avez-vous la copie du contrat No. 20?—Oui ; et je la produis. (Exhibit No. 173.)

14185. Avez-vous quelques pièces se rattachant au Contrat No. 40, afin que nous puissions nous occuper d'entendre les témoignages qui le concernent?—Oui.

REMISE DES MACHINES A SELKIRK.  
CONTRAT NO. 40.

14186. Quel est le sujet du contrat?—La construction de la remise des machines à Selkirk.

14187. Avez-vous ce contrat ou une copie d'icelui?—Oui ; et je la produis. (Exhibit No. 174.)

14188. Ces travaux ont-ils été donnés au concours public?—Oui. Concours public.

14189. Avez-vous la copie de l'annonce ou de quelque rapport sur les soumissions?—Oui ; et je les produis. (Exhibit No. 175.)

14190. Je vois une altération écrite à la main sur la copie imprimée de l'annonce, le 13 juillet 1878, apparemment substituée au 29 juin 1878 ; savez-vous quelle date a été donnée dans l'annonce publiée?—Celle de l'écriture à la main.

14191. Vous voulez dire que les soumissions furent reçues le 13 juillet?—Oui.

Soumissions reçues le 13 juillet.

14192. Il appert de ce Rapport que Gouin et O'Meara sont les soumissionnaires les plus bas?—Oui.

Gouin & O'Meara ont la soumission la plus basse.

14193. Le contrat a-t-il été adjugé sur la base de cette soumission?—Oui ; avec cette seule différence que le nom de O'Meara fut mis de côté et ceux de Murphy et Upper y substitués.

Murphy & Upper substitués à O'Meara.

14194. Mais quant au prix, la base est restée la même?—Oui ; la même.

14195. Je crois que le principal item dans le contrat est une somme

*Renise des machi-  
nes à Selkirk—  
Contrat No. 10.*

ronde de \$30,500 pour tout l'ouvrage, et il y a apparemment quelques autres items pour lesquels on demande des prix additionnels; savez-vous si on a demandé ces prix additionnels?—Pour répondre à cette question, j'aurai à consulter l'estimé final rédigé par l'ingénieur.

Ouvrage terminé.

14196. Savez-vous si l'ouvrage a été terminé et retiré des mains des entrepreneurs?—Oui; on l'a retiré de leurs mains.

14197. Savez-vous s'il s'est élevé quelque différend sur le sujet entre le Département et les entrepreneurs? Il n'y a pas eu de différend.

14198. Autant que vous le pouvez savoir, l'ouvrage a-t-il donné satisfaction?—Oui.

14199. Quelqu'un des entrepreneurs qui n'ont pas eu le contrat a-t-il fait quelque réclamation?—Non; pas que je sache.

14200. Vous n'êtes pas en mesure dans le moment de nous dire la somme totale payée pour cet ouvrage?—Non; pas dans le moment.

L'ouvrage entrepris  
en vertu de l'autorité  
d'un Ordre en Con-  
seil.

14201. Savez-vous en vertu de quelle autorité cet ouvrage a été entrepris: était-ce en vertu d'un ordre en Conseil ou d'un ordre du Ministre?—En vertu de l'ordre en Conseil que je produis ici. (Exhibit No. 176.)

14202. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à ce contrat sur laquelle vous désirez vous expliquer?—Non.

14203. Avez-vous maintenant quelques-unes des pièces qui concernent le contrat No. 30, afin que nous puissions procéder à son examen?—Oui.

TRANSPORT DES  
RAILS, C. A.  
CONTRAT NO. 30.  
Concours public.

14204. Quel est le sujet de ce contrat?—Le transport de rails depuis Esquimault et Nanaimo jusqu'à Yale, Colombie Anglaise.

14205. Cet ouvrage a-t-il été offert au concours public?—Oui.

Braun télégraphie à  
Robson de Victoria  
de demander des sou-  
missions pour le tran-  
sport de rails à Yale.

14206. Quelle est la première direction donnée par le département sur le sujet que vous avez pu trouver?—C'est un télégramme du secrétaire à M. Robson, de Victoria, enjoignant à ce dernier de demander publiquement des soumissions pour le transport de rails à Yale.

Juin 12, 1878.

14207. De quelle date est ce télégramme?—Du 12 juin 1878.

14208.—Savez-vous en vertu de quelle autorité M. Braun a pris cette mesure?—Je n'en trouve pas de consignée.

14209. Savez-vous s'il avait été décidé dans le temps par le département qu'il y aurait besoin de rails à Yale ou près de là?—Il était à peu près entendu dans le département à cette époque que le Burrard Inlet serait recommandé favorablement au conseil.

Ordre en Conseil, 13  
juillet 1878.

14210. Y a-t-il eu dans ce temps ou vers ce temps un ordre en conseil à cet égard?—Il a été fait un rapport au conseil le 13 juillet et l'ordre fut aussi fait le 13 juillet 1878, lequel je produis ici. (Exhibit No. 177.)

14211. Avez-vous la copie de l'annonce pour cet ouvrage, ou de quelque rapport sur les soumissions?—On trouvera une copie de l'annonce à la page 6, de la réponse 43 F, à un ordre de la Chambre des Communes, daté du 20 février 1879.

*Transport  
de rails, C. A.—  
Contrat No. 39.*

14212. Cette même réponse contient un rapport de M. Robson sur le résultat de ces soumissions ; connaissez-vous d'autre rapport que celui qui paraît ici ?—Il n'y a pas d'autres rapports de M. Robson que ceux qui sont contenus dans les documents imprimés.

14213. Il se trouve dans cette réponse une lettre de M. Robson, datée du 19 juin 1878, dans laquelle il suggère que si le temps de la livraison des rails était prolongé au-delà du 1<sup>er</sup> novembre, qui était le jour annoncé, cela aurait l'effet d'attirer des propositions moins élevées pour le transport, parce que les facilités existantes étaient limitées, et il nommait la dernière partie de l'été suivant comme la fin du temps durant lequel le transport pourrait se faire ; savez-vous si le département a pris cette question en sa considération, et connaissez-vous la décision à laquelle il s'est arrêté à cet égard ?—Je ne vois rien de consigné sur le sujet.

14214. Vous rappelez-vous s'il a été entendu entre les employés du département qu'il était nécessaire que les rails fussent déposés au point indiqué aussi de bonne heure qu'en novembre, le temps annoncé, ou bien était-ce une question encore discutable ?—Je ne me le rappelle pas.

13215. Le contrat a-t-il été exécuté ?—Non.

14216. Je vois que l'ouvrage a été arrêté au temps nommé dans le contrat, le jour avant le 1<sup>er</sup> novembre ; savez-vous si c'était parce que le temps était expiré, ou bien parce qu'il devint évident que l'on n'avait pas besoin si à bonne heure de tous ces rails à Yale ?—Voici en quels termes le secrétaire donne ses instructions à M. Robson : " Notifiez à John Irving de suspendre le transport des rails et autres matériaux de chemin de fer, de l'île de Vancouver, Longley et autres points, après le 31 du courant, temps auquel le contrat expire."

14217. J'ai remarqué ces mots, mais je n'ai pas cru qu'ils me donnaient le renseignement que je vous demandais ?—Vers ce temps-là on ne croyait pas que les rails seraient requis à Yale aussi à bonne heure.

14218. Y a-t-il quelque réclamation de faite contre le Gouvernement par l'entrepreneur à raison de cette suspension des travaux ?—Oui.

14219. Cette réclamation a-t-elle été réglée ?—Oui, par la remise du contrat à M. Irving.

14220. Ét aucune somme n'a été payée directement par le Gouvernement qui entraînaient une perte résultant de la suspension ?—Non.

14221. Pouvez-vous me donner, en chiffres ronds, la quantité de rails qui avaient été enlevés avant la suspension de l'ouvrage ?—Environ 3,500 tonnes.

14222. Cette portion de la quantité transportée là, l'a-t-elle été par Anderson, Anderson & Cie ?—Oui.

14223. Savez-vous s'il y en a eu quelqu'autre quantité de transportée en dehors de celle qui l'a été par Anderson, Anderson & Cie ?—Il n'y en a pas eu.

14224. Savez-vous si le transport a été payé à la tonne, petit poids, ou à la grosse tonne ?—Au petit poids.

14225. Savez-vous si toutes les soumissions étaient calculées sur le petit poids, ou la question restait-elle à discuter plus tard par négociation ?—Je n'ai pas les soumissions originales.

*Transport  
de rails, C. A.—  
Contrat No. 30.*

14226. Les avez-vous eues dans votre Département?—Non ; on les a gardées à la Colombie Anglaise.

14227.—Avez-vous la copie du marché avec Irving?—Oui ; je la produis. (Exhibit No. 178.)

14228. Je remarque, annexés à la partie écrite de ce document, deux papiers imprimés, l'un portant pour entête "Spécification," et l'autre à l'air d'une formule de contrat imprimée qui est ensuite remplie, concernant la transaction, et dans cette dernière formule en blanc, les mots "par tonnes de 2,000 livres" sont insérés originellement et imprimés ; cela vous aide-t-il à dire si les soumissions étaient toutes basées sur cet item à ce poids?—Je ne saurais le dire, car, ainsi que je l'ai déjà déclaré, je n'ai pas la soumission originale.

14229. Savez-vous si ces formules imprimées ont été faites à la Colombie Anglaise ou dans Ontario?—Je pense qu'elles ont été faites à la Colombie Anglaise.

14230. Savez-vous si elles ont été rédigées d'après des projets fournis par votre département?—Je ne le pense pas.

Rien qui démontre que le poids de la tonne ait été pris en considération.

14231. Vous rappelez-vous si cette question du poids de la tonne a été prise du tout en considération avant que les instructions aient été données à Robson de se procurer des soumissions aux conditions qu'il lui semblerait convenable, du moins en ce qui concernait ce poids?—Il n'y a rien à ce sujet de contenu dans les instructions à Robson par le secrétaire du Département ; et je ne sais rien de plus sur le sujet.

14232. Y a-t-il quelque autre chose à propos de ce contrat que vous croyez avoir à expliquer?—Non.

CHEVILLES DE CHE-  
MIN DE FER.  
Contrat No. 50.

14233. Quel est l'autre contrat que nous n'avons pas encore examiné?—Le contrat 50 ; c'est pour la fourniture de chevilles de chemin de fer ; le contrat est avec Miller Frères, et Mitchell, et porte la date du 4 Septembre, 1879.

Concours public.

14234. A-t-il été offert au concours public?—Oui.

14235. Avez-vous la copie de l'annonce ou celle de quelque rapport sur les soumissions?—Oui ; et je les produis ici. (Exhibit No. 179.)

Contrat donné au plus bas soumissionnaire.

14236. Le contrat a-t-il été accordé au soumissionnaire le plus bas?—Oui.

14237. L'annonce n'indique aucun lieu pour la livraison ; comment cela s'est-il arrangé ; ce lieu était-il mentionné dans les spécifications fournies aux soumissionnaires?—Il était mentionné dans la formule de soumission fournie aux soumissionnaires.

14238. Les soumissions comportaient la fourniture de boulons et écrous aussi bien que de chevilles de chemins de fer, et dans les soumissions il y avait des prix différents pour ces différents articles : le contrat était-il avec une seule personne pour le tout, ou avec différentes personnes pour des portions, selon le prix le plus bas de chacune?—Les chevilles ont été données à une association et les boulons et écrous à une autre.

14239. Et dans chaque cas au plus bas soumissionnaire?—Oui.

14240. Avez-vous l'original de la soumission des heureux compétiteurs pour les chevilles?—Oui ; et je le produis. (Exhibit No. 180.)

*Chevilles de chemin  
de fer—  
Contrat No. 50.*

14241. Ces chevilles ont-elles été soumises à quelque épreuve de leur bonne qualité avant d'être acceptées?—Oui. Chevilles éprouvées avant d'être acceptées.

14242. Par qui?—Par M. Touby.

14243. Le contrat pour la fourniture des chevilles a-t-il été rempli?—Oui.

14244. D'une manière satisfaisante?—Oui.

14245. Y a-t-il eu quelque différend sur le sujet?—Non.

14246. Y a-t-il quelque autre chose se rapportant à ce contrat des chevilles que vous désirez expliquer?—Non.

14247. Le contrat qui vient ensuite est-il aussi basé sur cette annonce?—Oui; le contrat No. 51 est pour la fourniture d'éclisses, boulons et écrous. Le contrat a été passé avec la *Dominion Bolt Co.* et porte la date du 8 septembre 1879. BOULONS ET ÉCROUS  
CONTRAT No. 51.

14248. Cette affaire se trouve-elle aussi dans le rapport que vous avez produit?—Oui.

14249.—Ce contrat a-t-il été adjugé au plus bas soumissionnaire pour boulons?—Oui. Contrat basé sur la soumission la plus basse.

14250.—Avez-vous la soumission qui a été acceptée?—Oui; je la produis. (Exhibit No. 181.)

14251. Ces articles ont-ils été examinés par M. Touby, ou par quelqu'autre personne au nom du gouvernement?—Oui; ils l'ont été par M. Touby. Éprouvés avant d'être acceptés.

14252. Et ils ont été trouvés acceptables?—Oui.

14253. Ce contrat 51 a-t-il été rempli?—Oui.

14254. S'est-il élevé quelque différend à son sujet?—Non.

14255. Ces articles étaient-ils de fabrique de la Puissance ou de fabrique anglaise?—Ils étaient de fabrique canadienne. Articles fournis de fabrique canadienne.

14256. Avez-vous le marché même du contrat 51?—Je le produis ici. (Exhibit No. 182.)

14257. Avez-vous le contrat original No. 50?—Oui; je le produis. (Exhibit No. 183.)

14258. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à l'un ou à l'autre de ces contrats que vous désirez expliquer?—Non.

A. P. MACDONALD, assermenté et interrogé :

SOUMISSIONS ; CON-  
TRAT No. 15.

*Par le Président :—*

14259. Où demeurez-vous?—Je demeure aujourd'hui à Toronto.

14260. Quel est votre état?—J'ai été entrepreneur.

14261. Depuis combien de temps?—Depuis quarante ans environ. Dans les affaires comme entrepreneur depuis quarante ans.

14262. Avez-vous été lié de quelque manière avec quelques-unes des transactions du chemin de fer du Pacifique Canadien, soit comme sou-

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

missionnaire, soit comme entrepreneur?—J'ai soumissionné pour presque tous les ouvrages qui ont été annoncés et pour lesquels il a été reçu des soumissions, excepté dans un seul cas, je pense.

A soumissionné pour la section 15. 14263. Vous rappelez-vous quel était le premier ouvrage pour lequel votre soumission a été acceptée ou aurait dû l'être selon vous?—Les travaux sur la section 15.

Octobre, 1870, section 15 donnée à Robert Kane et au témoin. 14264. Vous a-t-on offert l'ouvrage de ce contrat conformément à votre soumission?—Eh bien, pour l'ouvrage en mai 1876, on avait reçu des soumissions. J'avais droit, je pense, à cet ouvrage dans le temps; mais on n'en est pas venu jusqu'à ma soumission. Le commissaire ou ministre a cru qu'il valait mieux annoncer de nouveau. Ceci était en mai 1876, je crois. En octobre 1876, on annonça encore l'ouvrage, et l'on adjugea la section 15 à Robert Kane, de Montréal, et à moi-même—les sections 15 et 14.

14265. Voulez-vous dire que le contrat vous a été adjugé à vous pour ces deux sections?—Oui, pour ces deux sections. L'annonce comportait la pose de liens ou traverses, la pose des rails et le ballastage de la section 14 et de la section 15 également, et le parachèvement de la rampe de la section 15.

Soumissions demandées pour la troisième fois. 14266. Était-ce la deuxième fois que l'on demandait des soumissions, ou la troisième?—C'était la troisième.

14267. Ainsi, c'est après cette troisième demande de soumissions que le contrat vous a été adjugé, à vous et à M. Kane?—Oui.

Pourquoi il n'a pas pris le contrat. 14268. Et vous ne l'avez pas pris, n'est-ce pas?—Eh bien, nous voulions bien prendre le contrat, et nous étions désireux de nous associer pour cet objet; mais on me créa des embarras, parce que les entrepreneurs de la section 14 avaient reçu une prolongation de temps pour parachèver cette section. D'après notre calcul, nous calculions que la section 14 pouvait nous aider à finir les deux tiers au moins de la section 15—à emmener des hommes, fournir les provisions, etc., pour les travaux—et dans notre lettre au ministre, nous lui demandions de fixer une date pour le parachèvement du contrat 14 avant de consentir à signer le contrat 15, et c'est ce qu'il a refusé de faire.

14269. Cette condition avait-elle été mentionnée dans l'annonce des soumissions, ou dans les spécifications fournies aux soumissionnaires?—Oui; l'annonce des soumissions nous porta à croire que la section 14 serait terminée suivant le contrat qui avait été passé avec les entrepreneurs en premier lieu, mais on prolongea le temps entre l'adjudication et le commencement des travaux.

14270. Veuillez examiner l'annonce (Exhibit No. 45) daté du 1<sup>er</sup> août 1876, et nous dire si c'est bien l'annonce d'après laquelle vous avez envoyé votre soumission dans cette dernière occasion?—Oui; c'est bien la même; c'est la vraie, tout-à-fait identique, monsieur.

Fleming a donné à entendre au soumissionnaire que le contrat 14 serait terminé dans un temps spécifié. 14271. Cette annonce déclare que pour les plans, spécifications, quantités approximatives, formules de soumissions et autres informations, il faudra s'adresser au bureau de l'ingénieur en chef; était-ce sur l'un de ces items d'information que vous étiez induit à croire que le contrat 14 serait terminé dans un certain temps donné; il n'y a rien dans l'annonce qui indique cela?—Non; l'annonce ne fixe pas le

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

temps ; mais les ingénieurs, c'est-à-dire M. Fleming, dans son département, nous donna à entendre que l'ouvrage serait complété dans les limites de la prolongation de cette année-là.

14272. Voulez-vous dire que c'était une déclaration verbale?—Oui, dans le cours d'une conversation. C'est là toute l'information qui m'a été donnée dans le Département.

14273. Cette déclaration n'était pas contenue dans aucun des documents émis par le Département ?—Non ; je n'ai vu aucun des documents émis par le Département ; mais il m'a fallu du temps pour trouver que le temps pour la prolongation de la section 14 avait été prolongé. On avait l'air de cacher que le temps pour le parachèvement de la section 14 avait été prolongé.

La prolongation de temps pour le contrat 14 semblait être tenue cachée.

14274. Voulez-vous dire que vous vous êtes adressé à quelqu'un de lié avec le Département et qu'on a refusé de vous éclairer sur ce point ?—Je demandai à voir M. Mackenzie, mais M. Maekenzie ne voulut pas me donner audience ; il me fit dire que j'aurais à voir M. Trudeau. Quand je vis ce dernier, je lui posai la question au sujet de cette prolongation de temps pour la section 14. M. Trudeau me quitta pour aller retrouver M. Mackenzie dans son bureau, puis revint me dire qu'on ne consentirait pas à fixer aucune date pour le parachèvement de la section 14.

14275. Vous avait-on induit à croire, en aucun temps auparavant, que le gouvernement mettrait une telle condition dans le contrat ?—Mais certainement. Qui signerait un contrat sans les conditions de la date du parachèvement de la section 14, quand il a basé ses calculs sur 14, parce que l'annonce elle-même porte un homme à croire qu'il va entrer en possession de 14 aussi bien que de 15, pour en faire les travaux.

14276. Quelle partie de l'annonce?—Le ton de l'annonce tout entière porte à croire que les travaux des deux sections devaient se poursuivre simultanément. Toute l'annonce porte à croire que vous aurez à terminer le 14 et le 15, et que ces travaux se feront ensemble.

14277. Si je vous comprends bien, il n'y a rien de tout cela dans la formule des spécifications ou conditions des contrats qui devait être fournie aux soumissionnaires?—Non, je crois qu'elle ne contient rien sur le sujet ; je n'en jurerais point ; mais je crois avoir étudié attentivement la question, parce que, comme je vous l'ai déjà dit, je pensais que la section 14 pourrait m'aider à terminer les deux tiers de la section 15.

14278. Vous vous êtes aperçu plus tard que ce n'était pas là l'intention du Département?—Je ne sais pas si c'était là, oui ou non, son intention, mais j'ai trouvé qu'il ne voulait pas se prêter à cet arrangement.

Le gouvernement se refusa d'agir d'après l'impression qu'avait le témoin que la section 14 lui aiderait à construire la section 15.

14279. Qu'il ne voulait pas y consentir ?—C'est cela, qu'il ne voulait pas y consentir.

14280. Alors vous avez usé de votre droit d'option et vous n'avez pas voulu prendre votre contrat sans cet arrangement ?—Je refusai de prendre le contrat à moins qu'on ne me mit une date au parachèvement de la section 14 par Sifton, Ward & Cie.

Refusa de passer le contrat 15 si l'on ne fixait pas la date du parachèvement de la section 14 par Sifton, Ward & Cie.

*Soumissions—  
Contrat N<sup>o</sup>. 15.*

14281. C'était la seule raison pour laquelle votre soumission n'a pas eu le contrat, autant que vous pouvez le savoir?—D'après ce que je puis connaître, c'est l'unique raison, à moins qu'il n'y eût, comme je le pense, une forte inclination à ne me donner aucun ouvrage. On me créa des embarras pour m'empêcher d'avoir aucun ouvrage, non seulement celui dont nous parlons, mais d'autres encore.

N'a pu obtenir le contrat de l'embranchement de Pembina.

14282. Quels autres?—Eh bien, j'ai essayé par le canal d'un autre monsieur d'avoir l'embranchement de Pembina, mais je n'ai pas réussi. Je n'ai pas eu de succès durant un certain temps.

14283. Voulez-vous dire que vous n'avez pas réussi à produire la soumission la plus basse?—Je crois avoir envoyé plusieurs soumissions les plus basses, si elles avaient pu seulement voir le jour.

14284. Voulez-vous dire qu'aucune de vos soumissions a été retenue?—Non; je pense que quelques-unes de mes soumissions ont passé inaperçues, non pas tant en ce qui touche à cet ouvrage, mais en ce qui concerne le Canal Welland.

14285. Nous ne nous occupons ici que de ce qui se rapporte aux affaires du chemin de fer du Pacifique?—Oui,

Il pense que l'annonce comportait l'impression que le contrat serait terminé de façon à pouvoir servir à la construction du contrat 15.

14286. Si je comprends bien, telle est la substance de ce témoignage à propos de la section 15 : que parce que le gouvernement ne voulait pas insérer au contrat une condition en sus de ce qui avait été mentionné dans les spécifications et l'annonce, vous avez refusé d'accomplir votre proposition, est-ce bien cela?—Eh bien, je crois que l'annonce comportait mon idée en cela : que la section 14 devait servir pour le parachèvement de la section 15. Si non, pourquoi le parachèvement de la section 14 a-t-il été ajouté à la section 15? On a dû avoir en vue pour les combiner ainsi ensemble.

14287. En admettant qu'il était nécessaire de poser les rails sur 14 avant de terminer 15, voulez-vous dire qu'il a été fixé quelque temps durant lequel 14 devait être terminé?—Non; il n'y avait aucun temps particulier de spécifié.

14288. Dans ce cas, c'est donc la mention d'un temps particulier qui a été la pierre d'échoppement dans votre affaire?—Oui; c'était là le point principal sans doute, car je ne voulais pas me lier à finir la section 15 avant que la section 14 ne fût terminée. Mais mon opinion personnelle est que je n'aurais pas eu le contrat quand même j'aurais voulu signer le contrat sans cette date.

14289. Vous n'avez pas essayé?—Non, je n'ai pas essayé à signer le contrat; mais mon associé était fort désireux de le signer sans l'insertion de ce point, et je n'ai pas voulu me soumettre à cela sachant bien dans quelle position je me trouverais.

14290. Alors, vous n'avez jamais mis le Gouvernement en mesure de refuser?—Non; pas moi.

14291. M. Kane l'a-t-il fait?—Je ne sais pas.

14292. Alors, ce que vous venez de dire n'est qu'une supposition?—J'en ai jugé ainsi par les regards, l'air, les sentiments, pourparlers et conversations et la manière dont on m'a traité dans le temps.

14293. Vous n'avez pas, ni vous ni M. Kane, mis le gouvernement à

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

l'épreuve en lui offrant votre signature au contrat ?—Non, pas moi du moins ; je ne sais pas si M. Kane l'a fait.

14294. Si je comprends bien, vous voulez dire par votre témoignage jusqu'ici qu'il était nécessaire pour tout entrepreneur, afin de terminer 15, d'être en état de se servir des rails de 14, et qu'il fallait nécessairement pour cela que le temps pour le parachèvement de 14 fût limité, et que parce qu'on n'a pas voulu le limiter ainsi, vous avez en conséquence refusé de remplir le contrat ?—Non ; ce n'est pas ainsi que je l'entends.

14295. Veuillez bien vous expliquer ?—Voici ; je considérais que, dans ma position, j'avais droit d'être placé sur la section 14 pour le parachèvement, parce quelle est donnée comme partie d'un ouvrage combiné, comme la pièce d'un ouvrage, et que si j'éprouvais du retard par suite du retard de 14, je ne pouvais pas finir 15 aussi à bonne heure. D'autres entrepreneurs ont pu croire qu'il n'était pas nécessaire pour eux de le faire ; mais, dans ma position, je croyais que pour l'avantage du pays et celui du gouvernement, la section 14 devrait être terminée à une date prochaine, de manière à amoindrir le coût de 15. Opinion du témoin sur l'affaire.

14296. Je comprends d'après les documents publiés que vous désiriez que le gouvernement insérât une condition à cet effet ; soit que 14 fût fini dans un temps limité, ou que l'on vous payât des dommages pour les suites que pourrait avoir un retard dans le parachèvement de 14 à raison de la plus grande dépense, que cela entraînerait dans l'ouvrage sur 15 ?—Non ; ce que je signalai au gouvernement dans le temps est ceci : que je voulais bien me soumettre à une prolongation d'un an qu'il donnerait aux entrepreneurs de 14. Il leur a donné un an de plus que ne comportait leur premier contrat. Je voulais bien me soumettre à cela et prendre un an, pourvu que le gouvernement déclarât que si les travaux n'étaient pas terminés à l'expiration de ce temps prolongé, il me paierait les peines que j'encourrais pour faire venir des travailleurs et des matériaux pour l'ouvrage ; mais que si 14 était fini dans le temps voulu, je n'aurais rien à exiger, et que je ne lui demanderais pas de faveurs. Ce que le témoin a donné à entendre au gouvernement.

14297. L'effet de votre proposition était que le gouvernement s'engageât à ce que 14 fût terminé dans un temps spécifié, ou bien qu'il vous payât des dommages, n'est-ce pas ?—Me payât, oui ; mais pas des dommages. Le témoin proposait de fait que le gouvernement lui payât des dommages si 14 n'était pas terminé dans le temps fixé.

14298. Eh bien, vos dépenses, ce qui équivaldrait à des dommages pour lui, n'est-ce pas ?—Oui, me payer les dépenses d'hommes, outils et matériaux pour l'ouvrage.

14299. Ce qui serait des dommages pour le gouvernement, n'est-ce pas ?—Oui.

14300. Et il a refusé de faire cet arrangement ?—Oui ; je lui ai demandé de mettre une date au parachèvement de 14, mais il a refusé de le faire.

14301. Y a-t-il quelqu'autre chose concernant l'adjudication du contrat sur la section 15 que vous pouvez expliquer, ou que vous connaissiez personnellement ?—Ce ne sont que des oui-dire ; je ne sais rien de plus par moi-même. Oui-dire.

14302. Ces oui-dire venaient-ils de la part des personnes qui ont eu le contrat ?—Ils venaient des parties qui ont vendu le contrat.

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

14303. Voulez-vous parler de H. Sutton et Thompson?—Non ; de Mr. Charlton.

Deux personnes dé-  
posèrent \$20,000  
pour Charlton, mais  
le dernier ne put se  
procurer le reste.

14304. Qu'est-ce que c'est qu'il vous a dit à propos de cette affaire ? —Ceci : il me parla de la nature de la proposition qu'il avait faite, et de ce qu'il avait fait, comme quoi il avait trouvé à New-York des hommes pour venir ici et déposer en son nom \$20,000 pour le mettre en mesure d'entreprendre des contrats, et ainsi de suite. Il se procura ces deux messieurs de New-York lesquels je connaissais fort bien. Ils se rendirent ici pour déposer des sûretés au montant de \$20,000, et Charlton devait fournir le reste en terre, et ainsi de suite ; mais il n'a pas pu le faire.

A rencontré le sénateur McDonald à Montréal, et lui fit une proposition. Mais ce dernier parla au témoin de l'arrangement fait à Prescott avec Charlton.

14305. Prétendez-vous dire que Charlton vous a raconté les choses que vous venez d'énumérer?—Oui.

14306. Eh bien?—Alors le sénateur McDonald arriva et le rencontra à Montréal et lui fit une proposition, et il dit qu'il se rendit avec lui jusqu'à Prescott, où ils se rencontrèrent avec M. Whitehead, et terminèrent l'arrangement.

Charlton n'a pas dit au témoin COMBIEN D'ARGENT il avait reçu, mais ce qu'a dit Charlton ne contredisait pas à la déclaration de Whitehead que \$20,000 avaient été données à Charlton.

14307. M. Whitehead a dit qu'en cette occasion Charlton s'est procuré \$20,000, et Sutton, ou Sutton & Thompson, dans ou vers ce temps, reçurent \$10,000 pour retirer leur soumission ; Charlton vous a-t-il donné les mêmes renseignements?—Il ne m'a pas dit combien il avait reçu, quelle somme il avait obtenue.

14308. Tout ce que je viens de vous dire s'accorde-t-il parfaitement avec ce qu'a dit Charlton?—Oui ; Thompson m'a dit lui-même—pas Thompson—Sutton m'a dit lui-même.

14309. Je vous demande si ce que je viens d'énumérer?—Oui ; cela s'accorde avec ce qu'a dit Whitehead.

14310. Y a-t-il quelqu'autre chose se rattachant à ce contrat que vous connaissiez par vous-même?—Non ; il n'y a rien, si ce n'est les conversations des gens à ce sujet, lesquelles du reste, ne prouvent pas grand chose.

EMBR. : PEMBINA  
SOUSSIONS.  
CONTRAT NO. 33.

14311. Cela n'aurait pas d'importance. Si vous savez quelque chose que vous teniez de quelqu'un qui a pris part lui-même dans aucune transaction, dites-le nous, nous l'écouterons. Quelle est la matière qui vient ensuite concernant le chemin de fer du Pacifique, et dans laquelle vous avez été intéressé?—C'est à propos de l'embranchement de Pembina. L'embranchement de Pembina a été donné par adjudication. Je n'ai pas, que je sache, soumissionné moi-même pour ce travail ; mais il a été adjugé à M. Kavanagh, et le fils de M. Kavanagh se rendit à Montréal et nous rencontrâmes ensemble et nous convinmes de prendre avec lui une partie de l'ouvrage. M. Falardeau devait fournir l'argent, venir ici avec M. Kavanagh et signer le contrat. Mon nom ne devait pas paraître dans la transaction, parce que je croyais qu'il ne nous serait pas avantageux dans le temps que mon nom parût au bureau. Ils vinrent donc ici. Voici la conversation que Falardeau eut avec lui. Je n'étais pas présent.

Kavanagh vint trouver le témoin qui le renvoya à Falardeau.

14312. Je pense que cette conversation n'est guère admissible, puisque vous n'étiez pas là ; et il ne serait pas prudent de s'y attacher !

*Embr. Pembina. 1*  
*Soumissions—*  
*Contrat No. 33.*

—Je n'étais pas là. M. Falardeau me raconta plus tard ce qui s'était passé parce que je me trouvais uni à lui dans la transaction.

14313. Votre nom a-t-il paru dans la soumission?—Non.

14314. M. Kavanagh a donné son propre nom?—M. Kavanagh a donné son propre nom, et l'adjudication lui a été faite à lui seul, je pense.

14315. Alors, cet arrangement conclu à Montréal était une proposition entre vous d'ajouter d'autres noms?—Cette conversation à Montréal a eu lieu entre Falardeau, Kavanagh et moi.

14316. C'était là une proposition d'ajouter d'autres noms, n'est-ce pas?—Oui; le nom de Falardeau devait être ajouté à celui de Kavanagh dans le contrat, et il était venu pour déposer les sûretés, &c., et le déposer au contrat. Le nom de Falardeau devait être ajouté au contrat, et pour le dépôt des sûretés.

14317. Le Gouvernement n'a pas voulu permettre cette addition à l'association, n'est-ce pas là ce que vous comprenez?—Ce que je comprenais était ceci : que Falardeau est venu ici avec l'argent—

14318. Je ne tiens pas aux détails; mais le résultat a été que la proposition ne fut pas acceptée?—Oui; le gouvernement refusa de l'admettre. Le gouvernement ne voulut pas permettre que Falardeau fût partie au contrat.

14319.—Je ne puis guère recevoir les détails à moins que vous n'ayez pris part vous-mêmes; McKavanagh nous a déjà donné les particularités y ayant été partie lui-même. Sa relation allait à dire qu'il avait soumissionné en son propre nom, et proposé plus tard au département d'ajouter un autre nom nouveau—le nom de ce monsieur que vous avez mentionné—mais que le département s'y était opposé, et que l'affaire en était restée là; connaissez-vous quelque chose qui diffère de cela?—Oui; il y a une petite différence. Ce que je comprends—et je pense ne pas me tromper—je crois qu'il y a eu un papier, un protêt de signifié à M. MacKenzie dans le temps, à propos de la transaction, par M. Falardeau et par écrit, en blanc et en noir, dans lequel il présentait sa défense. Falardeau se défendit

14320. Est-ce que cela différait en rien de la tournure de la question actuelle?—Oui; en quelque façon.

1421. Que le gouvernement refusait de permettre à M. Kavanagh d'ajouter un nom nouveau à la soumission?—Quand M. Falardeau vint ici pour voir M. MacKenzie, il dit à M. Trudeau—

14322. Je ne puis pas recevoir de vous comme témoignage la relation de ce qui s'est passé en votre absence—Alors, pourquoi me demandez-vous s'il y a quelque différence?

14323. Je vous ai demandé si vous connaissiez quelque chose de différent?—Non; je vous ai dit dès le commencement que je ne connaissais rien autre chose que ce qu'il m'avait lui-même raconté—ce que Falardeau m'avait rapporté.

14324. Ainsi, tout ce que vous savez dans l'espèce, vous le tenez de quelqu'autre personne?—Je le tiens de Falardeau.

14325. Quelle est la transaction suivante, dans laquelle vous avez eu un intérêt?—La transaction suivante se rapporte à l'ouvrage dans la Colombie Anglaise. SOUSSIONS.  
CONTRATS NOS. 66  
et 62, C. A.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 60 et  
62, C. A.*

14326. Quelle section était-ce?—Les sections A et C, autant que je puis me le rappeler.

14327. Étiez-vous associé à quelques autres personnes?—Oui.

Était le plus bas pour les sections A et C.

14328. La soumission de votre association pour l'une ou l'autre de ces sections était-elle la plus basse, à votre connaissance?—Nous étions les plus bas sur ces sections, autant que je le sais.

14329. Avez-vous eu l'offre du contrat sur ces deux sections?—Oui.

Obtint le contrat.

14330. L'avez-vous acceptée?—Oui.

14331. Le contrat a-t-il été adjugé aux mêmes personnes qui avaient soumissionné?—Oui.

14332. Et signé par elles?—Le contrat n'a pas été signé par elles, mais l'ouvrage a été adjugé aux mêmes individus qui avaient soumissionné, et aux mêmes prix.

Le gouvernement sanctionna le transport des contrats d'autres personnes.

14333. Comment cela s'est-il fait que le contrat n'ait pas été donné aux mêmes individus qui l'avaient soumissionné?—Parce qu'il y avait eu des arrangements pris avec d'autres individus qui devaient prendre les travaux et les pousser, et que le gouvernement donna sa sanction à ce changement; et ce changement eut lieu.

14334. On trouve aux pages 130 et 131 du livre bleu de 1880 une soumission signée de Duncan McDonald, H. McFarlane, A. P. Macdonald, S. M. Loss, A. Charlebois, John Sullivan, P. McRae, William McRae, L. T. Mallette: est-ce là la soumission à laquelle vous avez fait allusion, croyez-vous?—Oui, c'est la même.

Le contrat FINALEMENT DONNÉ A ONDER DONK.

14335. A qui le contrat a-t-il été finalement donné?—Le contrat a été finalement donné à Andrew Onderdonk.

14336. Cette soumission ne concerne qu'une des sections, n'est-ce pas?—Ellé est pour l'ouvrage tout entier.

14337. Celle qui vous a été adjugée à vous?—Non; celle qui nous a été accordée était A et C, les sections 1 et 3.

14338. En combien de sections compreniez-vous que l'ouvrage était divisé dans la Colombie Anglaise?—En quatre sections.

Duncan McDonald et A. P. Macdonald reçurent le contrat 60 (A).

14339. Quels sont les soumissionnaires qui ont réussi pour la section A?—Duncan McDonald, A. P. Macdonald, et autres.

14340. C'est la maison sociale que vous venez de nommer?—Oui.

14341. Quels sont ceux qui ont obtenu la section B?—Goodwin, Smith et Ripley, et Purcell et Ryan.

IDEM pour C.

14342. Et pour C?—Duncan McDonald, A. P. Macdonald et autres.

14343. Et pour D?—M. Kavanagh.

14344. Est-ce du consentement de votre maison sociale que Onderdonk a obtenu les deux contrats de A et de C?—Oui.

14345. Votre maison a-t-elle retiré quelqu'avantage de ce transport?—Oui.

14346. Sans vouloir m'enquérir de la façon dont cet avantage a été partagé entre vous, ce qui était une affaire tout à fait privée, je désire

*Soumissions—  
Contrats Nos. 60-  
63, C. 5.*

vous demander quelle était la valeur totale supposée de cette cession pour ces deux contrats—ou ces deux sections?—Elle était de \$100,000.

14347. Et le transport a été fait sur cette base ; c'est-à-dire que Onderdonk devait payer cette somme?—Oui.

14348. A-t-il payé plus que cela pour les deux sections, d'après ce que vous en savez?—Non ; pas que je sache.

14349. D'après votre expérience des entreprises, savez-vous s'il est possible à quelqu'un qui entreprend des travaux considérables, tels que ceux-ci, de payer quelque chose pour les parties moindres, et en même temps d'épargner autant ou de faire autant de profit qu'il en ferait s'il les avait eues toutes séparément aux prix premiers?—Oui ; j'avais pour objet, en formant cette association, d'entreprendre tous les travaux, sachant bien, d'après mon expérience passée, que l'ouvrage tout entier peut se faire par une seule compagnie à 15 ou 20 pour cent meilleur marché, qu'il ne peut se faire si on le divise en quatre sections, surtout dans un pays aussi sauvage que celui-là. La différence ne serait pas aussi sensible ici dans un pays établi, mais dans une contrée comme celle-là, l'emplacement est tout.

UN ENTREPRENEUR AVANT TOUT L'OUVRAGE pourrait le faire à 15 ou 20 pour cent meilleur marché que PLUSIEURS ENTREPRENEURS ne le pourraient EN QUATRE SECTIONS.

14350. La proportion de l'équipe augmente-t-elle en raison de la distance par mille?—Oui ; et l'équipe nécessaire à la portion des travaux —et l'outillage en proportion de la distance d'où il faut les faire venir. L'ouvrage divisé en quatre sections ne pourrait jamais se faire à ce prix.

Quand l'ouvrage est divisé, il faut un outillage plus considérable.

14351. Votre opinion sur l'avantage d'avoir des travaux plus considérables dans un seul contrat, est-elle le fruit de votre expérience d'entrepreneur, ou est-ce une idée nouvelle?—Elle est le résultat de mon expérience d'entrepreneur.

14352. Savez-vous si d'autres entrepreneurs d'expérience partagent cette opinion?—Je l'ignore, cependant je le présume, parce que sâis positivement que dans des contrats considérables, ceux qui entreprennent de grands travaux peuvent le faire à bien meilleur marché en les divisant, parce que le pouvoir contrôlant réside en un seul—une institution.

Ceux qui entreprennent de grands travaux peuvent les faire à meilleur marché que les petits entrepreneurs.

14353. Y a-t-il quelque autre avantage que celui de l'équipe.—Oui ; il y a un grand avantage dans l'outillage, parce que vous pouvez le transporter d'une section ou tranchée à une autre,

14354. Y a-t-il encore d'autre avantage considérable à retirer de cela ? par exemple sous le rapport de l'engagement des hommes ou de quelque autre manière?—Oui, on a un contrôle plus direct sur les travailleurs que si l'ouvrage était éparpillé.

Les travailleurs sont contrôlés plus facilement quand l'ouvrage n'est pas éparpillé.

14355. Serait-ce un avantage de ne pas avoir de concours pour les travailleurs?—Oui, certainement ; parce que celui qui aurait la section 4 n'aurait pas besoin de faire venir de travailleurs, il les ferait importer par les sections 1, 2 et 3, et il pourrait les avoir d'elles en donnant 5 ou 6 centins de plus par jour, et ne serait pas forcé d'en chercher un seul ailleurs ; l'une ou l'autre de ces sections pourrait devenir une épine dans le pied des autres. Mais le mode d'adjudication et de demande d'argent est défectueux—corrompu d'un bout à l'autre.

MODE D'ADJUDICATION DES CONTRATS.

14356. Demandé d'argent pour quoi?—Comme sûreté des soumissions —le dépôt de 5 pour cent.

*Mode d'adjudication des contrats.*

Comment le système fonctionne.

14357. Qu'y trouvez-vous de défectueux?—D'abord, vous avez à faire un dépôt en supposant que vous obteniez une portion des travaux de la valeur de \$50,000 ou \$100,000, si l'entrepreneur dépose 5 pour cent sur \$100,000, c'est probablement tout ce qu'il possédait pour se mettre en mesure de commencer les travaux. Cela l'appauvrit du coup. Il lui faut s'endetter pour se procurer son équipe et son outillage et ses provisions. Et puis autre chose encore, du moment que ce mode a été adopté, il a fait du Département des Travaux Publics un bureau de courtier, ni plus ni moins qu'un bureau de courtier. On vous demande de déposer \$5,000, \$10,000, \$20,000 ou \$30,000 avec votre soumission. Vous faites ce dépôt, et la conséquence est que vous faites tout ce que vous pouvez pour savoir dans quelle position se trouve votre soumission. Vous offrez des douceurs aux commis pour leur faire faire des choses qu'ils ne voudraient pas faire pour aucune considération au monde; vous les tentez au moyen de promesses pour leur faire faire des démarches dangereuses. Nous savons qu'un jour un ministre de la Couronne a dû enfoncer une porte pour mettre la main sur des papiers. Vous prenez un commis aux appointements de \$1000 par an, et vous lui offrez \$2000 pour qu'il vous donne certains renseignements ressortant à son bureau, et il se trouve ainsi tenté de forcer une serrure pour vous les procurer. Sous l'ancien régime il n'en était

Le gouvernement est délivré de responsabilité en donnant les contrats au plus bas soumissionnaire.

pas ainsi. Aujourd'hui le gouvernement se trouve délivré de toute responsabilité touchant sa décision, car elle sera en faveur des soumissionnaires les plus bas, et la conséquence est que les contrats passent dans les mains des capitalistes qui peuvent obtenir plus de faveur etc., que n'en peut attendre le commun des entrepreneurs. Et nous savons que les travaux qui ont été adjugés depuis l'adoption de ce mode de dépôt de 5 pour cent avec la soumission, ont coûté pour le moins 25 ou 30 pour cent de plus que sous l'ancien régime. Cela peut ne pas paraître dans la somme totale dès le commencement, mais avant que les travaux soient terminés, ils ont coûté 30 pour cent de plus qu'ils n'auraient coûté sous le régime antérieur.

Les contrats coûtent 30 pour cent plus cher.

Aujourd'hui les commis sont tentés pour donner des renseignements.

14358. Dites-vous que, d'après le mode actuel, les commis reçoivent des promesses pour donner des renseignements?—Oui, on leur fait des offres pour obtenir d'eux des informations.

14359. Croyez-vous que le pays en ait souffert?—Oui.

14360. Comment cela?—Eh bien, parce qu'elle a donné lieu à des rumeurs de corruption et autres accusations de cette nature, et que le peuple commence à croire que tous ceux qui sont liés au Département des Travaux Publics, et tous les autres, sont corrompus.

14361. Connaissez-vous quelque cas où l'intérêt public ait souffert à cause de cela?—Non; ce que j'en sais je l'ai appris dans des conversations et par ce que j'en ai lu dans les journaux.

Le témoin n'a jamais demandé d'informations à un commis, MAIS D'AUTRES SE SONT VANTÉS DE L'AVOIR FAIT.

14362. Connaissez-vous quelqu'un dans aucun des Départements qui ait donné des informations à qui que ce soit, auxquelles le public n'avait point accès?—Non; parce que j'en ai jamais demandé de ma vie, et je ne voudrais pas le faire; mais d'autres l'ont fait et s'en sont vantés.

14363. Qui s'est vanté de la sorte?—Je ne puis dire au juste, mais il y en a beaucoup.

14364. Nommez-en un, à propos du Chemin de fer du Pacifique?—Je ne puis.

*Mode d'adjudication des contrats.*

14365. Voulez-vous dire que vous n'en connaissez pas?—Je ne pourrais pas vous nommer qui l'a fait ; c'est généralement au cours de conversations que l'on recueille des renseignements de ci et de là.

14366. Je vous parle des personnes qui ont dit cela dans des conversations ; nommez-en une qui ait mentionné ce fait?—Tout est généralement conversation à l'époque des soumissions.

14367. Nommez une personne qui ait dit en conversation qu'elle avait eu cet avantage?—Je ne puis pas vous donner de nom, Monsieur.

14368. Vous avez dit qu'un ministre de la Couronne s'était procuré des informations d'une manière étrange ; ce fait se rattache-t-il au chemin de fer du Pacifique Canadien?—Non, non.

14369. Nous n'avons ici que le droit de nous enquérir des choses du chemin de fer du Pacifique, de sorte que je ne vous ferai pas d'autre question sur cette matière particulière ; savez-vous si quelqu'un a obtenu des informations de nature à l'aider dans sa soumission à propos du chemin de fer du Pacifique, de quelque personne liée au Département?—Oui, par oui-dire seulement ; je ne sais rien de moi-même, rien du tout, Monsieur, si ce n'est par oui-dire.

14370. Est-ce par oui-dire de la personne dans le Département en cause?—Non, non, non.

14371. Avez-vous été aidé dans aucune des soumissions?—Jamais, Monsieur. N'a pas été aidé par le département pour ses soumissions.

14372. Aviez-vous eu aucun moyen de savoir, quand vous avez envoyé votre soumission, si elle était plus basse qu'aucune des autres envoyées en même temps?—Non ; pas par l'entremise d'aucune personne en dedans du Département ; mais bien par celle de personnes au dehors. Les entrepreneurs vinrent dans ma chambre, beaucoup d'entre eux, et me communiquèrent leur enchère, et essayaient de comparer avec les miennes, et parlaient d'autres choses de la même nature. Voilà une des façons dont les renseignements me sont venus—des gens qui venaient d'eux-mêmes me trouver dans ma chambre et qui comparaient ensemble leurs offres respectives jusqu'au moment où ils fermaient leurs soumissions.

14373. Je vous parlais du temps qui a précédé la fermeture de votre soumission?—Non ; après.

14374. Je ne vous parlais pas au sujet du temps qui a suivi l'envoi de leurs soumissions?—C'est exactement après que les soumissions sont envoyées que l'on recueille des renseignements.

14375. Je vous demande si, jusqu'au temps où vous avez déposé votre soumission, vous avez reçu aucune information de quelqu'un lié au département soit comme ministre, ou sous-ministre, ou commis, quant au fait que votre soumission se trouvait, pour quelques articles, plus basse que quelqu'autre soumission?—Non ; et je ne me serais fié à l'opinion de personne sur ce point. N'a rien, aucune information avant de déposer sa soumission.

14376. Je vous demande maintenant si vous avez reçu cette opinion et non passi vous vous y êtes fié?—Je n'ai jamais reçu d'opinion, parce que, en vertu de ce système de 5 pour cent—ce dépôt de sûreté en argent—si le gouvernement le voulait il pourrait mettre de côté tout entrepreneur qui ne lui conviendrait pas.

*Mode d'adjudication des contrats.*

Le système actuel a pour effet d'engager les gens à faire des soumissions pour les vendre ensuite.

14377. Vous voulez dire si cet homme ne déposait pas les 5 pour cent ?—Oui ; mais supposons un grand nombre de soumissions envoyées et beaucoup de cas—mais je présume que quelque chose comme cela est arrivé—où du moment que les soumissions sont ouvertes, l'ouvrage est adjugé à quelqu'un. Par exemple, les soumissions sont déposées, et un entrepreneur vient voir où en est sa soumission ; il désire vivement s'assurer si un autre est au-dessus ou au-dessous de lui, parce qu'il soumissionne avec le dessein de vendre. Il y a bien peu de travaux qui aient été exécutés par les heureux compétiteurs en vertu du présent système, sans qu'ils aient été offerts en vente, et l'objet de transactions diverses depuis l'adoption de ce système. Bien peu de personnes ont continué et ont exécuté les travaux, c'est affaire de marché et de vente.

14378. Veuillez-vous expliquer ; voulez-vous dire que ce système de marché et de vente ne pourrait exister si les sûretés prenaient la forme d'obligations, comme il existe aujourd'hui qu'on exige un dépôt en argent ?—Oui.

Comment les soumissionnaires sont-ils quelque fois empêchés de déposer leurs sûretés.

14379. Et pourquoi pas ?—Voici pourquoi : les soumissions, par exemple : on accorde une portion de travaux à moi ou à quelqu'autre. Du moment que cette portion de travaux est adjugée, les prix en sont généralement connus. Alors les entrepreneurs font courir et répandre le bruit que cet individu n'est pas en mesure de faire un dépôt d'argent ; que son prix n'est pas assez élevé : " j'étais \$100,000 au-dessus de lui, et il n'est pas capable de faire l'ouvrage." Il va trouver un ami qui veut déposer l'argent, et il lui dit : " n'allez pas faire ça, vous voyez bien qu'il est trop bas " ; voilà comme l'on jette des bâtons dans ses roues, et il se trouve en conséquence incapable d'agir.

14380. C'est-à-dire sous le système actuel ?—Oui,

L'ancien système.

14381. La même chose ne pouvait-elle arriver sous l'ancien système de sûretés sous forme d'obligations ?—Non.

14382. Pourquoi pas ?—Parce qu'une obligation consentie pour des travaux publics n'est donnée que pour prouver la position financière et la réputation de l'homme—de l'entrepreneur—parce que, à ma connaissance, on n'a jamais poursuivi en justice, le recouvrement d'aucune obligation donnée sur des travaux publics.

Le système actuel enlève toute responsabilité au gouvernement.

14383. Comment une obligation peut-elle prouver la position et la réputation de l'homme, s'il est entendu qu'on n'en exigera pas forcément l'exécution ?—Elle sert à prouver la respectabilité des parties. Et puis, sous l'ancien système, le gouvernement était responsable de l'adjudication, parce que les soumissions étaient placées sous les yeux du Conseil et ouvertes devant lui ; le conseil faisait le choix de ceux auxquels il voulait confier l'ouvrage, ce qui le rendait responsable de sa décision à la Chambre des Communes ; mais, sous le système du jour, le Gouvernement dira : " Adjudgeons le contrat au plus bas soumissionnaire qui a fait le dépôt de sûretés en argent." Il se libère de cette façon de toute responsabilité, et la conséquence, c'est que les travaux faits en vertu de ce système, se trouvent à l'examen des livres, avoir coûté 30 pour cent de plus que d'après le mode ancien.

14384. Vous ai-je bien compris ; vous dites, n'est-ce pas, que ce mode de sûreté par obligations au lieu de par dépôt d'argent ne conduirait pas à la vente des contrats ?—Oui.

*Mode d'adjudication des contrats.*

14385. Je n'ai pas compris quelle raison vous avez donnée pour cela, si vous en avez donné une?—Eh bien, parcequ'elle n'est pas connue—la somme totale. On fait maintenant les soumissions et on dépose une somme ronde; les entrepreneurs obtiennent l'ouvrage et comparent leurs sommes totales.

14386. Qu'est-ce que cela peut avoir à faire avec le système des sûretés—cette connaissance mutuelle des entrepreneurs de leurs sommes totales?—Voici: parceque, voici, par exemple, \$20,000 au-dessus de moi, ou \$50,000 plus haut que moi. Cet homme découvre le fait. Sa soumission le lui montre. Alors il peut venir à moi et me dire "abandonnez cela et remontez jusqu'à moi." Collusions entre les entrepreneurs.

14387. Est-ce que les entrepreneurs ne peuvent pas se dire la même chose sous le système des obligations aussi bien que sous le système du dépôt de sûretés en argent?—Non; ils ne le peuvent pas; parce que c'est le gouvernement qui fait le choix de l'entrepreneur.

14388. Cela n'est pas dû à la différence dans le système des sûretés?—Il y a une différence entre les sûretés. Aujourd'hui un homme en profite pour faire de l'argent. Dans l'autre cas, il ne pourrait pas trouver à y faire de l'argent. Sous l'autre régime on n'exigeait aucunement de dépôt d'argent.

14389.—Il ne m'a pas été possible de suivre votre raisonnement; il me faut vous demander de nous expliquer encore une fois ce que vous entendez quand vous dites que le marché et la vente du contrat ne pourraient avoir lieu sous le système d'obligations aussi bien que sous le système actuel de dépôt en argent?—La même chose est possible dans les deux cas, mais pas dans la même mesure. Le témoin s'explique.

14390. Pourquoi pas dans la même mesure qu'aujourd'hui; est-ce parce que les entrepreneurs ne peuvent pas se communiquer leurs sommes les uns aux autres?—Non; parce que sous l'autre système entrepreneurs portent leurs soumissions au Département, il n'y a qu'à donner les cautions, puis le contrat est adjugé et tout est dit. Si un autre homme vient à moi pour avoir de l'ouvrage de moi ou pour acheter le mien, il s'ensuit que je puis le prendre avec moi; mais on ne permettrait jamais que le nom du premier entrepreneur disparût. Sous l'ancien système le nom du premier entrepreneur ne pouvait pas disparaître.

14391. C'est là une nouvelle difficulté, cela n'a rien à voir avec le système des sûretés, il y a une autre règle qui existait autrefois à ce que vous dites; celle de ne pas permettre que le nom de l'entrepreneur fût changé?—Non.

14392. Vous semblez comparer l'ancien avec le nouveau système, mais je ne comprends pas votre raisonnement; l'une des difficultés dites-vous, est celle-ci: si un homme accepte un contrat et qu'il ait déposé ses sûretés, il se trouve sans argent pour commencer les travaux?—C'est cela.

14393. Et vous croyez qu'il en résulte que le contrat passe aux mains des capitalistes?—Oui. Les contrats passent aux mains des capitalistes.

14394. Croyez-vous que ce soit un mal que les entrepreneurs des travaux publics soient des capitalistes?—Non; ce n'est pas un mal que les contrats passent aux mains de capitalistes, mais c'en est un si ce sont des hommes qui n'entendent rien aux travaux—et la règle est que Ce n'est pas un mal que les contrats arrivent aux capitalistes en général, mais c'en

*Mode d'adjudication des contrats.*

est un si ce sont des capitalistes incapables. les entrepreneurs capables n'obtiennent pas les contrats. Prenez tous les travaux qui ont été adjugés dans le pays depuis les dernières six, ou sept, ou huit années, et vous verrez qu'ils l'ont été à des hommes—

Le système actuel est plus coûteux que l'ancien. convenables, sans doute, tous respectables—mais si vous prenez d'un autre côté le total des sommes auxquelles ces travaux ont été adjugés, et l'argent reçu par ces hommes pour le parachèvement des travaux dans l'estimé final, et vous verrez que ces ouvrages ont coûté 30 pour cent plus cher que des ouvrages de même nature auparavant.

14395. Je crois que je comprends, à l'heure qu'il est, ce que je ne pouvais saisir auparavant ; cependant, je vous demanderai si vous voulez dire ceci : Voulez-vous dire que lorsque les soumissionnaires étaient tenus de fournir des cautions, ces dernières n'étaient obligées de donner leurs noms qu'à des gens habitués à faire ces sortes de travaux, et qu'il ne suffisait pas uniquement de trouver de l'argent, mais il fallait de plus la recommandation de quelque personne responsable témoignant de la compétence et de l'habileté de l'entrepreneur?—Oui ; c'est cela précisément.

LE VIEUX SYSTÈME assurait la compétence de l'entrepreneur. 14396. Ce n'est pas seulement un calcul d'argent, mais la compétence pour l'œuvre ; est-ce là ce que vous voulez dire?—Oui, c'est à peu près le fond de la question. C'était l'un des avantages du vieux système.

14397. Et vous croyez que l'un des mauvais côtés du système actuel c'est d'adjuger le contrat à quelconque des soumissionnaires sans qu'il présente la recommandation de sa compétence, pourvu qu'il trouve l'argent nécessaire à son dépôt de cinq pour cent?—Voilà tout.

LE SYSTÈME ACTUEL avec son dépôt considérable, appauvrit l'entrepreneur et le force à vendre son intérêt aux capitalistes. 14398. Et il a pour objet non de remplir le contrat, mais de vendre sa position?—Oui ; de vendre sa position. Pour nos ouvrages de chemin de fer et de canaux généralement, si le gouvernement paie l'estimé mensuel, ce qu'il fait, il ne faut pas un gros capital, règle générale. Comme les choses se passent aujourd'hui ; la somme d'argent qu'un homme dépose avec sa soumission de \$500,000 ou de \$1,000,000—s'il y a des travaux pour la valeur de \$1,000,000, s'élève à \$50,000. Ces \$50,000 sont amplement suffisantes pour lui faire entreprendre l'ouvrage. Si on lui permet de donner d'autre sûreté—une caution personnelle—ces \$50,000 serviraient simplement à l'achat de l'équipe pour les travaux ordinaires ; mais du moment qu'il dépose ces \$50,000, il lui faut recourir aux capitalistes pour cet objet ou s'adresser aux banques, et le voilà appauvri du coup. Il s'ensuit qu'il se voit forcé de disposer de suite de son intérêt en faveur d'hommes de position et d'influence qui ont les fonds nécessaires pour commencer et pousser les travaux.

14399. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant au chemin de fer du Pacifique sur laquelle vous avez des renseignements à nous communiquer?—Non, monsieur.

## SOUSSIONS—CONTRATS Nos. 60 ET 62

C. A. 14400. Savez-vous si aucune portion de la considération pécuniaire payée par Onderdonk pour ces deux contrats a été donnée à quelque personne en dehors de votre maison sociale, en retour de quelque service?—Je suis certain, autant que notre maison y est concernée, il n'y en a pas eu ; quant aux autres, je n'en sais rien.

14401. Je ne parle que de vos associés ; ont-ils mis à part quelque fraction de cet argent pour les services de quelque autre personne en dehors?—Non, pas un liard, monsieur, je pense que nous sommes tous assez vieux pour conduire nos propres affaires.

*Mode d'adjudication des contrats.*

14402. Avez-vous connaissance de quelque arrangement au moyen duquel quelque employé de quelqu'un des Départements ait obtenu quelque avantage par suite de faveurs faites à quelque entrepreneur du chemin de fer du Pacifique, ou à quelque autre entrepreneur?—Non, je ne connais rien de tel, rien au monde. Je n'ai jamais parlé à aucun membre du Département en aucune façon. Chaque fois que je voulais avoir quelque chose à faire, j'allais trouver le ministre même.

Prétendue influence indue.

14403. Savez-vous si aucun membre du Parlement a reçu quelque avantage par suite de l'influence qu'il aurait exercée au profit de quelque entrepreneur sur le chemin de fer du Pacifique ou autre entrepreneur?—Non, je ne le sais pas.

Aucun membre du parlement, à la connaissance du témoin, n'a retiré d'avantage dérivé des contrats.

14404. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant au Chemin de fer du Pacifique sur laquelle vous croyez que nous devrions vous interroger?—Non; il n'y en a pas.

14405. Avez-vous jamais comparé l'avantage relatif pour le public des soumissions faites en sommes rondes ou suivant des prix appliqués à des quantités estimées?—Oui; j'en ai fait une étude assez suivie. Je considère que ce mode de sommes en bloc est défectueux en principe, et qu'on ne devrait pas l'adopter pour l'adjudication des contrats.

MODE D'ADJUDICATION DES CONTRATS. L'adjudication des contrats par sommes rondes n'est pas correcte en principe.

14406. Croyez-vous qu'il serait plus avantageux pour le public que l'adjudication se fit d'après les quantités estimées et une cédule des prix?—Par une cédule des prix, Monsieur; voilà mon avis.

14407. Quelle raison vous fait préférer ce dernier mode?—Ma raison est celle-ci: qu'il est aussi impossible à un ingénieur qu'à un entrepreneur de deviner ce qu'il y a dans les entrailles de la terre, en conséquence, si, en vertu du système de la somme totale, vous rencontrez des matières auxquelles vous ne vous attendiez pas, cela fait de suite surgir une difficulté, et le litige commence; mais si vous avez une cédule des prix pour toutes les espèces de matières que vous pouvez rencontrer, vous voyez exactement ce que vous avez à faire.

14408. Vous croyez qu'il est plus équitable d'offrir une cédule de quantités qui peuvent fluctuer selon la nature des matières rencontrées dans l'exécution des travaux?—Certainement.

Le meilleur système est une CÉDULE DES QUANTITÉS. Avec les prix de chaque item.

14409. Et que ces quantités devraient s'appliquer aux prix offerts pour chaque item?—Oui.

14410. Si je comprends bien, vous croyez en somme que c'est là le système le plus avantageux au public?—Je le crois, parce que si l'on prend les travaux de canalisation qui n'ont pas été adjugés en bloc—ils ont tous été adjugés d'après une cédule des prix—et vous verrez qu'ils ont tous été faits avec économie et d'une manière satisfaisante pour le public; parce qu'il n'est aucun homme de bon sens qui, dans l'exécution d'un ouvrage, ayant risqué un dollar pour n'en retirer que cinquante centimes, ne cherche à se refaire de quelque façon; c'est la nature humaine.

14411. Mais comment s'arrange-t-il avec ses estimés mensuels, s'il cherche à se retirer de son marché?—Les estimés mensuels, s'il ne les a pas, s'arrête. L'emplacement est tout dans les contrats. L'en-droit des travaux est de toute importance dans les contrats et leurs prix. Le grand mécompte avec lequel les entrepreneurs, des hommes qui ont

Les Livres Bleus ont cela de mauvais qu'ils rendent possibles les soumissionnaires de paille.

travaillé fort et se sont fait une réputation dans le pays, ont à lutter aujourd'hui, ce sont les Livres Bleus. Ils font surgir des entrepreneurs de pacotille par tout le pays ; des hommes de paille. Ils prennent et ouvrent ce livre (indiquant du doigt le Livre Bleu) et y trouve la soumission de quelqu'autre personne pour une portion des travaux, et voient qu'elle l'a faite pour tel prix, bien que le même ouvrage puisse valoir 30 pour cent de plus. D'après ce système, il y a eu ici durant les sept dernières années un plus grand nombre d'entrepreneurs qu'il n'y en a eu dans tout le Canada durant les quarante années qui les ont précédées.

Plus d'entrepreneur durant les sept années passées que durant les quarante années précédentes.

14412. N'y a-t-il pas eu un plus grand nombre d'adjudications de contrat durant cette période?—Eh bien, oui. Il y a eu plus de contrats d'adjudgés durant les cinq années passées qu'il n'y en a eu durant la même période de temps antérieure.

Plus de contrats adjudgés.

14413. On ne doit pas être surpris alors qu'il y ait un plus grand nombre d'entrepreneurs?—Non : mais il y a aussi beaucoup plus de monde dans le pays.

14414. Vous croyez donc que ce mode d'adjudication des travaux publics est défectueux et erroné?—Il est erroné, et n'est d'aucune utilité à la communauté.

14415. Croyez-vous qu'outre les entrepreneurs, il y en ait d'autres qui en souffrent?—Les soumissionnaires en souffrent?

14416. Mais ce sont des entrepreneurs?—Ce sont les hommes qui entreprennent les yeux bandés ; ce sont ceux-là qui souffrent.

14417. Vous croyez que le système donne lieu à une compétition malsaine entre les entrepreneurs?—Oui ; on ne le suit dans aucun autre pays. On l'a essayé aux Etats-Unis, et l'on a dû revenir à l'ancien mode de prendre les estimés des ingénieurs et de faire les adjudications à des hommes pratiques.

Le système actuel crée une compétition malsaine parmi les entrepreneurs.

14418. Ainsi vous croyez que l'ancien système vaut mieux?—Je le crois.

14419. Y a-t-il quelqu'autre chose que vous désiriez nous communiquer au sujet du chemin de fer du Pacifique?—Non.

Ottawa, jeudi, 11 novembre 1881.

ERECTION DES MAISONS DES INGÉNIEURS.  
CONTRAT 32 A.

TOUSSAINT TRUDEAU : son interrogatoire se continue.

*Par le Président :—*

14420. Etes-vous maintenant en mesure d'expliquer les dépenses sur le contrat 32 A. avec LeMay & Blair : elles paraissent s'élever à \$17,000, tandis que le prix du contrat des quatre maisons, dont l'érection est mentionnée au contrat, était, dit-on, de \$11,000 à \$12,000?—Oui ; Voici le résumé de l'estimé final : l'érection de quatre maisons et plateformes, \$11,299.50 ; matériaux brûlés à Upsala et Carslatadt, \$1,393.62 ; matériaux livrés, \$4,221.54 ; provisions et équipement de campement, \$393.82 ; journées de travail aux stations d'Upsala, \$400.97 ; surveillance de l'incendie à Nordland, \$21—total, \$17,730.45.

Explique l'excédant du prix sur celui du contrat : \$17,000 au lieu de \$12,000.

*Constructions des  
maisons des ingénieurs  
Contrat 32 A:*

14421. Vous avez payé pour les matériaux incendiés ; pouvez-vous expliquer cet item ?—Les matériaux livrés devaient servir à l'érection de quatre maisons qui n'ont jamais été finies. Le feu des bois en consuma une partie ; ce feu était dû à l'opération du Département dans la construction du chemin, et l'on crut qu'il n'était que juste que le Département payât la valeur de ces matériaux.

14422. Ces matériaux qui furent incendiés ne font pas partie de l'item suivant, je suppose que vous portez au compte des matériaux livrés. Vous faites une distinction entre les matériaux brûlés et ceux qui ont été livrés ?—Oui.

14423. N'est-il pas alors probable que les matériaux brûlés n'ont jamais été livrés, mais qu'ils ont été brûlés alors qu'ils étaient encore entre les mains de l'entrepreneur ?—Le certificat de l'ingénieur ne donne pas ce renseignement.

14424. Savez-vous si la décision de ne pas aller au-delà de l'érection des quatre maisons bâties, a été prise après ou avant l'incendie ?—Je crois d'après le Rapport signé de M. Marcus Smith, en date du 11 juin, 1877, qu'il rapporte l'incendie d'Upsala, et qu'il recommande la suspension de l'érection de quatre maisons ; et comme c'est sur la foi de ce rapport que cette décision a été prise, j'en conclus que l'ordre de suspendre a été donné après l'incendie. Ordre de ne pas construire plus de quatre maisons ; après l'incendie.

14425. S'est-il élevé quelque différend entre l'entrepreneur et le Département à propos du paiement de ces matériaux, ou a-t-il été reçu comme la conséquence naturelle de la suspension de l'ouvrage ?—Le paiement a été fait d'après le certificat de M. Marcus Smith qui était chargé du règlement de la réclamation. Paiement des matériaux brûlés, etc., fait sur le certificat de Marcus Smith.

14426. Avez-vous l'original du Rapport ou une copie que vous puissiez produire ?—Non ; mais je puis produire la copie.

14427. Savez-vous si le Département, avant le rapport de M. Smith, en juin 1877, avait considéré s'il était désirable de retarder l'érection de ces maisons à cause du danger d'incendie, ou est-ce sur l'unique recommandation de M. Smith que l'érection en a été suspendue ?—C'était parce que la chose était recommandée par M. Smith qui avait fait la visite des lieux. Motifs de Marcus Smith pour recommander de ne pas construire les quatre maisons mentionnées dans son rapport.

14428. Et attribuez-vous ce changement dans la conduite du Département sur ce sujet principalement à cette visite ?—Je l'attribue à son Rapport.

14429. Et à quoi est dû son rapport ?—Il provient des renseignements qu'il a obtenus.

14430. Comment croyez-vous qu'il s'est procuré ces renseignements : en d'autres termes, doutez-vous que cette conduite est la conséquence de la visite des lieux et des circonstances environnantes faite par Mr. Smith personnellement ?—Je n'ai aucune raison d'en douter.

14431. Veuillez nous lire cette partie de son rapport—dont vous paraissez avoir une copie—qui traite de cette matière particulière—je parle de la suspension de l'érection ?—M. Marcus Smith dit :

“Je fais plus que douter s'il serait de bonne politique ou économie d'ériger ces maisons aujourd'hui, aussi en avance du temps ou la ligne sera livrée au trafic public. On croyait qu'en les construisant de suite, Rapport de Marcus Smith.

*Constructions des  
maisons des ingé-  
nieurs—  
Contrat 32 A.*

cela épargnerait les frais de construction de huttes pour le logement du personnel des ingénieurs durant la construction; mais nous croyons qu'elles sont exposées à être détruites par le feu, qu'elles ne seront occupées que pour un an ou à peu près durant la construction de la ligne, et abandonnées à mesure que les ingénieurs s'éloigneront dans leur travail. Puis vient la dépense d'un surveillant, et l'on trouverait probablement que, même après que la ligne serait ouverte au trafic, quelques unes de ces maisons ne serviraient à rien, pour des années, comme maisons d'étape, car dans ce pays accidenté, entre Savanne et le Portage du Rat, il n'y a que bien peu de terre propre à des établissements."

14432. Si je comprends bien, avant ce rapport, quatre des huit maisons avaient été terminées ou presque finies; cela est-il exact, et le rapport recommande-t-il seulement le retard de la construction de quatre maisons sur les huit?—Oui.

Une des maisons détruites par le feu avant le rapport de Smith.

14433. Est-ce qu'aucune de ces quatre maisons qui avaient été finies ou presque finies, avait été détruite par le feu avant ce rapport?—L'une des maisons à Buda avait été détruite avant que ce rapport de M. Marcus Smith eût été écrit.

14434. Y a-t-il quelqu'autre chose se rattachant à ce contrat que vous croyez utile d'expliquer?—Je produis une copie du rapport de M. Smith, daté du 11 juin 1877. (Exhibit No 184.)

14435. Y a-t-il quelqu'autre chose?—Non.

14436. Quand vous avez été interrogé l'autre jour sur ce contrat, la question s'est élevée de savoir quelle autorité avait M. Fleming de conseiller à M. Hazlewood de passer le contrat; avez-vous à ce sujet quelque explication à nous donner aujourd'hui: la chose paraissait avoir été faite par une lettre de M. Fleming à M. Hazlewood qui se trouvait alors à Ottawa.—Je crois qu'il y a une lettre du Département à M. Fleming sur le sujet; mais je ne l'ai pas par devant moi.

14437. Voulez-vous tâcher de la produire ainsi que le rapport quelconque sur lequel elle est fondée?—Oui.

14438. Avez-vous maintenant une copie à produire du contrat No 38 avec Ingalls?—Oui; et je la produis. (Exhibit No 185.)

CONTRAT No. 40.

Dépenses extraordinaires.

14439. A propos du contrat No 40 sur lequel vous n'aviez pas pu hier vous expliquer au long, pouvez-vous nous dire aujourd'hui quelle somme il a fallu déboursier pour extras, ou plutôt pour des travaux portés au contrat mais non dans la somme ronde mentionnée?—Les travaux additionnels consistaient en 180 verges cubes de terre, à 25 cts la verge; dix verges cubes de roc à \$1.50; 117 verges cubes de maçonnerie à \$5; et 467 verges linéaires de drain à \$5; c'étaient les prix nommés au contrat. L'ouvrage additionnel proprement dit était "pour agrandir le diamètre de la plaque-tourmente jusqu'à cinquante pieds, \$200; pour transport de plaque-tournante de Selkirk à Emerson, \$105."

14440. Y a-t-il quelqu'autre chose se rattachant à ce contrat qui demande, pensez-vous, une explication?—Non.

14441. Parlons du contrat 34; pouvez-vous produire la lettre du département à M. Beatty acceptant son offre?—Oui; et je la produis. (Exhibit No 186.)

14442. Quel est le contrat qui vient à la suite, par ordre de temps, que nous n'avons pas examiné?—Le contrat No 52, pour le transport des rails de Montréal au Fort William. Le contrat a été passé avec la Cie de transport du Nord-Ouest, et porte la date du 30 septembre 1879.

14443. L'ouvrage a-t-il été offert au concours public?—Oui. Adjudgé au concours.

14444. Avez-vous une copie de l'annonce ou du rapport sur les soumissions demandées?—Les soumissions ont été demandées par circulaires. Il n'y a pas eu d'annonce.

14445. Avez-vous la liste des maisons auxquelles la circulaire a été adressée?—Oui. La circulaire a été adressée à Calvin & Breck, Folger Frères, Holcomb & Stewart, Butters & Cie, Cooper, Fairman & Cie, Thomas Kimling, James Swift, Thomas Dawson, D. McPhie, G. F. Jacques & Cie, et Smith & Keighley.

14446. Ces noms comprennent-ils tous les propriétaires de steamboat ou agents connus du département qui seraient en mesure d'entreprendre l'ouvrage?—Oui.

14447. N'y en avait-il pas un autre—celui qui a obtenu le contrat?—M. Beatty, le gérant de la Cie de Transport du Nord-Ouest, avait envoyé une offre le 3 septembre, 1879. Beatty ayant déjà fait une offre qui fut plus tard acceptée, n'a pas reçu de circulaire.

14448. Ainsi on ne lui a pas envoyé de circulaire?—Non.

14449. Avez-vous traité son offre, faite avant l'envoi des circulaires, comme une soumission concourant avec les autres?—Oui.

14450. Avez-vous une copie de la circulaire ou de quelque rapport sur la substance d'icelle?—Oui : je produis une copie de la circulaire (Exhibit No 187.)

14451. Pouvez-vous nommer les personnes de qui vous avez reçu quelq'offre, y compris l'offre antérieure de M. Beatty?—Oui ; leurs noms sont donnés dans un rapport de M. Sandford Fleming, daté du 25 septembre 1879.

14452. Pouvez-vous produire le rapport?—Oui ; je le produis (Exhibit No 188.)

14453. Lisez-le? "Y compris les droits du Havre à Montréal, les offres venaient de Calvin & Breck, \$6.03 ; de Smith & Keighley \$6 ; de la Cie de Transport du Nord-Ouest, \$6.00 ; de Folger Frères, \$6.03 par tonnes." Prix cotés par les entrepreneurs \$6 et \$6.03.

14454. Comprenez-vous que ce furent là toutes les offres sur le sujet qui ont été soumises au Département?—Oui.

14455. Ce rapport parût indiquer que Smith & Keighley, de Toronto, ont offert de prendre ces rails au même prix que la soumission qui a eu le contrat?—Oui.

14456. Y avait-il quelque raison pour choisir l'un plutôt que l'autre ou était-ce par arrangement entre eux que le contrat a été obtenu?—Le 29 septembre 1879, Smith & Keighley ont télégraphié au Département. Smith et Keighley ont passé leur contrat à Henry Beatty.

"Si vous nous faites la faveur du contrat pour le transport des rails et éclisses de Montréal au Fort William, veuillez faire le contrat à Henry Beatty, vu qu'il a pris avec le Grand-Tronc des arrangements pour le transport rapide, et nous nous chargeons de la moitié de la quantité. Cela vous agréera-t-il?"

*Transport de rails—  
Contrat No. 52.*

14457. Ce Henry Beatty ici nommé est-il le monsieur qui représente la Cie de Transport du Nord-Ouest?—C'est le gérant de cette compagnie.

14458. Alors, devons-nous comprendre que ce contrat a été fait en conformité de ce télégramme des parties qui ont fait l'offre au même taux?—Oui.

Pas de contrat formel. Le 30 septembre 1879, le département a accepté l'offre de la Compagnie de Transport du Nord-Ouest.

14459. Y a-t-il eu un contrat formel sur le sujet en dehors de ce qui est contenu dans ces lettres et de l'acceptation de l'offre?—Non. L'acceptation du Département est datée du 30 septembre 1879.

14460. A qui est-elle adressée?—A Henry Beatty, gérant de la Cie de Transport du Nord-Ouest.

14461. Cette dépense est-elle pour partie de l'ouvrage que M. Ryan entreprit de faire en vertu du contrat 48 — les premiers 100 milles à l'ouest de Winnipeg?—Non. C'est pour le Fort William.

14462. Avez-vous une copie de la lettre de M. Beatty acceptant les conditions?—Oui; je la produis. (Exhibit No 189.)

Ouvrage fait et payé. 14463. L'ouvrage attaché à ce contrat a-t-il été exécuté?—Oui.

14464. Payé sans discussion?—Oui.

14465. Y a-t-il quelque autre chose qui demande explication?—Je n'en vois pas pour le moment.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER.  
CONTRAT NO. 37.

14466. Quel est le contrat suivant?—Le contrat No 37. Il est avec Heney, Charlebois et Flood, pour la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne, s'étendant de la Rivière du Sud, près du Lac Nipissing, jusqu'à la Baie de Cantin sur la Rivière des Français.

14467. Cet ouvrage a-t-il été offert au concours public?—Oui.

14468. Avez-vous une copie de l'annonce et de quelque rapport sur les soumissions?—Oui; je les produis. (Exhibit No 190.)

14469. Cette cédule est apparemment pour les soumissions, formule A: y a-t-il quelque cédule pour aucunes autres soumissions?—Oui; la formule B; je la produis. (Exhibit No 191.)

14470. Avez-vous une copie des spécifications fournies aux personnes soumissionnant?—Je n'ai pas une copie détachée des spécifications, mais il y en a une d'attachée au contrat pour l'exécution de l'ouvrage. Je produis le contrat. (Exhibit No 192.)

Ouvrage autorisé par un Ordre en Conseil. 14471. L'entreprise de cet ouvrage était-elle autorisée par un Ordre en Conseil, ou par le ministre seul?—Par un Ordre en Conseil daté du 2 septembre 1878. J'en produis une copie. (Exhibit No 193.)

14472. Quelle était la principale distinction entre la formule A et la formule B, proposés pour les soumissions?—La formule A était un subside par mille, et la formule B était par une cédule ou liste de quantités en la forme ordinaire.

Contrat adjugé d'après la cédule des quantités au plus bas soumissionnaire.

14473. D'après quelle formule le contrat a-t-il été passé?—D'après la formule B—la cédule des quantités.

14474. Alors le projet d'adjudication de l'ouvrage sur la base du subside n'a pas reçu d'exécution?—Non.

*Construction du  
chemin de fer—  
Contrat No. 37*

14475. Le contrat a-t-il été adjugé sur la base de la soumission la moins élevée?—Oui.

14476. Qui a fait cette soumission : l'avez-vous ici?—La soumission était signée par Robert McGreevy et John Heney. Je la produis. (Exhibit No 194.)

14477. Le temps fixé dans l'annonce pour la réception des soumissions était le 29 juin, 1878 : quand ont-elles été ouvertes?—Elles ont été ouvertes le 29 juin.

14478. Y a-t-il eu sur le sujet quelque rapport écrit par les officiers qui ont surveillé le dépouillement?—Je produis ici l'original sur lequel le premier Exhibit (191) était basé (Exhibit No 195.)

14479. Ceci paraît être une cédule signée de M. Pagé, M. Smellie et M. Braun, mais je ne vois pas de rapport sur le sujet en dehors des noms et des chiffres ; y a-t-il eu un rapport, à votre connaissance?—Non.

14480. Voulez-vous dire que la plus basse soumission a été acceptée d'emblée sans autre investigation ou discussion?—Oui.

La plus basse soumission acceptée sans discussion ou rapport.

14481. Avez-vous quelque pièce qui indique aujourd'hui quand ces différentes soumissions pour ces travaux ont été reçues au bureau?—Je m'aperçois que les enveloppes dans lesquelles les soumissions ont été reçues n'ont pas été conservées, et il n'existe pas de dossier.

14482. Avez-vous suivi dans votre Département la règle d'enregistrer le temps de la réception des différentes soumissions pour travaux, outre la conservation des enveloppes—je veux dire dans quelque livre?—Non.

SYSTÈME D'ENREGISTREMENT DE LA RÉCEPTION DES SOUMISSIONS.

14483. Ni du nom de la personne qui reçoit chaque soumission?—les soumissions sont toutes reçues par le Secrétaire.

Soumission reçues par le secrétaire.

14484. Il ne paraît pas qu'on ait eu généralement pour pratique de conserver les enveloppes, car pour la plupart de ces soumissions qui ont été soumises à notre inspection, les enveloppes ne leur ont pas été annexées ; avez-vous une règle à cet égard dans votre Département, et les enveloppes doivent-elles être toujours conservées ou non?—Mes instructions aux commis qui classent ces soumissions ou qui les inscrivent dans des livres, leur enjoignent de conserver les enveloppes, mais je m'aperçois qu'elles n'ont pas été suivies strictement, quelquefois elles semblent manquer.

Incurie des commis en ne liant pas les enveloppes aux soumissions.

14485. Cette omission n'est-elle venue que tout dernièrement à votre connaissance, ou saviez-vous depuis quelque temps déjà que la règle n'était pas suivie?—Je ne me suis jamais enquis particulièrement de la chose.

14486. Vous vous êtes aperçu, je suppose, au cours de cette investigation, qu'un grand nombre de soumissions ne sont pas accompagnées de leurs enveloppes?—Oui.

Un grand nombre de soumissions n'ont pas leurs enveloppes annexées.

14487. Est-ce la première fois que cette omission portée à ce degré est venue à votre connaissance?—Je l'ai remarquée déjà.

14488. Y avez-vous porté remède depuis, ou s'est-elle continuée sans être corrigée?—Je ne saurais répondre à cette question sans plus ample information.

*Système d'enregistrement, de la réception, des soumissions*

14489.—Vous rappelez-vous si, du moment que vous vous en êtes aperçu, vous vous êtes hâté de donner des instructions plus positives à ce sujet, ou avez-vous laissé aller les choses comme d'ordinaire?—Je ne puis pas me le rappeler.

14490. Est-il de quelque importance, à votre sens, que ces enveloppes soient conservées?—Pas d'une bien grande importance.

14491. Voulez-vous dire qu'il n'est pas important de tenir registre du temps de la réception des différentes soumissions; quelle est votre opinion?—Il serait important de tenir note de toute soumission, qui viendrait après l'ouverture des soumissions ou après la date mentionnée dans l'annonce; mais, à part ces deux cas, je ne crois pas la chose importante.

Croit qu'il vaut mieux que les enveloppes venant avec les soumissions soient conservées.

14492. S'il surgissait une différence d'opinion sur ce sujet après le temps de la réception des soumissions, ne croyez-vous pas qu'il serait important d'avoir quelque preuve écrite pour régler la question; ou avez-vous tenu pour impossible qu'un cas pareil se présentât?—Je crois qu'il vaut mieux que les enveloppes soient conservées.

14493. Quelque personne dont la soumission a été rejetée s'est-elle plainte, à votre connaissance, de ce que le soumissionnaire heureux avait envoyé son offre après l'heure fixée pour la réception des soumissions?—Non.

Bien certain qu'aucune soumission acceptée n'a été reçue après le temps fixé.

14494. Avez-vous quelque raison de croire qu'il y ait jamais eu de cause de plainte de cette nature?—Non; je suis certain que cette cause n'a jamais existé.

14495. Je suppose que vous voulez dire que vous vous croyez certain de cela, parceque vous avez une confiance entière dans l'employé qui a le devoir de les recevoir?—C'est parce que je suis généralement présent, si je suis à Ottawa, quand les soumissions sont ouvertes; c'est pourquoi je puis parler de la chose avec une grande confiance. Dans l'espèce, il est arrivé que j'étais alors absent d'Ottawa; les soumissions, par conséquent, ont été ouvertes en la présence d'autres personnes.

14496. Comprenez bien que je ne parle pas du temps de l'ouverture des soumissions parce que cela ne nous donnerait aucun indice du temps où elles ont été reçues — du simple fait de les ouvrir — mais, si je comprends bien, vous avez une si entière confiance dans l'employé qui a le devoir de les recevoir, que vous êtes certain, en conséquence, qu'aucune n'a été reçue après le temps; mais si vous n'étiez pas là, ce ne serait plus de votre propre connaissance mais seulement d'après votre confiance en cet employé, n'est-ce pas cela?—Oui.

Ne sait pas le temps exact de la réception d'aucune soumission.

14497. Mais vous, personnellement, d'après ce que je comprends, vous ne connaissez pas le temps exact de la réception des différentes soumissions?—Non.

14498. C'est pourquoi ce n'est pas par suite de votre propre connaissance positive que vous en êtes arrivé à cette conclusion?—Non.

Suggère que le Secrétaire soit interrogé sur la garde des documents.

14499. Etes-vous capable de définir le système de conservation de ces différentes soumissions depuis le moment où elles arrivent entre les mains du secrétaire jusqu'à celui où on les ouvre, ou ne vaudrait-il pas mieux nous en enquérir du secrétaire même—je parle plus particulièrement de la garde des documents entre le temps où on les reçoit et

celui de leur ouverture?—Je pense qu'il vaudrait probablement mieux pour vous de vous adresser au secrétaire.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER.  
CONTRAT No. 37.

14500. L'ouvrage de ce contrat a-t-il été exécuté?—Non.

Ouvrage non exécuté.

14501. Etes-vous capable de dire sur quelles données du génie civil du Département, sur les quantités, l'ouvrage a été entrepris?—je ne puis le dire sans consulter l'ingénieur.

14502. La suspension des travaux a-t-elle été autorisée par un ordre en Conseil?—Oui; Le 25 juillet, 1879, il a été passé un Ordre en Conseil autorisant le Département à motifier l'entrepreneur que l'ouvrage serait suspendu; et le 14 août, 1879, un Ordre en Conseil a été passé annulant le contrat; je les produis ici tous deux. (Exhibits Nos 196 et 197.)

Ouvrage arrêté par  
Ordre en Conseil.

14503. S'est-il élevé quelque différend entre le gouvernement et l'entrepreneur au sujet de cette suspension?—L'entrepreneur a présenté une réclamation qui est aujourd'hui sous considération.

La réclamation de  
l'entrepreneur résultant de cette suspension est sous considération.

14504. Quel est le chiffre de cette réclamation?—Je n'ai pas la réclamation par devers moi.

14505. Etes-vous capable d'expliquer ce qui a induit le gouvernement à suspendre cet ouvrage?—Non.

14506. Le contrat dans cette affaire paraît avoir été passé avec des personnes autres que celles qui ont signé la soumission; veuillez expliquer comment ces dernières sont devenues les entrepreneurs au lieu de celles qui ont soumissionné?—Le 19 juillet 1878, M. Heney produisit au Département une lettre écrite par M. McGreevy qui demandait à retirer son nom de la soumission, et le 1<sup>er</sup> d'août, M. Heney écrivit au Département, demandant que les noms de M. Alphonse Charlebois et M. Thomas Flood fussent substitués à celui de Robert McGreevy. Cette substitution fut approuvée par un ordre en conseil daté du 2 septembre 1878, déjà produit.

Contrat au nom  
d'autres personnes  
que celles qui paraissent dans la soumission.

McGreevy demande à retirer son nom de la soumission.

Heney demande que les noms de Charlebois et de Flood soient substitués à McGreevy.

14507. Il appert de la correspondance imprimée dans la Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes le 16 février, 1880, que Ripley, Smith & Cie présentent une réclamation contre le gouvernement basée sur le motif de cette suspension des travaux; ces personnes ont-elles été reconnues comme personnes faisant affaire avec le gouvernement—je parle de Ripley, Smith & Cie?—Non.

14508. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à ce contrat que vous croyez désirable d'expliquer?—Non.

14509. Quel est l'autre contrat que nous pouvons examiner maintenant?—C'est le contrat No 56, avec la Cie du Pont de Kellogg. Il a pour objet la fourniture des matériaux et l'érection du pont sur la Rivière au Kat.

PONT DE FER. CON-  
TRAT No. 56.

14510. Quel est la somme au jeu ici, en chiffres ronds?—Elle est d'environ \$1,400.

14511. Comment cet ouvrage a-t-il été autorisé?—M. Sandford Fleming, dans un rapport daté du 24 novembre 1879, exposa les faits de l'entreprise, et ce rapport reçut la sanction du ministre.

14512. Cet ouvrage a-t-il été adjudgé après concours public? Il a été annoncé.

*Pont de fer—  
Contrat No. 56.*

14513. Avez-vous quelque rapport sur les soumissions?—Vous avez déjà ce rapport par devers vous. Il est attaché à la pièce que j'ai produite. (Exhibit No 198.)

Ouvrage donné au plus bas soumissionnaire.

14514. L'ouvrage a-t-il été adjugé au soumissionnaire le moins élevé?—Oui.

14515. Était-ils beaucoup plus bas que les autres soumissionnaires?—Oui; de beaucoup plus bas.

Ouvrage non terminé.

14516. L'ouvrage a-t-il été terminé?—Non; il n'est pas fini.

14517.—Pourquoi pas?—Je ne puis le dire sans n'en enquérir auprès de l'ingénieur. L'ouvrage n'a pas été parachevé. On pourra se procurer de plus amples renseignements de l'ingénieur du bureau.

CROISEMENTS DE CHEMIN DE FER. CONTRAT No. 57.

14518. Quel est le contrat qui vient ensuite?—Le contrat No 57, avec la Cie de pointes de croisement brevetées de Truro, pour la fourniture de 120 pointes de croisement brevetées de chemin de fer, avec le mât des signaux, et l'armature des aiguilles.

Pas de concours public.

14519. Y a-t-il eu concours public pour cet ouvrage?—Non.

14520. Comment l'arrangement s'est-il conclu?—Les circonstances de cette entreprise sont expliquées au long dans un rapport de M. Sanford Fleming, daté du 11 novembre, 1879, lequel je produis ici (Exhibit No. 199.)

14521. Je vois que ce rapport expose que des pointes de croisement et des armatures des aiguilles étaient nécessaires au Fort William, et ce qu'avaient coûté ce que l'on avait acheté d'un autre fournisseur : pointes de croisement \$80 chacune, et les barres et armatures d'aiguilles, \$56.50 chacune; et que ces entrepreneurs offrant de les fournir à meilleur marché, le ministre approuve la commande donnée aux entrepreneurs actuels : y a-t-il eu quelque discussion sur le sujet autre que ce qui paraît être mentionné dans ce rapport, ou connaissez-vous quelque autre raison pour motiver la mesure prise en cette circonstance?—Je n'en connais pas d'autre.

Acceptation de l'ouvrage confirmée par Ordre en Conseil.

14522. Avez-vous d'autre correspondance sur le sujet que vous puissiez produire?—Je produis l'Ordre en Conseil renfermant l'acceptation. (Exhibit No 200.) Je produis également copie de la correspondance sur la matière. (Exhibit No 201.)

14523. Quelle était la somme totale au jeu?—Environ \$12,000.

14524. Le contrat a-t-il été accompli?—Oui

14525. S'est-il élevé quelque différend sur le sujet?—Non.

14526. Pouvez-vous expliquer quelque autre chose sur ce sujet?—Non.

Ottawa, Vendredi, 12 Novembre, 1880.

ACHATS DE RAILS. CONTRATS NOS. 53 ET 55.

TOUSSAINT TRUDEAU : Son interrogatoire se continue :

*Par le Président :—*

30,000 tonnes de rails d'acier.

14527. Êtes-vous prêt maintenant à parler du contrat 53?—Il est pour la fourniture de 30,000 tonnes de rails d'acier avec une quantité

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 55  
et 56.*

proportionnelle d'éclisses d'acier, boulons, et écrous, livrés à Montréal. Le contrat est passé avec la Barrow—Hæmatile Steel Co., Limitée.

14528. Quelle est la date?—La date du contrat est du 30 août, 1879.
14529. Cette fourniture a-t-elle été offerte au concours public?—Oui. Ouvrage offert au concours public.
14540. De quelle manière?—Par annonce publique.
14531. Où?—En Angleterre.
14532. Avez-vous une copie de l'annonce?—J'en ai une : et je la produis. (Exhibit No 202.)
14533. Par quelle autorité avait-on pu se procurer ces rails?—L'auto- Rails achetés par rité d'un Ordre en Conseil du 18 juin 1879. autorité d'un Ordre en Conseil.
14534. L'ingénieur avait-il, avant cet Ordre, fait quelque rapport sur le sujet?—Oui; il y avait un rapport de M. Sandford Fleming, l'ingénieur en chef sur la ligne, daté du 7 juin 1879.
14535. Quelle est la substance de ce rapport?—La substance de ce rapport était la recommandation d'acheter 30,000 tonnes de rails, dont un tiers livrable le 1<sup>er</sup> octobre 1879; un tiers le 1<sup>er</sup> juin 1880; et l'autre tiers le 1<sup>er</sup> octobre 1880. Fleming recommande l'achat.
14536. Pouvez-vous produire le rapport et cette recommandation?—Je produis le rapport de M. Fleming ainsi que l'Ordre en Conseil. [Exhibit Nos. 203 et 204.]
14537. Savez-vous pourquoi ces rails ont été achetés livrables à Montréal plutôt qu'en Angleterre; je pense qu'on en avait agi de même précédemment pour les rails destinés à cette partie de la Puissance?—On pensait que les fabricants de ces rails trouveraient des moyens de transport moins coûteux de leurs ports respectifs.
14538. Combien a-t-on reçu de soumissions pour la livraison à Montréal?—Dix-sept.
14539. Vous voulez dire pour les rails?—Pour rails, boulons et écrous.
14540. Quel était le plus bas prix dans la soumission pour rails, et qui l'a envoyée?—La soumission la plus basse pour livraison à Montréal est venue de John Wallace & Cie. Soumission la plus basse pour livraison à Montréal venue de John Wallace & Cie.
14541. A quel taux?—Livrés le 1<sup>er</sup> octobre 1879, £4.15 ch.; pour livraison au 1<sup>er</sup> juin 1880, £4.17 ch. 6 d.; pour livraison au 1<sup>er</sup> octobre 1880, £4.17 ch. 6 d.
14542. Qui a fait la soumission la plus basse ensuite, donnant des détails semblables?—La soumission la plus basse ensuite vient de la Barrow Steel Co., pour livraison au 1<sup>er</sup> octobre 1879, £4.17 ch. 6 d.; pour livraison au 1<sup>er</sup> juin 1880, £5; pour livraison au 1<sup>er</sup> octobre, £5.2 ch. 6 d. La troisième soumission en ordre de bas prix est de Guest & Cie., pour livraison au 1<sup>er</sup> octobre 1879, £4.17 ch. 6 d.; au 1<sup>er</sup> juin 1880, £5; au 1<sup>er</sup> octobre 1880, £5.5 ch.; et la quatrième est celle de la West Cumberland Co., pour livraison au 1<sup>er</sup> octobre 1879, £4.19 ch., et pour livraison au 1<sup>er</sup> juin 1880, £5.2 ch. Autres soumissions et leurs prix de £4.17.6d. à £5.5ch.
14543. Ces derniers n'ont-ils pas d'offre de livraison pour octobre, 1880?—Leur soumission ne porte pas de prix pour cela?

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 53  
et 55.*

14544. Les soumissions offertes par les autres personnes sont-elles plus avantageuses au gouvernement que ces quatre que vous avez nommées, sous le rapport des rails ?—Oui.

14545. Je crois que les deux contrats qui viennent ensuite et qui ont été remplis après 53 sont aussi pour des rails ; ont-ils été pris de cette même liste de soumissions ?—Oui.

14546. Il paraît donc que des contrats ont été passés avec trois de ces soumissionnaires sur les quatre ?—Oui.

La soumission de Wallace & Cie est acceptée, mais ils ont refusés de signer le contrat.

14547. Mais il n'y a pas eu de contrat avec Wallace, le plus bas des quatre ; pouvez-vous nous en donner la raison ?—MM. Wallace & Cie, ne sont pas fabricants de rails ; leur soumission avait été acceptée, mais ils refusèrent de signer le contrat. Je produis un rapport de M. Fleming daté du 1<sup>er</sup> octobre, 1879, qui explique les circonstances du cas jusqu'à la date de son rapport, et l'ordre en conseil daté du 6 janvier, 1880. ordonnant que la poursuite intentée à Wallace & Cie., fût discontinuée. (Exhibits Nos. 205 et 206.)

Contrats accordés en Angleterre ou le Gouvernement était représenté par Sir Leonard Tilley et Sir Charles Tupper. 14548. L'adjudication de ces contrats s'est-elle faite au Canada ou en Angleterre ?—En Angleterre.

14549. Et qui était là pour représenter le gouvernement ?—Sir Leonard Tilley et Sir Charles Tupper.

14550. L'ingénieur en chef s'y trouvait-il également ?—Oui.

14551. Avez-vous les originaux ou les copies de la correspondance échangée avec Wallace & Cie., sur le sujet de leur offre, et de leur refus de remplir le contrat ?—Oui ; et je la produis. (Exhibit No 207.)

Des 45,000 tonnes, il y en avait 34,000 pour le chemin de fer du Pacifique Canadien.

14552. Quelle était la quantité totale de rails comprise dans ces trois contrats ?—45,000 tonnes, mais il y avait 11,000 tonnes destinées au chemin de fer Intercolonial. La quantité afférant au chemin de fer du Pacifique Canadien était de 34,000 tonnes.

14553. Au temps de la demande des soumissions, est-ce que l'on recommandait l'achat d'une quantité de rails aussi considérable ?—Dans le rapport de M. Fleming, la quantité est portée à 30,000 pour le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Quantités augmentées par suite des négociations postérieures à la soumission.

14554. L'offre de la Barrow Co. qui semble avoir été la plus basse dans le principe, était-elle pour la quantité qu'elle s'est subséquemment engagée à fournir, ou bien cette quantité s'est-elle accrue par suite de négociations postérieures ?—Elle a été augmentée à la suite de négociations subséquentes.

14555. Quelle quantité cette compagnie voulait-elle fournir d'abord ?—15,000 tonnes.

14556. La fourniture de la quantité augmentée leur a-t-elle été accordée avant que le contrat suivant n'ait été offert à Guest & Cie ?—La Barrow Co. fut informée le 25 juillet que le ministre acceptait son offre pour 15,000 tonnes, mais on lui demandait si elle ne pouvait pas en fournir davantage au même prix et dans la même année. La même acceptation pour 10,000 tonnes fut envoyée le même jour à Guest & Cie.

14557. Vous voulez dire une acceptation semblable ?—Oui ; semblable.

*Achats de rails—  
Contrats Nos. 53  
et 55.*

14558. Alors, ça dû être à la suite de négociations ultérieures que la quantité à fournir par la Barrow Co., a été portée de 15,000 tonnes à 30,000 tonnes tel que l'indique le rapport : pouvez-vous dire quand ont commencé ces négociations pour l'augmentation de la quantité?—Le 30 juillet, 1879, une lettre fut reçue de la Barrow Co., ou de son agent, déclarant qu'elle consentait de passer un contrat pour 30,000 tonnes.

14559. Au prix de sa soumission la plus basse, ou y eut-il quelque changement dans le prix pour cette augmentation de quantité?—Au même prix. La lettre dit : “ le double du contrat aux mêmes termes et conditions que ceux que vous avez acceptés déjà.”

14560. A qui cette lettre était-elle adressée?—A Mr. Sandford Fleming.

14561. Était-ce une offre spontanée de la part de la maison Barrow ou était-ce en réponse à quelque proposition du Gouvernement : cela se voit-il dans la correspondance?—Dans la première communication, en date du 25 juillet, déjà mentionnée, Mr. Fleming, au nom du ministre, dit : “ Pouvez-vous en livrer davantage au même prix cette année.”

Le 30 juillet 1879, la maison Barrow consent à passer un contrat pour 30,000 tonnes.  
Le 25 juillet, Fleming, au nom du ministre, demande à la Cie de Barrow si elle pouvait fournir plus de rails au même prix cette année.

14562. Alors, cette offre de la compagnie paraît être une réponse à cette question?—Est-ce ainsi que vous le comprenez?—Oui.

14563. Pouvez-vous dire quand il a été décidé d'accepter cette offre de l'augmentation de quantité?—Elle a été acceptée par lettre à la compagnie d'acier de Barrow, en date du 30 juillet, 1879.

14564. C'était le jour qui suivait leur offre?—Non ; c'était le jour même de leur offre.

14565. D'où était datée l'offre de la compagnie de Barrow?—La lettre écrite par la compagnie de Barrow, le 30 juillet, ne paraît pas avoir été datée d'aucun endroit en particulier ; d'autres lettres écrites au nom de la compagnie sont datées de Clarges street, Piccadilly, London.

14566. Ces contrats comprenaient-ils d'autres matériaux que les rails?—Oui ; il y avait aussi les éclisses, les boulons et les écrous.

Les éclisses, boulons et écrous étaient compris dans les contrats avec les rails.

14567. L'offre de la fourniture de ces articles était-elle sur le même pied, en fait de prix, que les offres de fourniture de rails?—Pas précisément, mais de très près.

14568. Cette offre de ces matériaux, abstraction faite des rails, est-elle plus favorable au gouvernement que celles qui ont été acceptées?—Les offres pour éclisses ne devraient pas être séparées des offres pour rails. Les éclisses doivent être faites pour s'adapter aux rails.

Les éclisses devraient être fournies par la même personne qui fournit les rails.

14569. Est-ce qu'elles sont toujours fournies par le même entrepreneur qui fournit les rails?—Oui.

14570. Ainsi les boulons sont quelquefois entrepris séparément, est-ce cela?—Quelquefois.

14571. Parlons des boulons ; pouvez-vous dire si le prix demandé pour ces articles dans aucune des soumissions non acceptées, est plus bas que les prix pour boulons dans celles qui ont été acceptées, à un degré suffisant pour changer la position relative des soumissions dans leur ensemble, tant pour en ce qui concerne les rails qu'en ce qui se rapporte aux éclisses et aux boulons?—Non ; je ne puis répondre dans le moment, mais je ferai préparer un exposé.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 53  
et 55.*

La Compagnie de  
Barrow réclame  
£300 pour frais d'em-  
ballage et de grais-  
sage des boulons.  
Réclamation accep-  
tée.

14572. Y a-t-il eu quelque réclamation pour ouvrage additionnel d'aucun de ces contrats, tels qu'emballage et autres dépenses de cette nature?—La compagnie de Barrow a présenté une petite réclamation pour emballage et pour le graissage des boulons. M. Fleming a dressé un rapport sur le sujet, daté du 12 janvier 1880.

14573. Quel était le chiffre approximatif de cette réclamation?— Environ £300 sterling.

14574. Ces colis étaient-ils différents de ceux qui avaient précédemment servi au transport d'articles de nature similaire?—M. Fleming dit dans son rapport que dans les conditions attachées aux feuilles du contrat, et préparé par lui à Ottawa, la clause 16 porte : " Que les boulons et écrous doivent être mis en colis et de façon à ne pouvoir être endommagés dans le trajet ; " et dans la spécification qui a été subséquemment rédigée quand il se trouvait à Londres, il inséra les mots suivants pour définir le mode d'emballage nécessaire pour préserver ces articles de toute détérioration dans le trajet, à savoir : " Que les boulons et écrous seront chauffés et plongés dans l'huile pour les garantir de la rouille, et encaissés dans de fortes caisses renforcées de fer, aucune ne devant contenir plus de deux quintaux." La compagnie de Barrow prétend que la méthode ordinaire d'emballage des boulons et des écrous est dans des sacs grossiers. Leur réclamation a été examinée et puis acceptée.

14575. Savez-vous si cette pratique que l'on prétend être la pratique ordinaire, a été celle que l'on a suivie auparavant?—Je veux dire pour le transport de ces articles dans des sacs grossiers?—Oui ; Pour de courtes distances ; mais M. Fleming dit que, d'après son expérience, ce mode de transport occasionne de grandes pertes, parce que les sacs viennent à se déchirer dans le trajet, et le contenu s'échappe.

14576. M. Fleming rapporte donc que cette réclamation est bien fondée et qu'il faut l'admettre, est-ce bien cela?—Oui.

14577. Ces contrats ont ils été remplis—les Nos. 53, 54 et 55?—Le contrat No. 53 n'est pas terminé ; mais 54 et 55 le sont.

14578. Y a-t-il quelque différend au sujet du contrat 53?—Non.

14579. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à aucun de ces contrats pour rails que vous désirez expliquer?—Non.

14580. Y a-t-il encore quelque chose à propos de cette manière qui aurait besoin d'être examiné, à votre sens?—Non ; mais je produis des contrats. (Exhibits Nos. 208, 209, 210.)

**Reynolds.**

THOMAS REYNOLDS, assermenté et interrogé .

ACHAT DE RAILS.

*Par le Président :—*

14581. Où demeurez-vous ?—A Londres, Angleterre.

14582. Avez-vous été lié à quelque transaction se rapportant au chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui, je l'ai été.

14583. Quelle a été la première?—Je pense que la première fois c'était en 1874, quand je vins ici pour la Ebbw Vale Steel & Iron Co.

*Achat de rails—*

14584. On trouve à la page 9 d'une réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 mars, 1876, une copie d'une lettre signée de Thomas Reynolds, junior : veuillez y référer et nous dire si elle vient de vous ?—Oui.

14585. Elle paraît contenir une offre par vous faite au nom de deux compagnies séparées ?—Oui ; les compagnies d'Ebbw Vale et d'Aberdare. Le 2 mars 1876, a offert, au nom des Ebbw Vale and Aberdare Cie, 5,000

14586. Chacune pour 5,000 tonnes de rails d'acier et les éclisses, boulons et écrous nécessaires ; le prix demandé par la compagnie en premier lieu nommé est apparemment de £11 sterling, et par la deuxième de £11.5 ch. ; vous rappelez-vous si l'offre de l'une ou l'autre de ces compagnies a été acceptée ?—L'offre de la première a été acceptée, celle de la Ebbw-Vale ; l'autre ne l'a pas été. separément à £11 ou £11.5 ch.

14587. Vous étiez à Ottawa dans le temps ?—Oui.

14588. Savez-vous s'il y a eu une offre de la part de quelqu'un d'attaché au gouvernement pour augmenter cette quantité de 5,000 tonnes au prix de votre soumission ?—On m'a demandé si la Compagnie d'Ebbw-Vale augmenterait sa quantité de 5,000 tonnes, et j'envoyai un télégramme en Angleterre, où l'offre fut refusée. La compagnie d'Abbw Vale a refusé de doubler sa commande.

14589. Vous rappelez-vous s'il y a eu une correspondance à ce sujet, ou cette communication vous a-t-elle été faite verbalement ?—Verbalement, j'en pense.

14590. Vous rappelez-vous par qui ?—Je n'en suis pas très sûr, mais je crois que ce fut par M. Fleming ; je n'en suis pas tout-à-fait sûr.

14591. Il n'y a pas eu d'arrangement avec la Compagnie d'Aberdare ?—Aucun quelconque.

1492. Etes-vous retourné en Angleterre peu de temps après cette lettre ?—Oui.

14593. Quel est votre état ?—Je suis ingénieur civil.

14594. Avez-vous quelque chose à voir dans la vente des matériaux de fer ?—Oui, de l'acier et du fer, et de tout ce qui se rattache aux travaux de chemins de fer et du génie civil. Le témoin est ingénieur civil.

14595. Etes-vous demeuré en Angleterre la plupart du temps depuis cette transaction ? Entièrement tout le temps, excepté durant le mois, ou à peu près, de congé que je prends d'ordinaire pour venir au Canada dans l'hiver.

14596. Vous êtes-vous tenu parfaitement au courant des fluctuations du marché de ces matériaux ?—Oui ; notre commerce nous forçait naturellement à les suivre, parce que nous étions continuellement sur le marché.

14597. Savez-vous quelle était la tendance du marché dans l'automne de 1874 et au commencement de 1875 ?—A la baisse. Tendance du marché dans l'automne de 1874 et le commencement de 1876, A LA BAISSÉ.

14598. Y avait-il une différence sensible ou peu marquée dans les prix ?—La baisse se ferait graduellement mais sûrement.

14599. Cette fluctuation était-elle de nature à affecter les prix des écrous et des boulons aussi bien que ceux des rails ?—Oui.

14,600. Dans la même mesure proportionnellement ?—Presqu'également, à mon sens.

*Achat de rails—*

En mars 1875, le marché était plus faible.

14601. Comparé au marché de novembre, 1874, où en était le marché, d'après vous, en mars, 1875, pour les écrous et les boulons?—Il était plus faible.

14602. Voulez-vous dire que les prix étaient plus bas?—Les prix étaient, je pense, d'une couple de livres par tonne plus bas—peut-être d'avantage.

Depuis 1874, les marchés ont baissé constamment jusqu'en juillet 1879, où ils touchèrent fond.

14603. Pouvez-vous définir, d'une manière générale, les variations du marché d'année en année depuis lors; je ne veux pas dire, comme de raison, d'une manière précise, mais nous indiquer la tendance marquée?—Depuis 1874, l'automne de 1874, je crois que les marchés ont baissé d'une manière régulière jusqu'à l'été dernier.

14604. Ont-ils monté depuis?—Vers juillet de l'été dernier ils arrivèrent au plus bas, non pas en juillet de la présente année, mais en juillet il y a douze mois.

Et montèrent rapidement après juillet 1879.

14605. Vous voulez dire juillet de 1879?—Oui, en juillet 1879 ils arrivèrent au plus bas—de juin à juillet, 1879, je pense—après quoi ils montèrent avec beaucoup de rapidité jusqu'à la fin de janvier de cette année, 1880 ou le milieu de février, 1880. Puis ils baissèrent de nouveau très rapidement jusqu'en juillet de cette année, 1880, époque à laquelle les prix remontèrent de nouveau jusqu'au commencement de septembre; puis il y eut une légère baisse entre cette dernière date et le temps d'aujourd'hui, mais seulement une fluctuation de cinq chelins ou quelque chose comme cela.

14606. Avez-vous pris quelque part à quelque négociation qui ait eu pour résultat des contrats, l'année dernière, avec la Barrow Hæmatite Steel Co., et Guest & Cie., et la West Cumberland Iron & Steel Co.?—Non pas en ce qui regarde la recherche de soumissions ou quelque autre chose de cette sorte.

14607. En quelle capacité?—Comme ingénieur inspecteur.

Les prix payés en vertu des dits contrats sont les plus bas qui aient jamais été payés.

14608. Comment cadrent les prix donnés dans ce temps-là avec les prix donnés soit avant soit après?—Ils étaient à peu près les plus bas qui, à mon sens, aient jamais été demandés pour des rails n'acier, soit auparavant soit depuis, de ce poids et de cette qualité.

14609. En avez-vous fait l'inspection?—Oui.

14610. Étaient-ils de tous points recevables?—Oui, sous tous rapports.

LA COMPARAISON DES prix des rails, DE NOVEMBRE 1874 A MARS 1875, avec les prix subséquents prouve qu'ils étaient PLUS BAS entre MARS 1875 ET JUILLET 1879.

14611. Comment cadrent les prix de la saison, de novembre, 1874, à mars, 1875, avec les prix subséquents des rails?—Ils ont été plus bas depuis. Ils ont monté au printemps dernier, après la hausse rapide qui eut lieu après juillet, 1879; au même prix ou bien près du même prix auquel ils étaient cotés dans l'automne de 1874. Je parle généralement sans vouloir prétendre à la précision.

14612. Pouvez-vous nous parler du prix des rails entre novembre, 1874 et janvier 1875: le gouvernement aurait-il pu les obtenir en janvier 1875, à une cote aussi basse ou plus basse qu'en novembre 1874?—Aussi basse, mais la baisse peut ne pas avoir été suffisante; elle ne l'était pas assez pour moi pour que je me la rappelle. Il peut y avoir une légère baisse, mais pas de hausse: les prix ont baissé à compter de novembre, mais je ne puis dire jusqu'à quel point de janvier arrivé.

Les rails censés avoir

14613. Savez-vous quel était l'espoir ou l'attente générale dans le

*Achat de rails—*

commerce de fer pour l'avenir—je veux dire quelle était l'attente durant la saison que j'ai mentionnée durant 1874 et 1875?—Sur la place en novembre, 1874, nous croyions que les rails étaient tombés aussi bas qu'il était possible, et ils se sont tenus au même point durant quelque temps plus tard. On ne croyait pas qu'il fut possible de faire des rails à des prix aussi bas, pas aussi bas certainement que ceux auxquels on en a fait par la suite, je parle de rails d'acier. Atteint le plus bas prix en novembre 1874.

14614. En novembre, 1874, par conséquent, on aurait cru le temps propice pour acheter?—Oui.

14615. Était-ce alors le sens du commerce que le prix serait plus ferme dans la suite?—Oui; et celui des fabricants.

14616. Pourriez-vous nous dire vers quelle temps cette confiance s'est amoindrie et que l'on se sentit enclin à les livrer à des taux moins élevés?—Je m'imaginais que cela est arrivé graduellement à mesure que les commandes arrivaient en abondance. Manque de confiance.

14617. Vers quel temps a-t-elle commencé de s'affaiblir?—Eh bien, je crois qu'à mesure que le marché baissait ou considérait tout le temps que les plus bas prix étaient arrivés. Je ne pense pas qu'on se soit attendu jamais à obtenir des prix beaucoup plus bas que ceux que nous examinons dans le moment.

14618. Vous croyez donc que le prix a baissé graduellement jusqu'à l'été de 1879?—Oui; vous me demandiez tout à l'heure si j'ai eu quelque chose à faire dans l'achat, l'été dernier, de 45,000 tonnes. Je n'ai rien autre chose à faire que l'inspection comme ingénieur. C'était avant cela que je m'en étais occupé.

14619. Je le savais, et j'avais le dessein de vous en parler dans un instant; mais, pour commencer, je vous demanderai s'il y a quelque autre chose que vous pouvez nous communiquer, sous forme de renseignements, sur l'état général des marchés ou leur tendance entre novembre 1874, et le temps présent?—Je ne pense pas être capable de vous renseigner plus amplement sur le sujet.

14620. Pouvez-vous nommer quelque journal qui peut nous indiquer la tendance générale des variations dans le marché des rails et des écrous et des boulons?—Un journal? Journaux faisant autorité pour le commerce de fer : *Iron, The Engineer, Engineering, Iron and Coal Trade Review.*

14621. Journaux, papiers ou brochures ou livres qui font, de commun accord, autorité dans le commerce, je ne parle pas des prix exacts, mais de la tendance?—Il y a une publication appelée *Iron, The Engineer, Engineering* et la *Iron and Coal Trade Review*; je pense que tous ces papiers ont la cote des marchés; mais j'ignore si quelques-uns d'entre eux existaient en 1874; mais *Engineering* et *The Engineer* étaient publiés dans le temps.

14622. Y a-t-il des publications semblables aux Etats-Unis sur ces matières que l'on puisse considérer comme des autorités?—Oui; je le crois, mais je ne saurais les nommer. J'imagine qu'elles suivent les marchés de plus près que nous.

14623. Comme règle, existe-t-il de la sympathie entre les marchés anglais et américains?—Oui. Sympathie entre les marchés anglais et américains.

14624. Alors, croyez-vous que les publications américaines nous renseignent sur ce sujet quant à la tendance générale de la hausse ou de la baisse?—Très probablement.

*Achat de rails—*

14625. Avez-vous vu en différents temps ces publications américaines?—Oui.

14626. Savez-vous si elles cotent les prix anglais aussi bien que les prix américains?—C'est ce que j'ignore; mais je pense que quelques-unes le font.

14627. Avez-vous été lié aux transactions, de 1874 à 1875, de toute autre manière que celle que vous nous avez dite, à propos de ce contrat avec la Cie de Ebbw Vale?—Non.

14628. Quelle est la transaction suivante à laquelle vous avez pris part?—C'était en 1879.

En 1879, Fleming lui télégraphia de recevoir des soumissions pour 5,000 tonnes.

14629. Au nom de qui agissiez-vous pour celui-là?—J'ai reçu un câblegramme de M. Fleming.

14630. A propos de quoi?—Me disant d'obtenir des soumissions pour 5,000 tonnes.

14631. En est-il résulté quelque contrat?—Oui; il y a eu un achat de 5,000 tonnes.

14632. De quelle compagnie?—De trois: la Cie d'Ebbw Vale, la Cie de West Cumberland, et je pense, de la Cie de Barrow.

14633. Veuillez examiner cette correspondance telle qu'elle nous a été fournie par M. Trudeau, du Département des chemins de fer, et si elle vous renouvelle la mémoire, décrivez-nous de votre mieux cette transaction?—Oui; ce sont là les câblegrammes qui se sont échangés. (Exhibit No. 159.)

14634. Si je ne me trompe, cette transaction n'a pas été annoncée publiquement comme ouverte à la compétition?—Non.

Le témoin choisit les maisons auxquelles des circulaires devaient être envoyées.

14635. Est-ce vous qui avez fait le choix des maisons auxquelles des circulaires ont été adressées?—Oui.

14636. Cela a été fait sous votre responsabilité et laissé à votre discrétion?—Entièrement.

14637. Qu'est-ce qui vous a guidé pour décider à qui vous deviez adresser ces circulaires?—J'ai envoyé les soumissions ou demandes à tous les fabricants qui étaient en mesure de faire la livraison à quelque époque qu'on l'exigeât, et qui fesaient des rails du poids voulu.

14638. Avez-vous omis aucun de ceux qui en fabriquaient de la qualité requise?—Je ne le pense pas.

Mode des circulaires le meilleur.

14639. Savez-vous s'il eut été possible d'obtenir des offres plus avantageuses par tout autre mode d'annonce que celui que vous avez adopté?—Non; je pense que celui que j'ai choisi était le meilleur.

14640. Croyez-vous qu'il était préférable aux annonces dans les journaux?—Oui; parce qu'une annonce ne sert qu'à affermir le marché. Si votre demande s'adresse à tous ceux qui sont en état d'y faire droit, vous épargnez cette hausse, et en même temps vous recevez la même réponse que vous obtiendriez si vous annonciez.

14641. Avez-vous eu des négociations pour la fourniture de rails avec d'autres que le gouvernement canadien?—Oui; j'en ai constamment. Nous sommes sur le marché tout le temps; et quand nous savons

*Actes de rails.*

que les fabricants ont les mains tellement pleines qu'ils ne sont pas capables de concourir pour les livraisons requises, nous ne leur écrivons pas.

14642. Quand vous dites : les mains pleines, vous voulez dire : pleines de commandes ?—Oui ; pleines de commandes, ou peu soucieux d'entreprendre de telles livraisons.

14643. Quand vous parlez du peu d'empressement à donner la cote pour des livraisons particulières, voulez-vous dire des livraisons à des époques particulières ?—Oui ; quelques fabricants ne donneront de cote que pour un certain temps à venir. Si vous demandez une livraison six ou huit mois d'avance, il est possible qu'ils vous refusent ; et si nous savons qu'ils refusent de telles livraisons, nous ne nous adressons pas à eux, lorsque d'autres sont prêts à faire toutes les livraisons des articles requis immédiatement, et ainsi, quand la livraison doit être immédiate nous omettons les premiers.

Quelques fabricants ne feront des offres que pour un temps bien limité.

14644. Comment pouviez-vous dire qu'ils étaient prêts à faire des livraisons complètes dans un temps particulier ?—Par les réponses qu'ils nous faisaient à nous et à d'autres qui avaient demandé des renseignements.

14645. Au nom d'autres acheteurs ? c'est ce que vous voulez dire ?—Oui, au nom d'autres acheteurs.

14646. Dans cette transaction de 1879, vous rappelez-vous si c'est la soumission la plus basse qui a été acceptée ?—L'offre la plus basse pour la livraison requise. Je ne me rappelle pas dans le moment quels étaient les prix, mais c'est la soumission la plus basse qui a été acceptée.

L'offre la plus basse acceptée.

14647. La Cie de West Cumberland paraît ne pas avoir pris toute la quantité voulue, mais 2,000 tonnes seulement : vous souvenez-vous pourquoi ?—Parce qu'elle n'était pas en mesure de livrer plus que cette quantité dans le temps exigé.

La Cie. West Cumberland n'a pu livrer que 2,000 tonnes.

14648. Devons-nous entendre par là qu'elle n'a pas offert de fournir plus de 2,000 tonnes ?—C'est ce que je ne puis dire sans voir la correspondance, parce qu'elle peut avoir pris ce qui restait après que les trois autres avaient été prises, et j'imagine que ses prix étaient les mêmes, et qu'une seule Cie ne pouvait faire la livraison tout entière ; conséquemment les autres eurent le reste, mais je ne sais pas laquelle a commencé. L'un des fabricants au prix dit ne pouvait pas tout prendre, conséquemment il prit ce qui lui était possible de faire, et les autres se partagèrent le reste au même prix.

14649. Veuillez examiner cette liasse de correspondances (Exhibit No. 159), et nous dire si c'est la correspondance originale sur le sujet à laquelle vous avez pris part ?—Oui, c'est la même.

14650. C'est vous qui l'avez transmise au département ?—Oui.

14651. Il paraît d'après ceci que la Cie de fer et acier de West Cumberland a pris le contrat à £4.19c la tonne ; et que le reste des 5,000 tonnes—c'est-à-dire 3,000 tonnes environ—a été également partagé entre les deux autres entrepreneurs à £5 la tonne ? Oui.

La Cie. de West Cumberland a pris le 1er contrat à £4. 19s. et le reste des 5,000 tonnes ou 3000 tonnes a été également partagé entre les deux entrepreneurs à £5 la tonne.

14652. Y a-t-il quelque autre chose à expliquer en dehors de cette correspondance ?—Non, je ne crois pas.

*Achat de rails.*

14653. Avez-vous pris part à quelqu'autre transaction se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien ?—Je pense que non.

14654. Y a-t-il quelqu'autre matière se rapportant au chemin de fer du Pacifique Canadien sur laquelle vous pouvez nous renseigner ?—Je ne le pense pas.

*Ottawa, mardi, 16 novembre 1880.*

**Goodwin.**

JAMES GOODWIN : assermenté et interrogé :

SOUSSIONS.—  
CONTRATS NOS. 41  
ET 42.

*Par le Président :—*

14655. Avez-vous été intéressé à quelques transactions se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien ?—J'ai soumissionné les sections A et B de ce côté-ci de Winnipeg.

14656. Vous voulez parler de l'embranchement de Pembina ?—Non ; de l'embranchement de la Baie du Tonnerre, sections A et B.

14657. Avez-vous soumissionné les deux sections A et B ?—Oui.

Soumissionné les sections A et B.

14658. Et aussi la section unie appelée C ?—Non ; il y avait dans le temps une section A et B d'annoncée, si je me le rappelle bien.

Sa soumission n'était pas la plus basse.

14659. Savez-vous si c'est votre soumission qui était la plus basse pour l'une ou l'autre de ces sections ?—Non ; elle ne l'était pas.

14660. Aviez-vous un intérêt quelconque dans les contrats de l'une ou l'autre de ces sections ?—Non ; ma soumission n'a pas été acceptée.

14661. Etes-vous devenu intéressé plus tard dans aucun des contrats ?—Non.

14662. Vous êtes-vous plaint de ce que le contrat n'avait pas été accordé équitablement ?—Pas le moins du monde.

A été demandé de se joindre à Andrews, Jones & Cie.

14663. Y a-t-il encore quelqu'autre chose se rapportant à l'une ou l'autre de ces sections qui demande explication ?—Non ; certaines personnes m'ont demandé de me joindre à Andrews, Jones & Cie. L'honorable M. Macdougall m'en parla et voulait que je me joignisse à eux, et je lui dis que j'aviserais. Il me dit que le temps était expiré et que le gouvernement n'attendrait pas. Je crois que cela se passait un samedi soir ou un dimanche au matin. Nous eûmes une conversation sur le sujet le samedi soir, et le dimanche au matin il vint chez moi et nous examinâmes la question, et je lui dis que j'irais trouver le ministre pour m'assurer s'il ne voudrait attendre une couple de jours encore—jusqu'à l'après-midi de mardi, je pense—je n'en suis pas très sûr, mais je pense qu'il consentait à attendre jusqu'à l'après-midi de mardi. Soit le lundi soir ou le mardi matin je me décidai à ne pas me joindre à eux. Cela demandait une grande somme d'argent. Je me rappelle être allé à son bureau et je pénétrai dans le cabinet du Secrétaire privé ; je le trouvai absent, soit qu'il fût occupé ailleurs ou qu'il fût allé devant le Conseil, mais je lui laissai une note l'informant que je ne voulais rien avoir à faire dans la transaction dont M. Macdougall et moi nous avions parlé ; voilà tout ce que je sais sur le sujet.

Écrivit au ministre qu'il ne voulait rien avoir à faire à cette transaction.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

14664. Vous rappelez-vous si c'est un lundi ou un mardi que vous vous êtes retiré de l'affaire ?—Je suis enclin à croire que c'était un mardi, mais je n'en jurerais point ; mais je sais, dans tous les cas que c'est le lundi soir que j'ai écrit la note.

14665. Vous aviez donc décidé dès le lundi soir que c'était une transaction à laquelle vous ne teniez guère à vous mêler ?—Oui ; j'ai cru que j'avais le devoir d'écrire immédiatement au Ministre, ou de le voir personnellement.

14666. Avez-vous eu quelqu'autre rapport avec cette transaction ?—Non ; aucun.

14667.—Avez-vous eu aucun rapport quelconque avec les autres sections qui ont été soumissionnées à peu près dans le même temps que la section A ?—Je parle maintenant de A et B.

14668. Oui ; mais Andrews, Jones & Cie., n'ont pas eu l'occasion de vous donner un intérêt dans la section A, la section B seule leur ayant été adjugée ?—Je ne me rappelle pas cela, je pense néanmoins que vous avez raison. Je ne puis jurer maintenant s'ils avaient la section A ou la section B. Je sais que j'ai soumissionné cette section toute entière, A et B, par moi-même.

14669. Comme section combinée ou séparément ?—Séparément ; deux soumissions distinctes.

14670. Dois-je comprendre que vous dites que vous n'êtes pas capable dans le moment de déclarer si vous avez eu l'occasion d'avoir un intérêt dans ces deux sections plus tard ou seulement dans la section B ?—Si Andrews, Jones & Cie., n'avaient pas soumissionné la section A, naturellement je ne pouvais me joindre à eux pour cette section.

14671. Il est possible qu'ils l'aient soumissionnée ; mais, d'après ce que nous savons aujourd'hui, nous n'avons aucun renseignement qui prouve qu'elle leur ait jamais été adjugée ?—Quelque section qui ait jamais été adjugée, c'était le désir de M. MacDougall que je joignisse à eux pour la partager.

14672. Alors, ce que vous vous rappelez, c'est que quelque contrat qui leur ait été adjugé, M. MacDougall, en leur nom, vous proposait de le partager avec eux ?—Oui.

14673. Et dites-vous que le lundi, quelque temps dans la journée, vous avez décidé de ne pas vous joindre à eux ?—Oui ; c'est ce que je résolu et j'en donnai avis au ministre en conséquence.

14674. En supposant que vous eussiez décidé de vous joindre à eux, auriez-vous été immédiatement en mesure de fournir les sûretés nécessaires ?—Je crois que j'aurais pu me procurer toutes les garanties exigées.

14675. Vous a-t-on proposé de trouver l'argent ?—Je n'ai pas dit un mot de ce que je pourrais faire ou ne pas faire à cet égard ; il n'y eût pas un mot à ce sujet. Je ne connais pas les membres de la maison Andrews, Jones & Cie., je ne pense pas les avoir jamais vus.

14676. Vous n'avez donc eu aucune communication avec eux ; c'était seulement en passant par l'entremise de M. MacDougall en leur nom ?— Seulement avec M. Macdougall en leur nom.

*S'il se fut joint à Andrews, Jones & Cie., il était en mesure de fournir les sûretés demandées.*  
*N'a jamais communiqué directement avec Andrews, Jones & Cie.*

*Soumissions—  
Contrat Nos. 41  
et 42.*

14677. Vous rappelez-vous si M. Macdougall vous a dit être autorisé à faire cette proposition, ou si c'était une proposition à être débattue plus tard entre lui et Andrews, Jones & Cie, au cas où l'occasion se présenterait d'avoir une prolongation de temps?—Il ne m'a pas dit, M. le juge, qu'il était autorisé du tout.

14678. Il ne vous l'a pas dit?—Non ; il me dit simplement : "voulez-vous, voulez-vous?"

L'hon. Wm. Macdougall m'a simplement demandé si je ne voulais pas me joindre à eux. 14679. Alors, avez-vous compris que cette proposition vous venait par un intermédiaire autorisé de la maison Andrews, Jones & Cie?—J'avais raison de croire que M. Macdougall et eux se connaissaient, et il m'a demandé simplement si je voulais me joindre à eux. Il ne m'a pas dit qu'il fût autorisé de me faire aucune offre, ni rien qui pût me le faire penser.

14680. Avez-vous jamais discuté la question plus tard avec quelque associé de la maison?—Non, avec nul d'entre eux. Je ne les connaîtrais pas s'ils entraient ici dans le moment.

14681. Connaissez-vous le Col. Smith, de New-York?—Oh, parfaitement.

N'a jamais parlé de cette affaire avec le Col. Smith. 14682. N'avez-vous pas discuté cette affaire avec lui?—Non ; je ne lui ai jamais entendu dire un mot sur la question.

14683. Avez-vous quelque plainte à faire parce que la section A ne vous avait pas été adjugée?—Eh bien, je pense, juge, que j'ai soumissionné par une somme ronde ; mais il me reste l'impression que ma soumission, en somme totale, était plus basse que les soumissions suivant les taux de la cédule, et je crois que... je ne sais pas, je ne pense pas que j'ai dit au ministre... je crois que je lui ai dit quelque chose, mais je ne sais pas.

A aussi soumissionné par cédule. 14684. Est-ce votre impression aujourd'hui qu'outre votre soumission d'A seule et de B seule, vous aviez une autre soumission comprenant les deux ensemble?—Je le crois, mais en une somme ronde, vous savez : je disais : tant pour la section A, et tant pour la section B, au meilleur de ma connaissance ; mais, comme de raison, j'ai mis une somme ronde pour la section A et la section B séparément, et tant pour la section A et tant pour la section B. J'ai aussi envoyé une soumission suivant l'annonce dans les journaux, parce que l'annonce demandait une cédule

N'a pas à se plaindre. des prix. On n'a pas annoncé pour une somme ronde, en sorte que je n'avais pas à me plaindre.

14685. Ainsi, vous n'avez pas soumissionné pour cette distance toute entière, 185 milles environ?—Oui ; j'ai envoyé une soumission pour cette distance.

14686. Mais je veux dire que vous ne l'avez pas envoyée d'après les spécifications que le Gouvernement exigeait?—J'ai envoyé deux soumissions, l'une pour une somme ronde et l'autre d'après la cédule de prix annoncée.

Croit qu'il était aussi bas qu'Andrews, Jones & Cie. pour la somme ronde. 14687. Eh bien, c'est pour celle de la somme ronde que vous croyez avoir été le plus bas?—Je pense, je n'en suis pas très sûr, mais je crois que je l'étais d'après les quantités. Je pense que j'étais aussi bas qu'Andrews, Jones & Cie.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 42  
et 43.*

14688. Avez-vous réclamé que vous étiez aussi bas, sur la somme totale, pour toute la distance combinée qu'Andrews, Jones & Cie., et Marks et Conmee réunis?—Je n'en sais rien, Juge.

14689. Sans rien connaître de leur offre, comment en êtes-vous venu à la conclusion que vous étiez plus bas?—Je les ai entendu le dire plus tard. Je n'ai reçu du bureau aucun renseignement; mais d'après les quantités données, Juge, et puis d'après ma somme totale, je crois que j'étais un peu plus bas, je ne jurerai pas positivement, mais il me semble que mon commis l'a dit; mais je dois ajouter que la somme ronde n'était pas en conformité de l'annonce dans les journaux.

14690. Mais d'après la cédule des quantités et des prix, considérez-vous que vous aviez droit au contrat?—Non; les quantités et les prix étaient au-dessous des miens.

14691. Ainsi, d'après la spécification et la manière de soumissionner N'avait pas droit au prescrit par le gouvernement, vous n'avez pas prétendu que vous aviez droit à aucun contrat?—Non; je n'ai pas eu cette prétention.

14692. Pouvez-vous nous dire pourquoi vous en êtes venu à la conclusion que si vous aviez une chance de vous joindre à Andrews, Jones & Cie., sur la section B, vous avez cru qu'il n'était pas désirable pour vous de le faire?—D'abord, je crois, en parcourant leur soumission, qu'ils n'avaient pas de prix assez élevés dans mon opinion; et en second lieu c'était pour moi des étrangers et je n'aimais pas à me joindre à eux. Le lundi—le jour où je vis le ministre—je pense qu'ils n'avaient pas de prix assez élevés pour ce contrat.

A refusé de se joindre à Andrews, Jones & Cie. pour le CONTRAT 42 parce que leurs prix étaient trop bas, et parce que c'étaient des étrangers.

14693. Quelle est la transaction suivante dans laquelle vous avez été intéressé?—Et bien, j'ai soumissionné A, B, C et D, dans la Colombie Anglaise.

CONTRATS NOS. 60, 63, C, A. A soumissionné les sections A, B, C et D dans la Colombie Anglaise.

14694. Sur la section A, savez-vous quels sont ceux des soumissionnaires qui ont réussi?—A. P. MacDonal'd et autres.

14695. Avez-vous réclamé que vous aviez droit à ce contrat?—Non; je ne l'ai pas fait.

N'avait pas droit à la section A.

14696. Avez-vous à vous plaindre, en aucune façon, de la manière dont le contrat a été adjugé, ou de la décision prise à cet égard?—Non, juge, je n'ai pas à me plaindre; ni à propos de la section D.

14697.—Quant à la section C, savez-vous qui l'a eue?—Je pense que ce sont les mêmes qui ont obtenu la section A.

Ne fait pas de réclamation à propos de la section C.

14698. Avez-vous à vous plaindre en ce qui concerne l'adjudication de ce contrat?—Non, juge, ni en ce qui concerne la section D.

14699. Savez-vous quels sont ceux qui ont obtenu la section D?—M. Kavanagh, je pense.

14700. Vous avez aussi soumissionné celle-là?—Oui; j'ai soumissionné pour le tout.

14701. Vous n'avez à vous plaindre de rien?—Non, juge, de rien.

14702. Avez-vous quelque raison de croire que le contrat aurait dû vous être adjugé à vous plutôt qu'à eux?—Non.

*Soumissions—**Contrat No. 61,**C. A.*

La section B adjugée au témoin, à Hugh Ryan et au Col. Smith. 14703. Quelle section avez-vous entreprise?—La section B nous a été adjugée à Hugh Ryan, au Col. Smith et à moi. Je ne sais pas si Ryan a signé: Purcell et Ryan; mais je le pense; mais le contrat portait les noms de Purcell & Ryan et de Goodwin & Smith.

14704. Vous dites que vous étiez le soumissionnaire le plus bas sur la section B?—Oui.

14705. Et que le contrat vous a été adjugé?—Oui.

14706. Et à P. Purcell, de Williamstown; Hugh Ryan, de Perth; James Goodwin, d'Ottawa; James Smith, de Brooklyn, New-York?—Oui, ce sont là les associés de la maison.

14707. Y a-t-il quelqu'autre personne intéressée dans cette maison? Pas d'autre. Je ne sais pas si Ripley était intéressé avec Smith; il n'a pas signé: Smith et Ripley, mais seulement J. N. Smith.

14708. Y avait-il encore quelqu'autre personne, à votre connaissance?—Non: pas que je sache.

14709. Vous rappelez-vous le chiffre de votre commission dans ce cas?—Non, Juge; j'oublie dans le moment.

La soumission se montait à \$2,573,640. 14710. Le Livre Bleu publié en 1880 sur ce sujet porte le chiffre de votre soumission dans ce cas à \$2,573,640; est-ce là votre chiffre à peu près?—Je pense que oui.

14711. Avez-vous aucune raison de croire que ce chiffre n'est pas exact?—Je n'ai aucune raison de croire que ce chiffre n'est pas exact.

A vendu son intérêt à Onderdonk. 14712. Avez-vous rempli le contrat?—Non; j'ai vendu mon intérêt.

14713. Était-ce avant que le contrat fût passé?—Eh bien, je pense—parole d'honneur, je pense que nous passâmes le contrat dans le temps, je le crois, parce que le Gouvernement n'a voulu consentir—n'a voulu reconnaître Onderdonk que quelque temps plus tard.

Onderdonk devient l'entrepreneur aux mêmes prix. 14714. A-t-il été finalement arrangé qu'il deviendrait l'entrepreneur aux lieu et place de vous et de vos associés?—Oui, oh oui.

14715. Aux mêmes prix que vous deviez avoir?—Oh! les mêmes prix, oui.

14716. En fait, il a acheté votre position?—Il nous a simplement donné tant pour notre position.

14717. Lui avez-vous donné votre position sans aucune considération?—Oh non, j'ai reçu un tiers de \$100,000, moins \$1,500.

La somme de \$100,000 payée par Onderdonk à la maison du témoin. 14718. Je pense qu'il n'est pas nécessaire que nous sachions comment vous avez divisé la somme entre vous, mais dois-je comprendre que le contrat a été abandonné sur cette base; qu'il valait \$100,000?—Oui, \$100,000, c'est bien cela.

14719. Et vous avez eu dans cette somme la part dont vous étiez convenus entre vous?—Oui.

14720. Vous avez parlé d'une réduction de \$1,500, cette somme ou tout autre portion de ces \$100,000, était-elle destinée à quelque personne du dehors en retour d'informations reçues ou d'aide donnée pour vos soumissions?—Non; mais à un des associés qui considérait que vous avions vendu à trop bon marché, et qui régimait et ne voulait pas

*Soumissions—  
Contract No. 61,  
C.A.*

signer. Je lui ai dit de régler l'affaire telle quelle. J'étais un peu malade dans le temps, et je dis : " Arrange cela d'une manière ou l'autre, Smith ; " et Smith voulait s'en aller, vous savez, et je dis : " Donnez-lui tant."

14721. Je ne veux pas entrer dans ces détails à moins qu'il n'y ait eu quelque argent de payé en retour d'aide illégitime ?—Non : Hugh Ryan l'a eu.

14722. Après cet arrangement avec Onderdonk at-il été finalement conclu que le gouvernement l'accepterait comme l'entrepreneur et vous libérerait ?—Le Gouvernement ne voulait pas le reconnaître pendant quelque temps. On n'était pas très content de l'affaire, et il se passa quelque temps avant que le Gouvernement ne me libérât, ainsi que Hugh Ryan et Smith. Le gouvernement refusa durant quelque temps de reconnaître Onderdonk.

14723. Vous rappelez-vous si on a essayé d'exercer quelque pression sur le Gouvernement pour l'engager à consentir à l'arrangement ?—Il n'y a pas eu de pression, du moins à ma connaissance.

14724. Connaissez-vous quelque membre du Parlement qui ait retiré quelque avantage de ce consentement ?—Non ; pas un seul. La seule influence qui m'ait soutenu, c'est la mienne propre. Je savais que les gens des États-Unis désiraient obtenir le contrat en leurs propres noms, j'en parlai au Gouvernement, car je savais qu'ils avaient dans le temps \$600,000 entre leurs mains.

14725. Parlez-vous du parti d'Onderdonk ?—Oui.

14726. Est-il à votre connaissance qu'aucune personne du gouvernement—je ne parle pas des membres du Parlement, car je vous ai déjà questionné à leur égard—tels que commis de bureau, secrétaire ou autre personne dans les départements, aient obtenu quelque avantage dérivé de cette affaire de vente ?—Non ; pas un chelin n'a été donné, à ma connaissance ; et je jure positivement que pas une de ces personnes n'a reçu un chelin, et il leur eût été difficile de rien recevoir à mon insu. Ni membre du Parlement, ni employé d'aucun département n'ont obtenu d'avantage dérivé de cette transaction.

14727. Qui a préparé les soumissions dans ce cas ?—J'ai donné les chiffres à mon commis et à d'autres amis, et j'ai dit : " Voici mes chiffres." Ryan a montré ses chiffres, et le Col. Smith les siens, et d'après ces chiffres notre soumission a été rédigée.

14728. Et vous avez arrangé les prix entre vous ?—Oui.

14729. Avez-vous été dans l'habitude d'entreprendre de grands travaux pour le Gouvernement ?—Oh ! durant trente ans, Juge.

14730. Vous demeurez à Ottawa ?—Oui, je demeure à Ottawa.

14731. Outre l'opinion de vos propres associés privéement et collectivement, avez-vous reçu quelque suggestion de quelque personne attachée à aucun des Départements, à propos des prix ?—Oh non, pas du tout ; il n'y avait pas une de leurs opinions qui valût la mienne, vous savez, jamais, ni dans ce temps ni dans aucun autre temps. N'a jamais reçu d'information d'aucune personne attachée au département.

14732. Leur opinion était peut-être préférable à la vôtre à propos de ce que d'autres avaient pu déclarer au sujet des prix, renseignements qui auraient pu vous être communiqués ; savez-vous s'il y a eu quelque chose comme cela ?—Jamais je n'ai eu de renseignements de cette sorte.

*Soumissions—**Contrat No. 61, C. A.*

14733. Avez-vous jamais reçu de renseignements d'aucune personne attachée à quelqu'un des bureaux du Département des chemins de fer, sur les prix ou soumissions d'autres soumissionnaires?—Pas un iota, ni directement ni indirectement.

14734. Quelque membre du Parlement, soit directement soit indirectement, a-t-il obtenu quelque avantage dérivé de cet arrangement avec vous?—Pas un chelin.

14735. Y a-t-il encore quelque autre transaction se reliant au chemin de fer du Pacifique dans laquelle vous ayez eu quelque intérêt?—Non, pas une seule.

14736. Avez-vous quelques autres renseignements à nous donner sur quelques autres matières se rattachant au chemin de fer du Pacifique?—Non, pas d'autres, Juge.

Ne connaît pas de cas où un commis ou un membre du Parlement ait donné à qui que ce soit des renseignements particuliers.

14737. Connaissez-vous quelque personne qui ait obtenu quelque avantage dans aucun des contrats ou soumissions pour le chemin de fer du Pacifique, par l'entremise d'aucun des officiers du Département, soit ministre, membres, ou commis?—Je n'en connais pas du tout, Juge; je ne vois pas trop quelles informations ces messieurs pouvaient donner.

**AVANTAGE DE LA  
CONCENTRATION DE  
GRANDS TRAVAUX  
DANS UNE SEULE  
ADMINISTRATION.**

Un entrepreneur peut exécuter les quatre contrats à meilleur marché que quatre individus séparés.

14738. Vous êtes vous formé une opinion sur l'avantage ou le désavantage de faire faire les quatre contrats dans la Colombie Anglaise par une seule personne au lieu de quatre individus séparés?—Une seule personne peut les faire à meilleur marché, juge; cela ne me surprendrait pas qu'elle pourrait les faire à 10 pour cent peut-être meilleur marché.

14739. Pour quelle raison?—Vous avez à faire presque autant de frais pour faire une section que pour toutes ensemble. Sans doute, vous aurez besoin de machines en plus grand nombre pour les quatre, mais pas beaucoup en plus grand nombre cependant; il n'y a pas là grande différence. M. Keefer sait bien cela. Oh non, je dirais certainement, pour ma part, que je crois que j'épargnerais 10 pour cent sur tout l'ouvrage en ayant tous les contrats à remplir. Il y a bien des choses qui pourraient arriver à l'encontre—mille choses pourraient arriver.

14740. Vous voulez donc dire que l'avantage qu'a retiré Onderdonk en ayant tous les contrats, fera plus que contrebalancer la somme qu'il a payée à d'autres personnes afin de se procurer tous les travaux?—Il est difficile de dire comment les choses tourneront. Je ne regrette pas d'être sorti de l'affaire dans tous les cas, mais il peut assurément remplir les contrats à meilleur marché, les ayant tous quatre.

Onderdonk ayant les quatre contrats épar-  
gne des frais d'admini-  
stration au montant  
de \$200,000.

14741. Pouvait-il remplir les quatre contrats à lui seul à meilleur marché que quatre individus séparés ne l'auraient pu faire; et cette épargne pourrait-elle s'élever, à votre sens à \$200,000 ou \$300,000?—Décidément, je crois que la chose lui vaut plus de \$200,000 au moins; en d'autres termes, je crois que les travaux confiés à un seul individu coûterait \$200,000 ou \$300,000 de moins que s'ils eussent été entrepris par quatre individus séparés.

14742. Pouvez-vous nous donner quelques autres renseignements sur l'exécution de ces sortes de contrats?—Non, juge, pas d'autres; je ne sais rien de plus sur le sujet.

*Mode d'adjudication des contrats.*

14743. Votre expérience pourra peut-être nous éclairer sur le mode d'adjudication des contrats ; pouvez-vous nous dire quels seraient les modes d'adjudication de contrats dans l'intérêt du public, parce que sachant si bien ce qui convient à l'entrepreneur, il est probable que vous ne devez pas ignorer ce qui serait avantageux au public ?—Si j'en juge par le chemin de fer Intercolonial, je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux pour le gouvernement avoir des entrepreneurs sur lesquels il puisse compter pour terminer les travaux. Il en coûterait moins au gouvernement, comme vous le verrez à propos du chemin de fer Intercolonial.

Il vaut mieux pour le public que les entrepreneurs soient des hommes sur lesquels le gouvernement puisse compter.

14744. Voulez-vous dire que l'habileté et la position des entrepreneurs devraient recevoir la même considération que les prix ?—Oui ; car en fin de compte, c'est toujours le Gouvernement qui paie le prix.

14745. Avez-vous jamais considéré l'avantage ou le désavantage d'adjudger des travaux sur des quantités estimées et une cédule des prix ?—Je ne vous comprends pas bien.

14746. Eh bien, sur une somme ronde, c'est là une des manières. Vous savez que des ouvrages se donnent quelque fois par sommes rondes, et d'autres fois ils sont donnés sur des quantités estimées, lequel travail est fait par les ingénieurs qui savent bien quelles quantités d'ouvrages seront exécutées dans les différentes espèces de terrains ; puis on demande des soumissions basées sur cet estimé, qui fixent le prix demandé pour chaque espèce d'ouvrage, voilà ce que j'entends par quantités estimées et la cédule des prix ; avez-vous jamais considéré lequel de ces systèmes serait le plus avantageux au pays ?—Je crois que le système de la cédule des prix serait plus avantageux au Gouvernement et à tout le monde, car il faut faire un relevé bien exact pour pouvoir soumissionner par somme ronde, et c'est une chose bien difficile à faire quand il s'agit de travaux de chemin de fer.

Il vaut mieux avoir des soumissions d'après une cédule des prix que d'après une somme ronde.

14747. Avez-vous examiné si cela ferait une différence sensible dans l'intérêt du public que ces quantités fussent estimées très minutieusement ou bien qu'elles le fussent à la grosse ?—Si vous travaillez à la cédule des prix, la chose n'a pas beaucoup d'importance ; comme de raison, l'ouvrage est mesuré au fur et à mesure qu'il progresse, après les progrès que font les travaux, les ingénieurs le mesurent bien exactement.

14748. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant aux entreprises et à l'intérêt des deux parties.—je veux dire : le public d'un côté et l'entrepreneur de l'autre—sur laquelle vous pouvez nous renseigner ?—Je ne le crois pas, juge. Je crois que si le gouvernement choisissait un individu entièrement solvable, et que ses ingénieurs approuvassent, je crois qu'il vaudrait mieux pour lui que de donner l'ouvrage à des personnes qui faillissent et sont incapables de faire l'ouvrage.

14749. Vous croyez que de ce qu'un homme est en mesure de faire un dépôt cela n'est pas toujours un moyen sûr de le juger ?—Non, ce n'en est pas un ; généralement et en fin de compte, c'est le gouvernement qui paie.

14750. Y a-t-il encore quelque chose se rattachant au chemin de fer du Pacifique sur laquelle nous puissions vous entendre ?—Pas autre chose, juge.

**Haggart.**

JOHN HAGGART, M. P., assermenté et examiné.

CONTRAT No. 15.  
PRÉTENDUES IN-  
FLUENCES INDUES.

*Par le Président :*

14751. Où demeurez-vous?—Dans la ville de Perth.

14752. Etes-vous député à la Chambre des Communes?—Oui.

N'a jamais eu d'in-  
térêt direct ou indi-  
rect dans le contrat.

14753. Avez-vous été personnellement intéressé dans aucune des transactions du chemin de fer du Pacifique Canadien?—Jamais ni dans aucun autre contrat avec le gouvernement, directement ou indirectement.

14754. Avez-vous été intéressé dans quelque offre ou soumission faite, ou dans aucune autre chose de cette matière?—Jamais.

Fesait partie du  
Comité des Comptes  
Publics en 1879 et  
1880.

14755. Fesiez-vous partie du comité des Comptes Publics soit en 1879 soit en 1880?—J'en étais membre ces deux années.

14756. Vous rappelez-vous que dans l'année 1879, une affaire se rattachant au contrat de Whitehead, ou à ce qu'on appelle communément la section 15, a été soumise à la considération du comité?—J'ai proposé la nomination d'un comité choisi pour s'enquérir de cette affaire.

14757. Aviez-vous pris une part active à l'investigation du sujet?—Oui, antérieurement.

But qu'il se propo-  
sait en demandant  
le comité d'enquête.

14758. Y avait-il, dans cette affaire, quelque chose de particulier que vous teniez à approfondir, ou n'était-ce qu'une information générale que vous désiriez?—J'ai vu par le rapport des quantités fourni à la Chambre qu'il y avait eu un grand changement dans la matière de l'ouvrage; les quantités pour certaines sortes d'ouvrages s'étaient considérablement accrues, et je désirais en savoir la raison.

Découvrit que la  
substitution d'ouvrage  
en terre à des che-  
valets avait un effet  
marqué sur les prix.

14759. Était-ce la substitution de terrassements à des chevalets dont vous parlez principalement?—Oui, des terrassements au lieu de chevalets principalement.

14760. Je suppose que vous avez trouvé qu'elle créait une différence marquée de la dépense totale?—Oui.

14761. Et c'était afin de vous assurer des détails de cette dépense, ou du mode d'autorisation qui l'avait occasionnée, que vous examiniez l'affaire?—On m'avait déjà informé qu'il n'était pas possible à l'entrepreneur de faire les chevalets aux prix qu'il avait reçus, qu'il avait de forts prix pour les terrassements, et qu'on avait substitué ces derniers aux chevalets. Cette information m'était venue de différentes personnes, et on disait qu'il y avait eu des changements dans les pentes du chemin qui donneraient pour résultat de gros profits à l'entrepreneur; c'était donc pour connaître la raison de ces changements que j'ai fait les démarches dont j'ai parlé.

14762. Voulez-vous dire, en d'autres termes, que l'intérêt de l'entrepreneur avait eu le pas sur celui du public?—Oui parfaitement.

14763. Avez-vous vu M. Whitehead durant cette investigation par le comité?—Je l'ai vu en présence du Comité.

N'a eu de conversa-  
tion avec Whitehead  
qu'en présence du  
Comité.

14764. Avez-vous eu avec lui d'autre conversation que celle que vous avez eue en présence du comité?—Non.

*Contrat No. 15.  
Prétentions in-  
fluences indues.*

14765. Avez-vous eu aucune communication venant de lui directement ou indirectement?—Non, excepté plus tard. Je me trouvai avec lui en chemin de fer, un jour qu'il se rendait sur le lieu de ses travaux, et j'eus alors une conversation avec lui.

14766. Après quoi?—Après l'ajournement des chambres.

14767. Ainsi, avant la fin de l'examen de la question devant le comité, vous n'avez eu aucune communication avec lui?—Non, jamais. Je n'ai jamais eu de conversation avec Whitehead.

14768. Il nous a dit, dans son témoignage rendu à Winnipeg, qu'on lui avait donné à entendre que le contrat pourrait lui être retiré par suite de votre démarche et pourrait s'adjuger de nouveau?—Oui.

14769. Et qu'il avait certaines transactions sur la base de cette entente?—Oui.

14770. Savez-vous s'il avait lieu de croire tout cela—je veux dire, le saviez-vous vers ce temps-là?—Non, pas vers ce temps-là. Le fils de M. Whitehead m'apprit plus tard—et c'est la première connaissance que j'aie eue de la chose—que M. Whitehead était mécontent. Je rencontrai une fois Macintosh sur la rue, et il me dit que Whitehead était tout fait vexé de ma conduite dans cette affaire, et il me dit qu'il lui avait répondu que je n'avais aucun mauvais vouloir contre lui, et que les choses finiraient par s'arranger parfaitement. Je vis plus tard encore le fils de M. Whitehead, et il me dit que Macintosh avait menacé le bon homme de me mettre à ses trousses; que je le suivais, et qu'il lui avait soutiré de grosses sommes en conséquence.

14771. Cette information, dites-vous, ne vous est parvenue qu'après la fin de l'investigation par le comité?—Oh, oui, bien longtemps après.

14772. Est-ce que cela a pesé de quelque poids auprès du comité, et influé sur ses actes?—La chose n'était pas possible.

*Ces informations  
n'ont pas influé sur  
le Comité.*

14773. Aviez-vous dans l'esprit quelque chose de cette nature?—Pas le moins du monde. Dans toute cette affaire je n'éprouvais aucun mauvais vouloir quelconque contre M. Whitehead, aucun quelconque.

14774. Quand M. Macintosh vous a parlé, comme vous venez de le dire, sur la rue ou ailleurs, de cette question, vous a-t-il donné à entendre qu'il lui serait avantageux que vous n'eussiez pas autant de sévérité pour M. Whitehead que vous en pourriez avoir autrement?—Il ne m'a jamais dit un mot de cela.

14775. Mais sans mentionner l'affaire, sa conduite et ses actes vous le donnaient-ils à croire?—Non; je pense qu'il y avait quatre ou cinq personnes avec moi quand j'eus avec lui cette conversation.

14776. Ne vous êtes-vous pas séparé de M. Macintosh avec l'impression dans votre esprit dans le temps qu'il retirerait des avantages si vous traitiez M. Whitehead avec un peu plus d'indulgence?—Vous vous rappelez, M. le Président, que la Chambre était ajournée; Le Comité avait fait son rapport avant que je ne parlasse du tout avec M. Macintosh.

*Le Comité ne siégeait  
plus quand eut lieu  
cette conversation  
avec Mackintosh.*

14777. Je n'ai pas encore bien compris cela; c'est un nouveau renseignement?—La Chambre s'était ajournée et le Comité avait fait son rapport avant que je me rappelle avoir eu de conversation avec M. Mackintosh.

*Contrat No. 15.**Prétendus influences indues.*

Ne se rappelle pas de conversation au "lunch" telle que celle dont parle Mackintosh.

14778. M. Mackintosh ne parle pas exactement dans ce sens dans son témoignage?—Oui; j'ai lu son témoignage, mais je ne me rappelle pas avoir eu au "lunch," de conversation comme celle qu'il mentionne.

14779. Il nous a donné à entendre que c'était pendant que le Comité siégeait, et que Whitehead savait que les questions étaient pressées par vous, qu'il vous a rencontré au "lunch" et qu'il a eu cette conversation avec vous?—Je ne me rappelle pas avoir eu jamais telle conversation avec lui.

Ne s'est pas séparé de Mackintosh avec l'impression que ce dernier bénéficierait si le témoin aidait Whitehead.

14780. Vous rappelez-vous vous être jamais séparé de Mackintosh, à la suite d'une rencontre, avec l'impression que Mackintosh bénéficierait si vous aidiez Whitehead en aucune façon?—Jamais.

14781. Ou si vous retiriez votre pression de cette affaire devant le Comité?—Je ne me rappelle pas avoir jamais eu de conversation avec lui que lorsque l'investigation était entièrement terminée.

14782. Je comprends que votre témoignage tend à prouver cela, mais si je reviens souvent à la question, c'est qu'en vous parlant du témoignage de Mackintosh sur le sujet, il est possible que cela ait l'effet de vous renouveler la mémoire?—Oui, oui.

14783. Voilà pourquoi je prends la liberté de répéter la question?—Oui, oui.

Pas de conversation avec Mackintosh tant que la Chambre n'a pas été ajournée.

14784. Eh bien, dites-vous qu'en aucun temps durant cette Session de 1879, vous n'avez été enclin à croire que Mackintosh retirerait des avantages si vous traitiez M. Whitehead avec plus d'indulgence que vous ne l'eussiez fait autrement?—Je ne me rappelle pas avoir jamais eu de conversation du tout avec M. Mackintosh sur le sujet que plus tard après.

La conversation avec le fils de Whitehead a également eu lieu après la session de 1879.

14785. Quand a eu lieu la conversation avec Charles Whitehead; était-ce après la Session de 1879?—Oui; après la Session de 1879.

14786. Faisiez-vous aussi partie de ce Comité des Comptes Publics en 1880?—Oui, en 1880.

14787. C'était après la conversation avec Charles Whitehead, la Session de 1880?—Oui, c'était après la conversation. Je ne crois pas que c'était après la conversation que j'avais eue avec M. Whitehead que j'ai appris que M. Mackintosh avait reçu l'argent.

Dans l'été de 1880; il apprit pour la première fois que Mackintosh avait reçu de l'argent.

14788. Voici ce que je veux dire: eh bien, que dites-vous: que vous avez appris de Whitehead, avant ou après la Session de 1880, que Mackintosh avait reçu des valeurs de son père?—Je crois que c'est cet été que j'ai appris cela.

Le contrat de Whitehead n'était pas devant le Comité en 1880.

14789. Avez-vous poussé l'investigation en 1880 à propos du contrat de Whitehead?—Je ne crois qu'il ait été du tout soumis au Comité.

14790. Cette affaire n'a pas été une de celles qui sont venues devant le Comité en 1880?—Non.

14791.—Et votre conduite dans cette affaire a-t-elle été influencée en aucun temps soit comme membre du Comité, ou comme député, ou comme individu par l'impression que Mackintosh était avantage par des cadeaux, promesses ou avance d'argent de la part de Whitehead?—En aucune façon quelconque.

*Contrat No. 15.  
Prétendues in-  
fluences indues.*

14792. Avez-vous connaissance qu'aucune personne dans aucun des Départements du Gouvernement ait jamais reçu d'avantage par suite d'aucune transaction avec d'autres personnes liées au Chemin de fer du Pacifique?—Non. N'a pas appris qu'aucun député du Parlement ni aucune personne liée aux Départements ait jamais reçu d'argent d'une manière indue, à l'exception de Chapleau.

14793. Soit comme Ministre, Député ou commis ou secrétaire?—Non; pas que je sache, excepté dans l'affaire Chapleau.

14794. Connaissez-vous de ce dernier, en ce qui le concerne, autre chose que ce qui a paru dans les journaux, et qui ressort de la preuve devant cette commission?—Non, rien.

14795. Avez-vous quelques autres renseignements que vous pouvez nous donner comme témoignage concernant les transactions du chemin de fer du Pacifique, ou quelques-unes d'entre elles?—Eh bien, je suis assez généralement au fait de tout ce qui concerne le chemin, surtout entre cet endroit et Winnipeg; et l'adjudication des contrats, la manière dont ils ont été adjugés et toute chose de cette nature, me sont parfaitement connues, du moins généralement.

14796. Cette connaissance, l'avez-vous acquise en fouillant les archives du Département?—Oui, en partie, et en partie par suite de conversations avec des Ministres, et de différentes autres manières.

14797. N'y aurait-il pas quelque conversation particulière qui, à votre sens, pourrait nous éclairer?—Eh bien, non, rien de particulier.

14798. Avez-vous entendu dire à aucun ministre quelque chose au sujet de l'adjudication de ces contrats à propos desquels il a couru des bruits malveillants?—J'ai eu avec eux des conversations sur le sujet. Il y a des accusations de malversation à propos de l'adjudication du contrat B. J'ai eu sur le sujet des conversations avec des ministres. CONTRAT No. 42.

14799. Dans aucune de ces conversations vous a-t-on laissé à penser que les intérêts privés avaient le pas sur les intérêts publics?—Non. Je puis dire spécialement que la principale accusation d'irrégularité se rapportait à la section B. Il y avait une société—je puis me tromper sur les noms, mais je pense que c'était Morse & Cie—qui était le soumissionnaire le plus bas; le contrat lui fut adjugé. Morse & Cie., les soumissionnaires les plus bas.

14800. Eh bien, cela semble régulier?—Oui; et qu'Andrews, Jones & Cie., venaient ensuite suivis immédiatement après de Fraser et Pitblado. Morse & Cie ne purent déposer la somme totale de leurs sûretés; le contrat fut alors adjugé à Andrews, Jones & Cie., et l'on prétendait qu'il n'avait pas été accordé de temps suffisant pour leur permettre de faire leur dépôt de sûretés. J'ai eu des conversations à ce sujet, si je ne me trompe, avec différents ministres, et la raison qu'ils donnaient pour ne pas accorder le contrat à Andrews, Jones & Cie et le passer aux mains de Fraser et Pitblado:— On prétendait que Andrews, Jones & Cie n'avaient pas eu de temps suffisant pour faire leur dépôt.

14801. Avez-vous appris quelque chose qui vous porte à croire qu'on s'était occupé un peu trop d'intérêts privés?—Non. D'après tout ce que j'ai appris dans leurs conversations ils étaient parfaitement justifiables d'agir comme ils le faisaient. La raison du rejet du contrat de Morse était que les sûretés n'avaient pas été déposées; et la raison qu'Andrews, Jones & Cie n'ont pas eu le contrat, et qu'on leur avait accordé si peu de temps pour le dépôt était, d'après ce que j'ai compris de leurs explications, que l'ingénieur avait rapporté au ministre des

*Contrat No. 15.  
Prétendues in-  
fluences indues.*

Après enquête a dé-  
couvert que le Dépar-  
tement était justi-  
fiable dans sa manière  
d'agir.

Travaux Publics que le temps pressait, et que les travaux se trou-  
vaient retardés d'une année si les sûretés n'étaient pas déposées. Une  
autre raison que l'on donnait pour leur avoir retiré le contrat était qu'ils  
ne déposaient pas de sûretés; que les sûretés qu'ils avaient fournies  
étaient les mêmes que les soumissionnaires les plus bas, Morse & Cie,  
ainsi que je le comprenais, avaient laissées entre les mains du Gouver-  
nement; et qu'ils les avaient transférées à l'autre parti, ce que, dans  
son opinion, le gouvernement aurait bien tort de permettre ou de laisser  
faire, c'est-à-dire de permettre à un entrepreneur au plus bas prix de se  
mettre à l'écart et de laisser passer ses sûretés à un autre. C'était là  
l'une des raisons, et qu'ils n'avaient pas fait leur dépôt de sûretés. C'était  
là-dessus ou sur d'autres matières de même nature que nos conversa-  
tions roulaient.

On faisait remarquer  
que l'argent déposé  
par Andrews, Jones  
& Cie., était la sûreté  
de Morse & Cie., ET  
QUE LA SAISON S'A-  
VANÇAIT, ET QUE LE  
TEMPS PRESSAIT.

14802. Je ne sais pas si vous avez remarqué qu'il y a dans le Livre  
Bleu de 1880 un rapport du Comité du Conseil Privé, approuvé le 5  
mars, 1879, concernant l'adjudication de ce contrat?—Non, je ne me  
rappelle pas l'avoir jamais lu. (Après avoir examiné le livre): Je ne  
l'ai jamais lu auparavant. J'avais compris, si je me rappelle bien, dans  
mes conversations avec les ministres, que Morse & Cie n'avaient  
pu déposer leurs sûretés, et que c'était là l'une des raisons qui avait fait  
rejeter leur contrat; que Andrews, Jones & Cie aussi n'avaient pas fait  
leur dépôt, et que c'était là l'une des raisons du rejet du leur, et que la  
sûreté qu'ils avaient fournie était l'argent que Morse & Cie avaient  
déposé comme sûreté et qu'ils avaient été transféré à Andrews, Jones &  
Cie; que la saison était avancée, et qu'on ne leur accordait que dix jours  
ou un temps court, parce que si le contrat n'était pas adjugé les travaux  
seraient retardés, de près d'un an, d'après le rapport de l'ingénieur.  
C'était quelque chose comme cela que les ministres donnaient pour  
raisons.

14803. Cette raison dont vous venez de nous parler, à savoir, que  
l'argent qui était offert en dépôt à l'appui de la soumission de Jones &  
Cie, était en réalité déposé par Morse & Cie qui avaient fait la soumis-  
sion la plus basse, paraît pour la première fois devant nous comme  
venant de la part d'un ministre dans les conversations sur lesquelles  
vous témoignez maintenant?—Oui; voilà ce que j'ai compris dans les  
conversations.

14804. Pouvez-vous dire lequel des ministres vous a donné cela  
comme l'une des raisons?—Si ma mémoire ne me trompe pas, c'était  
le ministre des Chemins de fer.

14805. Était-ce durant la session de 1880?—Je ne sais pas trop; je  
crois que si.

14806. L'un des entrepreneurs heureux, J. J. McDonald, a men-  
tionné cette même raison comme ayant probablement influencé les  
dispositions des ministres; mais on ne voit rien de cela consigné aux  
dossiers, soit dans un rapport au Conseil Privé, ou dans aucune réso-  
lution ou minute?—Oui.

14807. Savez-vous si, à part du ministre des Chemins de fer et de  
vous-même, il y avait quelqu'autre personne présente quand cette raison  
dont vous parlez a été mentionnée?—Oui, je pense qu'il devait y avoir  
quelqu'autre personne. Toutes ces conversations que j'ai eues avec eux

*Contrat No. 15.  
Prétendues in-  
fluences indues.*

étaient des conversations privées—nous en parlions de temps en temps par occasion. J'avais été sur les lieux et vu les travaux, et mes conversations avec eux roulaient sur cela.

14808. Individuellement, vous n'aviez aucun intérêt dans ces tra- N'est intéressé dans  
vaux?—Je ne suis intéressé individuellement, et ne l'ai jamais été, dans aucun contrat ni sous-  
aucun contrat ou sous-contrat avec le gouvernement. contrat.

14809. Alors, votre visite sur les lieux était pour affaires publiques? —C'était en partie pour mon amusement particulier. J'allais à Manitoba, et à la demande de l'un de mes électeurs, qui est lui-même l'un des entrepreneurs qui m'en pria, j'allai jeter un coup d'œil sur les travaux pour lui.

14810. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant aux transactions du chemin de fer du Pacifique, sur laquelle vous pourriez nous renseigner? —Je ne sais pas. Il n'y a rien de particulier que je puisse vous dire. Je connais assez bien, comme je vous l'ai déjà dit, tout ce qui se rattache à ces travaux qui se font là; et s'il y a quelque chose que vous croyez que —

14811. Je vous ai demandé tout ce qu'il m'a semblé nécessaire de savoir; j'ai l'espoir que pleinement renseigné comme vous l'êtes sur toute cette affaire vous êtes capable de suggérer quelque sujet?—Non, rien de particulier. Quant à ce que je pense de la location ou emplacement, de la pente et des courbes, et toute autre chose de cette nature, le plan de construction, et le reste, je ne pourrais vous donner que des opinions; mais comme je ne suis pas un homme de science, elles n'auraient pas un grand poids.

14812. S'il y a quelque détail de cette nature sur lequel vous désirez attirer notre attention de manière à nous mettre en mesure de le sou- N'a jamais eu d'in-  
mettre à des spécialistes, veuillez bien nous le faire connaître; mais pour térer avec Ryan.  
le moment je ne pense pas qu'il fût sage de s'adresser à des personnes non-professionnelles pour leur demander en quoi leur opinion diffère de celle des ingénieurs?—J'aimerais à mentionner particulièrement, pendant que je suis ici devant la Commission, que je vois dans un des journaux de Winnipeg, que j'ai un intérêt commun avec Ryan dans son contrat, qu'il perdait par son contrat, et que, par mon influence auprès de Sir Charles Tupper, j'ai fait annuler le contrat. Je n'ai jamais eu, ainsi que je l'ai déjà dit, aucun intérêt quelconque avec M. Ryan, ou aucun autre entrepreneur.

*Par M. Keefer :—*

14813. Quel Ryan?—John Ryan. Je n'avais aucune raison de C'est la presse pu-  
croire quand j'allai sur les lieux qu'il eut le dessein de ne pas terminer blique qui lui a appris  
son travail, et c'est par la presse publique que j'ai appris pour la pre- pour la première fois  
mière fois que son contrat était annulé. Je désire aussi déclarer de son que le contrat de Ryan  
manière la plus formelle possible,—parce qu'il y a eu des insinua- était annulé.  
tions dans certains journaux, surtout dans un journal publié dans mon propre comté, qui j'étais lié d'une façon ou d'une autre à toutes ces affaires—que je ne suis aucunement intéressé ni lié, en aucune façon à aucun contrat ou sous-contrat; que je n'ai jamais reçu un centin d'aucun entrepreneur ou autre personne pour mes services, à propos du chemin de fer du Pacifique, ou toute autre affaire, en ma qualité de

Contrats Nos. 15  
et 42.

Prétendues in-  
fluences indues.

député au Parlement ; que je ne connais personne qui ait reçu quoi que ce soit, à moins que ce ne soit par les déclarations de M. Whitehead et de M. Chapleau—personne qui ait reçu ou jamais reçu aucune chose.

*Par le Président,*

Ce que le témoin con- 14814. Quand vous dites : d'après les déclarations voulez-vous dire  
naît à propos de l'ar- d'après les déclarations telles qu'elles ressortent de la preuve devant  
gent reçu par Mac- nous ?—Je savais déjà, avant de l'avoir vu dans le témoignage donné  
kintosh et Chapleau. devant vous, que M. Chapleau avait fait une demande ; et je savais que  
Mackintosh avait reçu ces valeurs par les déclarations de Whitehead et  
par une conversation que j'avais eu avec lui plus tard, après avoir vu  
Whitehead. Je ferais peut-être mieux de dire tout ce que je sais à ce  
sujet, et comment je suis venu à le savoir. Je marchais sur la rue à Ottawa  
avec Whitehead, et il me demanda si je connaissais MacKintosh. Je lui  
répondis affirmativement. Alors, me dit-il, " je désirerais beaucoup voir  
cet homme." " Je vous le présenterai si nous le recontrons," lui  
dis-je. Après quelques mots de conversation il me dit qu'il avait  
reçu de son père de fortes sommes d'argent. Il m'en dit le chiffre—je  
crois que celui que publient les journaux est exact. Je lui demandais  
s'il était bien sûr de cela. " Oh oui, j'en suis certain " reprit-il, " parce  
que lorsque je gérais les affaires là-bas, j'ai payé une couple des traites  
moi-même ; " Et M. Bain, son conseil, était alors présent, et il me dit  
qu'il allait envoyer M. Bain auprès de MacKintosh pour lui faire livrer  
les valeurs à lui Bain. J'eus plus tard une conversation avec M. Mac-  
Kintosh, et lui rapportai ce que Whitehead avait dit. Il me dit que tout  
ce qui se rapportait au chiffre était une niaiserie ; qu'il avait en effet  
reçu une petite somme pour l'aider dans la publication de son journal,  
et après quelques autres pourparlers, je dis : " Cette somme me semble  
un peu forte à recevoir comme aide au journal ; " et alors il me dit qu'il  
était l'associé de Whitehead. Quant à M. Chapleau, j'ai compris d'après  
ce qu'ont dit quelques-uns des entrepreneurs sur la section B, qu'il leur  
avait réclamé quelqu'argent qui lui avait été promis par John J. Macdo-  
nald avant que le témoignage fût rendu.

Conversation avec  
Mackintosh à propos  
de ses rapports avec  
Whitehead.

14815. Avez-vous quelque'autre chose à expliquer ?—Rien autre chose.

14816. Y a-t-il quelque'autre matière sur laquelle vous croyez de votre  
devoir d'appeler notre attention, soit pour que nous l'examinions pen-  
dant que vous êtes ici devant nous, ou en faisant venir d'autres person-  
nes ?—Pas que je me rappelle.

Ottawa, mercredi, 17 novembre 1880.

**J. Kavanagh.**

SOUSSIONS.—

CONTRAT No. 63,

C. A.

JOSEPH KAVANAGH, assermenté et interrogé :

*Par le Président :*

14817. Où demeurez-vous ?—A Ottawa.

14818. Avez-vous eu quelque'intérêt dans aucune transaction se rap-  
tachant au Chemin de fer du Pacifique Canadien ?—Oui ; Monsieur.

14819. Quelle était la première affaire ?—Je ne comprends pas bien  
votre question.

*Soumissions—  
Contrat No. 68,  
C. A.*

14820. Quelle a été la première transaction dans laquelle vous avez été intéressé—je veux dire : la première dans l'ordre chronologique ?—A soumissionné la section D, Colombie Anglaise.

14821. Vous n'avez eu aucun intérêt dans d'autres travaux avant ce temps ?—Non, Monsieur.

14822. Quel intérêt aviez-vous dans cette entreprise ; étiez vous l'un des soumissionnaires ?—Oui, monsieur.

14823. Et qui, à part de vous, était encore intéressé ?—Francis Kavanagh, Michael Kavanagh, et mon père, Timothé Kavanagh.

14824. Vous rappelez-vous quels noms paraissent à la soumission ?—Oui.

14825. Lesquels ?—Timothy Kavanagh et Michael Kavanagh.

14826. C'étaient votre père et votre frère ?—Père et fils.

14827. Votre père et votre fils ?—Non ; mon père et mon frère.

14828. Savez-vous comment vous en êtes arrivés aux prix que vous avez mis dans votre soumission ?—Je n'étais pas là quand les chiffres ont été calculés.

Ne sait pas comment ont été computed les chiffres de la soumission.

14829. Savez-vous qui a eu la principale part dans le classement de ces chiffres ?—Je ne le sais pas.

14830. Savez-vous où ils ont été faits ?—Je l'ignore.

14831. Étiez-vous à Ottawa dans le temps ?—Non.

14832. Était-il entendu, avant l'envoi de la soumission, que vous deviez avoir une part d'intérêt dans la transaction ?—Oui, monsieur.

14833. Compreniez-vous, avant l'envoi de la soumission, que quelques autres membres de la société étaient autorisés de se servir des prix qui leur paraîtraient désirables ?—Non.

14834. Eh bien, était-il entendu que vous feriez la révision des prix avant l'envoi de la soumission ?—Non.

14835. A quelles conditions donc étiez-vous intéressé dans la soumission avant qu'elle ne fût envoyée ?—Les conditions étaient que mon père et mes frères soumissionnaient le contrat.

Le père et les frères du témoin pouvaient se servir des prix qu'ils voulaient et le lier.

14836. Avaient-ils le privilège de se servir des prix qu'ils voulaient, et de vous lier par là ?—Oui, monsieur.

14837. Ainsi, et bien que ces prix eussent été fixés en votre absence par quelques associés de votre maison, vous vous considérez lié par eux ?—Oui.

14838. Y avait-il eu quelqu'entente ou arrangement à cet égard avant l'envoi des prix ?—Non, monsieur.

14839. Où étiez vous au temps où cette soumission fut faite et envoyée ?—A Winnipeg.

14840. Savez-vous si quelque renseignement a été obtenu de quelque personne attachée à aucun des Départements, par d'autres membres de votre maison, quant aux prix qui devraient être placés dans les soumissions ?—Non.

*Soumissions—**Contrat No. 63**C. A.*

14841. Avez-vous quelque raison de croire que quelqu'aide de cette nature a été donnée à quelqu'un de lié à cette soumission?—Non, monsieur.

14842. Etes-vous revenu à Ottawa peu de temps après l'envoi de la soumission?—Environ dix jours après.

14843. Le contrat a-t-il été adjugé à votre maison?—Oui, monsieur.

14844. Vous rappelez-vous le chiffre de votre soumission?—Oui.

Chiffre du contrat :  
\$1,800,500.

14845. Quel était-il?—\$1,800,500.

14846. D'après ce que vous comprenez, votre soumission était-elle la plus basse?—Je le pense.

14847. Après l'adjudication du contrat, l'avez-vous rempli?—Non, monsieur.

Ont vendu à Onderdonk.

14848. Pourquoi pas?—Nous vendîmes le contrat à M. Onderdonk.

14849. Quand votre maison a envoyé la soumission, aviez-vous sérieusement l'intention de faire les travaux, si le contrat vous était adjugé?—Oui, monsieur.

14850. Aviez-vous entre vous des arrangements qui vous missent en mesure de le remplir?—Non, pas avant l'envoi de la soumission.

14851. Après l'envoi de la soumission, avez-vous pris ces arrangements?—Non, je n'en ai pas pris.

14852. Quels arrangements y avait-il donc, ou en savez-vous quelque chose?—J'en sais quelque chose.

Arrangements pris au cas où la maison aurait le contrat.

14853. Quelle était la nature de ces arrangements?—L'arrangement était qu'il y avait une personne pour m'avancer des sûretés à moi pour un certain laps de temps, à l'expiration duquel, si je ne les rachetais pas, le contrat passerait entre ses mains.

14854. Cette personne était-elle, d'une façon ou d'une autre, liée au gouvernement?—Non, monsieur.

14855. Ou à aucun Département?—Non, monsieur.

14856. Ou à aucun député au Parlement?—Non, monsieur.

Ni député au Parlement, ni personne de lié avec le département n'ont eu rien à faire avec le contrat.

14857. Quelque personne dans le Parlement ou liée avec aucun des Départements a-t-elle eu quelque chance ou occasion d'avoir un intérêt dans votre contrat en aucun temps?—Non, monsieur.

14858. Avez-vous fait le dépôt exigé avec votre soumission?—Oui, monsieur.

14859. Quel en était le chiffre?—\$5,000.

14860. Avez-vous fait le dépôt additionnel requis au temps où le contrat vous a été adjugé?—Non, monsieur.

14861. Ainsi, avant l'adjudication formelle du contrat, votre maison ne s'était pas assuré les fonds nécessaires pour le remplir?—Non, monsieur.

14862. Votre maison aurait-elle eu assez de fonds pour remplir le contrat sans aide du dehors?—Non, monsieur.

*Soumissions—  
Contrat No. 63  
C. A.*

14863. Quel était le chiffre de la considération payée pour la cession du contrat par votre maison?—\$15,000, et la remise de notre propre chèque. Prix payé pour l'intérêt, \$15,000 net.

14864. Ainsi, vous avez eu \$15,000 nettes?—\$15,000 nettes.

14865. C'est M. Onderdonk qui était le cessionnaire, n'est-ce pas?—Je ne saurais dire.

14866. Avec qui avez-vous fait cet arrangement qui vous a valu \$15,000 et la remise de votre chèque?—Avec M. Onderdonk.

14867. Est-ce à M. Onderdonk que vous avez cédé le contrat?—Oui, monsieur.

14868. Qui avait autorité pour fixer le prix que M. Onderdonk aurait à payer?—C'était moi.

14869. Les autres membres de votre maison vous avaient mis le tout entre les mains?—Oui, monsieur. Le témoin a négocié seul avec Onderdonk.

14870. Avez-vous vous-même pris part à la négociation avec Onderdonk?—Oui.

14871. Etiez-vous assisté de quelqu'autre personne?—Non, monsieur.

14872. A l'exception de vos associés, quelqu'un a-t-il reçu une part de ces \$15,000—je veux dire quelqu'un d'attaché à aucun des Départements, ou au gouvernement, ou au Parlement?—Non, monsieur. N'a aucune raison de croire qu'on ait obtenu des renseignements de quelqu'un au département.

14873. Avez-vous aucune raison de croire qu'aucun renseignement a été obtenu d'aucun des Départements qui ait aidé à faire les prix pour cette soumission?—Non, monsieur.

14874. Avez-vous eu l'habitude des entreprises par contrats?—Non, monsieur.

14875. Vous n'avez pas eu cette sorte d'expérience dans ces affaires qui pût vous permettre de vous former une opinion sur les différentes sortes de contrats ou les moyens de les exécuter?—Non, monsieur.

14876. A part les quatre personnes que vous avez nommées, y avait-il quelque autre personne intéressée au résultat de cette transaction?—Non, monsieur.

14877. Nous avez-vous dit qu'il y avait quelqu'autre personne présente durant votre négociation avec Onderdonk au sujet du prix?—Je pense que mon frère était là; je ne me le rappelle pas bien.

14878. Vous rappelez-vous quelqu'autre personne en dehors de vos associés?—Qui fût là?

14879. Oui, qui fût présente?—Non, je ne me le rappelle pas.

14880. Je crois vous avoir demandé déjà si quelqu'autre personne avait pris part à la négociation avec Onderdonk, et que vous m'avez répondu dans la négative?—Non.

14881. Voici ce que je vous demande maintenant: Y avait-il là quelqu'autre personne qui ne prit aucune part à la négociation?—Non, monsieur.

14882. Désirez-vous nous donner quelqu'autre explication sur cette transaction?—Non.

*Soumissions—*  
*Contrat No. 63,*  
*C. A.*

14883. Connaissez-vous quelqu'autre matière se rapportant au chemin de fer du Pacifique Canadien sur laquelle vous avez quelque chose à dire?—Non, monsieur.

14884. Avez-vous un intérêt quelconque dans la soumission faite par votre père pour le parachèvement de l'embranchement de Pembina?—Non, monsieur.

**Mulholland.**

JOHN H. MULHOLLAND, assermenté et interrogé :

TÉLÉGRAPHE.—  
 CONSTRUCTION.  
 CONTRAT No. 1.

*Par le Président :*

14885. Où demeurez-vous?—A Winnipeg, Manitoba.

14886. Depuis combien de temps?—J'y demeure depuis l'automne de 1874.

14887. Y demeurez-vous à l'heure qu'il est?—Oui.

Le 7 janvier 1875,  
 sous-entrepreneur  
 pour le débaisement  
 de la ligne.

14888. Avez-vous été lié en aucune façon à aucun des contrats du Chemin de fer du Pacifique Canadien, soit pour la construction du chemin ou du télégraphe?—J'ai été le contre-maitre de M. Whitehead en 1874, durant trois mois environ, et l'hiver suivant j'ai été le contre-maitre d'un sous-entrepreneur sous Sifton & Glass, et j'avais la charge du campement et des travaux pour déblayer la ligne.

14889. Vous voulez dire de la ligne du télégraphe?—Oui, je commençai-là en janvier.

14890. En janvier, 1875?—Oui.

14891. Quels étaient vos fonctions?—Je prenais soin du camp de quelques-uns de ceux qui travaillaient à la ligne de télégraphe : nous fimes la voie de la ligne—l'abattis du bois et—le défrichement, je suppose que c'est comme cela que vous dites.

14892. Voulez-vous dire que vous aviez la conduite des bûcherons?—Oui; et je prenais généralement soin du camp. J'avais deux contre-maitres sous moi; je voyais aux approvisionnements, et j'avais généralement la charge de la levée et de l'établissement du camp.

14893. Sur quelles étendues du pays ce parti travaillait-il?—A une distance d'environ 80 milles de Selkirk durant cette saison.

14894. Etait-ce là, dans votre opinion, le premier ouvrage qui se faisait en vertu du contrat pour la pose du télégraphe?—C'était le premier ouvrage, commencé en décembre, mais je n'étais pas avec eux au commencement de l'ouvrage.

14895.—Combien de temps êtes-vous demeuré à l'emploi de Sifton, Glass & Cie?—Dans mes rapports avec ce parti, je revins à Winnipeg en avril, et restai sans emploi jusqu'au 1er juin, quand je m'engageai à M. Sifton pour une année pour retourner au même travail.

Durant le premier

hiver la ligne a été déblayée sur un parcours de neuf milles aux Narrows du Lac Manitoba, et le fil posé de Winnipeg à Selkirk.

14896. Quel progrès ont fait les travaux sur ce contrat durant le premier hiver?—La ligne a été déblayée neuf milles plus loin dans les Narrows du lac Manitoba—déblayée dans toute sa largeur. Ce qui ferait 116 milles à partir de Selkirk, et les fils étaient posés de Winnipeg à Selkirk.

*Télégraphe—  
Construction.  
Contrat No. 1.*

14897. Pendant que vous en aviez la charge la première saison?—Non, pas sous ma charge. Le fil était posé quand j'arrivai sur les travaux de Winnipeg à Selkirk. Sullivan avait la conduite de trois escouades, et il était sous-entrepreneur. Il avait trois escouades différentes sur la ligne entre les Narrows et Selkirk, et l'escouade qui était aux Narrows construisit neuf milles du côté ouest des Narrows et puis revint sur ses pas et travailla en se dirigeant de nouveau vers Winnipeg—vers Selkirk.

14898. Vous parlez là du travail du premier hiver?—Oui.

14899. Sullivan était-il un sous-entrepreneur?—Oui.

14900. Qu'avait-il à faire?—Il avait le bénéfice de certains prix de Sifton & Glass pour débayer la ligne et brûler le bois.

14901. Avait-il la pose des poteaux et des fils?—Non, il n'avait pas ce contrat.

14902. Il n'avait que le déboisement de la ligne?—Oui, le déboisement.

14903. A-t-on posé des poteaux durant le premier hiver?—Aucuns, excepté entre Winnipeg et Selkirk.

Pas de poteaux posés excepté entre Winnipeg et Selkirk.

14904. Alors, vous ne savez rien de la manière dont la ligne a été construite durant le premier hiver?—Il n'y a pas eu d'autre construction que cette portion — elle n'était que de vingt ou vingt et un milles.

14905. Vous dites que vous êtes revenu en vertu d'un engagement d'une année, commençant vers juin 1875?—Oui.

14906. Quels travaux fîtes vous alors?—Je posai les fils—je plantai les poteaux et posai les fils.

14907. Aviez-vous la charge de l'ouvrage tout entier, ou votre escouade n'était-elle qu'une escouade subordonnée?—J'étais en charge depuis Selkirk jusqu'aux Narrows du Lac Manitoba.

Le témoin a la charge des travaux depuis Selkirk jusqu'aux Narrows.

14908. Combien aviez-vous d'hommes sous vos ordres?—Environ vingt-quatre; quelquefois plus, quelquefois moins.

14909. Entrait-il dans vos fonctions de couper les poteaux, ou avaient-ils été préparés et sortis du bois d'avance par contrat?—J'ai eu à en fournir pour une distance d'environ cinquante milles l'hiver précédent sous Sullivan.

14910. Ils avaient été tirés des lieux qui étaient déblayés?—Oui: les intervalles, je les ai remplis moi-même en m'en revenant à Winnipeg, dans le printemps de 1875.

14911. Outre le déboisement, donc, vous aviez à vous procurer et à conserver les poteaux prêts pour la ligne?—Nous les avons conservés; partout où nous en trouvions de convenables, nous les conservions.

14912. Qu'est-ce que vous appelez de bons poteaux?—Nos ordres étaient de les prendre suivant les instructions de l'ingénieur.

14913. Vous rappelez-vous quelles étaient ces instructions?—Je pense que les poteaux devaient avoir vingt-deux pieds de long et quatre pouces au petit bout. Je n'en suis pas bien sûr, mais je pense que c'est cela, quatre pouces au petit bout.

Instructions au sujet de la qualité et gros-seur des poteaux.

14914. Voulez-vous dire que vous n'abattiez, pour servir de poteaux,

*Télégraphe—  
Construction.*  
Contrat No. 1.

rien qui fût au-dessous de vingt-deux pieds de long?—C'était la longueur de ceux que j'ai coupés; je pense que tous les poteaux étaient de cette dimension. Il y avait un contrat de donné depuis Shoal Lake jusqu'à Selkirk, durant cet hiver à un autre individu qui désirait devenir sous-entrepreneur.

14915. Qui était-il?—Sullivan donna le contrat à quelque fermier qui résidait près de la ligne. Il coupa les poteaux et les livra.

14916. Vous avez vu ces poteaux?—Oui; je les ai posés le printemps d'après.

14917. Quelle espèce de poteaux étaient-ce?—C'étaient de bons poteaux.

14918. Avaient-ils tous vingt-deux pieds de long?—Oui.

14919. Voulez-vous dire que vous n'avez employé dans la construction de cette ligne, entre Winnipeg et ce point que vous nommez à l'ouest des Narrows, aucuns poteaux de moins de vingt-deux pieds de long?—Non, nous n'en avons pas posé de moindre dimension. Je n'ai pas établi la ligne plus loin que les Narrows: cette partie fut faite par un nommé Wynne.

14920. Dites-vous que, jusqu'aux Narrows, les poteaux étaient tous de la hauteur exigée par les spécifications?—Oui.

14921. Et la grosseur?—C'étaient tous de bons poteaux que nous employâmes.

14922. Vous voulez parler de leur grandeur?—Je crois qu'ils étaient tous conformes à la spécification. Nous n'avions aucun intérêt à en agir autrement.

14923. Est-ce pour cela que vous croyez qu'ils étaient tous conformes à la spécification, parce que vous n'aviez aucune raison d'agir différemment?—Je m'étais fait une règle de les avoir bons puisque j'en étais chargé.

14924. La spécification stipulait-elle quelque espèce de bois particulière?—Je n'ai jamais vu la spécification; je n'ai fait que recevoir mes instructions de M. Sifton.

Reçu ordre de prendre tout le bois sous la main, de l'épinette s'il y en avait, sinon du peuplier. 14925. Vos instructions spécifiaient-elles le bois dont vous deviez vous servir?—M. Sifton nous dit de poser toute espèce de poteaux que nous pourrions trouver. D'employer l'épinette si nous en trouvions sous la main, sinon du peuplier.

14926. Vous dites que si vous trouviez de l'épinette vous aviez ordre de l'employer?—Oui, partout où nous en trouverions.

14927. Vous voulez dire que vous deviez vous en servir de préférence à tout autre espèce de bois?—Oui.

14928. En avez-vous trouvé en assez grande abondance dans la contrée?—Non, pas en abondance; je ne pense pas que nous en ayons trouver du tout.

Le peuplier a servi. 14929. Dans ce cas, de quels bois vous vous êtes-vous servi?—De peuplier; de peuplier blanc.

14930. Avez-vous terminé la construction, en ce qui concerne les

*Itigraphie—  
Construction.  
Contrat No. 1.*

poteaux et les fils, jusqu'à ce point (Les Narrows) durant la saison de 1875 ?—Non ; j'ai laissé un intervalle au Lac du Chien et aux Narrows ; la ligne non terminée à ce dernier point.

14931. Et à l'exception de ces intervalles ? —J'ai terminé la ligne entière à l'exception des interruptions à ces deux endroits. Ouvrage terminé  
excepté un intervalle  
au Lac du Chien et  
aux Narrows.

14932. Quelle est la nature de la contrée entre ces deux points ? Jusqu'à Shoal Lake, le pays est fort joli, et propre à l'agriculture, mais il est fortement boisé—un tiers au moins. Jusqu'à Shoal Lake,  
le pays est propre à  
l'agriculture.

14933. Voulez-vous dire un tiers entre Selkirk et Shoal Lake ?—Oui. Je suppose qu'on aurait pu en tirer soixante cordes de l'acre dans certains endroits que nous avons traversés.

14934. Des cordes de peuplier ?—Oui, de peuplier, de grands peupliers qui avaient quelque fois deux pieds de diamètre à la souche. Il y avait comme cela une zone d'environ sept milles de bois.

14935. Vous n'aviez pas de difficulté à trouver de terre suffisamment profonde pour faire une bonne base pour vos poteaux ?—Non, à l'exception de deux endroits, et en ces endroits il ne s'agissait que de poser un poteau ou deux. Nous eûmes à creuser avec la pince dans un sol rocailleux—nous avions toujours avec nous des pinces pour ce travail—pour planter nos poteaux, puis à les étançonner. C'est un banc de roches détachées qui vient à la surface. En deux endroits seu-  
lement, la terre s'est  
trouvée trop peu pro-  
fonde pour les po-  
teaux.

14936. Où était-ce, cela ?—Je pense que ce doit être à dix milles environ de Shoal Lake.

14937. A l'est ou à l'ouest ?—Dans un endroit c'est à l'est de Shoal Lake ; et nous eûmes à faire de même dans un autre endroit encore, je pense ; mais ce ne fut que pour un ou deux poteaux.

14938. Avez-vous rencontré quelques muskegs à l'est des Narrows ?—Oui ; mais nous n'eûmes aucune difficulté. Je les ai tous traversés avec une charrette chargée de fils—déchargé les fils de la charrette avec un bœuf.

14939. Y avez-vous trouvé assez de terre pour vos poteaux ?—Oui. A trouvé assez de  
terre dans les mus-  
kegs.

14940. Les avez-vous enfoncés assez ?—Oui ; nous les enfoncions jusqu'au fond quelquefois—cela rendait les poteaux qui n'avaient que juste vingt-deux pieds un peu courts ; mais pas si courts encore qu'ils permissent au fil d'aller jusqu'à terre.

14941. Voulez-vous dire que dans ces muskegs, les poteaux s'enfonçaient aussi profondément ?—Dans certains endroits ils s'enfonçaient de huit pieds dans la surface du muskeg, ce qui laissait de quatorze à seize pieds du poteau au dehors.

14942. Mais dans ces endroits à surface marécageuse, trouviez-vous un fond solide pour les poteaux ?—Nous rencontrions toujours un fond solide, et nous étançonions les poteaux solidement. Nous avions le soin de toujours tailler une coche dans le poteau pour y appuyer l'étauçon, pris au moyen de clous de cinq pouces, nous l'assujétissions fermement au poteau. Touchait toujours  
fond, et étauçonait.

14943. De quoi étaient faits ces étauçons ?—De bois de peuplier.

14944. Vous dites que vous touchiez un fond solide ; creusiez-vous

*Télégraphie  
Construction.  
N° 1.*

dans ce fond solide ?—Non ? nous n'en pouvions juger que par la façon dont le poteau le frappait.

14945. Qu'est-ce qui recouvrait ce fond ?—Cela semblait de la vase.

14946. Vous n'avez donc par creusé du tout dans ces endroits ?—Non, cela enfonçait, probablement que cela arrivait à deux ou trois poteaux à la fois. Le fond des marais paraissait quelque fois onduler et n'être profond qu'en certains endroits, mais nulle part assez profond pour attirer les poteaux plus bas qu'il ne fallait, en suivant les spécifications.

14947. Je cherche pour le moment à découvrir qu'elle espèce d'appui vous donniez à ces poteaux dans la terre, soit que vous les enfonçassiez dans la boue seulement ou dans quelque terre solide qui nécessitait une excavation dans les muskegs ; posiez-vous les poteaux dans la boue jusqu'à ce qu'ils touchassent un fond solide, puis les laissiez-vous là, ou creusiez-vous dans l'endroit ferme au-dessous ?—Nous posions les poteaux dans le trou que nous fisions, puis ils descendaient par leur propre poids jusqu'au fond.

14948. Vous les placiez dans des trous que vous creusiez ?—Oui.

A creusé dans vase.

14949. Vous creusiez dans la boue : est-ce là ce que vous voulez dire ?—Oui, mais il y avait généralement du gazon à la surface.

14950. Alors, sous ce gazon se trouvait une terre molle et vaseuse ?—Après avoir atteint les endroits profonds, on trouvait une boue très molle, si molle que les poteaux s'enfonçaient d'eux-mêmes.

Dans les endroits  
mous les poteaux  
s'enfonçaient par leur  
propre poids.

14951. Voulez-vous dire sans résistance, ou aviez-vous à presser sur eux ?—Nous n'avions pas besoin de presser sur eux. Les poteaux allaient d'eux-mêmes au fond.

14952. De leur propre poids ?—Oui.

14953. Et quand le poteau frappait le fond solide, vous le laissiez-là tel quel ?—Oui ; il y avait un marais où les hommes enfonçaient souvent, le sol était si friable, mais la longueur n'en était que d'un demi mille.

14954. Vous voulez dire que la surface était cassante ?—Oui ; mais elle n'avait que trois pieds de profondeur. C'était comme un marais flottant, et ils trouvaient du gravier et des pierres très dures au fond des endroits où ils avaient enfoncé.

14955. A propos de cet endroit mou, vous dites que vous perciez la surface, y posiez le poteau, jusqu'à ce que par le bout il touchât le fond ?—Oui.

14956. Et si cette surface flottante se déplaçait, ne déplaçait-elle pas le poteau ?—Elle ne se mouvait pas, parce que c'était un gazon d'un bout à l'autre du marais. Elle était flottante en ce sens qu'il semblait qu'il y eût de l'eau au dessous. On supposait que Jack Fish Creek avait sa source dans cette froide source mouvante.

Pose des poteaux de-  
puis le 8 juillet jus-  
qu'au 10 octobre.

14957. A quelle époque de l'année avez-vous posé ces poteaux ?—J'ai commencé le 8 juillet.

14958. Combien de temps avez-vous continué ?—Jusque vers le 10 octobre environ.

*Télégraphie  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

14959. Les poteaux ont-ils été posés sur cette distance durant cette saison de l'année, à l'exception des deux intervalles que vous avez mentionnés?—Oui.

14960. Ce n'est donc pas durant l'hiver qu'on les a posés?—Non.

14961. Nous avons été portés à croire d'après le témoignage de quelques témoins, que quelques-uns de ces poteaux étaient ébrançonnés d'une manière tout-à-fait insuffisante, par la raison qu'ils avaient été plantés durant l'hiver à travers la glace?—J'ai fait d'autre ouvrage que celui-ci,—et c'est probablement à cet autre que les témoins font allusion—à la Rivière à la Mousse. L'ingénieur vint là pendant que j'y étais—pendant que j'étais près des Narrows—M. Middleton, et il était fort content de la besogne. Il a dit que c'était de l'ouvrage bien recevable.

14962. C'était, cela, avant octobre 1875?—C'était vers le 1<sup>er</sup> octobre. Je ne restai sur les lieux que dix jours environ après cela; et j'avais des lettres de M. Sifton disant que les rapports dans le bureau de M. Rowan étaient très favorables.

14963. A propos de cette section que vous venez de décrire—je parle de celle aussi avancée à l'ouest que les Narrows—dites-vous qu'aucun de ces poteaux n'a été passé à travers la glace?—Pas un seul n'a été ainsi posé. Naturellement, puisque nous étions dans la saison d'été.

Tous les poteaux placés avant la glace.

14964. Ainsi, tous les témoignages à cet égard ne sont pas exacts?—Non, pas en ce qui a rapport à ceci; parce que l'ouvrage s'est fait avant la formation de la glace d'automne.

14965. Avez-vous pris part ensuite à la pose des poteaux dans ces endroits que vous aviez omis dans le commencement?—J'ai travaillé aux Narrows.

14966. Quand cela?—J'ai aussi travaillé au Lac du Chien. C'était dans le printemps de 1876.

14967. Alors, vous avez continué votre engagement, n'est-ce pas, tout ce temps-là avec M. Sifton?—Non; c'était avant la fin de l'année, mon année expirait le 1<sup>er</sup> juin 1876.

14968. Quand vous étiez ainsi occupé à poser ces poteaux dans les intervalles, les posiez-vous à travers la glace?—Non, je les ai plantés après la disparition de la glace.

14969. Dans le printemps de 1876?—La glace s'en va dans ces endroits plus à bonne heure que dans le lac. On dirait qu'il y a un courant dans les Narrows qui fond la glace un mois environ plus tôt.

La glace disparaît plus tôt aux Narrows que dans le Lac.

14970. Ce n'est pas à travers la glace que vous avez posé ces poteaux soit au lac du Chien ou sur le Narrows?—Non, ce sont d'autres personnes qui les ont posés; cependant je les ai vus quand je suis revenu.

Poteaux posés à travers la glace par d'autres personnes.

14971. N'est-ce pas vous qui étiez chargé d'abord de les poser là?—Non, pas de ceux qui ont été posés là dans le commencement.

14972. J'ai compris que vous disiez que vous les avez posés plus tard?—Oui, après qu'ils eurent été enlevés par la glace.

Les a relevés après qu'ils eurent été enlevés par la glace.

14973. Non quand ont-ils été posés d'abord?—Non.

14974. Aviez-vous découvert plus tard qu'ils avaient été posés dans la glace et enlevés ensuite par elle?—J'étais là quand la glace les a

emportés. Quand je suis revenu—je me transportai de la Rivière à la Mousse aux Narrows, en avril.

14975. Avez-vous découvert qu'ils avaient été posés dans la glace?—Oui; je les y ai vus avant que la glace ne remuât.

14976. Avaient-ils été suffisamment appuyés?—Ils ont été posés suivant les instructions de M. Rowan.

14977. Vous l'avez entendu donner ces instructions?—Non.

14978. Vous les avez vues en écrit?—Je pense que oui, mais je n'en suis pas très sûr. J'ai vu l'individu et je lui ai demandé quelle autorité il avait pour enfoncer des pilotis et y attacher les poteaux avec des bandes de fer. Il me dit qu'ils avaient reçu leurs instructions de M. Rowan, et qu'on leur tenait compte de cet excédant de travail.

14979. Savez-vous à quelle profondeur ces pilotis avaient été enfoncés dans le fond au-dessous de l'eau?—Je pense qu'on les enfonçaient jusqu'à ce qu'ils rencontrassent le roc.

14980. Savez-vous dans quelle profondeur de boue ou de terre ou de n'importe quoi de ce qu'il y avait là?—Je le savais alors, mais je ne pourrais vous le dire aujourd'hui. Je ne pense pas que la profondeur fût bien grande. Le roc—les roches détachées—viennent à la surface tout autour de cette contrée.

Les poteaux n'étaient pas enfoncés suffisamment, et ne pouvaient résister à la glace.

14981. C'est justement ce que je m'efforce de découvrir: si il y avait, quelque chose à travers lequel on pouvait les poser au dessus du roc, car, naturellement, s'ils n'étaient enfoncés qu'à travers la boue jusqu'à ce qu'ils touchassent le roc, la glace les déplacerait?—Je ne considère pas qu'ils fussent suffisamment enfoncés; du moins, les poteaux ne pouvaient résister à la glace tels qu'ils étaient assujétis.

14982. En somme, la pose n'était pas suffisamment consolidée?—Ce n'était pas un bon travail du genre.

14983. Vous dites qu'après qu'ils ont été enlevés par la glace, vous les avez relevés et reposés?—Je fis une ligne mais pas dans le même endroit.

14984. Vous avez contourné ces eaux?—J'allai un mille au nord et je traversai à l'isle du Rapide, du côté ouest des Narrows.

14985. Avez-vous contourné cette étendue d'eau et trouvé une meilleure fondation pour les poteaux?—Oui; nous n'en avons posé aucun dans l'eau. Nous en avons placés quelques-uns dans le marais, mais ce marais était comme les marais ordinaires, et nous avons étayonné solidement les poteaux, naturellement il a fallu les enfoncer à une grande profondeur. Il n'y avait qu'à entailler la glace, et il n'y avait pas de terre gelée au-dessous. Nous entaillons ainsi des trous dans les marais—la glace et l'eau gelée à la surface.

Ils entaillaient la glace.

14986. Et puis enleviez-vous la terre avec une bêche ou une pelle?—Nous l'enlevions avec la pelle.

Terre enlevée à 4 pieds de profondeur.

14987. A quelle profondeur?—Quatre pieds.

14988. Comptez-vous l'eau dans ces quatre pieds—je parle de l'eau entre la surface du muskeg et l'endroit où vous atteigniez la terre?—Six pieds. Oui; mais il y avait une forte quantité d'eau dans les trous. L'eau y arrivait après que nous eûmes creusé les trous.

14989. Vous ne saisissez pas ma question ; vous dites que vous creusiez à quatre pieds de profondeur ?—Oui.

14990. Je cherche à découvrir si vous alliez jusqu'à quatre pieds de la surface de la glace ou à quatre pieds de la surface de la terre quand vous l'atteigniez ?—Je n'ai pas pénétré de glace excepté sur la surface gelée du ruskeg. C'était comme qui dirait de l'eau et de la terre mélangées.

14991. Comptez-vous l'eau et la terre ensemble comme partie des quatre pieds ?—Oui ; parce que le gazon croissait au-dessus.

En mesurant les quatre pieds, comptaient l'eau et la terre ensemble.

14992. Cette substance était-elle quelque chose comme de la terre solide ou était-ce de la boue, ou de la terre presque liquide ?—Nous avons trouvé un bon fond, tant pour les étançons que pour les poteaux. Ce n'était pas pas le même que dans les marais tremblants. C'était plus ferme, et formait bon fond.

14993. Les plus mauvais chemins du monde ont de bons fonds quand vous y arrivez : je ne parle pas du fond ?—On trouvait de la glaise forte après être descendu de deux pieds peut-être, en quelques endroits de la glaise très forte.

14994. Je vous demande maintenant si ce matériel à la surface que vous commencez à compter dans vos quatre pieds était liquide en cet endroit particulier, ou semi-liquide, ou terre solide ?—Il y avait de l'herbe croissante à la surface.

14995. Croyez-vous que c'était liquide ou solide ?—Pas liquide, en aucune façon. C'était assez ferme pour que l'herbe y poussât, et je considère que c'était de la terre.

14996. Je ne vous demande pas si vous considérez que c'était de la terre : vous avez déjà décrit un endroit où vous dites que c'était flottant à la surface, et qu'après avoir pénétré au-dessous, c'était liquide ?—Ce n'était là qu'un marais sur le bord du lac, différent du tout au tout des endroits mouvants et tenu mouillé par les flots et les vents du lac.

14997. Quand vous creusiez ces trous pour vos fins, eh bien, s'emplissaient-ils d'eau ou bien laissaient-ils des côtés solides pour admettre les poteaux dans leur cavité ?—Nous avions à remplir de glaise comme d'habitude.

14998. S'emplissaient-ils d'eau avant que vous y posiez les poteaux, ou restaient-ils à sec ?—Non ; ils ne s'emplissaient pas. C'étaient des trous à parois solides.

14999. Et à propos du Lac du Chien, qu'est-ce que vous dites de la pose des poteaux sur cette étendue ; vous êtes allé du côté sud, n'est-ce pas ?—Non ; nous avons posé et étançonné les poteaux.

A posé des poteaux et les a étançonnés au Lac du Chien.

15000. Sur le Lac du Chien ?—Oui ; la première fois nous nous y étions pris un peu trop à bonne heure. Il y avait de la glace et elle les arrachait. Puis je les reposai munis de longs étançons après la disparition de la glace.

15001. A quelle époque de l'année était-ce cela ?—C'était justement avant que j'ai quitté la ligne au mois de mai.

15002. Quelle profondeur y a-t-il là ?—Six pieds ; ça n'est pas profond.

~~Télégraphe~~  
Construction.  
Contrat No. 1.

15003. Voulez-vous dire : six pieds d'eau seulement, ou d'eau et de boue?—D'eau.

Audessous d'environ six pieds d'eau, on trouvait de la terre. 15004. Eh bien, quelle substance trouviez-vous sous ces six pieds d'eau?—Généralement de la terre.

15005. Avez-vous découvert ce que c'était ; en avez-vous enlevé?—Non, nous n'en avons pas enlevé, nous ne pouvions y atteindre. Je suppose que c'était comme dans la prairie qui l'entourait quand elle était sous l'eau.

Ils effilaient les bouts des poteaux pour qu'ils pénétrassent plus profondément. 15006. Comment vous y preniez-vous pour fixer les poteaux dans cette substance?—Nous en effilions le bout afin qu'ils pussent pénétrer plus fermement et plus profondément dans le fond.

15007. Leur appliquez-vous une pression particulière pour les faire pénétrer plus profondément qu'ils n'eussent pu le faire par leur propre poids?—Non ; nous ne pouvions appliquer une bien grande pression.

14008. Mais le fesiez-vous, voilà ce que je vous demande, et non pas si vous pouviez le faire?—Non, nous ne le pouvions ; cette ligne n'était qu'une ligne temporaire, du moins on le pensait, parce que l'autre avait été abattue et que je ne faisais celle-ci que pour permettre que les fils fussent mis en opération en attendant.

On ne considérait pas cette ligne comme permanente. 15009. Cette construction n'était pas considérée comme permanente?—Non ; je n'aurais pas voulu moi-même la recommander, et je ne l'ai pas fait.

15010. Avez-vous vu que cette ligne temporaire, que vous dites avoir été établie, ait été enlevée plus tard pour faire place à une autre plus solidement construite?—Non. J'ai quitté l'endroit le 1<sup>er</sup> juin.

15011. Avez-vous pris aucune part, après cela, à la construction de la ligne sous Sifton?—Non.

15012. Avez-vous parcouru la ligne depuis lors—cette portion de la ligne que vous avez construite, ou tout autre portion, de façon à vous faire une idée de la manière dont elle était finie?—Je ne l'ai pas parcourue depuis, mais auparavant, je l'avais parcourue tout entière, 100 milles, depuis les Narrows à l'ouest jusqu'à la Montagne du Canard.

15013. Vous voulez dire la montagne du Porc-épic?—Je l'appelle la Montagne du Canard.

15014. Les collines de tondre?—Non, c'est la Montagne du Canard que nous l'appelons toujours.

*Par M. Keefer.*

15015. N'est-ce pas Northcote?—Non, je ne suis pas allé aussi loin que Northcote.

*Par le Président.*

15016. Comment était construite la ligne entre les Narrows et Northcote, ou la Montagne du Canard comme vous l'appellez?—J'ai vu M. Wynne construire la ligne. Il en a construit quarante milles, et il en faisait d'après ses instructions.

15017. Savez-vous quelles étaient ses instructions ?—Les mêmes que les miennes.

15018. Les avez-vous vues ?—Non.

15019. Alors vous ne savez pas si elles étaient les mêmes que les vôtres. Dites-nous ce que vous avez vu ?—J'ai vu que les poteaux étaient de même espèce que ceux que j'avais fournis, et que les trous, comme ceux que j'avais fait faire, étaient creusés à quatre pieds de profondeur. J'ai vu cela à différentes reprises chaque fois que je remontais et redescendais sur la ligne, et j'en ai pris note, parce que je faisais la même sorte d'ouvrage.

Ligne construite ailleurs comme le témoin l'avait construite.

15020. Avez-vous vu que les trous se creusaient à la profondeur de quatre pieds ?—Oui.

15021. Les fils n'avaient pas encore été posé quand vous y êtes allé ?—Il posait les fils au fur et à mesure qu'il avançait.

15022. Avez-vous vu les hommes à l'œuvre ?—Oui, par occasion, en passant. J'ai d'abord dit que je croyais que c'était de quatre pieds que nous avions l'ordre de creuser les trous — c'est-à-dire d'après nos instructions.

15023. Je ne vous demande pas quelles étaient vos instructions parce que cela ne nous renseigne aucunement sur l'ouvrage qui a été réellement fait. Je vous demande ce que vous avez vu sur les terrains de vos propres yeux ?—Je ne puis pas dire positivement que les trous avaient quatre pieds, mais ils étaient aussi profonds qu'il était nécessaire qu'ils fussent.

Ne peut jurer que les trous avaient 4 pieds de profondeur.

15024. Comment savez-vous cela sans savoir ce qu'il y avait à faire ?—Je le savais dans le temps.

15025. Avez-vous vu les instructions ?—Je savais quelles étaient mes instructions.

15026. Savez-vous quelles étaient ses instructions, à lui ?—Seulement qu'elles étaient semblables aux miennes ; il faisait la même besogne que moi, et j'avais fait la mienne d'après les instructions de M. Sifton et telle que la stipulaient les spécifications.

15027. Avez-vous quelque renseignement à nous donner sur ce que vous avez vu sur le terrain, sans parler des instructions qui lui avaient été données ?—Celles qui m'ont été données, je puis vous les dire.

15028. Cela ne nous aiderait en rien de savoir les ordres que vous avez reçus ; pouvez-vous dire quelle espèce de poteaux vous avez vu là ?—Oui.

15029. Eh bien, quelle espèce ?—De bons poteaux tout aussi bons que les miens.

15030. Généralement, de quel bois étaient-ils ?—Ils étaient tous de peuplier ; je n'en ai pas vu d'autres.

Poteaux généralement de peuplier.

15031. Y avait-il plusieurs étendues d'eau sur cette partie du pays que vous avez décrite à l'ouest des Narrows ?—Il n'y en avait pas à l'exception d'une tout près des Narrows. M. Wynne n'a pas posé là ses poteaux. Je les ai posés le printemps suivant de la même manière que les autres, c'est-à-dire en effilant les bouts, les laissant s'enfoncer et les étançonnant.

*Télégraphe—  
Construction.  
Contrat No. 1.*

15032. Sans pression artificielle, mais seulement par le poids même des poteaux?—Précisément.

Marais de la Rivière  
aux Grues.

15033. Y avait-il des marais sur cette section de Wynne?—Il y en avait un bien mauvais, les poteaux enfonçaient beaucoup; il avait environ un mille de long; c'est le marais de la Rivière aux Grues.

15034. Savez-vous comment on s'y est pris pour affermir les poteaux dans ce marais?—Ils étaient distribués, et je les ai posés.

15035. Comment vous y êtes-vous prié?—Je les posés comme d'ordinaire. Nous les enfonçons autant que possible, et ils s'enfonçaient un peu d'eux-mêmes, après quoi ils atteignaient à la profondeur du trou que nous avions creusé.

15036. Les effiliez-vous à l'une des extrémités?—Je n'en suis pas trop sûr.

15037. Vous rappelez-vous si l'on considérait que le fond était assez mou pour que le pied du poteau le traversât facilement, sans qu'il fût besoin de l'effiler?—Il y avait des poteaux qui enfonçaient plus que les autres. Je ne pourrais pas dire qu'il y eût des poteaux qui allaient plus bas que les trous que nous creusions dans le muskeg.

15038. Était-ce la pratique suivie pour creuser des trous dans le muskeg?—Oui; nous ne faisons jamais autrement; nous creusions toujours un trou.

A peine creusé, le  
trou s'emplissait  
d'eau; le muskeg  
restait ferme.

15039. Et la substance était-elle quelque fois assez liquide pour remplir ces trous, ou restaient-ils vides avec des côtés distincts et bien dessinés?—Il n'y entra jamais rien autre chose que de l'eau. Le muskeg restait toujours ferme. C'est une sorte de matière glaiseuse.

15040. Êtes-vous allé en aucun temps après, sur cette section de Wynne, pour vous assurer que ces poteaux avaient tenu bon, l'année d'ensuite, par exemple?—Non, Monsieur.

15041. Savez-vous personnellement si ces poteaux se sont maintenus fermes au delà d'une année après leur pose?—Ce que j'en sais, c'est par ouï-dire.

25042. J. L. Connors a-t-il été employé à cette besogne dans le temps que vous étiez là?—Non.

15043. Le connaissez-vous?—Je le connais, oui.

15044. Connaissez-vous de votre propre chef, quelque chose de ses relations avec cet ouvrage?—Non, si ce n'est d'après des conversations avec lui.

15045. Qu'est-ce qu'il en disait?—Il disait qu'il était chargé des réparations, à partir de la Montagne du Canard. Je crois qu'il a dit: jusqu'à Shoal Lake ou de Shoal Lake à la Montagne du Canard. Shoal Lake est à quarante-cinq milles de Selkirk.

Connors est exact  
dans sa définition de  
la manière dont les  
poteaux sont posés au  
Lac du Chien.

15046. Il dit, à ce que je comprends, qu'au Lac du Chien, les poteaux étaient posés sur de légers trépieds assujettis avec du fil de fer; est-ce la manière dont les un ouvrage de cette espèce que vous avez trouvé là?—Je pense que si; ce doit être cela qu'il veut dire.

15047. Avez-vous eu quelque expérience dans le fonctionnement des lignes en hiver — en ce sens que le fil, s'il tombe sur la glace, n'inter-

rompt pas le circuit, mais que l'été, s'il tombe dans l'eau, le courant électrique se trouve interrompu ; est-ce exact cela ?—Oui ; nous n'avions aucune difficulté, au printemps de l'année, tant que la température se tenait à la gelée. J'avais là un opérateur avec moi dans le printemps de 1876.

15048. Connaissez-vous la durée ordinaire du peuplier ?—Oui ; par l'observation que j'en ai faite entre Winnipeg et Selkirk. Je sais qu'on les a remplacés après trois ans entre Winnipeg et Selkirk. J'en ai fourni quelques-uns. Durée du peuplier : trois ans.

15049. Vous voulez dire qu'il a fallu les enlever ; qu'un poteau ne valait plus rien après trois ans ?—Ils commençaient à tomber après trois ans.

15050. Sur cette section du pays que vous avez décrite jusqu'au loin à l'ouest que la Montagne du Canard, pouvez-vous nous dire si l'on pouvait trouver des poteaux tant de sapin que d'épinette suffisamment rapprochées pour les en tirer et s'en servir ?—Nous avons posé un grand nombre de poteaux de sapin et d'épinette depuis la Rivière à la Mousse jusqu'à la Montagne du Canard. Plusieurs poteaux de sapin et d'épinette posés depuis la Rivière à la Mousse jusqu'à la Montagne du Canard. On l'appelle la Rivière au Dauphin sur quelque cartes ; elle sort du Lac au Dauphin et coule vers le Lac Winnipegosis à soixante-trois milles des Narrows du Lac Manitoba.

15051. Quelle distance y a-t-il, dites-vous, de la Rivière à la Mousse à la Montagne du Canard ?—Je la mets à quarante milles à l'ouest, et nous n'avons rencontré bien peu d'autre bois que le sapin et l'épinette ; nous les trouvons facilement, excepté en une couples d'endroits où nous éprouvâmes de la difficulté à en trouver, et nous n'en primes point. Quarante milles de la Rivière à la Mousse jusqu'à la Montagne du Canard.

15052. Cette Rivière à la Mousse réunit-elle le Lac Dauphin au Lac Winnipegosis ?—Oui.

15053. Et que trouviez-vous à l'est de ce point, de là à Selkirk—n'avez-vous pas dit que c'était tout du peuplier ?—Tout du peuplier.

15054. Et de ce point vers l'ouest jusqu'au loin que Northcote, près de la Montagne du Canard, vous dites que tout était soit épinette ou sapin ?—Presque tout, à part quelques poteaux.

15055. Quel est le meilleur des deux bois, de l'épinette ou du sapin ?—L'épinette. L'épinette meilleure que le sapin.

15056. Quelle quantité d'épinette avez-vous employée dans cette section ?—Je ne puis dire ; je crois que nous avons plus de sapin que d'épinette. A employé plus de sapin que d'épinette.

15057. Beaucoup plus ?—Oui ; je pense que nous n'avons pas trouvé beaucoup d'épinette.

15058. Ainsi, quand vous mentionnez ensemble l'épinette et le sapin comme ayant été employés en grande quantité, vous voulez dire l'épinette comptait pour peu ?—Je ne pense pas qu'on en ait employé beaucoup, je n'en suis pas bien sûr aujourd'hui. Peu d'épinette employée.

15059. L'épinette vaut beaucoup mieux que le sapin n'est-ce pas ?—Oui, je le crois.

15060. Elle dure, je pense, deux ou trois fois plus longtemps ?—J'ai vu de l'épinette servir vingt ans et avoir encore le cœur très ferme. L'épinette dure plus de vingt ans.

Télégraphe—  
Construction.  
Contrat No. 1.

15061. Quelle est la durée ordinaire du sapin ?—Je ne saurais dire ; je n'ai pas beaucoup d'expérience là dedans.

15062. Le sapin vaut-il beaucoup mieux que le peuplier ?—Les gens de l'endroit le disent.

15063. Et sur cette ligne depuis la Rivière à la Mousse à l'Est jusqu'à Selkirk, pouvez-vous nous dire si on aurait pu se procurer de l'épinette en la charroyant d'une distance raisonnable ?—Je crois que je puis le dire. Je n'ai jamais pu découvrir qu'il y eût de l'épinette nulle part dans un rayon de cinquante milles de la Rivière ; et même à cette distance on n'en trouvait pas. M. McLeod, l'ingénieur, vint sur la ligne pendant que je travaillais à la Rivière à la Mousse ; Je ne me rappelle pas son premier nom, mais c'est l'un des ingénieurs sur le chemin de fer du Pacifique ; il vint sur les lieux pour faire l'inspection.

15064. Y a-t-il quelqu'autre renseignement que vous pourriez nous donner sur la manière dont cette ligne a été construite ou entretenue, sous le contrat Sifton ?—Pas pour le moment. M. McLeod m'en a fait un rapport bien favorable. Il se disait fort satisfait de la manière dont je faisais la besogne, dans le temps où je le lui demandai.

15065. Y a-t-il quelques-uns des poteaux sur votre ligne—je veux dire : de ceux que vous avez posés dans les marais—qui se soient abattus avant que vous l'ayez terminée, et que vous avez été forcé de remplacer ?—Non. J'étais malade, autrement je n'aurais pas quitté la ligne dans le temps. J'avais traversé un rude hiver. Je pense que j'aurais pu entretenir la ligne en bon état, si je m'étais trouvé là.

Le Lac du Chien,  
eau douce ; Shoal  
Lake, alcalive.

15066. Vous rappelez-vous si les eaux aux alentours de Shoal Lake ou du Lac du Chien étaient douces ou salées, ou alcalines ?—L'eau du Lac du Chien est douce, celle du Shoal Lake est alcaline. Les vents du sud du Lac Manitoba font inonder la crique du Chien, et l'eau se déverse sur la contrée à quinze milles de là crique.

15067. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien sur laquelle vous pourriez nous renseigner ?—Non ; je ne le pense pas.

15068. Y a-t-il quelque autre explication que vous désireriez donner sur les témoignages qui ont été déjà rendus ?—Non, aucune qui me vient à l'esprit dans le moment.

Sutton.

R. T. SUTTON, assermenté et interrogé :

TÉLÉGRAPHE.—  
SOUMISSIONS.  
CONTRAT No 4.

*Par le Président :*

15069. Où résidez-vous ?—A Brantford.

15070. Avez-vous eu quelque chose à faire avec le chemin de fer du Pacifique Canadien ?—Oui.

Du Fort William au  
Fort Garry.

15071. Quelle a été votre première transaction ?—La construction d'une ligne de télégraphe du Fort William au Fort Garry.

Concours public.

15072. Cet ouvrage a été offert au concours public, n'est-ce pas ?—  
Oui.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

15073. Avez-vous soumissionné ?—Oui.

15074. En votre propre nom ?—Au nom de Sutton & Thirtkell.

15075. Lequel Thirtkell était-ce ?—Thirtkell de Victoria,—il en était dans ce temps-là ; il n'est pas au Canada à l'heure qu'il est.

15076. R. J. Thirtkell ?—Non ; W. J. Il faisait autrefois des affaires dans la droguerie à Lindsay.

15077. Examinez l'Exhibit No. 12, et dites si c'est la soumission qui a été faite par vous et Thirtkell ?—Oui ; c'est l'une d'elles. (Examinant le document) ; mais ce n'est pas celle dont je parlais, cependant, juge.

15078. Ce n'est pas elle ?—Non ; celle dont je parlais est de la Baie du Tonnerre au Fort Garry ; c'est la seule que j'ai eue.

14079. Celle-là est attachée à la pièce que vous venez de voir (Passant de nouveau le document au témoin) ?—Oui ; celle-ci y est ajoutée.

15080. Est-ce là la soumission sur laquelle votre contrat vous a été adjugé ?—Oui, monsieur.

15081. Thirtkell y avait-il un intérêt conjointement avec vous ?—Thirtkell a quitté le pays et le témoin a pris la soumission à lui seul. Non : il m'aidait, voilà tout, et il a quitté le pays, en sorte que je pris la soumission à moi seul.

15082. A-t-il quitté le pays avant que l'affaire ait été finalement réglée ?—Oh, oui.

15083. En sorte que vous seul restiez au pays au temps où le contrat fut adjugé, est-ce là ce que vous voulez dire ?—Oui, monsieur.

15084. Avez-vous eu de ses nouvelles depuis qu'il vous a constitué seul propriétaire ?—Non.

15085. Était-ce affaire comprise entre vous, à son départ, que vous seriez le seul propriétaire ?—Certainement.

15086. Y a-t-il eu entre vous et le département un arrangement par lequel ce dernier consentait à la retraite de Thirtkell, et à ce que vous restassiez le seul propriétaire ?—Non ; il n'y en a pas eu, je n'ai rien eu à faire avec le gouvernement à ce sujet. Ce contrat n'a pas été exécuté. C'est le contrat de Sutton & Thompson qui a été rempli, et j'ai abandonné l'autre. Si vous voulez examiner les notes sur ce point, vous verrez que je l'abandonnai tout à fait et que je pris le contrat de Sutton & Thompson. C'est la soumission Sutton & Thompson qui a été acceptée et non la soumission Sutton & Thirtkell.

15087. Comment avez-vous fait connaître au Gouvernement que le premier était abandonné ?—Je l'ai fait par l'entremise de Oliver et Davidson ; ce sont eux qui ont eu le contrat. L'abandon de la soumission Sutton & Thirtkell s'est effectué par Oliver et Davidson qui ont eu le contrat.

15088. Savez-vous comment le Gouvernement a appris que Sutton et Thirtkell en rempliraient pas leur soumission ?—Par une simple lettre que j'écrivis et dans laquelle je refusais de la remplir. Le témoin a écrit qu'il refusait de remplir la soumission Sutton & Thirtkell.

15089. Vous avez envoyé une telle lettre ?—Oui.

15090. En votre propre nom ?—Oui.

15091. L'avez-vous expédiée vous-même ?—Non ; je l'ai donnée à M. Oliver. Le témoin a écrit qu'il refusait de remplir la soumission Sutton & Thirtkell.

15092. Ainsi, vous ne savez pas si elle est jamais parvenue au Gouver- Thirtkell.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

vernement?—Je n'en sais rien. Je ne puis pas vous dire plus que cela, c'est-à-dire que je l'ai envoyée.

15093. A qui avez-vous donné cette lettre?—A M. Oliver ; Oliver, Davidson & Cie.

A donné cette lettre à Oliver au même temps où il s'engageait à vendre l'intérêt de Sutton & Thompson à Oliver, Davidson & Cie. 15094. Était-ce à Oliver ou à Davidson?—Ils se trouvaient ensemble, mais je pense que je l'ai mise entre les mains de M. Oliver.

15095. Et c'était une communication adressée au Gouvernement à l'effet que Sutton et Thirkell ne rempliraient pas leur soumission?—Précisément. C'est à peu près la substance de la lettre.

15096. Était-ce après que vous vous étiez engagé à vendre à Oliver, Davidson & Cie?—Oui ; c'était dans le même temps.

Entre temps, avait appris de Oliver & Davidson que Sutton & Thompson étaient les plus bas soumissionnaires après Sutton & Thirkell. 15097. Jusqu'au temps où vous avez communiqué au gouvernement cette information que Sutton & Thirkell ne rempliraient pas leur soumission, aviez-vous été informé que Sutton & Thompson étaient les plus bas soumissionnaires les plus bas ensuite?—Je le pense.

15098. De qui teniez-vous ce renseignement?—De Oliver & Davidson, je pense.

15099. Avez-vous reçu, à ce sujet, une communication directe du gouvernement?—Non ; jusque là, je n'ai eu de communication qu'avec M. Braun.

15100. Dans le temps où vous et Oliver, Davidson & Cie, ou quelqu'autre en leur nom, vous vous êtes réunis ensemble pour négocier cette transaction, aviez-vous été informé que la soumission la plus basse qui venait ensuite était celle de Sutton & Thompson?—Je n'en suis pas sûr, mais je ne le pense pas.

Aconféré avec Oliver & Davidson au sujet de la soumission Sutton & Thirkell. 15101. Vous croyez que vous êtes allés les trouver avec l'intention de vendre le contrat sans savoir que Sutton & Thompson se trouvaient les plus bas après Sutton & Thirkell?—Oui ; je crois que c'est pour le contrat Sutton & Thirkell que je suis allé les trouver.

15102. Quand vous les avez sondés au sujet de la soumission Sutton & Thirkell, c'était avec l'objet de disposer de votre propre intérêt?—Non ; c'était afin de les engager à se joindre à moi.

15103. Voulez-vous dire comme entrepreneurs-associés?—Oui ; je devais prendre une part avec eux, et c'est ainsi que j'en ai agi tout le temps.

15104. Oui ; mais ce que vous avez fait plus tard était par suite d'une transaction différente ; je veux dire : vos démarches auprès d'eux?—Non ; mes arrangements dans le commencement étaient à l'effet de prendre une part d'intérêt avec eux dans le contrat, et c'est ce que j'ai fait.

15105. Mais cet arrangement dans le principe était proposé sur la base de la soumission de Sutton et Thirkell?—Précisément.

L'offre acceptée sur la base du contrat Sutton & Thirkell. 15106. Vous rappelez-vous s'ils ont accepté tout de suite votre offre de leur donner un intérêt dans le contrat Sutton & Thirkell, ou bien s'il fallu négocier quelque peu?—Je pense qu'elle a été acceptée séance tenante.

15107. Où cela se passait-il?—A Toronto.

15108. Aviez-vous fixé un rendez-vous à Toronto?—Non; j'avais, avant cela, le Juge McMahon avec moi, mais par suite d'affaires de famille il dut se retirer; il ne me restait plus que trois jours pour trouver quelqu'autre; c'est alors que je rencontraï M. Oliver, et que nous conclûmes ensemble le marché.

15109. Voulez-vous dire que c'est par accident que vous l'avez rencontré à Toronto?—Je l'ai rencontré par accident, mais j'y étais venu pour chercher un associé.

15110. Mais non pas cette associé en particulier?—Non.

15111. Eh bien; quand vous êtes convenus, Oliver et vous, dans votre première entrevue comme vous dites, que ce dernier aurait avec vous un intérêt dans le contrat Sutton & Thirkell, d'autres qu'Oliver devaient-ils aussi y avoir un intérêt?—Oui; M. Davidson en était.

15112. Était-il là?—Oui.

15113. Pas d'autres?—Non; nous venions de les rencontrer à Toronto.

15114. Et, dans cette entrevue, a-t-il été arrêté que Oliver et Davidson devaient, chacun d'eux, avoir un intérêt dans votre soumission portant les noms de Sutton & Thirkell?—Oui; je le pense. L'affaire a été conclu, du moins en ce qui concernait les conditions verbales.

Convenu, dès la première entrevue, que Oliver & Davidson auraient une part dans le contrat Thirkell et Sutton.

15115. Je parle du marché entre vous; a-t-il été formellement arrêté?—Oui.

15116. Quel intérêt avez-vous conservé?—Un quart.

Le témoin avait un quart.

15117. Savez-vous combien de temps après cela les documents formels ont été rédigés à ce sujet, soit entre vous, ou entre cette nouvelle association et le gouvernement?—Je crois que ce fut immédiatement après leur arrivée ici; peut-être dans la même nuit ou la suivante. Ce fut, dans tous les cas, presque immédiatement après. Nous nous rendîmes à Ottawa pour l'affaire parce qu'il ne restait plus que trois jours pour clore, si ma mémoire ne me trompe pas.

Immédiatement après, le témoin, Oliver & Davidson se rendirent à Ottawa.

15118. Êtes vous venu avec eux?—Oui.

15119. Et M. Oliver?—Oui.

15120. Et M. Davidson?—Oui.

15121. Qui avez-vous vu au sujet de l'affaire?—Personne. Je ne me suis pas approché du Département.

Le témoin ne s'est pas approché du département.

15122. Qui a rédigé le document passé entre vous et vos associés?—C'est M. Braun qui le fit plus tard; nous n'avions dans le temps qu'une convention verbale.

15123. Ainsi, votre convention verbale a été rédigée par écrit après la transaction faite avec le gouvernement?—Non; je ne le crois pas. Je crois que l'arrangement était—je crois que nous étions venus pour voir si la chose ne pouvait pas se retarder de quelques jours, pour nous donner le temps de la bien régler. Puis, tout étant en règle, je ne puis dire si notre convention fut conclue du coup, avant ou après que nous avons signé avec le gouvernement. Je ne puis le dire de mémoire.

*Télegraphe—  
Soumissions.**Contrat No. 4.*

Ces négociations eurent lieu dans l'automne de 1874.

Le contrat n'a été signé qu'au printemps de 1875.

15124. A-t-elle été conclue entre vous et Oliver et Davidson, d'une part, et le Gouvernement de l'autre, durant votre séjour ici à Ottawa ? Non ; je ne le pense pas. Je crois que ce fut dans l'automne de 1874, et ce n'a été qu'au printemps de 1875 que le contrat a été signé.

15125. Cet arrangement entre cette nouvelle association et le Gouvernement a-t-il été réglé verbalement pendant que vous étiez ici à Ottawa ?—Je pense qu'il a dû l'être, parce que nous nous en retournâmes après avoir vu que tout était en règle. Nous avions des sûretés à déposer et quelques valeurs ; il nous fallait plus tard de l'argent à déposer avant que le contrat ne pût être signé.

15126. Savez-vous qui représentait ici à Ottawa le gouvernement dans cet arrangement ?—Non.

15127. N'y étiez-vous pas ?—Non.

15128. Qui donc agissait en votre nom.—Je conduisais l'affaire moi-même quand j'étais ici.

15129. Mais vous n'y étiez pas, dites-vous ?—Non ; pas avec le gouvernement ; il n'y avait pas de nécessité à cela ; on s'est arrangé avec le gouvernement sur le dépôt à faire, et sur l'époque où le contrat serait signé. Il n'était pas nécessaire que je fusse présent.

Oliver et Davidson ont fait tous les arrangements avec le gouvernement.

15130. Mais qui donc a pris part à cette négociation avec le gouvernement à propos de ce qui était nécessaire ?—Je n'en connais pas d'autres qu'Oliver et Davidson ; ils sont allés ensemble.

15131. Allés ensemble où ?—Au Département.

15132. A quelle époque de cette année cela pouvait-il être ?—(Examinant une lettre, qu'il a tirée de sa poche) : cela devait être en décembre, je crois, monsieur.

15133. Quand vous quittâtes Ottawa, Oliver et Davidson vous ont-ils accompagné ?—Oui.

Oliver et Davidson se joignirent au témoin dans la soumission Sutton et Thirkell.

15134. Et était-il compris, quand vous quittâtes Ottawa, que l'arrangement avait été accepté par le gouvernement ?—Oh, oui ; je ne pense pas qu'il y eût de doute à cet égard. La seule question était de savoir si les sûretés seraient prêtes ; sous les autres rapports le gouvernement était assuré que le contrat s'exécuterait.

Mais à Ottawa il fut convenu que la soumission Sutton et Thirkell serait mise de côté, et que l'on prendrait celle de Sutton et Thompson.

15135. Et voici quel était cet arrangement : que ces deux individus se joindraient à vous dans le contrat de Sutton et Thirkell ?—C'était l'arrangement que je fis en premier lieu ; mais je crois qu'ici l'arrangement a été changé, je ne suis pas sûr où il a été changé, mais je sais que la soumission Sutton et Thirkell devait être mise de côté pour être remplacée par celle de Sutton & Thompson.

15136. Avez-vous pris quelque part aux négociations avec le gouvernement par lesquelles la nouvelle soumission Sutton et Thompson a été substituée à l'ancienne soumission Sutton & Thirkell ?—Pas la moindre.

15137. Savez-vous qui a pris part à cet arrangement ?—Je l'ignore.

15138. Quand vous êtes venus ici, vous dites, si je vous ai bien compris, que vous y veniez tous avec l'intention de remplir l'arrangement Sutton & Thirkell ?—Non ; vous m'avez mal compris. Je n'ai pas dit que j'étais venu faire des arrangements pour l'exécution.

15139. Je veux dire : prêt à l'exécuter ?—Oui ; la chose avait été laissée en souffrance durant quelque temps.

15140. Etiez-vous venu faire des arrangements pour l'exécution de ce contrat Sutton & Thirkell ?—Je ne suis pas sûr qu'il ne fût pas changé avant cela.

15141. Mais jusque-là — le moment de votre arrivée à Ottawa— avez-vous refusé de remplir la soumission de Sutton & Thirkell ?—Je ne le crois pas ; je ne pense pas l'avoir fait avant cela ; je ne suis pas sûr de la date de cette correspondance ; elle aurait dû se trouver dans le Département parce que je ne l'ai pas conservée.

15142. Doutez-vous, en aucune façon, que vous soyez tous venus à Ottawa avec l'intention de remplir la soumission Sutton & Thirkell ?—Je ne le pense pas ; je pense que cela est exact.

Sans doute, ils s'étaient tous rendus à Ottawa pour exécuter la soumission Sutton et Thirkell.

15143. Que vous êtes venus dans ce dessein ?—Oui.

15144. Et vous dites que vous n'êtes pas certain du temps où vous en êtes venus à un arrangement différent ; lequel était que la soumission Sutton & Thompson serait adoptée au lieu et place de la soumission Sutton & Thirkell ?—Je ne saurais dire.

15145. Pouvez-vous dire si ce nouvel arrangement a été adopté en votre absence ?—Je n'en suis pas sûr.

15146. Mais a-t-il été la conséquence des négociations d'Oliver et Davidson, ou de l'un d'entre eux ?—C'est ce que je ne puis vous dire c'est ce que je ne sais pas.

15147. Mais c'était pourtant là une affaire dans laquelle vous aviez un intérêt pécuniaire ; ne savez-vous pas qui a agi en votre nom pour la traiter ?—Ils agissaient dans leur propre intérêt.

15148. Mais dans le vôtre également, puisque vous aviez un intérêt d'un quart dans le contrat ?—Tout cela m'était égal ; je n'avais rien à y voir moi-même ; j'ai souscrit à tout.

16149. Vous avez compris que c'était la plus haute soumission qui était adoptée ?—Oui.

La soumission la plus haute acceptée.

15150. Et vous aviez dans celle-ci une part aussi bien que dans l'autre ?—Oui.

15151. Quand vous êtes venu à Ottawa, connaissiez-vous quelque chose de ceci : que la soumission Sutton et Thirkell venait après celle de Sutton et Thompson ?—Je ne puis vous dire cela.

16152. Saviez-vous s'il y avait ou non, entre ces deux soumissions, une soumission intermédiaire ?—Je ne saurais vous dire de mémoire si je le savais quand je vins ici dans ce temps-là. Il y a déjà quelque temps de cela.

15153. Avez-vous dit que Davidson était ici à Ottawa dans cette occasion, tout le temps que vous y étiez vous-même ?—Oui.

15154. Avez-vous pris quelque part à des négociations avec les personnes qui avaient soumissionné plus bas que vous ?—Non.

Le témoin n'a pris aucune part avec aucune des personnes qui avaient soumissionné plus bas que lui.

15155. Avec Waddle et Smith, par exemple, ou aucuns de ces gens-là ?—Non.

*Télégraphie  
Soumissions.*

Contrat No. 4.

15156. Est-ce que votre premier marché avec Oliver, Davidson & Cie, était que vous conserveriez un intérêt d'un quart dans le contrat ? — Oui, je pense qu'il en a été ainsi tout le temps ; il n'y a eu rien de changé en cela.

15157. N'y avez-vous pas fait quelque changement plus tard ? — Non.

Oliver et Davidson ont donné une somme au témoin pour payer Thompson, laquelle a été mise au compte de l'association.

15158. Ne vous ont-ils pas donné une somme d'argent pour désintéresser Thompson ? — Oui, mais cela n'avait rien à faire avec le contrat ; cela faisait partie de l'arrangement.

15159. Je vous demande si cela ne faisait pas partie de l'arrangement ? — Cela était compris dans l'intérêt du quart.

15160. Ne receviez-vous pas un intérêt d'un quart en dehors de cette somme d'argent ? — Non ; l'arrangement était que c'était une des dépenses contingentes du contrat.

15161. Ils vous avançaient d'autant sur votre part ? — Non ; à même le fonds général ; c'était une des dépenses des travaux.

15162. En sorte que, outre votre quart, la nouvelle association s'obérait encore du paiement de cette somme destinée à désintéresser Thompson ? — Non ; cette somme était mise à la charge des frais de l'ouvrage, et une portion devait en être prise sur mon intérêt d'un quart.

15163. La somme devait être prise à même les fonds de l'association, n'est-ce pas ? — Oui.

15164. Quelle somme a reçue Thompson ? — Je ne me la rappelle pas exactement.

L'association a payé \$800, mais toute cette somme n'a pas été pour Thompson.

15165. Était-ce \$800 ? — Je pense que les dépenses et tout ce qui s'en suit s'élevaient à \$800 ? — Cette somme de \$800 a été tirée des fonds de l'association ; elle n'a pas été donnée toute entière à Thompson.

15166. Pourquoi a-t-elle été déboursée ? — Il y avait d'autres dépenses de faites.

Le témoin fit un arrangement avec Thompson, et paya les autres dépenses avec le reste.

15167. Quelles autres dépenses ? — Dépenses de voyage, aller et retour. Je devais prendre \$800 à l'association pour désintéresser Thompson. Je pris un arrangement particulier avec Thompson, et je payai les autres dépenses avec ce qui me restait.

Thompson aidait le témoin seulement.

15168. Thompson vous était-il associé dans la soumission Sutton & Thompson, pour une pleine moitié, ou ne faisait-il que vous aider ? — Il m'aidait, voilà tout.

15169. Son nom n'était ajouté que pour donner plus de force à l'association, n'est-ce pas ? — Voilà tout.

N'était pas associé en plein.

15170. Mais entre vous, il n'était pas un associé en plein ? — Non, décidément non.

15171. Et à même cet argent que la nouvelle association — vous et Oliver et Davidson — avançait, vous dites que vous l'avez désintéressé de l'aide qu'il vous donnait ? — Je l'ai désintéressé et je pris acte de sa cession. C'est un homme que je connaissais depuis vingt ans. Il me prêtait souvent son nom, et je le payais pour cela, voilà tout.

15172. Alors, l'arrangement existant réellement entre vous et lui était qu'il devait vous aider autant qu'il le pouvait à vous faire obtenir le

*Télégraphe-  
Soumissions,  
Contrat No. 4.*

contrat, mais il ne devait pas continuer comme votre associé et avoir un intérêt d'une moitié dans les résultats?—Nous avons toujours eu un arrangement de cette nature. Je me suis servi de son nom tout le temps, et je l'ai payé pour cela.

15173. Ainsi, vous vous êtes servi de son nom pour vos propres besoins, avec l'intention de l'en dédommager; est-ce que vous voulez dire?—C'est là précisément ce que je veux dire. Se servait du nom de Thompson et le payait pour cela.

15174. Alors cette soumission au nom de Sutton & Thompson n'était en réalité dans le temps que pour votre propre bénéfice à vous, abstraction faite de ce petit paiement que vous lui fesiez?—Oui.

15175. Quelle était votre soumission pour la partie boisée de la section No. 5?—Le No. 5 portait \$590 pour la section boisée. La soumission Sutton et Thompson portait \$590 pour la section boisée.

15176. Est-ce là la section pour laquelle vous avez obtenu le contrat?—Oui.

15177. Quelle est votre offre pour le pays de prairie?—On le voit ici: "Prairie, \$435." \$435 pour la prairie.

15178. N'était-il pas entendu, dans cet arrangement avec Thirkell en premier lieu, que Thirkell devait vous aider de la même manière à peu près que Thompson vous aidait?—Oui; je n'ai jamais eu d'autre arrangement avec lui avant son départ du pays.

15179. Je vous parle maintenant de l'arrangement substantiel que vous aviez ensemble; n'était-il pas à cet effet; qu'il vous permettrait l'usage de son nom pour vos propres fins, et en réalité pour votre propre bénéfice principalement?—Oui; je le payais toujours pour tout service de ce genre. Je me croyais obligé de le payer pour tout ce qu'il faisait. Thirkell était absolument dans la même position que Thompson.

15180. Il n'était pas compris dans cet arrangement avec vous qu'il devint un associé permanent?—Non. Il n'était pas compris que Thirkell devint un associé permanent.

15181. En sorte que lorsque vous avez assumé seul la propriété de l'offre de Sutton & Thirkell, c'était en conformité de la substance de votre convention avec Thirkell?—Décidément.

15182. Eh bien, quelle était votre offre, sous le nom de Sutton & Thirkell, pour la partie boisée de la section 5?—On le voit ici, (indiquant la soumission); \$530. L'offre de Sutton et Thirkell pour la section boisée \$530 et \$275 pour la prairie.

15183. Et pour le pays de prairie?—\$275.

25184. Saviez-vous que la section 5 avait été accordée à une autre personne, avant que vous ayez reçu l'information que la soumission Thirkell serait acceptée?—Oui; je savais, je crois, dans le temps qu'il y avait un autre individu qui avait le contrat, et j'avais presque oublié tout ce qui en était quand il s'est retiré, car je supposais l'affaire close quand je reçus un télégramme de M. Braun.

15185. Vous rappelez-vous si c'était avant que vous ayez quitté Ottawa lorsque Oliver Davidson & Cie., vous ont accompagné, que vous avez appris que le contrat vous était adjugé sous le nom de Sutton & Thompson, et non sous celui de Sutton & Thirkell?—Je ne le sais pas; je ne saurais dire où j'ai reçu cette communication pour la première fois.

15186. Y a-t-il eu quelques changements entre vous et l'association

*Télégraphe—  
Soumissions.*  
Contrat No. 4.

par suite de ce que cette soumission plus haute devenait la base du contrat avec le gouvernement, ou lieu de la soumission plus basse?—  
Non.

Le témoin conserva un intérêt d'un quart sous Sutton et Thompson, comme d'après l'arrangement Sutton et Thirkell

15187. Vous avez conservé le même intérêt, le quart?—Oui.

15188. Ainsi, vous aviez, tout le temps, un intérêt dans le contrat?—Oui.

Croit que tout n'est pas encore réglé entre le Gouvernement et eux à propos de ce contrat; quant aux autres membres de l'association, le témoin les laissa faire, et reçut son intérêt d'un quart.

15189. Les affaires de l'association ont-elles été closes relativement à ce contrat?—Je crois que tout n'est pas encore réglé entre le gouvernement et nous.

15190. Mais entre vous associés?—Oui; nous nous sommes arrangés entre nous. M. Oliver a conduit toute l'affaire d'un bout à l'autre. Je n'y ai pas mis la main. Il était convenu que je les laisserais terminer l'affaire, et ils devaient me rendre compte de ce qu'ils feraient.

15191. Voulez-vous dire que vous deviez toucher votre part des profits?—Oui.

15192. Mais vous ne deviez pas prendre de part active dans l'administration?—Non, pas du tout.

Ne se rappelle pas que ses associés lui aient dit avec qui ils avaient fait l'arrangement, que l'ouvrage devait être donné à la soumission Sutton et Thompson.

15193. Vous rappelez-vous que vos associés vous aient dit avec qui cet arrangement avait été fait à Ottawa, que ce devait être sur la soumission Sutton & Thompson?—Non.

15194. N'avez-vous pas discuté ce point entre vous?—Non; s'ils m'eussent dit que tout était réglé, je ne leur aurais fait aucune question.

15195. Mais il arrive parfois que des associés ont une telle confiance qu'ils disent les choses sans attendre qu'on les interroge?—Je ne me rappelle que nous en ayons parlé entre nous.

15196. Mais, si je comprends bien, vous dites qu'ils ont tout arrangé, et que vous n'y avez pris aucune part?—Ils ont tout fait; je n'y ai été absolument pour rien.

15197. La seule part que vous ayez prise est dans les profits?—Oui.

15198. Connaissez-vous la différence entre ces deux soumissions—la soumission Thirkell et la soumission Thompson?—Je vois qu'il en existe une, mais je n'en ai pas fait le calcul.

Le gouvernement payait plus cher avec Sutton & Thompson qu'avec Sutton & Thirkell.

15199. Vous comprenez, je suppose, que par cette substitution de la soumission Thompson à la soumission Thirkell, le gouvernement se trouvait à payer un prix beaucoup plus élevé?—Eh bien, oui; je crois que le contrat est un peu plus avantageux.

15200. Voulez-vous dire plus avantageux pour le public?—Non.

Le contrat adopté n'est pas le plus avantageux au public.

15201. Le public y gagne-t-il quelque chose?—Non; je ne le pense pas.

15202. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à ce contrat du télégraphe que vous désiriez expliquer?—Non; pas que je sache.

15203. Y a-t-il quelqu'autre chose qui s'y rattache sur laquelle vous puissiez nous renseigner plus que vous ne l'avez fait déjà?—Non.

15204. Où réside aujourd'hui M. Davidson?—A Toronto, je suppose.

15295. Il y résidait dans le temps?—Oui.
15296. Et était-il entrepreneur dans le temps?—Oui.
15297. Où réside M. Oliver?—Il réside à Ingersoll, et il est bien malade. Il n'a pas été en bonne santé depuis quelque temps.
15298. Il n'a pas été considéré comme capable de s'occuper d'affaires ou de conserver sa mémoire, depuis plusieurs mois passés?—Non.
15299. Croyez-vous que, si on le faisait venir comme témoin, il fût capable de nous donner des renseignements satisfaisants?—Non, je ne pense pas. Oliver n'est pas en état de rendre témoignage.
15210. M. P. J. Brown n'était-il pas l'associé d'Oliver & Davidson?—Oui.
15211. Alors, Davidson, Oliver & Brown avaient les trois quarts de ce contrat et vous aviez l'autre quart?—L'association se composait de Oliver, Davidson, Brown & Wells.
15212. Où réside Wells?—Il est à Ingersoll.
15213. Entre eux ils avaient trois quarts, et vous aviez un quart?—Oui.
15214. Ils avaient l'administration?—Oui, toute la direction de l'affaire.
15215. Y a-t-il quelqu'autre transaction avec le chemin de fer du Pacifique canadien à laquelle vous avez été intéressé?—Oui, la section 15. SOUMISSIONS.—  
CONTRAT No. 15.
15216. Cet ouvrage a été livré au concours public, n'est-ce pas?—Oui.
15217. Aviez-vous un intérêt dans l'une des soumissions?—Oui.
15218. Je pense qu'elle a été annoncée plus d'une fois; vous rappelez-vous avoir soumissionné chaque fois?—Je pense que si, mais je n'en suis pas sûr.
15219. L'ouvrage a été adjugé sur la dernière demande de soumissions, n'est-ce pas?—Oui.
15220. Cette fois-là, avez-vous soumissionné?—Oui.
15221. Sous quel nom?—De Sutton & Thompson. Soumissionna au nom de Sutton & Thompson.
15222. Était-ce là ce même Thompson qui était concerné avec vous dans l'autre affaire?—Oui. son.
15223. Et était-ce d'après un arrangement de la même nature, à savoir: qu'il vous aidait pour votre propre bénéfice?—Oui. Thompson n'était pas associé, mais l'aidait seulement.
15224. D'après votre convention, devait-il être intéressé d'une manière permanente en qualité d'associé?—Non.
15225. Son nom n'était ajouté que pour vous soutenir seulement?—Oui.
15226. Était-il compris entre vous qu'il recevrait une compensation en échange de son nom?—Oui; avant de faire aucun arrangement avec M. Whitehead, j'ai réglé avec lui et pris acte de sa cession.
15227. Saviez-vous que d'autres associations, les unes à la suite des

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

autres, avaient déjà eu le contrat, avant que vous l'eussiez eu vous-même ?—Oui.

15228. A qui le contrat a-t-il été adjugé en premier lieu ?—En vérité je ne me le rappelle pas dans le moment, mais je sais qu'il y avait d'autres associations.

15229. Quelques-uns des rapports sur le sujet font voir que Macdonald & Kane étaient intéressés dans le contrat ; avez-vous eu quelques arrangements quelconques avec eux sur ce sujet ?—Pas le moins du monde.

15230. Directement ou indirectement ?—En aucune façon.

Ne sait rien à propos d'argent payé à Charlton. 15231. Puis venaient ensuite Martin & Charlton ; aviez-vous avec eux des arrangements ?—Non.

15232. Directement ou indirectement ?—Si vous dites indirectement, le témoignage de M. Whitehead prouverait qu'il a acheté leurs intérêts, mais je ne sais rien du tout de la transaction.

15233. S'il a acheté leurs intérêts, était-ce pour votre compte, dans tous les cas ?—Non ; pas le moins du monde ; j'ignorais complètement ce qu'il en était.

Dans le temps, le témoin vendait lui-même. 15234. Je suppose que vous vendiez dans le temps ; vous n'étiez pas en train d'acheter, n'est-ce pas ?—Oui, je vendais dans le temps.

15235. Mais le contrat n'était pas passé entre vous et le gouvernement, c'est-à-dire, entre vous seul et le gouvernement ?—Non.

15236. Aviez-vous abandonné votre intérêt dans le contrat avant qu'il fût signé et exécuté ?—Dans le même temps, à-peu-près dans le même temps.

15237. N'étiez-vous pas convenu avec M. Whitehead qu'il serait le seul propriétaire, avant que le contrat ait été exécuté ?—Décidément.

15238. Vous rappelez-vous si cette demande de faire insérer le nom de Whitehead dans le contrat était faite comme si vous conserviez encore votre intérêt, bien que vous eussiez déjà abandonné cet intérêt ?—Vraiment, je n'en sais trop rien ; je ne crois pas cependant avoir bien saisi le sens de votre question.

15239. Eh bien, je vais m'expliquer plus au long. Ce que Whitehead demandait au Gouvernement, c'est que son nom fut inséré au contrat comme si vous et Thompson y étiez encore intéressés, et qu'il n'y eût lui-même qu'une part.—Eh bien, c'est ainsi que la chose paraissait ; et j'ai signé la cession de Thompson. J'ai cédé pour Thompson et moi avec l'entente que nos noms en seraient retirés.

La signature de Sutton & Thompson au contrat, contraire à la convention réelle avec Whitehead, à savoir : que Sutton & Thompson n'auraient rien à faire avec le contrat. 15240. Ainsi, le contrat avec le Gouvernement, bien qu'il contint vos noms à vous et à Thompson, n'était pas conforme à l'arrangement convenu entre vous et Whitehead ?—Non ; il y était conforme pour le temps d'alors—il devait rester là durant trois mois, je crois, ainsi que les sûretés—mes sûretés également.

15241. Mais l'arrangement réel entre vous et Whitehead était que vous ne deviez avoir aucune part dans le contrat ?—Parfaitement.

15242. Ni pour les profits ni pour les pertes ?—Non.

*Submission  
Contrat No. 75*

15243. Et si vos noms restaient, était-ce sur l'assurance de sa part, qu'on les retirerait sous peu?—Oui; je m'étais arrangé avec lui pour qu'ils fussent retirés.

Le témoin était venu avec Whitehead que les noms de Sutton et Thompson disparaîtraient sous peu.

15244. Avez-vous ce marché par devers vous?—Non; je ne l'ai pas.

15245. Avez-vous quelque lettre sur vous?—Non; je n'en ai pas. J'ai pris un memorandum de la date du contrat, voilà tout. Mais pour m'assurer exactement, j'ai dû aller au bureau ce matin pour voir le livre.

15246. Savez-vous s'il avait été convenu, d'une façon ou d'une autre, entre Whitehead et le gouvernement que vos noms seraient retirés dans un temps limité?—Je ne connaissais pas leur arrangement.

15247. Alors vous avez pris sa promesse?—J'ai pris sa promesse et une garantie.

A pris la promesse de Whitehead et la garantie du sénateur McDonald.

15248. Garantie de qui?—De M. McDonald.

15249. Parlez-vous du sénateur McDonald?—Oui.

15250. Son beau-frère?—Oui.

15251. Avez-vous encore ce marché?—Je l'avais; mais M. Bratin m'a écrit que les noms seraient retirés, en sorte que je n'avais pas besoin de conserver ce document.

15252. En ce cas, qu'en avez-vous faite?—Je ne sais pas trop, je pense bien l'avoir détruit; je ne l'ai pas revu depuis, parce qu'il ne m'était plus d'aucune utilité.

15253. Charlton était-il là quand le paiement vous a été fait par Whitehead ou par MacDonalé pour lui?—Non.

15254. Où s'est-il fait?—A Brantford.

15255. Vous aviez avec vous votre procureur dans le temps, n'est-ce pas?—Oui.

15256. Et qui était de l'autre côté?—Je ne me rappelle pas tous ceux qui étaient là.

15257. Je parle du côté de Whitehead et de Macdonald?—Pas d'autres qu'eux deux, je pense, monsieur.

Le Sénateur McDonald et Whitehead étaient présents quand le témoin reçut \$10,000 pour son intérêt.

15258. Quelle somme reçûtes-vous?—\$10,000.

15259. Devait-on vous donner encore quelque chose plus tard?—Non.

15260. C'était là la considération plénière?—Oui; cela couvrait tout, fais, dépenses et tout.

15261. Et à partir de là, aviez-vous aucun intérêt dans les profits ou pertes du contrat?—Pas pour un centime.

15262. Thompson était-il concerné dans cet arrangement?—Oui; avant cet arrangement j'achetai les droits de Thompson et réglai avec lui, puis je fis mon marché avec les autres, et j'en pris le risque et la responsabilité.

Le témoin a réglé avec Thompson.

15263. Vous rappelez-vous si Thompson était là quand l'affaire fut close?—Non; il n'y était pas.

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

15264. Vous rappelez-vous s'il a signé plus tard le contrat avec le Gouvernement ?—Non ; j'avais une procuration pour signer en son nom. Immédiatement après avoir acheté son intérêt, je pris sa procuration pour signer en son nom.

16265. Vous prites de lui une procuration qui vous autorisait à signer son nom avec le Gouvernement ?—Précisément.

15266. Et après cela, si je comprends bien, vous vous en êtes servi pour son compte ?—Oui.

15267. Ou plutôt en son nom ?—Oui.

15268. Et depuis, êtes-vous, au moyen de quelque nouvel arrangement devenu intéressé dans les résultats—profits ou pertes—du contrat ?—Non, pas pour un centin.

15269. Ce furent là, en réalité, vos dernières relations avec cette affaire ?—Oui.

Erreur au sujet des travaux en pierres perdues.

15270. Le 27 novembre 1876, on trouve dans l'un des Livres Bleus une lettre signée par vous—Sutton & Thompson—et adressée au ministre des Travaux Publics, déclarant que vous aviez été informés, que Green & Cie., avaient d'une façon ou d'une autre, découvert une erreur ou omission dans votre soumission à propos des travaux en pierres perdues ?—Oui.

15271. Savez-vous par quels moyens ils ont découvert cette erreur ?—Non,

15272. L'avez-vous jamais su ? Non.

15272. Avez-vous jamais cherché à le savoir ?—Non.

15274. Qui étaient Green & Cie ? C'était une maison de New-York.

15275. Avaient-ils un agent ici, savez-vous ?—Non.

15276. Comment savez-vous qu'ils avaient découvert cette erreur ?—Je pense que c'est Whitehead qui me l'a appris.

Le 7 janvier, 1877, télégraphia à Braun qu'il n'y avait rien de vrai dans l'assertion que lui ou qui que ce fût en son nom avait payé à Charlton une somme d'argent pour retirer sa soumission.

15277. Vous rappelez-vous avoir télégraphié à M. Braun, en janvier 1877, qu'il n'y avait rien de vrai dans l'assertion ou que vous ou quelqu'un en votre nom avait payé à Charlton & Cie, ou à Charlton individuellement, aucune somme d'argent pour les faire retirer leur soumission sur cette section ?—Oui ; je me rappelle ce télégramme maintenant que vous me le lisez, mais je ne me le rappelais pas auparavant.

15278. Vous rappelez-vous avoir envoyé tel télégramme ?—Je crois que je l'ai envoyé.

15279. Et il contenait la vérité ?—Oui, pas un mot qui ne fût vrai.

15280. Ce n'était pas vous qui payiez Charlton, ni quelqu'autre en votre nom ?—Je ne savais pas que Charlton recevait aucun argent de Whitehead si ce n'est pas oui-oui dire, et ce n'est pas là savoir quelque chose.

15281. Dans une Réponse adressée à la Chambre des Communes en l'année 1877, au sujet de l'adjudication de ce contrat pour la section

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

15, on trouve à la page 34, une lettre de votre maison, datée de Brantford, le 16 octobre, 1876, conçue en ces termes :

“ L'HON. ALEXANDER MACKENZIE.

“ Ministre des Travaux Publics, Ottawa.

“ MONSIEUR.—Au cas où notre soumission pour la construction de la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien serait acceptée, nous désirons nous associer, dans le contrat, M. Joseph Whitehead, de Clinton, entrepreneur.”

—Oui ; cette lettre a été envoyée.

15282. Dans ce temps-là, votre désir de vous l'associer dans le contrat ne venait pas de ce que vous deviez vous l'associer dans les travaux ou les profits, mais de l'intention que vous vous avez déjà déclarée, n'est-ce pas ?—Voilà tout.

15283. Était-ce simplement pour que votre nom restât là, la substance de votre marché étant que lui seul était intéressé ?—Décidément cela.

15284. Avez-vous contribué en aucune façon à fournir les sûretés qui ont été produites plus tard par le sénateur Macdonald ?—Dans ce temps-là, non. J'avais à fournir des sûretés, mais il déposa un chèque de \$80,000. J'ai vu le chèque quand il a été déposé.

15285. Cela libéra les sûretés ?—Non ; c'est la première chose qu'il fit. Puis j'avais fourni mes sûretés personnelles en obligations de trois mois, et ils s'engagèrent à les remplacer.

15286. Qui est-ce qui a suggéré qu'il était désirable que les noms de Sutton et Thompson restassent sur le contrat, bien qu'en réalité, il fût convenu que Whitehead seul devait être intéressé ?—Je ne saurais vous le dire ; mais M. Whitehead me pria de laisser faire la chose, et je n'y voyais pas grande objection, me trouvant pas tout à fait à couvert.

15287. Cette suggestion a-t-elle été faite à l'époque du paiement à Brantford ?—Non ; c'était auparavant. C'était quand ils ont fait leur arrangement sur le sujet.

15288. Qui étaient là quand vous fîtes votre arrangement, avant le paiement de l'argent à Brantford ?—Je ne me rappelle pas qui étaient là ?

15289. Où cela se passait-il ?—J'avais eu une douzaine d'entrevues avec lui avant de régler définitivement avec lui.

15290. Avec qui ?—Avec McDonald et Whitehead.

15291. Où se trouvaient-ils alors ?—Je l'ai rencontré à Toronto, et je l'ai vu ici, et je l'ai également rencontré à Brantford. Whitehead est venu ici à plusieurs reprises.

15292. Quelle part M. McDonald a-t-il prise aux négociations ?—Je crois qu'il s'occupait principalement de la partie financière.

15293. A-t-il pris part aux négociations avec vous quant au prix qui serait payé ?—Oui ; quant il était en train de payer, voilà tout. C'est lui qui a fait le paiement. C'est Whitehead qui a fait cet arrangement.

15294. A-t-il débattu le prix à payer ?—Non ; ah je comprends votre question maintenant.

Quand, en 1876, le témoin écrivit à l'Hon. A. Mackenzie que sa maison désirait s'associer Joseph Whitehead, l'intention était de lui vendre.

Le Sénateur McDonald déposa un chèque de \$80,000 et les sûretés personnelles du témoin furent déposées.

Whitehead et McDonald consentent à les replacer.

Dans les négociations, c'est le sénateur McDonald qui faisait "la partie financière"

*Soumissions—  
Contrat No. 75.*

15295. Avez-vous jamais eu aucune expérience réelle des travaux à l'entreprise?—Oui.

15296. Dans quelle espèce de contrats?—De chemins de fer.

15297. Une expérience de combien d'années?—J'ai entrepris ci et là durant l'espace de dix-huit ans environ.

Le témoin est entrepreneur.

15298. Avez-vous été un entrepreneur?—Oui.

15299. Ces entreprises étaient-elles dans ce pays?—Oui, quelques-unes d'elles.

15300. Ainsi donc, vos relations avec les contrats n'ont pas consisté seulement dans leur vente, mais quelquefois dans leur exécution?—Oui.

15301. Quel était le chiffre des contrats que vous avez remplis?—J'ai eu plusieurs contrats.

15302. Étaient-ils petits ou grands?—Des contrats d'importance ordinaire.

15303. Pour arriver aux prix donnés dans la soumission que vous avez envoyée dans cette occasion, avez-vous reçu l'aide de quelque personne attachée à aucun des Départements?—Non.

15304. Ces autres contrats dont vous parlez étaient-ils avec le Gouvernement ou avec des compagnies de chemin de fer particulières? Avec des compagnies de chemin de fer particulières.

Whitehead et McDonald n'ld lui ont proposé de l'acheter avant qu'il sût que le contrat devait lui être adjugé.

15305. Ces arrangements vous ont-ils été proposés par Whitehead ou McDonald avant que vous sussiez que le contrat devait vous être adjugé?—Oui.

15306. Au temps où a été faite la proposition d'acheter vos droits, dites-vous que vous-même personnellement, vous n'aviez pas été informé que votre soumission venait immédiatement après celle de Charlton?—Non; quand ceci se passait, on s'attendait à tout instant à voir Charlton aller déposer son argent. Je n'avais aucune idée qu'il aurait à se retirer ni qu'il se serait retiré, mais je croyais bien qu'il aurait rempli ses engagements, à en juger par ce que disait la presse jour par jour.

Jusqu'au moment où Whitehead a acheté ses intérêts, le témoin ignorait que sa soumission suivit celle de Charlton.

15307. Mais jusque là, quand vous avez réglé avec Whitehead, vous n'aviez pas été informé que votre soumission venait après celle de Charlton?—Non; je ne savais pas où elle en était jusqu'au moment où Whitehead était en marché d'acheter mon intérêt.

Croyait que Charlton avait le contrat.

15308. Whitehead savait mieux que cela, n'est-ce pas?—Probablement. Je supposais que Charlton avait le contrat. Il demeura ici trois mois—je crois que c'est cela, trois mois.

15309. Avez-vous dit que le sénateur McDonald était présent quelquefois quand Whitehead débattait avec vous le prix que vous deviez recevoir?—Non, je ne le pense pas. Je crois que M. McDonald ne vint là que pour faire l'arrangement. Je pense que le prix et les préliminaires ont été réglés entre Whitehead et moi. Je ne crois pas que M. McDonald fût là.

Whitehead connaissait la position des soumissions.

15310. Avez-vous jamais eu avec M. Whitehead quelque conversation dans laquelle il vous ait donné à entendre comment il se faisait

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

qu'il connaît votre position parmi les soumissionnaires ?—Non ; je ne me le rappelle pas. Il savait où en étaient les soumissions, c'est tout ce que je connaissais ; du moins voilà ce qu'il m'a dit.

15311. Avez-vous jamais été assigné comme témoin devant aucun des comités du Parlement sur cette question ?—Non.

15312. Y a-t-il quelque autre matière se rapportant à ce contrat 15 qui vous désireriez expliquer ?—Non.

15313. Pouvez-vous donner sur la question quelque renseignement sous forme de témoignage ?—Non.

15314. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant au chemin de fer du Pacifique dans laquelle vous avez été intéressé ?—Non.

15315. Ou sur laquelle vous pourriez nous renseigner ?—Non, rien que je sache.

15316. Aviez-vous examiné le territoire que couvrait la section 15, avant de soumissionner ?—Non ; mais quelqu'un alla visiter les lieux pour moi.

15316. Et vous a-t-il renseigné sur la nature du sol et des travaux à faire ?—Oui.

À Avant de soumissionner la section 15 envoya quelqu'un sur les lieux.

15318. Ces renseignements vous ont-ils aidé à former vos prix ?—Décidément.

15319. Avez-vous quelque chose à ajouter ?—Non, rien du tout.

TOUSSAINT TRUDEAU : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

TRANSPORT DES  
RAILS—  
CONTRAT No. 28.

15320. Au cours de votre témoignage dans une occasion précédente, nous eûmes l'idée que le contrat appelé No. 28, dans le rapport de M. Fleming de 1880, était de fait, la continuation du contrat No. 18 ; est-ce exact ? ou était-ce une proposition entièrement nouvelle et un marché nouveau ?—On peut considérer le marché comme nouveau.

10321. Quel est le commencement des négociations sur lesquelles le contrat No. 28 est basé ?—Le plus ancien document que je trouve est une lettre de M. Kittson, Directeur-Général de la Compagnie de Transport de la Rivière Rouge, daté du 19 avril, 1876, offrant d'exécuter l'ouvrage.

Le premier document est une lettre de Kittson, offrant de faire l'ouvrage.

15322. Cet ouvrage était-il de la même nature que celui qui avait été fait par le contrat 18 ?—C'était pour le transport de rails, et, en même temps, le prix par tonne, tel que fixé dans le contrat 18 ; mais il y avait un prix additionnel pour le transport du matériel roulant et autres articles.

Rails transportés au même prix que par le contrat 18, mais prix additionnels pour le transport du matériel roulant, etc.

15323. Le transport se faisait-il entre les mêmes points que dans le contrat 18 : je crois qu'ils partent tous deux de Duluth ?—Oui.

15324. Le point de livraison, dans cette proposition de M. Kittson, si c'est au nord des rapides St-André, ne peut-être atteint qu'à certaines

*Transport des rails—  
Contrat No. 28.*

conditions nommées dans sa lettre ; ces conditions sont-elles les mêmes que les conditions nommées dans le contrat 18 ?—Non, pas tout à fait.

15325. Cette lettre sur laquelle est basé le contrat 28 parle-t-elle du prix mentionné au contrat 18, ou mentionne-t-elle le prix sans faire allusion au contrat 18 ?—La lettre de 1876 mentionne le prix sans renvoyer à la lettre de 1875.

15326. L'ouvrage qui devait se faire en vertu de la nouvelle proposition de 1876, était-il recommandé par l'ingénieur ?—Oui, par lettre datée du 13 mai, 1876, de M. Fleming.

15327. Quelle est la date de la lettre de Kittson offrant de faire l'ouvrage ?—Le 19 avril.

Kittson avait proposé de faire l'ouvrage avant que l'ingénieur recommandât qu'il se fit.

15328. Savez-vous comment il est arrivé que Kittson ait proposé de faire cet ouvrage pour le Gouvernement avant que l'ingénieur en chef eût recommandé qu'il se fit ?—Il n'y a rien dans les archives sous forme de communication avec M. Kittson, et je n'en connais aucune.

L'ouvrage est le même qu'offraient de faire Fuller & Milne par leur lettre d'avril 1875.

15329. Cet ouvrage dans le contrat 28 est semblable, n'est-ce pas, à l'ouvrage que Fuller et Milne s'offraient de faire par lettre en avril, 1875 ?—Oui.

On n'a pas écrit à Fuller & Milne, et il n'y a pas eu de concours.

15330. Savez-vous si on leur a écrit, ou si on a mis l'ouvrage au concours en 1876, avant que cet ouvrage ne fût accordé à Kittson ?—On ne leur a pas écrit.

15331. Y a-t-il d'autre compétition que vous sachiez au sujet de cet ouvrage de 1876 ?—Non.

15332. Connaissez-vous, somme ronde, le chiffre de ce contrat de 1876 ?—Non ; tout est compris dans les comptes-rendus sur le contrat 18, déjà donnés à la Commission.

15333. Si j'ai bien compris, le contrat 18, donné en 1875, dans le mois de mai, était pour le transport de 5,000 tonnes à \$15 la tonne, argent courant américain, ce qui ferait environ \$75,000 ; or, le montant total apparemment compris dans 18, lequel, comme vous dites, inclut les dépenses du contrat 28, s'élève à \$218,550 ; croyez-vous que cette différence entre ces \$75,000 (argent courant américain) et le montant que je viens de nommer, est le résultat de ce contrat 28 ?—Oui.

15334. Pouvez-vous dire aujourd'hui quel taux (argent canadien) vous avez payé par tonne en vertu de ces contrats ?—Je veux dire quel escompte on a déduit par suite de ce que le paiement devait se faire en argent courant américain ; ou, si vous ne le pouvez pas, pourriez-vous nous fournir ces détails à une époque ultérieure ?—Je pourrai vous les donner plus tard.

EXPLOITATION  
DU CHEMIN DE FER.  
CONTRAT No. 43.

15335. Y a-t-il quelque autre chose à propos de ce contrat 28 que vous croyiez nécessaire d'expliquer ?—Non ; pas dans le moment.

Joseph Upper & Cie.  
Equipe et exploitation de l'embranchement de Pembina, entre Selkirk et Emerson.

15336. Quel est le contrat suivant sur lequel vous êtes préparé ?—Le contrat No 43, avec Joseph Upper & Cie., en date du 12 mars, 1879, pour équiper et exploiter l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique Canadien, entre Selkirk et Emerson.

16337. Cet ouvrage a-t-il été offert au concours public ?—Non.

*Exploitation du  
chemin de fer —  
Contrat No. 23.*

15338. Comment est-on arrivé à un arrangement : quel a été le commencement de la négociation?—En 1879, durant la construction de l'embranchement de Pembina, on crut qu'il était désirable de se servir du chemin de fer ; et comme le département n'avait pas de matériel roulant sur les travaux, on crut désirable de faire exploiter la ligne par contrat, et l'ingénieur en chef fit remarquer que les mêmes hommes qui construisaient la ligne et la ballastaient étaient les seuls qui pussent, avec quelque mesure de sûreté, exploiter la ligne. C'est en vertu de ces considérations que le contrat a été donné à Upper & Cie. Raisons qui ont fait donner le contrat à Upper & Cie.

15339. Ont-ils été invités à nommer leurs meilleures conditions, ou bien est-ce le Gouvernement qui leur a fait la proposition d'abord?—Je vois que le premier document écrit est une lettre de Joseph Upper, en date du 27 février 1879 offrant de faire le service.

15340. A-t-elle été renvoyée à l'ingénieur en chef pour qu'il fit son rapport sur les conditions?—Oui ; M. Fleming fit son rapport le 3 mars 1879.

15341. La décision donnée sur la transaction venait-elle du ministre ou d'un Ordre en Conseil?—D'un Ordre en Conseil, daté du 13 mars 1879. Ouvrage autorisé par Ordre en Conseil.

15342. Quelle date porte le contrat?—La date du contrat est du 12 mars 1879.

15343. L'équipement et l'exploitation de l'embranchement ont-ils été faits en vertu du contrat?—Oui.

15344. Jusqu'à quel temps?—Jusqu'au 10 février 1880.

15345. Pourquoi les choses n'ont-elles pas continué plus longtemps?—Parce que le contrat a été annulé par un Ordre en Conseil, daté du 28 janvier 1880, pour être mis en vigueur le 10 février 1880. Contrat annulé par Ordre en Conseil, février 1880.

15346. Cet ordre en conseil, autant que vous le sachiez, était-il basé sur quelque rapport de l'ingénieur en chef sur le sujet?—Je me renseignerai à cet égard.

15347. Y a-t-il à l'heure qu'il est un différend sur la question entre le gouvernement et l'entrepreneur?—Oui ; il y a certaines réclamations qui ne sont pas encore réglées.

15348. Est-ce le gouvernement qui réclame contre les entrepreneurs, ou ceux-ci qui réclament contre le Gouvernement?—Les entrepreneurs prétendent avoir une réclamation contre le gouvernement. Les entrepreneurs produisent une réclamation.

15349. Ce contrat a résulté d'une convention antérieure entre le gouvernement et quelques personnes qui fesaient le chemin, n'est-ce pas?—C'était plutôt un arrangement projeté mais qui n'a pas reçu d'exécution. C'était une convention non remplie.

15350. Avec qui était cet arrangement projeté?—C'était avec Georges Stephen, représentant un intérêt contrôlant dans la compagnie du chemin de fer de St-Paul et du Pacifique.

15351. Cet arrangement projeté a-t-il été rédigé par écrit?—Oui.

15352. Pouvez-vous le produire, ou une copie?—Oui, je le produis. (Exhibit No 211.)

*Exploitation du  
chemin de fer—  
Contrat No. 23.*

La réclamation de l'entrepreneur est encore à l'étude au département.

15353. Y a-t-il eu quelque réclamation en raison de la non-exécution de cet arrangement projeté—je veux dire : de la part de cette compagnie de chemin de fer de St-Paul et du Pacifique ou contre elle?—Non.

15354. Où en est cette affaire se rapportant au différend entre le Gouvernement et ces entrepreneurs, Murphy & Upper; a-t-elle été renvoyée à quelque personne, ou est-elle en considération?—Le département a encore cette question à l'étude,

15355. Avez-vous la correspondance qui a amené la convention; les rapports, ou quelqu'un d'eux, et l'ordre en Conseil que vous puissiez produire maintenant, et la convention elle-même, ou copie d'icelle?—Oui: je les produis. (Exhibits Nos 212-217.)

15356. Y a-t-il quelque autre chose se rapportant à ce contrat qui demande explication dans le moment?—Non.

Ottawa, jeudi, 18 novembre 1880.

**Morse.**

G. D. MORSE, assermenté et examiné :

SOUSSIONS—  
CONTRAT No. 42.

*Par le Président :*

15357. Où résidez-vous?—A Toronto.

15358. Quel est votre état?—Exportateur d'animaux.

15359. Avez-vous été intéressé dans quelques-unes des transactions du Chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui.

15360. Quel est la première transaction dans laquelle vous avez été intéressé?—J'ai soumissionné avec d'autres, les contrats A et B du chemin de fer du Pacifique.

Soumissionna les sections A et B, près de Cross Lake. 15361. Il y avait les sections A et B dans la Colombie Anglaise et les sections A et B près de Cross Lake; lesquelles était-ce?—C'était celles de Cross Lake.

Marpole, Nicholson & Thompson intéressés avec lui. 15362. Y avait-il quelqu'autre personne intéressée avec vous dans la soumission?—Oui; M. Marpole, M. Nicholson et M. Thompson.

16363. Quel M. Marpole était-ce?—M. Marpole, de Barrie.

15364. Est-il ici?—C'est ce monsieur-ci.

15365. Quel M. Nicholson?—M. Frank Nicholson, de Toronto.

15366. Quel M. Thompson?—M. Thompson de Toronto, A. J. Thompson de Toronto.

15367. Cet Exhibit No. 70 semble être l'original de la soumission faite par votre maison, veuillez l'examiner; le nom de M. Thompson y est-il mentionné comme l'un de ceux qui ont soumissionné? Il n'y est mentionné que comme caution, je pense. C'est là la soumission.

15368. C'est le même Thompson qui avait un intérêt comme associé?—Oui, monsieur.

15369. Y avait-il quelqu'autre personne d'intéressée comme associée mais dont le nom ne paraît pas?—Non, pas dans celle-ci.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15370. Pas au temps de l'envoi des soumissions ?—Non, monsieur.

15371. Saviez-vous que votre soumission était la plus basse pour cet ouvrage sur la section B ?—Oui, monsieur.

15372. Le contrat vous a-t-il été adjugé ?—Nous étions les plus bas sur les sections B et A, mais le contrat ne nous a pas été adjugé. Soumission la plus basse sur les sections A et B.

15373. Ne vous a pas été adjugé sur la section B ?—Sur la section B ; on a divisé la section C, et on nous a donné la section B, la plus mauvaise moitié, dont nous ne voulions pas. C fut divisée en sections A et B, et B fut donnée au témoin et à ses associés ; ils la refusèrent, la regardant comme la plus mauvaise.

15374. Pour l'instant, je vous demande si le contrat vous a été accordé sur la section B ?—Oui ; à la fin.

15375. Avait-il été accordé à quelqu'autre personne avant de vous l'être à vous-même ?—Non, pas à ma connaissance.

15376. Ainsi, la première adjudication du contrat sur la section B, si je comprends bien, a été faite à vous ?—Oui ; mais nous ne l'avions pas soumissionnée seule, nous soumissionnions pour A et B à la fois.

15377. Dites-vous que vous n'avez pas soumissionné la section B séparément ?—Oui, je le dis.

15378. Examinez cet Exhibit et dites-nous si c'est une soumission séparée pour B ?—Si vous pouviez la diviser, je suppose que cela en aurait l'air.

15379. Voulez-vous dire que vous avez fait votre soumission d'une manière autre que celle qui paraît dans ce document ?—Je veux dire que nous avons envoyé une soumission pour A et B ; et qu'A étant déduit de B, il restait C ; voilà ce que nous entendions.

15380. Ne croyez-vous pas que vous faites erreur, et que C contenait toute la distance qu'A étant déduit de C il restait B ?—Oui ; c'est cela, je me trompais. Ce que vous dites est exact.

15381. Je me propose de vous poser des questions que sur une seule section ; si vous pouviez séparer les sections dans votre esprit ?—Il y a si longtemps que je me suis occupé de cela, et je n'ai conservé aucunes notes qui s'y rapportent.

15382. Avez-vous soumissionné séparément pour la section B ?—Je ne crois pas que nous l'ayons fait.

15383. Alors, voulez-vous dire que vous n'avez jamais désiré d'obtenir le contrat pour la section B seule ?—Non.

15384. Vous voulez dire que vous ne désiriez pas le contrat pour la section B seule ?—Non, monsieur.

15385. Mais le contrat sur la section B par elle-même ne vous a-t-il pas été accordée ?—Oui, sans doute ; mais nous avons refusé de l'accepter.

15386. Avez-vous apporté quelques raisons à votre refus ?—Nos motifs étaient que nous croyions qu'on nous avait enlevé la partie la plus avantageuse de notre contrat—et nous ne voulions pas prendre la partie la plus mauvaise au prix le plus bas.

15387. Comprenez-vous que, dans cette soumission qui vous a été montrée, vous faites l'offre de prendre la section B sans y mettre la condition qu'elle sera ajoutée à la section A ?—Oui ; je pense que c'est cela. A offert de prendre la section B sans que la section A y fût ajoutée.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15388. Vous dites que dans cette offre, il n'y a aucune condition à l'effet que vous auriez aussi la section A?—C'est ce que nous attendions à avoir.

15389. Je vous demande pour le moment si, dans le document que vous ou vos associés avez signé, vous offrez de prendre la section B sans que la section A y soit ajoutée?—Oui; il me semble que c'est comme cela.

15390. Eh bien, en somme, vous vous êtes retirés parce que le gouvernement ne voulait pas acquiescer à une autre condition, à savoir : que la section A serait ajoutée à l'ouvrage?—Oui.

15391. Savez-vous si, quand vous avez envoyé cette soumission pour la section B seule, vous avez fait quelque dépôt avec cette soumission seule comme garantie que vous rempliriez votre contrat?—Je sais que nous avons fait un dépôt avec les deux, mais que nous ayons fait un dépôt sur le tout ou sur une partie, c'est ce que je ne puis me rappeler tout à coup.

15392. Vous a-t-on retourné votre dépôt?—Oui.

15393. Ainsi, en ce qui se rapporte à la section B, votre témoignage, si je comprends bien, équivaut à ceci : que vous avez refusé de prendre la section B seule?—Oui, monsieur.

A retiré son offre. 15394. Et que vous avez retiré votre offre?—Oui.

15395. Il y a certaine correspondance qui le prouve dans le Livre Bleu publié en 1880; veuillez voir à la page 17 : je désire vous demander si cette correspondance est en substance ce que vous comprenez comme s'étant passé dans le temps?—Oui monsieur.

CONTRAT No. 41.

15396. Savez-vous si vous avez soumissionné pour la section A, c'est-à-dire plus à l'est que cette section en dernier lieu nommée — je veux dire : avez-vous envoyée votre soumission pour elle seule?—Nous l'avons soumissionnée.

Soumissionna la section A seule.

15397. Vous comprenez que la section A n'est pas toute la section entière, ce n'est pas la partie ouest de la section entière, mais la partie est de la section toute entière; dites-vous que vous avez soumissionné celle-ci séparément?—Oui; la partie est.

Montant de la soumission, \$2,335,037.

15398. Vous rappelez-vous le chiffre de votre soumission?—Je pense l'avoir ici : \$2,335,037.

15399. Était-ce pour le parachèvement des travaux en 1881 ou en 1882?—C'était pour trois ans; je pense que c'est cela. Je n'en suis pas bien sûr dans le moment.

16400. Sous quel nom avez-vous fait cette soumission?—Sous le même nom que l'autre.

Marks & Conmee soumissionnèrent la section A à \$2,203,896, devant la terminer en 1882, et à \$2,300,196 s'ils la terminaient en 1881.

15401. Il appert du rapport fait dans ce livre Bleu de 1880, que la maison Marks & Conmee a offert de construire la section A, dont nous parlons à présent, pour \$2,203,896 la terminant en 1882; ou pour \$2,300,196 s'ils la finissaient en juillet, 1881. Votre soumission était plus élevée que l'une ou l'autre de celles-là, paraît-il?—Je ne savais pas que notre soumission fût plus élevée que les leurs dans le temps, comme de raison.

*Soumissions—  
Contrat No. 41.*

15402. Vous comprenez que \$2,335,000 sont une somme plus forte que \$2,300,000?—Oui, cela est exact.

15403. Si les sommes que je viens de nommées sont les vraies sommes mentionnées dans les soumissions, elles sont moins élevées que la vôtre pour la Section A?—Oui. Morse & Cie. plus bas par conséquent que la maison du témoin.

16404. Vous dites que vous ne croyiez pas dans le temps que la soumission de Marks & Connee fût la plus basse de toutes. Non, je croyais que la nôtre était la plus basse de toutes.

15405. Qui vous a donné à entendre cela?—M. Shields et M. P. G. Close; ils vinrent ici, et ils nous informèrent, à l'hôtel, qu'il en était ainsi, que notre soumission était la plus basse. Mais Shields & Close nous dirent (à tort) que notre soumission était la plus basse.

15406. M. Shields et M. Close étaient-ils, en aucune façon, intéressés avec vous dans cette affaire?—Non, monsieur.

15407. L'un ou l'autre de ces messieurs était-il intéressé avec vous pour la section B?—Non, monsieur.

15408. Avaient-ils fait quelque arrangement avec vous pour devenir vos cautions, ou l'un ou l'autre d'entre eux?—Non; ils n'avaient fait aucun arrangement pour devenir nos cautions. CONTRAT No. 42.

15409. L'un ou l'autre a-t-il fait avec vous aucun arrangement de cette nature?—Non.

15410. Etes-vous entré en négociations sur le sujet avec l'un ou l'autre de ces messieurs?—Il y a eu quelque négociation dans les derniers temps.

15411. Dans les derniers temps de quoi?—Quand le contrat a été accordé à Andrews, Jones & Cie. Quand le contrat a été accordé à Andrews, Jones & Cie., les négociations avec Close pour les sûretés ont commencé.

15412. Était-ce la première fois que vous et M. Close entriez en négociation à propos des sûretés qu'il devait vous fournir?—Oui; c'était la première fois qu'il s'agissait pour lui de nous fournir des sûretés.

15413. Quelles négociations avaient eu lieu auparavant sur le sujet de l'un ou l'autre de ces contrats?—Eh bien, l'entente était que M. Shields et M. Close étaient en mesure de nous faire avoir le contrat si notre soumission n'était pas de \$100,000 plus élevée que n'importe quelle autre, en retour nous devons—c'est ce qu'ils voulaient—leur donner 3 pour cent sur le chiffre brut, ce que nous refusâmes, mais nous leur offrîmes 2 pour cent.

15414. Au sujet de quel contrat cette négociation se faisait-elle?—Des deux sections, A et B. Négociations avec Close & Shields concernant les DEUX

15415. Était-ce sous la formule combinée connue sous l'appellation de la Section C?—Oui, monsieur. SECTIONS A AND B.

15416. Vous avez soumissionné la distance entière sous le nom de C, n'est-ce pas?—Oui, monsieur; c'est ainsi que je l'ai compris.

15417. Était-ce alors pour la section combinée C que cette négociation se faisait entre vous et vos associés d'une part, et Shields et Close, de l'autre?—Oui.

15418. Si je vous comprends bien, leur proposition était qu'ils devaient faire leurs efforts pour vous faire obtenir le contrat pour la Section C toute

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

entière, et que, s'ils réunissaient, ils vous demanderaient 3 pour cent sur toute la somme ou 3 pour cent des profits?—Non ; sur le chiffre brut.

15419. Et vous leur avez offert 2 par cent ?—Oui.

15420. Est-ce à ce propos que les négociations n'ont pas abouti ?—Oui.

15421. Avez-vous eu quelque autre négociation avec l'un ou l'autre de ces messieurs au sujet de l'un ou l'autre de ces contrats ?—Non ; pas quand nous étions séparés, c'est-à-dire après nous être joints à Andrews, Jones & Cie dans leur soumission.

15422. Nous ne parlerons pas de ce sujet pour le moment. Je désire m'enquérir avant tout de l'intérêt de votre propre maison ?—Il n'y avait pas autre chose.

Chiffre de la soumission pour les deux sections : \$5,937,732.

15423. Parlons maintenant de votre soumission pour toute la ligne, ou sous la formule C ; vous rappelez-vous le chiffre de votre soumission ? Je crois que je l'ai ici :—\$5,937,732.

15424. Avez-vous fait deux soumissions séparées ?—Je croyais tout le temps que c'était une seule et même soumission, mais peut-être était-elle en deux parties.

15425. Aviez-vous compris, quand M. Shields et M. Close vous ont informé que votre offre était la plus basse pour les deux sections, que c'était cette offre pour la section combinée qui était la plus basse ?—Oui.

15426. Vous ne voulez pas dire que vous croyiez que vos soumissions étaient les plus basses pour chacune de ces sections séparées ?—Non ; je croyais que c'était la soumission la plus basse.

Comprenait que la soumission était la plus basse pour les sections combinées.

15427. Sur la section combinée ?—Oui.

15428. Avez-vous pensé, dans le temps, que, bien que votre offre fût la plus basse pour la section combinée, les offres les plus basses pour les sections séparées une fois ajoutées ensemble seraient pour une somme moindre que celle pour laquelle vous offriez de faire la section combinée ?—Non, Monsieur.

15429. Saviez-vous que c'était le contraire, ou en avez-vous entendu dire quelque chose ?—Je n'en savais rien autre chose, sinon que notre soumission à tout prendre, était la plus basse de toutes.

15430. Pour la section toute entière ?—Oui.

Ne savait pas que les deux soumissions les plus basses pour les sections séparées à être finies en 1881, 1881, sur les deux soumissions séparées, une fois ajoutées ensemble, étaient moins élevées que celle de sa maison pour les sections combinées.

15431. Quelqu'un d'attaché au département ou quelqu'autre ne vous a-t-il pas fait comprendre que les deux soumissions les plus basses au taux le plus élevé, à savoir : pour le parachèvement des travaux en juillet 1881, sur les deux soumissions séparées, une fois ajoutées ensemble, s'élevaient à une somme moins forte que celle que vous offriez, pour la section combinée ?—Non.

Différence de prix entre les différentes soumissions et celle du témoin.

15432. Le Livre Bleu de 1880 sur le sujet fait voir que, pour la section A, la partie Est, l'offre la plus basse de Marks & Conmee, pour la finir à l'époque la plus rapprochée et au plus haut prix, était de \$2,300,196 ; et que, pour la section B, au plus haut prix, et pour la

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

finir au plus vite, l'offre la plus basse était de \$3,467,506—Les deux réunies formant une somme de \$5,767,702. Eh bien, vous dites que votre offre pour les sections combinée serait de \$5,937,732 ?—Cela est exact.

15433. Or, si c'étaient là les chiffres les plus bas pour les sections séparées et au plus haut prix—parce que les sections devaient être finies à l'époque la plus rapprochée—alors la somme réunie de ces prix, vous devez le comprendre, est de \$160,000 de moins que votre offre pour les sections combinées ?—Oui, monsieur.

15435. Ainsi vous ne saviez pas, et, si j'en juge par votre témoignage, vous n'avez jamais su que les offres pour les sections séparées réunies étaient plus hautes que votre offre pour les sections combinées ?—Non, monsieur.

15434. Pouvez-vous comprendre ou expliquer maintenant pourquoi, outre l'offre que vous avez faite pour les sections combinées, sous la formule C, vous avez fait une offre séparée pour la section B, puisque vous n'aviez pas l'intention de l'accepter seule dans aucune circonstance ? Eh bien, si nous l'avons faite, c'est que nous l'avons faite ; voilà tout ce qui en est. Il n'y a plus rien à y voir.

19436. Il n'y a plus rien à y voir ; mais il y a quelqu'autre chose à expliquer ?—Si nous avons fait des offres séparées, je suppose que nous les avons faites séparées ; mais je supposais que nous les avions réunies. Il y a si longtemps de cela, que je ne me rappelle plus ces choses. Après en avoir fini avec cette affaire, j'ai cru que je devais m'occuper d'autre chose.

15437. Bien que vous ne vous rappeliez pas, peut-être ces documents vous rafraichissent la mémoire, examinez-les, et dites-moi pourquoi vous avez fait une offre séparée pour la section B si vous n'aviez pas l'intention de l'entreprendre seule ?—Je vous assure que je ne saurais dire pourquoi, parce que je ne me le rappelle pas.

Ne peut expliquer pourquoi ils ont fait une offre séparée pour la Section B, quoiqu'il se souvienne qu'ils n'avaient pas l'intention de la prendre.

15438. Après votre refus de remplir votre soumission pour la section B, vous a-t-on proposé de vous intéresser dans la section B, la même section, à un prix plus élevé ?—Oui.

Après leur refus de la Section B, on leur proposa de les y intéresser à un prix plus élevé.

15439. Quelle était la nature de cette négociation, et avec qui s'est-elle faite ?—Avec Andrews, Jones & Cie.

15440. Quelle était la substance de la négociation ?—Nous fîmes cet arrangement avec eux ; que si nous abandonnions notre section B—notre contrat—et que s'il l'obtenait, nous nous associerions à eux ; qu'ils auraient une moitié, et nous l'autre.

Consentent à abandonner leur offre pour la Section B et de se réunir à Andrews, Jones et Cie, et d'en prendre une moitié.

15441. Et cet arrangement s'est fait, si je comprends bien, avant que vous n'ayez décidé de vous retirer de la section B seule ?—Oui.

15442. Eh bien, pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez abandonné la section B ?—C'était parce que nous croyions que comme nous offrions pour les deux—et nous pensions être les plus bas sur les deux—si nous ne pouvions avoir le choix, nous ne prendrions pas la portion la plus difficile et au prix le moins élevé.

15443. Mais avant de vous retirer de la section B, vous avez, si je comprends bien, fait un arrangement avec un soumissionnaire plus élevé par lequel vous deveniez intéressé dans les prix plus élevés ?—Oui.

*Soumissions—  
Central No. 42.*

15444. Et après avoir fait cet arrangement vous avez décidé de vous retirer de la section B ?—Oui.

15445. Dans quelle proportion deviez-vous être intéressé avec Andrews, Jones & Cie, s'ils réussissaient à obtenir le contrat ?—Dans la proportion d'une moitié.

A compris que la sou- 15446. Avez-vous compris, dans le temps, que leur soumission était mission d'Andrews, la plus élevée après la vôtre ?—Oui.  
Jones et Cie, venait après la sienne.

15447. Comment en êtes-vous venu à croire cela ?—D'après les conversations qui se tenaient à ce sujet.

15448. Était-il connu dans le temps ou compris généralement parmi les personnes qui avaient soumissionné, qu'il n'y avait pas de soumission intermédiaire entre vous et eux ?—Oui ; c'est ce que nous croyions tous, qu'il n'y avait personne entre eux et nous.

15449. Alors vous avez cru que vous ne risquiez rien en abandonnant la section B, si c'étaient eux qui devaient avoir les prix les plus hauts ensuite ?—Oui.

Arrangements avec 15450. Avec qui avez-vous fait cette arrangement ?—Avec un M. Jones et M. Smith.

15451. M. Smith était-il là quand l'arrangement a été fait ?—Oui ; et on a rédigé un document à cet effet.

15452. Où cela se passait-il ?—Au Windsor House.

15453. A Ottawa ?—Oui.

15454. M. N. F. Jones et le Col. Smith de New-York ?—Oui.

15455. Étaient-ils présents tous deux ?—Oui.

15456. Y avait-il là quelqu'autre au nom de cette maison ?—Non.

15457. Qui était là au nom de votre maison ?—Moi-même, M. Marpole, M. Nicholson et aussi M. Thompson, je pense, se trouvaient là ; je n'en suis pas sûr.

15458. Avez-vous ce document ?—Non, monsieur.

15459. Cet arrangement comportait-il, en substance, que la maison Morse, Nicholson & Cie seraient intéressés dans le contrat de Andrews, Jones & Cie, dans la proportion d'une moitié ?—Oui, d'une moitié.

15460. Sans égard au nombre d'individus ; par exemple, si votre maison se composait d'un plus grand nombre d'individus que la leur, vous ne deviez pas pour cela avoir un intérêt plus considérable ?—Non.

15461. Mais chaque maison avait une moitié ?—C'est cela.

Marché rédigé et 15462. Et cet arrangement fut complété avant que vous ne vous complété avant qu'ils soyez formellement retiré de votre offre plus basse ou antérieure ?—se fussent retirés de Oui ; nous avons rédigé une petite convention d'abord, puis nous en leur position de plus fines rédiger une autre plus parfaite—après que nous avons su qui bas soumissionnaires, avait eu le contrat.

15463. Après avoir fait cet arrangement avec la maison de New-York, de Andrews, Jones & Cie, êtes-vous resté à Ottawa pour surveiller les intérêts de vos maisons réunies ?—Non, je m'en retournai chez moi ce soir-là.

*Submissions—  
Contrat No. 42.*

15464. Quelqu'autre d'entre vous est-il resté à Ottawa ?—Oui, M. Nicholson.

15465. Et les gens de New-York ou ceux d'entre eux qui étaient ici, s'en allèrent aussi, je suppose ?—Oui, le même soir.

15466. Et qui est resté à Ottawa pour surveiller les intérêts des maisons réunies ?—M. Nicholson. Nicholson représentait les maisons réunies à Ottawa.

15467. M. Marpole est-il resté avec lui ?—Non ; il s'en revint avec moi.

15468. Nul autre n'est resté que M. Nicholson ?—Lui seul.

15469. Savez-vous s'il y avait aucun arrangement dans le temps, à l'effet que M. Nicholson, ou n'importe quel autre ici à Ottawa, aurait le droit de se servir du nom ou de signer le nom de toute la maison Andrews, Jones & Cie, dans les négociations avec le Gouvernement ?—Non, je ne le crois pas.

15470. Veuillez examiner cette lettre, datée du 5 mars, et me dire si vous en connaissez l'écriture ?—Je ne connais pas du tout cette écriture.

15471. Veuillez examiner cette lettre, datée du 3 mars, et me dire si vous en connaissez l'écriture ?—Je ne sais pas de qui est cette écriture.

15472. Examinez cette lettre, datée du 1<sup>er</sup> mars, et veuillez dire si vous en connaissez l'écriture ?—Non ; je ne la connais pas.

15473. Savez-vous combien de temps il s'est écoulé entre le moment où vous avez complété cet arrangement avec Andrews, Jones & Cie de partager avec eux, et celui où vous avez reçu l'avis que le contrat leur était accordé ?—Je pense que cela a eu lieu dans la même après-midi ; il n'y a pas eu longtemps, je le sais. Dès que l'arrangement fut terminé avec Andrew, Jones et Cie, reçut l'avis que le contrat lui avait été accordé.

15474. Savez-vous quel jour de la semaine, ou quel jour du mois c'était ?—Je crois que c'était un jeudi ; je ne saurais dire quel jour du mois.

15475. Je suppose qu'à cette époque, le Col. Smith et M. Jones étaient encore à Ottawa ?—Ils y étaient ; mais ils partirent ce soir-là même pour New-York. Jones et Col. Smith étaient encore à Ottawa, mais partirent ce soir-là pour New-York.

15476. Mais je veux dire dans le temps où ils ont été d'abord informés que le contrat était accordé ?—Oui.

15477. Et ils partirent le soir même ?—Le même soir que moi.

15478. Savez-vous si le même jour, quelqu'un au nom de la maison Andrews, Jones & Cie, a écrit au département, demandant une prolongation de temps ?—Je ne saurais le dire ; j'imagine que M. Jones a écrit dans ce sens, mais je n'en suis pas sûr. Croit que Jones a écrit au Département demandant un délai.

15479. Savez-vous s'il a été pris quelque arrangement à l'effet que la réponse à cette demande—s'il y en avait une—pourrait être ouverte par le membre de la maison qui était resté, M. Nicholson ?—Non ; je ne le crois pas.

15480. Connaissez-vous quelque arrangement pris à l'effet que la réponse à cette demande pourrait être ouverte par quelque personne ici, à Ottawa ?—Non, monsieur.

15481. Savez-vous si le gouvernement fut prié d'adresser sa réponse à

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

quelqu'endroit ou individu en particulier ici, par Andrews, Jones & Cie. ? Non ; car je ne suis pas très sûr qu'il eût une lettre écrite au gouvernement, le priant de le faire.

Trois jours accordés pour le dépôt de l'argent.

15482. Quand vous avez été informé que le contrat était accordé à Andrews, Jones & Cie., vous a-t-on, en même temps informé du temps qui leur était accordé pour leur donner occasion de faire leur dépôt ?—Oui ; Je crois que c'était soit trois, soit quatre jours—trois jours, je pense.

Les hommes de Toronto et de New-York s'en retournerent chez eux pour trouver l'argent nécessaire.

15483. Savez-vous s'il a été pris des mesures, soit par les anciens membres de la maison Andrews, Jones et Cie, soit par les nouveaux membres de cette maison, pour faire le dépôt dans le temps voulu ?—Oui ; ils étaient allés chez eux pour cela, pour avoir le dépôt de \$100,000, et nous allâmes nous-mêmes à Toronto pour le même objet.

15484. Quand vous dites : " ils," voulez-vous dire les gens de New-York ?—Oui.

Les gens de Toronto déposèrent leur argent, mais le samedi matin il fut reçu un télégramme de Smith annonçant que les gens de New-York se retireraient, sur quoi le témoin déposa \$50,000 de plus.

15485. Et quand vous dite : " nous," vous parlez des gens de Toronto ?—Oui.

15486. Qu'est-ce qui fut fait ?—Nous déposâmes notre argent, et un samedi matin, je pense, ou le vendredi soir, nous reçûmes un télégramme de ce M. Smith, nous informant qu'ils refusaient de prendre part à notre arrangement.

15487. Était-ce le vendredi ou le samedi ?—Je crois que c'était le vendredi soir ; alors je déposai \$50,000 de plus.

15488. Combien aviez-vous déposé avant ce vendredi soir ?—\$100,000.

15489. Croyez-vous avoir déposé \$100,000 avant ce vendredi soir ?—Oui.

15490. Et après cela, vous croyez avoir déposé une autre somme de \$50,000 ?—Je ne crois rien à ce sujet—je sais que j'ai déposé \$50,000, et j'en aurais déposé encore \$50,000, mais on m'avait mandé d'Ottawa que notre temps était expiré.

15491. Ce dépôt dont vous parlez, a-t-il été fait à Toronto ?—Oui.

15492. Par vos efforts ?—Oui.

15493. Vous vous occupiez de cette partie de l'affaire ?—Oui ; c'est-à-dire M. Marpole et moi, nous nous en occupions.

15494. Dans quelle Banque avez-vous fait votre premier dépôt ?—A la Banque de Montréal.

15495. Qui en était le gérant ?—M. Yarker.

15496. Avez-vous par devers vous le télégramme reçu de Andrews, Jones & Cie ?—Non ; j'ai détruit moi-même tout ce qui s'y rattachait.

Samedi à quatre heures était la limite du délai. Le témoin croit avoir déposé \$150,000 avant l'expiration du temps fixé.

16497. Savez-vous quel jour était mentionné comme la limite du temps durant lequel le dépôt pouvait être fait ?—Je crois que c'était le samedi à quatre heures—soit quatre heures ou six heures.—Je crois que c'était le samedi.

15498. Et quelle somme aviez-vous déposée, croyez-vous, avant ce temps ?—\$150,000.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15499. Dans ce Livre Bleu dont j'ai parlé déjà, on trouve à la page Premier dépôt, le 21, une copie d'un télégramme de M. Yarker, dans les termes suivants : 1<sup>er</sup> mars, \$48,950 "Ottawa 1<sup>er</sup> mars, 1879"—Cette date étant, si je comprends bien, celle de sa réception ici à Ottawa :

" A L'HON. RECEVEUR GÉNÉRAL :

" Un dépôt de \$48,950 a été fait par A. L. Thompson à votre crédit, pour le compte du contrat section B du chemin de fer du Pacifique."

Croyez-vous que c'est le premier dépôt qui ait été fait ?—Oui.

15500. Et il a été fait par M. A. L. Thompson ?—A. J. Thompson.

15501. C'est ce premier dépôt auquel vous avez fait allusion ?—Oui.

15502. Maintenant, l'avis du second dépôt qui paraît être mentionné dans ce Livre Bleu est communiqué par M. Yarker de la même manière, et est daté du 3 mars, c. à. d., deux jours après le temps que vous croyez que le dépôt a été fait, et il se lit comme suit : Le 3 mars, (deux jours après que le témoin croit qu'il a été fait) fit un second dépôt, \$48,950.

" A L'HON. RECEVEUR GÉNÉRAL.

" Un dépôt de \$48,950 a été fait par G. D. Morse à votre crédit pour le compte du contrat section B, du chemin de fer du Pacifique.

" ANDREWS, JONES & CIE."

Ce télégramme est daté comme ayant été reçu à Ottawa, le 3 mars ?—Oui.

15503. Avez-vous quelque quittance ou quelque chose pour prouver que cette somme a été déposée avant ce temps ?—Non.

15504. Parce que, d'après vos souvenirs, cette somme a été aussi déposée le 1<sup>er</sup> mars ?—Je n'ai rien à montrer pour prouver qu'elle a été déposée soit le 1<sup>er</sup> ou le 3.

15505. Mais vous avez déclaré tout à l'heure que vous aviez \$150,000 de déposées le 1<sup>er</sup> mars ?—Les autres \$50,000 n'ont pas été expédiées, parce que nous avons eu avis qu'il était trop tard. Le troisième dépôt n'a pas été expédié, parce qu'on lui avait dit qu'il était trop tard.

15506. Qu'est-ce que vous dites des secondes \$50,000 ; ont-elle été de fait déposées le 1<sup>er</sup> mars, ou deux jours plus tard ?—Je ne dirai pas que c'était le 1<sup>er</sup> mars, ou deux jours plus tard, mais je sais qu'elles ont été déposées dans le temps voulu — le dépôt l'a été.

15507. Vous souvenez-vous maintenant d'avoir déposé autant que \$100,000 avant le temps fixé par le Gouvernement ?—Oui.

15508. Et dites-vous que vous n'aviez ni quittance ni autre preuve de cela, de manière à prouver le temps exact ?—Non, rien.

15509. Pourquoi croyez-vous aujourd'hui que c'était le 1<sup>er</sup> mars, ou avant l'expiration du temps fixé par le Gouvernement ?—Je ne pourrais pas dire que c'était le 1<sup>er</sup> mars. Je ne me rappelle pas avoir dit que c'était le premier mars.

15510. Ou avant l'expiration du temps fixé par le Gouvernement ?—Parce, après que j'ai eu fait ce dépôt d'argent, j'ai reçu de M. Smith le télégramme me mandant qu'il avait refusé—M. Smith et M. Jones—et puis il ne nous restait pas assez de temps pour assurer l'affaire, et je l'abandonnai complètement durant quelques heures. Mes associés revinrent me trouver, et voulant que je fisse de nouveaux efforts pour Si le dépôt de \$100,000 a été fait A TEMPS, i. e. le 1<sup>er</sup> Mars ?

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

trouver l'argent ; c'est ce que je fis, mais je n'ai pu réussir. Le temps était trop court.

15511. Admettons pour le moment que votre souvenir soit exact en ce qui regarde le temps où vous avez déposé votre argent — les secondes \$50,000 — dans la limite fixé par le gouvernement, c'est-à-dire, le 1<sup>er</sup> mars : savez-vous si le fait de ce dépôt a été communiqué au Gouvernement par vous-même ou par quelqu'autre en votre nom?—Oui, il l'a été par M. Yarker.

15512. Eh bien ; à la page 22 de ce même Livre Bleu, on trouve une lettre en ces termes :

Lettre du gérant de la Banque de Montréal confirmant le télégramme du 3 mars.

“BANQUE DE MONTREAL, TORONTO, 3 mars, 1879.

“MONSIEUR.—J'ai l'honneur, à la demande de M. G. D. Morse, de vous inclure la quittance de notre dépôt de \$48,950, qui confirme mon télégramme de la présente date. Au cas où vous ne vous serviriez pas de la quittance, je suis chargé de vous prier de me la retourner.

“J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“Votre obéissant serviteur,

“GEORGE W. YARKER.

“A l'Hon. Receveur (général,  
“Ottawa.”

Ne sait pas si avis a été communiqué de ce dépôt au Gouvernement avant le télégramme du 3 mars.

Il y mentionne le fait qu'il avait télégraphié le 3 mars, ce qui serait deux jours après l'expiration de la limite du temps fixé par le gouvernement ; saviez-vous si, avant cela, vous aviez communiqué le fait du dépôt au gouvernement d'une façon ou d'une autre?—Non.

15513. Avez-vous aujourd'hui quelques moyens, à part ce qui se trouve dans ce Livre Bleu, de prouver quand le gouvernement a été informé du fait du dépôt des secondes \$50,000?—Je n'en ai aucun.

15514. Dans cet arrangement entre votre maison de Toronto et la maison de New-York connue sous le nom de Andrews, Jones & Cie., y avait-il quelque personne qui dût avoir un intérêt à part les personnes dont vous avez donné les noms?—Non, monsieur.

F. Shanly avait un intérêt dans la maison de Toronto.

15515. M. F. Shanly y a-t-il jamais eu un intérêt?—Oui ; il était un des nôtres à Toronto.

15516. Alors vous vous y mépreniez quand vous disiez qu'il n'y avait pas d'autres intéressés?—Oui ; il devait avoir un intérêt avec nous à Toronto, mais il n'y eût rien de réglé.

15517. Avez-vous connaissance de quelqu'arrangement par lequel Andrews ou Jones ou quelque membre de cette maison ont convenu que M. Shanly aurait un intérêt dans leur soumission? Ce n'était pas du tout dans leur soumission, c'était en notre nom. Ils n'avaient rien à faire avec notre part du contrat, je ne le crois pas, et il n'y avait rien d'arrêté à propos de M. Shanly. Il devait être l'ingénieur en chef de notre personnel, voilà tout.

15518. Devait-il avoir un intérêt dans l'association comme associé?—Non, Monsieur, du moins ce n'est pas ainsi que je l'entendais, car il y a eu de pourparlers à ce sujet.

15519. Vous dites que vous étiez à peu près en mesure de déposer les troisièmes \$50,000 quand vous avez reçu un télégramme?—Qu'il était trop tard.

*Submissions—  
Contract No. 42.*

15520. De qui avez-vous reçu ce télégramme ? Du ministre des Travaux Publics.

10521. On trouve dans ce même Livre Bleu, à la page 25, un télégramme ainsi conçu :

“ OTTAWA, 5 MARS, 7.30 p.m. 1879.

Reçoit avis le 5 mars que le contrat a été accordé à Fraser, Grant & Pitblado.

“ G. D. MORSE, ECR., Toronto.

“ Conseil aujourd’hui a accordé section B à MM. Fraser, Grant et Pitblado

“ CHARLES TUPPER.

Est-ce là la substance du télégramme que vous avez reçu ?—Oui.

15522. Or, il paraît que ceci se passait le 5 mars, quatre jours après le temps fixé ?—Oui.

15523. Alors, ce devait être avant que vous vous fussiez mis en mesure de faire votre troisième dépôt de \$50,000 ?—Oui ; si c’est le cas, cela devait être ainsi. Ce télégramme reçu avant qu’ils fussent en mesure de faire le troisième dépôt.

16524. Si j’ai bien compris, vous avez dit dans la première partie de votre témoignage, que vous aviez déposé environ \$150,000 dans le temps fixé par le Gouvernement ?—Oui ; je pense que c’est cela ; pourtant je me trompais, car c’était \$100,000 déposées et \$50,000 prêtes à l’être.

15525. Le fait du dépôt de ces \$100,000 au temps voulu dépendrait de la sûreté de votre souvenir à opposer à la lettre de M. Yarker, car ce monsieur parle du 3 et non du 1<sup>er</sup> mars ?—Je ne me rappelle pas le jour où le contrat a été accordé à Jones, et je ne me rappelle pas davantage combien de jours nous avions pour faire le dépôt.

15526. Vous rappelez-vous quel était le jour de la semaine qui finissait le temps limité par le Gouvernement ?—J’imagine que c’était le samedi, mais quant à la date, je ne saurais la dire.

15527. Cela s’accorde avec ce que contient le Livre Bleu ?—Oui.

15528. Le 1<sup>er</sup> mars tombait le samedi ; eh bien, dites-vous que vous avez fait ce second dépôt de \$50,000 entre les mains de M. Yarker, de Toronto, le samedi ?—Non ; j’ai fait ce dépôt à la Banque Impériale. Si les secondes \$50,000 ont été dépensées à temps i. e. le 1<sup>er</sup> mars.

15529. Par l’avis qui en est donné, vous dites qu’il a passé entre les mains de M. Yarker ?—Non ; il ne venait pas de la Banque Impériale ; le premier dépôt a été fait par M. Thompson.

15530. A la Banque de Montréal ? Oui ; et l’autre a été fait par moi ; quant au troisième je l’avais tout prêt à la Banque Impériale.

15531. Mais revenons au second dépôt ; vous dites que vous l’avez fait vous-même ?—Oui.

15532. Entre les mains de qui l’avez-vous fait ?—Entre les mains de M. Yarker ; je parle des secondes \$50,000. Est-ce de celui-ci ou de celui de M, Thompson que vous voulez parler ?

15533. Du second dépôt de \$50,000, par qui que ce soit qu’il ait été fait ?—Celui de M. Thompson a été fait le premier, et le mien ensuite.

15534. Parlons du vôtre : entre les mains de qui l’avez-vous fait ?—Entre les mains de M. Yarker.

*Submissions—  
Contrat No. 42.*

15535. Il me semble que vous avez dit que c'était à la Banque Impériale?—Non; je ne parle pas du troisième dépôt de \$50,000.

15536. Et bien, voyons le second : vous l'avez fait entre les mains de M. Yarker?—Oui.

15537. Dites-vous qu'il a été fait le samedi?—Je crois qu'il a été fait soit le vendredi soir ou le samedi matin. je ne sais trop lequel des deux jours.

15538. Était-ce le même jour que les premières \$50,000?—Je pense que les premières ont été déposées soit le jeudi ou vendredi, je ne sais trop : c'était le dépôt de M. Thompson.

15539. D'après le Livre Bleu, le premier télégramme concernant un dépôt quelconque fait par M. A. J. Thompson est venu de M. Yarker, et il a été reçu à Ottawa dans l'après-midi du 1<sup>er</sup> mars; eh bien; savez-vous si le second dépôt, que vous avez fait par vous-même et non par M. Thompson, a été fait le même jour?—Je crois qu'il a été fait le même jour; je n'en suis pas très sûr.

15540. Avez-vous fait quelques démarches pour communiquer le fait de ce dépôt, et même du premier, en dehors de ce que M. Yarker a fait?—Non.

Il laisse à Yarker le soin de donner avis du fait du dépôt.

15541. Lui avez-vous laissé entièrement le soin de donner avis du fait de ce dépôt?—Oui.

15542. Avez-vous à ce sujet quelque écrit ou lettre que vous puissiez produire?—Non.

15543. Et qui se rapporte soit à l'arrangement entre vous et Andrews, Jones & Cie, ou aux négociations avec le Gouvernement?—Non; je n'ai pas un chiffon de papier qui se rapporte à la chose.

15544. Savez-vous si quelques-uns de vos associés ont quelque papier de cette nature?—Non.

15545. Après avoir fait ces dépôts dont vous avez parlé, avez-vous pris ultérieurement quelque part aux négociations sur le sujet?—Non.

15546. Et savez-vous si vos associés ou quelques-uns d'entre eux l'ont fait?—Je pense que M. Nicholson s'en est occupé, mais je n'en suis pas sûr.

15547. Est-il ici?—Je pense qu'il est en ville : dans cette cité.

15548. Quand M. Shields ou M. Close vous ont parlé de votre soumission—la plus basse sur la section combinée C—vous ont-ils dit qu'ils étaient informés que la vôtre était la plus basse, ou bien l'un ou l'autre vous l'a-t-il dit?—Non monsieur, pas que je me rappelle.

N'a jamais compris que les prix pour la section B étaient trop bas.

15549. Avez-vous dit que l'une de vos raisons pour retirer votre offre pour la Section B—Je parle de la maison Morse, Nicholson & Cie seule—était que vous croyiez vos prix trop bas?—Non; nous n'avons jamais cru cela du tout.

15550. Vous dites dans votre lettre, page 17 du Livre Bleu de 1880, qu'en égard aux opinions bien arrêtées de l'ingénieur du Département que vos prix pour l'ouvrage dans le roc sur la Section B sont au-dessous du prix coûtant même, vous avez en conséquence décidé de retirer de votre soumission tout ce qui se rapporte à la Section B; Eh bien,

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

avez-vous reçu de l'ingénieur du Département aucune information de cette nature?—Je ne saurais le dire. Celui qui a écrit cette lettre pourrait répondre à cela mieux que moi.

15551. Et qui a écrit cette lettre?—Je suppose que c'est monsieur Nicholson ; c'est lui qui conduisait ici toute l'affaire, et voilà pourquoi j'en sais si peu de chose.

15552. Quelque membre de votre maison avait-il été antérieurement engagé dans des contrats de chemin de fer?—M. Marpole s'est occupé toute sa vie, je pense, de chemins de fer, et M. Nicholson, de son côté, a été engagé toute sa vie dans des contrats.

Le témoin n'est pas entrepreneur.

15553. Et vous-même?—Non.

15554. Et vous ne seriez pas en mesure de nous renseigner sur le mode ordinaire de conduire les contrats et de tout ce qui s'y rattache?—Non ; en aucune façon.

15555. Quand je vous ai parlé une première fois de votre soumission pour la Section combinée C, je n'avais pas par devers moi le document original ; il est maintenant ici, et je vais vous le faire voir ; est-ce bien là la soumission que vous avez faite et envoyée pour la Section C?—Oui.

CONTRATS No. 41 ET 42. (C).

15556. Le chiffre que vous avez nommé est-il le chiffre exact?—Il y a deux chiffres différents.

15557. Lisez distinctement, je vous prie, les différents chiffres auxquels vous avez offert de faire l'ouvrage, à finir aux différentes époques nommées?—L'un, à finir en 1883, s'élève à \$5,699,645 ; et l'autre, à finir en 1882, se monte à \$5,937,670.

Soumission pour les deux sections A et B, à finir en 1883, \$5,999,645 ; à finir en 1882, \$5,937,670.

15558. Vous parlez de ces époques comme des dates auxquelles chaque ouvrage devrait être terminé respectivement à des prix respectifs, mais on fixait, je pense, une date plus rapprochée pour le parachèvement des travaux que l'une ou l'autre de ces époques?—Je pense que oui. Ces dates auraient été 1881 et 1882, respectivement, le chemin n'étant prêt encore qu'au passage des convois.

15559. Y a-t-il quelqu'autre matière se rapportant à cette section B ou à la section C sur laquelle vous désiriez dire quelque chose soit par forme d'explication, ou en complément de ce que vous avez déjà dit?—Non ; je n'ai plus rien à dire sur ce sujet.

15560. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien, sur laquelle vous pouviez nous donner quelque renseignement important?—Non ; je ne suis pas suffisamment renseigné pour vous en dire plus que je n'ai déjà fait.

15561. Les membres de votre maison, Morse, Nicholson & Cie., étaient-ils des capitalistes?—J'avais moi-même un petit capital, et je crois que nous étions tous deux assez solidement posés.

Le témoin et ses associés, hommes de ressources.

15562. Croyez-vous que vous étiez assez solides pour exécuter les travaux?—Je le crois ; autrement nous n'aurions pas voulu les entreprendre.

15563. Et quelques-uns des associés avaient l'habitude de travaux de cette nature?—Oui ; deux d'entre eux. Les deux autres ne l'avaient pas.

*Submissions—  
Contract No. 42.*

15564. Avez-vous pris part aux négociations avec M. Close à propos de sa caution en votre nom?—Non, monsieur.

Négociation avec  
Close à propos de  
sa caution.

15565. Qui a fait avec lui cette négociation?—Oh ! cela s'est fait le dernier jour même ; la seule négociation que nous ayons eue était pour savoir s'il deviendrait l'une de nos cautions.

15566. Où se faisait cette négociation?—A Toronto.

15567. Qui y a pris part?—M. Marpole et moi. J'aurai pu trouver une autre caution, mais qui ne paraissait pas disposée à le devenir pour une forte somme. Il ne s'agissait que de \$10,000, et mon homme me dit de l'attendre quelques minutes ; ces quelques minutes se prolongèrent jusqu'à trois ou quatre heures, et alors il était trop tard pour les heures de banque. Puis il revint et me dit que si je voulais signer ce papier, m'engageant à lui donner 2 pour cent sur le tout—je crois que c'était deux pour cent—sur le chiffre brut de la section B, il deviendrait ma caution ; autrement, non. Telle a été la fin de notre amitié à tous deux.

15668. M. Shields était-il avec lui pour cela?—Non ; M. Close est parti de son propre bureau ; et il me pria de l'attendre deux ou trois minutes. Il sortit, et attendait son retour de minute en minute, et alla au bureau de Shields et y demeura jusqu'à ce qu'il fût trop tard.

15569. Était-ce, dans votre idée, le dernier jour où vous pouviez faire votre dépôt suivant les conditions du Gouvernement?—C'était le samedi, je pense. Je suis presque sûr que c'était le samedi. Il est possible que ce fût le lundi.

Nicholson télégra-  
phia qu'il n'y aurait  
pas de difficulté à  
obtenir le contrat, si  
leur dépôt était prêt.

15570. Mais il vous a donné à entendre jusqu'au dernier moment qu'il était probable qu'il nous aiderait à fournir vos sûretés?—Oui, jusqu'au dernier moment, monsieur. Si c'était le lundi, j'ai su, d'après ce que m'a dit M. Nicholson que si j'avais eu l'argent prêt, j'aurais été à temps—c'est-à-dire mon associé—si c'était le lundi. Vous dites que je suis deux ou trois jours en arrière, parce que je me rappelle avoir abandonné la partie deux ou trois fois à cause du temps trop court ; et il me télégraphia ici de continuer mes efforts, de trouver des sûretés, vu qu'il n'y aurait aucune difficulté à obtenir le contrat si j'avais l'argent.

15571. Qui vous a télégraphié cela?—M. Nicholson.

15572. Si je vous comprends bien vous dites maintenant que vous n'êtes pas bien sûr d'avoir fait ces dépôts dans le temps fixé d'abord par le Gouvernement, ou dans le temps que, d'après M. Nicholson, croyiez-vous, serait suffisant?—Ces deux dépôts ont été faits à temps.

15573. Dans le temps fixé par le Gouvernement?—Oui.

15574. Et vous prépariez ce troisième dépôt par suite de ce que vous disait Nicholson que le temps pouvait être prolongé?—Oui. Si Jones & Smith avaient continué, nous n'aurions pas eu la moindre difficulté. Je voudrais dire ici que je me suis mépris relativement à M. Shanly. J'ai dit qu'il n'était pas associé ; mais je vois que je me suis trompé.

*Par M. Keefer:—*

15575. Il devait devenir associé?—Oui ; il devait recevoir \$10,000

*Submission—  
Contract No. 42.*

sur les profits, et nous devons lui payer \$5,000 par an ; c'est cela. Et F. Shanly devait être associé avec \$10,000 sur les profits, et \$5,000 par an.

*Par le Président :—*

15576. Voulez-vous dire que vous n'avez jamais payé pour obtenir des renseignements acquis de quelqu'un d'attaché à aucun des Départements?—Oui ; que je n'ai jamais payé une fraction de centin. N'a jamais donné d'argent pour obtenir des renseignements.

15577. Ni pour aucune aide de cette nature?—Pas un centin.

15578. Vous ai-je bien compris en supposant que vous avez dit qu'après avoir reçu avis de New-York, que Andrews, Jones & Cie se retirait de la transaction, vous vous êtes mis en mesure de faire le dépôt, ou que vous avez fait les démarches nécessaires pour faire une partie du dépôt que cette maison devait faire elle-même?—Oui ; c'est-à-dire les dernières \$50,000 dont je vous parlais ; c'était cette somme qu'ils avaient à fournir.

15579. Pourquoi croyiez-vous que vous aviez l'occasion de fournir leur part du dépôt?—Parce que, comme je vous l'ai déjà dit, M. Nicholson était ici, et il me manda de trouver l'argent, et que nous aurions le contrat.

15580. J'ai compris que vous et M. Nicholson, vous étiez tous deux présents quand les conditions de cette affaire ont été réglées avec M. Smith et M. Jones?—Nous l'étions aussi.

15581. Eh bien ; d'après cet arrangement, était-il entendu que s'ils ne faisaient pas le dépôt requis de la partie New Yorkaise de l'association, vous deveniez intéressé dans le contrat tout entier?—Je ne saurais le dire. Cela doit se voir dans les écrits.

15582. Où sont ces écrits?—Je ne saurais vous le dire ; mais il est vraisemblable que M. Nicholson peut vous dire tout ce qu'il en est. Je n'ai pas suivi la chose ; mais il était ici.

15583. Vous savez que M. Nicholson a l'écrit?—Je ne sais pas s'il l'a ; mais il sait où il se trouve. Je ne crois pas qu'il l'ait par devers lui.

15584. Mais ne saviez-vous pas, quand vous vous êtes mis en mesure de faire le reste du dépôt, que la branche de New-York avait refusé de le faire, que c'était avec l'entente que vous prendriez son intérêt dans le contrat tout entier?—C'est ce que j'ai compris d'après ce que m'a dit mon propre associé, M. Nicholson, mais pas d'autre.

15585. Ainsi vous croyiez que par suite de la retraite des associés de New-York, votre ancienne association devenait intéressée dans le contrat tout entier?—Oui. Quand la maison de New-York s'est retirée, il croyait que sa maison avait le contrat tout entier.

15586. Que, de fait, vous les remplaciez?—Oui.

15587. Et afin de vous assurer des avantages de la position, il devenait nécessaire que vous fissiez le dépôt tout entier, non-seulement de la première moitié, que vous proposiez de déposer d'abord, mais de toute la somme?—Oui ; les \$200,000. Il était en conséquence nécessaire de déposer \$200,000.

15588. Et en ce faisant, vous deveniez alors l'unique propriétaire de la soumission et du contrat qui en dérivait pour la section B?—Oui.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15589. Cette entente concorde-t-elle avec ce qui s'est passé, selon vous, quand vous et M. Nicholson, et le colonel Smith, et M. Jones, étiez tous quatre à négocier cette affaire?—Oui.

15590. Y a-t-il encore autre chose que vous désiriez expliquer?—Non, rien du tout.

15591. Vous rappelez-vous si, durant cette négociation entre vous et M. Nicholson, et le colonel Smith et M. Jones, il a été entendu que, s'ils manquaient de déposer leur moitié, et que vous veniez en conséquence à avoir droit à tout le contrat, qu'ils continueraient, nominale-ment, du moins, comme associés compétents pour faire toute convention avec le Gouvernement?—Non ; cela n'était pas entendu.

15592. N'avez-vous pas discuté ces détails?—Je ne le crois pas.

**Marpole.**

CONTRATS NOS.  
41 ET 42.

RICHARD MARPOLE, assermenté et interrogé.

*Par le Président :—*

15593. Où résidez-vous?—A Barrie.

15594. Quelle est votre occupation?—Je suis engagé dans les affaires de chemin de fer.

15595. Voulez-vous dire : entrepreneur de chemins de fer?—Non, pas entrepreneur, mais agissant principalement comme agent.

15596. Avez-vous eu quelque expérience dans les entreprises et les constructions?—Non, je n'en ai pas eu dans ce pays.

15597. Dans quel autre pays alors?—Oui, j'étais à une maison d'entrepreneurs en Angleterre.

15598. Y a-t-il longtemps que vous êtes au pays?—Huit ans environ.

15599. Étiez-vous membre de la maison Morse, Nicholson & Marpole?—Oui ; c'est mon nom qui est attaché à cette raison sociale.

15600. Vous étiez l'un des associés qui ont soumissionné les sections A et B?.. Oui.

15601. Aviez-vous quelque intérêt dans quelques transactions du chemin de fer du Pacifique, antérieurement à ce temps?—Non ; pas auparavant,

15602. Quels étaient les associés?—G. D. Morse, Frank Nicholson, A. J. Thompson, et moi, dans le temps.

15603. Et plus tard?—M. Shanly ; M. Thomas Watts passait aussi pour avoir un intérêt avec nous.

15604. Ces deux derniers messieurs n'étaient-ils pas intéressés dans l'origine quand vous avez soumissionné les deux sections?—M. Watts, Oui ; mais sans aucune capacité, ni dans aucune mesure considérable.

15605. Son intérêt était indéfini?—Oui.

15606. Il était entendu qu'il devait avoir un intérêt de quelque espèce?—Oui ; quelque espèce d'intérêt ; c'est lui qui a fait les calculs des soumissions.

Membre de la maison Morse, Nicholson & Marpole, et soumissionna les sections A. & B.

Maison origieelle : Morse, Nicholson, Thompson et le témoin.

F. Shanly and Thomas Watts devaient avoir un intérêt.

15607. Voulez-vous dire que c'est lui qui a fixé les prix?—Non, pas tout à fait. Je l'ai aidé à fixer les prix, mais il a rédigé la soumission telle qu'elle a été envoyée au Département. C'est son écriture que vous avez là.

15608. Vous voulez parler de cette soumission pour la section B?—Oui, elle est de l'écriture de M. Watts.

15609. Son nom ne paraît pas sur cette soumission; il n'était pas, dans le temps, un associé reconnu?—Non, il n'était pas reconnu comme tel.

15610. Vous étiez présent aujourd'hui quand M. Morse donnait son témoignage?—Oui.

15611. Ce M. Thompson que vous nommez est le même Thompson qui paraît comme une des cautions?—Oui, A. J. Thompson, de Toronto.

15612. Quel est ce nom qui précède celui de Thompson, comme l'une des cautions?—Celui de P. G. Close.

15613. Est-ce le même M. Close dont parle M. Morse?—C'est le même M. Close.

15614. Ainsi, en dehors de l'arrangement pour le dépôt de l'argent <sup>Close</sup>, dans l'ordre le temps où la période fixé par le Gouvernement allait expirer, il y en avait une des avait été de plus, dans l'origine, l'une des cautions dans les soumissions? <sup>cautions</sup>.  
—Oui; précisément.

15615. Vous êtes-vous mêlé à cet arrangement par lequel il deviendrait l'une de vos cautions?—Non; si ce n'est dans la mesure que M. Morse a mentionnée. J'étais présent à la première entrevue que je me rappelle entre M. Morse et M. Close.

15616. Était-ce à l'époque où le temps fixé par le gouvernement allait expirer?—Non; c'était avant que nous ayons envoyé la soumission. M. Morse s'est mépris à cet égard.

15617. Ainsi, d'après ce que vous vous rappelez, il y a eu quelque <sup>Négociations</sup> arrangement avec M. Close par lequel il s'engageait à être votre caution <sup>Close</sup> avant le temps dont parle M. Morse?—Je ne puis pas dire exactement qu'il allait devenir l'une de nos cautions, mais j'étais présent le jour où le sujet est venu sur le tapis à propos des 2 pour cent qu'il devait recevoir sur le chiffre brut de la section A; mais je croyais que la chose avait été discutée auparavant entre MM. Morse, Nicholson, Close et Shields. Je ne demeure pas à Toronto, et je n'ai assisté qu'à cette seule entrevue.

15618. Cette entrevue avait-elle lieu avant que le gouvernement eût nommé aucun temps pour le dépôt des sûretés?—C'était avant l'envoi de la soumission.

15619. M. Close était présent cette fois-là?—M. Close et M. Shields étaient tous deux présents.

15620. De quoi fut-il convenu cette fois que M. Close et M. Shields <sup>Négociations avec</sup> étaient présents, outre d'autres membres de votre maison?—Ils voulaient <sup>Close et Shields</sup> que nous nous engageassions à leur donner 3 pour cent sur le chiffre brut de la section B, ce que nous refusâmes. Plus tard, après considération, on convint de leur donner 2 pour cent—c'est-à-dire Morse s'y engagea.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

15621. Vous vous engageâtes à leur donner 2 pour cent?—Nous convînmes de leur offrir 2 pour cent.

15622. Vous l'avez offert?—Oui; cela leur fut offert.

15623. Et l'offre a été acceptée?—Oui; elle a été acceptée.

15624. Alors ils convinrent d'être cautions à la condition de recevoir 2 pour cent?—Pardon, je ne sais rien du tout à propos des sûretés en tant que M. Close y est concerné, mais je comprends que la chose en était là qu'il ne deviendrait pas caution à moins de recevoir un *quid pro quo*, sous une forme ou sous une autre.

15625. Étiez-vous présent à aucune entrevue avec M. Close et M. Shields, dans laquelle il fût convenu que l'un ou l'autre des deux se porterait caution sans aucune condition quelconque?—Il n'a pas été question de cautionnement en ma présence, mais on n'en a pas moins rédigé la convention.

Convention avec  
Close & Shields.

15626. Il y avait une convention écrite?—Oui; il y a eu une convention écrite.

15627. Qui est-ce qui l'a?—C'est vraiment plus que je ne puis vous dire, mais M. Nicholson en a une copie.

15628. Quand l'avez-vous vue pour la dernière fois?—Je ne l'ai pas vue depuis mon séjour à Ottawa, il y a près de deux ans. Je n'ai pris aucun intérêt à l'affaire depuis.

15629. Dites-vous que vous compreniez que cet arrangement comportait non-seulement qu'ils deviendraient cautions, mais encore qu'ils auraient un intérêt en retour de l'influence qu'ils exerçaient pour taire obtenir le contrat?—Oui, c'est ainsi que je comprenais l'affaire.

15630. Comprenez-vous que cela s'appliquait à M. Close et à M. Shields, ou à l'un d'eux seulement?—A M. Close et à M. Shields.

15631. Qu'ils seraient en mesure d'influencer quelqu'un—le gouvernement ou quelqu'un représentant le gouvernement—pour obtenir ce contrat à M. Morse?—Voilà absolument ce que je compris quand la convention a été signée.

Shields et Close  
devaient avoir deux  
pour cent.

15632. Et en retour de cette influence, ils devaient recevoir 2 ou 3 pour cent sur le chiffre total?—Ils devaient recevoir 2 pour cent dans tous les cas.

15633. Et cette convention a été mise par écrit?—Oui.

15634. L'avez-vous vu de vos yeux?—Je l'ai signée comme associé avec Morse & Nicholson.

Convention signée  
par Close, et non  
par Shields.

15635. A-t-elle été signée également par Close & Shields?—Elle a été dictée par Shields et signée par Close, mais non par Shields.

15636. Vous étiez là quand Shields l'a dictée?—J'étais là quand Shields en a dicté toute la substance.

15637. Vous rappelez-vous si Shields a comparu comme partie dans ce document, ou si Close y était nominalelement la seule partie concernée?—Close était seul mentionné; Shields prit soin de se mettre à l'écart.

15638. Votre maison n'était-elle pas mentionnée?—Je parle de Shields.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 11  
et 42.*

13639. Je vous demande si Close était la seule personne mentionnée de cette part du marché?—Non; Shields a été mentionné dans la première négociation que nous eûmes.

15640. Mais dans l'écrit, Close était-il mentionné seul comme la partie qui devait vous faire avoir le contrat, et recevoir en retour 2 pour cent?—Oui; Close seul.

15641. Et l'autre part de la convention a été faite par votre maison, Les deux parties à la comme maison?—Oui, comme maison. convention. Close et la maison du témoin.

15642. La convention mentionnée contenue dans cet écrit a-t-elle été exécutée?—Non; elle n'a pas été remplie, nous n'avons jamais eu la section B.

15643. Elle est tombée à l'eau?—Oui, quand nous avons refusé l'offre du Gouvernement.

15644. Alors, ni d'un côté ni de l'autre, il ne s'est élevé de différend sur le sujet?—Non; aucun. Il ne s'est pas élevé de différend à propos de la convention, car le contrat n'a pas été passé.

15645. Je vois le nom de M. Walker Morley, de Toronto, comme l'une des cautions de cette soumission; y a-t-il eu un marché de quelque nature avec lui?—Aucun marché quelconque; il était caution tout simplement.

15646. Saviez-vous pour quelles parties de ces travaux vous soumissionniez—c'est-à-dire votre maison?—Oui, je pense que je le savais.

15647. Comment comprenez-vous la chose?—Nous soumissionnâmes la section B par elle-même, et envoyâmes également une soumission pour la section C, qui embrassait les deux sections à l'Est et à l'Ouest. Soumissionna la section B séparément, et aussi les deux sections A & B, sous le titre C.

15648. C'est-à-dire les deux sections A et B?—Oui.

15649. Comprenez-vous que votre soumission pour la section B était conditionnelle, c'est-à-dire à la condition que vous auriez également avec elle la section A, ou que vous abandonniez la première?—Oh! non, nous n'avons jamais rien compris de semblable.

15650. Vous étiez là quand M Morse a dit qu'il croyait que cela était bien compris dès le commencement?—Oui; j'étais présent quand M. Morse a déclaré cela.

15651. Était-il exact dans cet assertion?—Non; comme de raison, son erreur est naturelle, dans les circonstances. Morse se trompait quand il a dit que la soumission pour la Section B était conditionnelle.

15652. Ainsi donc, d'après vous, dès le commencement, vous avez fait deux soumissions distinctes: l'une pour toute la distance qui est appelée C, et l'autre pour la partie ouest appelée B?—Oui.

15653. Et que la partie appelée B n'était en aucune façon sujette à cette condition que vous auriez nécessairement la section A avec elle?—Cette condition ne paraissait pas *prima facie*.

15654. Je suppose que vous avez compris de bonne heure que l'adjudication de tous les travaux sous la formule de la soumission C ne devait pas avoir lieu?—Oui, nous avons compris cela de bonne heure. A compris de bonne heure que l'ouvrage ne pourrait pas être obtenu sous le titre de Section C.

15655. Quel est le premier avis que vous avez eu du gouvernement au sujet de vos soumissions?—La première information que nous avons reçue de sources officielles, a été l'adjudication de la section B en notre faveur; tout le reste n'était que rumeurs colportées par Shields & Close. La première information officielle reçue par la maison a été que la section B lui était accordée.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

15656. Shields & Close étaient-ils à Ottawa au temps où l'adjudication de ce contrat se faisait?—Ils se trouvaient ici quelques semaines auparavant, et j'imagine qu'ils y sont restés quelques semaines après.

15657. Ils se sont très activement occupés de cette affaire?—Oui ; ils y ont donné beaucoup d'attention.

Position relative des soumissions connue dans tout Ottawa.

15658. Je suppose qu'avant que vous n'ayez reçu avis officiel que le contrat vous était accordé, vous aviez quelque idée de la position relative des soumissions?—Elle semblait à peu près généralement connue de toute la ville.

15659. Où avez-vous reçu la première information du fait?—De M. Shields.

15660. Vous dit-il leur rang d'ordre?—Eh bien ; il ne m'en parla qu'en tant que notre propre soumission était concernée ; j'ai compris qu'il disait que nous étions les plus bas pour la Section B et les plus bas aussi pour toute la distance.

15661. Vous a-t-il dit d'où il tenait ses renseignements?—Il prétendait tout le temps être en communication intime avec le Département lors de la première entrevue que j'eus avec lui. C'était la nuit avant l'envoi des soumissions ; je ne demeurerai ici qu'une couple de jours.

Shields connaissait la position des soumissions la première nuit qu'il en fut rumeur par la rue.

15662. Combien de temps s'est-il écoulé entre le moment où Shields vous a appris pour la première fois la position des soumissions et celui de l'avis officiel reçu par vous sur le sujet?—Je dirais volontiers toute une semaine. Si je ne me trompe, M. Shields connaissait la chose la même nuit qu'elle se discutait par les rues.

15663. Voulez-vous dire la même nuit que les soumissions ont été ouvertes?—Ce même soir, la chose se discutait par les rues.

15664. Et cette information qui courait ainsi les rues, était-elle bien fondée?—Eh bien, il arriva plus tard qu'elle l'était.

15665. Était-ce le même jour que vous dites que M. Shields vous a appris la nouvelle?—Ce soir-là même.

Croit que les faits concernant les soumissions étaient connus dans tout la Russell House avant que Shields ne lui en ait parlé.

15666. Était-ce après que la nouvelle pouvait se recueillir dans la rue, que M. Shields vous l'a communiquée, ou vous l'a-t-il apprise auparavant?—Je n'aimerais pas à me prononcer là-dessus d'une manière positive, mais j'imagine que la chose était connue de toute la Russell House avant qu'il ne m'en ait parlé ; du moins au meilleur de ma connaissance.

15667. Avez-vous quelque raison de vous former quelque opinion de la manière dont cette information a été communiquée par des personnes dans le Département à des personnes de la Russell House ou sur la rue?—Pas la moindre.

15668. Vous rappelez-vous le jour du mois ou le jour de la semaine jusqu'auquel les soumissions pouvaient être reçues?—Je crois que c'était jusqu'au 30 janvier qu'elles pouvaient être reçues, au meilleur de mes souvenirs.

Le soir du jour que les soumissions avaient été envoyées, leur position relative était connue sur la rue.

15669. Et c'est le 30 janvier que cette information pouvait être recueillie sur la rue ou dans la Russell House?—C'était la nuit du jour où nous envoyâmes notre soumission, quelque jour que cela pût être.

15670. Dans une pièce imprimée par Ordre du Parlement en 1879,

*Soumissions.—  
Contrats Nos. 41 et  
42, C. A.*

relative à ces deux sections, on trouve à la première page un rapport de l'ingénieur en chef, daté du 1<sup>er</sup> février 1879, dans lequel il dit que ces soumissions ont été ouvertes à deux heures de l'après-midi du 30 janvier 1879, en la présence de M. Trudeau, le sous-ministre, de M. Marcus Smith, de M. Braun et de lui-même—M. Fleming—avez-vous aucune raison de croire qu'aucune information de la nature de celle que vous définissez comme circulant dès le soir de ce jour—je veux dire du 30 janvier—soit venue d'aucun de ces messieurs?—Je n'ai aucune raison quelconque de le croire. Comme de raison, nous avons accepté l'histoire de M. Shields comme véridique.

15671. Alors, quelle était la relation de M. Shields?—Que nos soumissions étaient les plus basses pour la section B, et pour toute la distance.

Accepta la version de Shields que leur soumission était la plus basse pour la section B et pour le tout.

15672. Mais il ne vous a pas dit de qui il tenait son information?—Non; il n'a rien avancé à cet égard.

WILLIAM McRAE, assermenté et interrogé :

*Par le Président :—*

**McRae.**

CONTRATS Nos. 60  
ET 62, C. A.

15673. Où residez-vous?—A Lockport, New-York.

15674. Quel est votre état?—Entrepreneur de travaux publics.

15675. Y a-t-il longtemps que vous faites cette besogne?—Oui; depuis un grand nombre d'années—plus de trente ans.

15676. Avez-vous été où êtes-vous intéressé dans quelques-uns des travaux se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien?—Je ne le suis pas aujourd'hui, monsieur. J'ai été intéressé dans un contrat pendant quelque temps.

15677. Quel était ce contrat?—Je crois que c'était les sections B et C du chemin de fer du Pacifique Canadien.

Avait été intéressé dans un contrat pour B & C (en réalité A et B) Colombie Anglaise.

15678. Dans la Colombie Anglaise?—Dans la Colombie Anglaise, oui.

15679. Etes-vous devenu intéressé à l'époque où M. Onderdonk le devint lui-même?—Je devins désintéressé quand il entra dans le contrat. J'étais l'un de ceux qui lui ont vendu leur intérêt.

15680. Avec lesquels des premiers soumissionnaires étiez-vous intéressé?—J'étais avec A. P. Macdonald, Dnnan McDonald, L. M. Loss—mon associé. Nous étions dix en tout.

15681. Avez-vous pris part dans le principe à la rédaction des soumissions?—Oui.

15682. Où étiez-vous dans le temps?—A Montréal. Nous nous sommes tous rencontrés à Montréal, à l'Hôtel Windsor.

Les soumissions ont été préparées à l'Hôtel Windsor, Montréal.

15683. Ce n'est pas alors que vous êtes devenu l'un des vrais entrepreneurs, vous aviez disposé de votre intérêt avant la signature du contrat, si je comprends bien?—Oui.

15684. Vous avez disposé de votre position en faveur de M. Onderdonk?—Oui; avant la signature du contrat.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 60 et  
62, C. M.*

15685. Pendant que vous étiez à rédiger les soumissions, avez-vous reçu de quelqu'un d'attaché à aucun des départements ici des avis relatifs aux prix que vous auriez à mettre, ou aux prix attachés aux soumissions d'autres personnes?—Non ; monsieur, de personne.

N'a reçu d'aide ni d'aucun membre du Parlement ni de qui que ce soit d'attaché au gouvernement ou d'employé dans les départements.

15686. Avez-vous reçu de l'aide, en aucune façon, directement ou indirectement, de la part de quelqu'un d'attaché au Gouvernement ou au Parlement, ou à aucun des Départements, sur le sujet?—Aucun, monsieur. Nous avons fait notre soumission à Montréal, avant de venir ici, plusieurs jours avant notre arrivée ici. Je n'avais aucune connaissance parmi les membres des Départements.

Contrat cédé à Onderdonk pour \$100,000.

15687. Nous ne désirons pas nous enquerir de la manière dont les membres de votre maison ont partagé entre eux la somme quelconque qui a été payée en cette occasion à M. Onderdonk, mais nous aimerions à savoir sur quelle valeur, comme base, tout le contrat a été cédé?—\$100,000.

\$10,000 chacun.

15688. Y avait-il quelque portion de ces \$100,000 destinée à quelque personne étrangère à ce contrat, en retour de quelqu'aide fournie par elle d'une façon ou d'une autre?—Je ne puis pas parler pour les autres ; je sais bien que pour moi je n'eus rien à donner. Je reçus ma part sous la forme d'une traite sur la Banque de Montréal, et je m'y rendis, retirai l'argent et l'emportai chez moi. Ce que les autres ont fait, je l'ignore. Mais je n'ai pas entendu dire qu'autres eussent reçu d'argent. Je crois que les associés ont tous reçu leur part, à savoir : \$10,000 chacun. Nous étions dix : et je ne crois pas qu'il y ait eu une fraction de la somme payée à des étrangers, si ce n'est pour les frais de notre voyage ici.

15689. Pourriez-vous nous donner encore quelqu'autre renseignement relativement à la soumission pour cette section, où à la cession de votre intérêt à Onderdonk?—Je ne vois rien du tout, monsieur, que je puisse ajouter à ce que j'ai déjà dit ; je dois dire, toutefois, qu'après avoir reçu avis que nous étions les soumissionnaires les moins élevés pour deux sections, nous apprîmes—pas moi, je n'ai pas parlé à Onderdonk dans le temps—mais quelques-uns de mes associés me dirent que Onderdonk désirait acheter notre intérêt dans les travaux, et qu'il offrait d'abord moins que \$100,000, mais que finalement il était allé jusqu'à \$100,000, et c'est sur cette base que nous sommes tous convenus de vendre. Quelques-uns d'entre nous ont hésité d'abord, mais définitivement nous convinmes tous de céder pour \$100,000.

Un entrepreneur exécutant un grand travail peut le faire à meilleur marché que trois ou quatre entrepreneurs ne pourraient le faire s'il était partagé en sections.

15690. Avez-vous considéré la question de l'adjudication des contrats par parcelles ou par grandes proportions, suffisamment pour pouvoir dire lequel des deux modes est le moins coûteux pour l'entrepreneur ; par exemple, dans l'espèce savez-vous s'il était probable que Onderdonk, en réunissant ensemble toutes les sections, pourrait s'épargner des dépenses équivalant aux *bont* qu'il a payés à tous les entrepreneurs dont il avait acquis la position?—Je pense, d'après mon expérience, qu'il le pouvait. Si nous avions eu toutes les sections, je ne pense pas que nous eussions vendu notre intérêt ; mais comme il avait une section intermédiaire, ou quelqu'autre personne ayant une section intermédiaire qui nous séparait, nous ne tenions pas tant au contrat que si nous avions réussi à nous procurer toute la distance : et il nous fit comprendre, et je n'ai pas de doute à cet égard, qu'il pouvait faire les travaux à meil-

leur marché que nous, vu qu'il était au fait des travaux de chemin de fer sur le versant du Pacifique, sachant comment mener les journaliers chinois ; qu'il pourrait y faire de l'argent, tandis que nous, nous y ferions des pertes. Je pense que c'est la substance principale de la conversation que j'ai eue avec lui après notre cession, un jour que nous parlions de la somme importante qu'il nous avait donnée ; il pensait que c'était plus que la chose ne valait pour nous, mais qu'il se referait sur le contrat, connaissant bien les travaux dans cette contrée et possédant des facilités pour les exécuter, et disposant de grands capitaux.

Opinion de Ouderdonk sur la transaction.

15691. Abstraction faite de ses avantages particuliers, avez-vous une opinion à vous sur cette question, à savoir : si un homme ayant toutes les quatre sections, pourrait probablement faire les travaux à moins de frais que quatre individus ayant les quatre sections séparées ?—Je crois qu'il le pourrait.

15692. Pouvez-vous dire dans quelle proportion ou taux pour cent, ou à peu près ?—Je ne saurais dire avec certitude ; mais je sais que la chose offrirait de grands avantages pour bien des raisons.

15693. Avez-vous parcouru le terrain vous-même avant de faire votre soumission ?—Non, monsieur, mais quelques-uns de nos associés y étaient allés auparavant.

15794. Y a-t-il encore quelque matière relative à ces sections en particulier, ou quelque chose se rattachant au chemin de fer du Pacifique, sur laquelle vous pourriez nous renseigner ?—Non, monsieur, je répondrai volontiers à toutes les questions que vous me poserez, mais je ne vois rien autre chose à vous dire.

15695. Vous dites que vous ne pouvez pas chiffrer la somme qu'épargnerait celui qui aurait tous les travaux comparée aux dépenses qu'auraient à encourir quatre individus ayant chacun une section séparée ; pourriez-vous nous donner une idée de cette épargne ou du tant pour cent, ou quelque chose s'approchant ?—Je pourrais donner approximativement—une simple supposition—et cela dépendrait encore de la situation. Somme toute, je croirais qu'il y aurait une différence de 5 pour cent en faveur de l'individu seul.

La concentration des travaux dans les mains d'un seul entrepreneur ferait une épargne de 5 pour cent.

15696. Connaissez-vous autre chose sur ces questions que vous pourriez nous communiquer ?—Rien, à moins que vous n'attiriez mon attention sur quelque matière. Je ne sais vraiment pas ce que vous désirez connaître, et je sais si peu de moi-même.

15697. Et nous également, car nous comptons beaucoup sur ce que les témoins nous disent pour nous renseigner : y a-t-il quelque autre chose qui vous revienne à la mémoire ?—Non, il n'y a plus rien.

R. T. SUTTON : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :*

Sutton.

TÉLÉGRAPHE—  
 SOUMISSIONS.  
 CONTRAT N<sup>o</sup> 4.

15698. Pourriez-vous nous dire d'une manière un peu plus précise que vous ne l'avez fait la dernière fois que vous étiez devant la Commission le temps où vous êtes venu à Ottawa, accompagné de Oliver et

Le 17 ou 18 décembre 1874, il vint à Ottawa avec Oliver et Davidson.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

Davidson, avec l'intention d'exécuter la soumission Sutton & Thirkell ?—Eh bien ; je crois vous avoir dit hier que c'était le 17 ou 18, et je suis presque positif dans mon assertion ; c'est vers le 17 ou le 18.

15699. Était-ce peu de temps après que le Juge McMahon a télégraphié en votre faveur au Gouvernement qu'il avait besoin d'un jour ou deux, ou d'un court délai, pour faire le dépôt ?—C'était immédiatement après cela, du moins deux ou trois jours après. Je crois que vous trouverez le télégramme de M. Braun à moi adressé, par lequel il me donnait avis d'un temps très court pour faire mon dépôt.

16700. Dans un des rapports préparés pour la Chambre des Communes, on trouve un télégramme de Thomas B. McMahon, daté le 9 décembre, 1874, conçu en ces termes :

Télégramme du  
Juge McMahon.

" J'ai fait une chute lundi après-midi, et me suis donné une entorse à la cheville du pied, mais le docteur dit que je pourrai sortir demain. Je prendrai le convoi d'Ottawa demain après-midi."

Et ce télégramme est adressé à M. Braun le Secrétaire ?—Oui ; je suis presque sûr que c'est à peu près la date que je vous ai donnée.

15701. Je mentionnerai également d'autres dates et d'autres communications qui vous rendront peut-être encore plus certain. Je désire que vous donniez les meilleurs renseignements que vous pourrez ?—Merci.

15702. On trouve, au 12 décembre, un télégramme de M. Braun, le secrétaire, à Sutton et Thirkell, Brantford, dans ces termes :

Télégramme de  
de Braun à Sutton et  
Thirkell.

" A moins que vous ne veniez entre ci et mercredi prochain, le ministre passera à la soumission suivante. "

—C'est le télégramme dont je parlais.

15703. Puis, le 16 décembre, 1874, il paraît que vous avez envoyé un télégramme, en votre nom, à M. Braun, le secrétaire, ainsi conçu :

Télégramme de Sut-  
ton à Braun, 16  
décembre 1874.

" Par suite de la maladie d'un de mes associés et de sa famille, je prie le ministre d'accorder trois jours pour les remplacer. Terminerai cette semaine, pour certain. Répondez. "

Vous avez dit hier que par suite de ce que l'une des personnes à vous associées n'était pas capable de se présenter, vous êtes allé à Toronto, pour tacher de la remplacer ?—Oui.

15704. Et qu'ayant trouvé une autre personne, vous vîtes à Ottawa ?—Oui.

Presque certain que  
c'était le 18 décem-  
bre 1874, qu'il visita  
Ottawa avec Oliver  
et Davidson.

15705. Eh bien, en face de ces circonstances, pouvez-vous nous dire exactement le jour où vous êtes venu à Ottawa en la compagnie de M. Oliver et de M. Davidson ?—Je ne puis pas vous donner de meilleure information que celle que j'ai donnée, et je suis presque sûr que c'était le 18.

15706. A quel hôtel êtes-vous descendu ?—A l'hôtel de Daniel, je crois.

15707. M. Oliver et M. Davidson ont-ils aussi logé là en même temps ?—Je pense que si, à l'hôtel Daniel—Je Windsor.

15708. Combien de temps sont-ils restés ici ?—Je ne crois pas que

*Télégraphie—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

nous y soyons restés au delà d'un jour, je pense que nous avons quitté Ottawa la même nuit.

15709. Il ne paraît pas y avoir de document parmi les archives du Département qui cède votre intérêt à Oliver, Davidson & Cie ; savez-vous s'il a existé quelque document ou quelque preuve de cette nature ? —Je ne le crois pas. Par le premier arrangement nous nous sommes d'abord associés. M. Oliver était chargé de conduire l'affaire, et moi je devais conserver mon intérêt.

15710. Alors, à qui avez-vous confié le soin de faire les arrangements avec le Gouvernement pour obtenir le contrat ?—A Oliver et Davidson. C'est M. Oliver qui agissait principalement. Oliver était principalement chargé de négocier avec le Gouvernement.

15711. Il fit tous les arrangements qu'il y avait à faire sur le sujet ? —Oui, et je ne suis pas sûr si j'ai signé un document ; je n'en sais trop rien ; mais si je l'ai fait, la chose échappe à ma mémoire. J'ai peut-être signé de tels documents, car il était de l'intérêt des parties de signer, parce que l'on m'a demandé de les signer.

15712. Vous revient-il à la mémoire quelque autre chose que vous puissiez nous dire ?—Non, rien.

RICHARD MARPOLE, continuation de son interrogatoire :

**Marpole.**

15713. *Le témoin.*—Je pourrais ajouter, M. le président, d'après ce que je connais de la véracité de M. Shields, que je ne crois pas qu'il possédât aucune information sûre, en dehors de celles qu'il recueillait dans les hôtels, et que j'avais moi-même avant de l'avoir vu. SOUSSIONS—  
CONTRATS NOS.  
41 ET 42.

*Par le Président :*

15714. Voulez-vous nous induire à croire que, bien qu'il se donnât comme ayant certains avantages pour recueillir des renseignements que d'autres n'avaient pas, vous ne pensez pas qu'il possédât réellement ces facilités ?—C'est la conclusion à laquelle je m'arrêtai après ma seconde rencontre avec lui. Croit que Shields n'avait pas plus de chances que d'autres d'avoir des informations.

15715. Vous rappelez-vous vers quel temps, en votre absence d'Ottawa, vous avez reçu officiellement avis que le gouvernement vous avait adjugé le contrat sur la section B, ou l'aviez-vous appris d'autre source quand vous en avez reçu l'avis officiel ?—J'en ai reçu la nouvelle directement de M. Braun, par télégramme. Ce fut par le télégramme de Braun qu'il reçut la première nouvelle que sa maison avait le contrat.

15716. Le saviez-vous dans le temps ?—J'étais à Barrie. Je suis revenu à Ottawa deux jours après le dépôt des soumissions.

15717. Aviez-vous pris des arrangements par lesquels vous deviez être averti individuellement au cas où votre maison obtiendrait le contrat ?—Non.

15718. Savez-vous comment il est arrivé que vous ayez reçu une telle communication ?—Je crois que M. Braun a demandé à M. Nicholson où se trouvait Morse. Ce dernier était à Toronto et j'étais à Barrie, en sorte que tous les membres de l'association ont reçu le même avis.

*Soumissions.—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

15719. Vous en rappelez-vous la date?—Je ne saurais réellement pas le dire, mais j'imagine que c'était le 18 février, du mieux que je me rappelle.

15720. Dans le Livre Bleu de 1880 sur le sujet, la première communication à cet égard paraît être datée du 20 février, si vous voulez bien regarder à la page 17?—Ce serait la bonne date. Ce serait la date de ma dépêche qui me vint de Toronto plus tard. C'était le 18 ou le 20. J'ai vu la dépêche de Toronto, mais je n'ai jamais vu celle qui a été délivrée à Ottawa.

Avant de se retirer,  
il a discuté les prix  
au long.

15721. Avez-vous pris aucune part dans la discussion de l'affaire avec d'autres membres de votre maison avant de donner votre avis formel au ministre des Travaux Publics que vous retiriez votre soumission et que vous refusiez d'entrer dans le contrat?—Nous avons eu plusieurs conversations à propos de la soumission, ou de l'opinion des ingénieurs que nous étions trop bas dans nos prix, opinion que partageaient généralement tous les entrepreneurs; et je pourrais ajouter que les chiffres insérés dans notre soumission n'étaient pas les miens, et également qu'ils y avaient été insérés sans mon assentiment. A proprement parler, la soumission pour la Section B—les chiffres qui avaient été apportés à Ottawa—étaient considérés comme plus élevés que ceux-là. J'ai la feuille même de ces chiffres par devers moi.

Les chiffres actuels  
mis par Watts.

15722. Qui a pris sur soi de changer ces chiffres?—C'est M. Watts qui les a mis, mais autant que j'ai pu l'apprendre ce fut à l'instigation de M. Shields qui paraît avoir été le mentor dans toute cette transaction.

15723. Où réside M. Watts?—A Winnipeg aujourd'hui, M. Thomas Watts.

15724. C'était l'un des associés?—Oui, d'une manière indéfinie, comme je l'ai dit déjà.

15725. Quel autre membre de votre maison se trouvait encore ici dans le temps où les chiffres furent finalement insérés dans les soumissions?—M. Nicholson et M. Watts étaient ici ainsi que M. McCornick; mais il n'était pas associé; il était intéressé dans un sens.

15726. Les soumissions avaient-elles été revêtue de blanc-seings de manière à permettre d'y ajouter les autres chiffres?—Oui; les soumissions arrivèrent ici revêtues de blanc-seings. J'ai apporté moi-même les chiffres ici, et je les ai encore par devers moi.

Le témoin avait  
désiré l'insertion  
d'autres chiffres  
dans la soumission  
qui se serait élevée à  
\$4,022,158.80.

15727. A quelle somme se seraient élevés les chiffres que vous croyiez devoir être mis dans la soumission, si elle était envoyée?—Si vous voulez me le permettre, je vais les produire. Ils s'élevaient à \$4,022,158.80. Ce sont ceux-là même qui ont été calculés à Toronto.

15728. Veuillez produire le document original où les chiffres sont consignés?—C'est-à-dire avec les chiffres tels qu'ils ont été calculés à Toronto. Ils ont été réellement tirés de ce document comme vous pouvez le voir sur l'endos. (Exhibit No. 218.)

Ces chiffres sont  
pour le parachève-  
ment en 1883.

15729. Ces chiffres que vous avez nommés ne s'appliquent qu'à une colonne de la cédule, c'est-à-dire pour le parachèvement des travaux au 1<sup>er</sup> juillet 1883, et le chemin prêt d'un bout à l'autre pour le passage des convois au 1<sup>er</sup> juillet 1882?—Oui; c'était la seule soumission que nous avions l'intention d'envoyer dans le temps.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

15730. Avez-vous jamais compris pourquoi votre maison en a décidé autrement à Ottawa, et a soumissionné pour les deux colonnes, c'est-à-dire pour le parachèvement des travaux une année plus tôt que le temps pour lequel vous aviez résolu de les entreprendre?—Mon impression est que cela a été le résultat des conseils et suggestions de cet individu Shields. On me l'a répété souvent. Et, de fait, j'étais présent une nuit quand il vint nous trouver et nous avisa de faire cette mission.

Soupçonne Shields les a induits à soumissionner d'après les deux colonnes de la cédule. Shields leur a conseillé de faire leur soumission plus basse.

15731. Où cela?—A l'Hôtel Windsor.

15732. A Ottawa?—A Ottawa; le soir qui a précédé l'envoi des soumissions.

15733. Quelle raison donnait-il pour vous conseiller de changer les chiffres, et d'envoyer votre soumission ainsi amendée?—Sa raison principale était que la convention que nous avions avec Close tournerait bien, même en supposant que nous étions beaucoup plus bas que tous les autres; que dans l'exécution nous aurions certaines facilités, qu'il ne m'a jamais définies à moi, mais que M. Nicholson regardait comme suffisantes.

15734. Il vous a donné à entendre qu'il ferait agir des influences qui vous procureraient des avantages sur les autres soumissionnaires?—Oui; dans la construction.

15735. Et, en sus de la construction, dans l'acceptation des soumissions également?—Oui, dans l'acceptation des soumissions également.

15736. Vous a-t-il fait comprendre comment cela devait se faire?—Non, pas à moi.

15737. Savez-vous s'il s'en est expliqué avec quelqu'un de votre société?—Je crois qu'il s'en est expliqué avec M. Nicholson.

15738. M. Nicholson vous l'a-t-il dit?—Il ne m'a rien dit de précis. Il ne m'en a jamais parlé clairement, comme j'aurais désiré qu'il le fit.

15739. Savez-vous quels ingénieurs vous ont fait connaître que vos prix étaient trop bas?—Avant que le contrat nous fut accordé?

15740. Oui?—Quelques-uns de nos ingénieurs eurent une entrevue avec M. Shanly (il en est question dans le Livre Bleu) avant que le contrat nous fût accordé; de sorte que l'affaire fut débattue ouvertement, il fut facile d'avoir l'opinion des ingénieurs.

15741. Mais M. Shanly n'était pas l'un des ingénieurs du département?—Non.

15742. Dans votre lettre vous dites que dans l'opinion des ingénieurs du département, vos prix étaient trop bas pour les travaux dans le roc?—Précisément.

15743. Quels ingénieurs du département?—M. Fleming et M. Marcus Fleming & Marcus Smith. Je crois qu'il en est fait mention dans le Livre Bleu; ou plutôt Smith avait déclaré que leurs prix étaient trop bas. Le voici, M. le Président (il passe à ce dernier un rapport imprimé).

15744. A la page 11 du document imprimé en 1879, par ordre du parlement, M. Fleming fait allusion à l'extrême bas prix des charges de votre soumission? Précisément.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15745. En dehors de l'allusion contenue dans ce rapport, vous étiez-vous assuré qu'il avait fourni la même information à quelque personne agissant pour vous?—Non, si ce n'est par ce qui se passa à la conversation qu'il eut avec nos ingénieurs.

15746.—Cette lettre contenue dans la page 11 est un rapport de M. Fleming au Ministre des Travaux Publics : il ne s'en suit pas qu'il ait exprimé cette opinion à d'autres personnes?—Non ; mais naturellement, nos ingénieurs n'eurent aucun doute, par les questions qui leur furent posées, que M. Smith et M. Fleming croyaient nos chiffres trop bas.

Les ingénieurs de Morse & Cie., conclurent de leur conversation avec Fleming que les prix étaient trop bas.

15747. Alors vous pensez que vos ingénieurs, à la suite de conversations avec M. Fleming, en vinrent à l'opinion que ce dernier croyait les prix trop bas?—Oui.

15748. Est-ce à cela que vous faisiez allusion dans votre lettre du 25, quand vous refusiez de commencer les travaux?—C'est à cela que nous faisons allusion.

15749. Cette lettre du 25 février, dans laquelle vous refusiez de commencer les travaux a-t-elle été écrite avec votre agrément?—Je l'ai écrite moi-même.

15750. Où étiez-vous dans le temps?—J'étais venu à Ottawa expressément pour retirer notre soumission.

15751. Cette lettre mit-elle fin alors à vos intérêts dans la section B comme partie intéressée?—Non. Si je m'en souviens bien, cette lettre ne fut transmise que le jour suivant.

Avant de refuser le contrat, un arrangement avait été conclu avec Andrews, Jones & Cie., pour se joindre à eux dans leur soumission qui était plus élevée.

15752. Transmise au département voulez-vous dire?—Au département.

15753. Aviez-vous une entente avec Andrews, Jones & Cie., sur le fait de devenir intéressés dans leur soumission?—Nous eûmes une entente le soir du 25—le soir de mon arrivée à Ottawa.

15754. Qui prit part à ces négociations?—Nicholson, Morse, Thompson, moi-même, M. Jones et le Col. Smith.

15755. Quelle était la substance de l'arrangement?—Que nous devions nous joindre à eux dans leur soumission, qui était plus élevée.

De \$448,486 plus élevée.

15756. De combien plus élevée, savez-vous? vous rappelez-vous le montant?—Je porte ce montant à \$448,436.

15757. Alors, avant de retirer formellement votre propre soumission qui était plus basse, vous étiez convenus de devenir intéressés dans une soumission plus élevée de \$448,000 et plus?—Oui.

La société dont faisait partie le témoin devait être intéressée pour moitié.

15758. Pour quelle part deviez-vous être intéressé?—Pour moitié.

15759. Quand je dis vous, j'entends votre société : est-ce aussi ce que vous voulez dire?—Oui.

15760. Le nombre de personnes composant chaque partie de la société ne faisait pas de différence quant à la proportion totale : la partie de Toronto devait avoir moitié et la partie de New-York moitié?—Oui.

Soumissions—  
Contrat No. 12.

15761. Vous avez mentionné, comme une raison particulière de retirer votre soumission plus basse, que vos charges pour vos opérations minières n'étaient pas assez élevées?—Oui.

15762. Savez-vous de combien cette autre soumission, à laquelle vous étiez convenus de vous associer, était plus élevée quant aux charges pour les opérations minières?—Y compris le charroyage aussi bien que les travaux proprement dits d'excavation, je pense que c'était quelque chose comme 36 ou 38 centins.

15763. De différence?—Oui, c'est-à-dire pour la moyenne de charroyage et des travaux propres d'excavation. Je n'ai pas fait de calculs, mais au meilleur de ma connaissance, ça se trouvera être cela.

15764. Alors, sur ce seul point, il y aurait eu, sur le montant total, une différence considérable?—Une très grande différence.

15765. La convention par laquelle ces deux sociétés devaient en faire qu'une a-t-elle été couchée par écrit?—Oui, elle a été couchée par écrit le soir même.

15766. Avez-vous une copie de cet écrit?—Non. J'en ai fait une copie moi-même, mais je ne l'ai jamais vue depuis qu'elle a passé de mes mains en celles de M. Nicholson.

15767. Qui a dicté cette convention?—Le Col. Smith était présent, ainsi que M. Morse. Elle a été débattue entre nous tous.

15768. Elle fut signée alors : mais après cela, en avez-vous fait une convention plus formelle?—Une convention plus formelle fut faite plus tard, et nous y imposâmes à M. Jones cette condition : que dans le cas où ses sociétaires ne feraient pas leur part du dépôt, tout le contrat passerait entre nos mains. De fait, c'était l'équivalent d'un transport.

15769. Voulez-vous dire ceci : que si les sociétaires de New-York manquaient de faire leur part du dépôt, la moitié, ceux de Toronto deviendraient les seuls propriétaires du contrat, feraient tout le dépôt et possèderaient tout le contrat?—Ceci était parfaitement compris quand nous quittâmes Ottawa, c'était la pleine signification de la convention.

15770. Y a-t-il eu alors aucun arrangement de fait pour déterminer si, dans le cas où cette éventualité s'accomplirait, la société de New-York vous prêterait, ou non, son nom pour compléter le contrat avec le gouvernement?—Non. M. Jones et le Col. Smith étaient pleins de confiance ; mais comme ils étaient Américains, nous avons pensé que nous devions les lier avant de nous séparer, vu que nous n'avions aucune prise sur eux autrement.

15771. Alors à partir de la soirée du 25 février qui, si je vous comprends bien, était la veille du jour où vous avez notifié au département que vous n'accepteriez pas votre propre soumission, vous êtes devenus intéressés pour moitié dans la soumission de Andrews, Jones & Cie. avec la possibilité de devenir intéressés pour le tout?—Oui, pour le tout.

15772. A quel intervalle de cette soirée du 25 février avez-vous appris que le contrat avait été accordé à Andrews, Jones & Cie?—Je l'appris le 26. J'en fus informé immédiatement après que nous eûmes retiré notre soumission—le même soir.

Convenu que dans le cas où Andrews, Jones & Cie., ne feraient pas leur part du dépôt, le contrat tout entier appartenait à la société dont faisait partie le témoin.

Depuis le 25 février, (une journée avant de refuser le contrat basé sur sa propre soumission, la société dont le témoin faisait partie devint intéressé pour moitié dans une soumission plus élevée, avec la chance de devenir seule intéressée.

Le 26, il apprit que le contrat avait été accordé à Andrews, Jones & Cie.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15773. A la page 18 du Livre Bleu pour 1880 se trouve une lettre signée par le ministre ; voulez-vous l'examiner et dire si c'est la substance de la notification qui vous fut donnée ou plutôt qui fut donnée à la société Andrews, Jones & Cie ?—Oui ; c'est la substance de ce que je vis à l'hôtel Windsor, entre les mains du Col. Smith.

15774. Pouvez-vous relater en peu de mots ce que firent les différents membres de la nouvelle société fusionnée après avoir reçu cet avis ?—Quant à la garantie ?

15775. Tout ce dont vous jugerez à propos de parler.—Je partis d'ici accompagné de M. Morse, et j'allai à Toronto, où je l'aidai à obtenir notre part de la garantie.

15776. Tous deux sont-ils partis le même soir ?—Oui.

15777. Savez-vous si les membres new-yorkais de la société fusionnée étaient partis aussi ?—Ils sont partis le même soir que nous—je veux dire M. Morse, M. Thompson et moi.

Se mit en frais d'obtenir les sûretés aussi vite que possible.

15778. Alors vous vous êtes rendus à Toronto pour obtenir le dépôt je suppose, aussi vite que possible ?—Aussi vite que possible.

15779. Quand vous êtes partis, votre but était, je suppose, de vous procurer la moitié de tout le dépôt ?—Le Col. Smith et M. Jones étaient si pleins de confiance que nous ne nous attendions jamais d'avoir plus que la moitié de tout le contrat.

15780. Saviez-vous, avant de partir pour Toronto, que Andrews, Jones & Cie avaient écrit une lettre pour demander du délai ?—Oui ; je sus le même soir, avant que M. Jones partit pour New-York, qu'il avait écrit une lettre, parce qu'il considérait qu'après son arrivée à New-York, le temps serait trop court.

15781. Comme question de fait, avez-vous compris, avant le départ du Col. Smith et de M. Jones, le 26 au soir, qu'aucune personne n'avait consenti à faire leur part de dépôt, et qu'il dépendait du rapport qu'ils feraient personnellement que quelqu'un les aiderait à faire ce dépôt ?—Vous voulez dire leur part ?

Quand Jones & Smith partirent d'Ottawa, il était compris qu'ils feraient leur dépôt.

15782. Leur moitié.—Quand ils partirent d'ici, il était parfaitement compris qu'ils feraient leur dépôt. Il n'a pas été question du tout de leur possibilité de le faire.

Preuve faite par le Col. Smith que le placement de la moitié du dépôt par la société de New-York dépendait de la décision de quelqu'un à qui le Col. Smith devait faire rapport, est contraire à l'entente entre la société dont le témoin faisait partie & Smith & Jones.

15783. Le Col. Smith dit dans sa déposition que, quand il partit, il n'avait jamais été décidé par aucune personne à New-York capable de déposer l'argent, que celui-ci serait déposé, mais que cette décision dépendrait du rapport qu'il ferait personnellement à son arrivée à New-York, et que sur ce rapport quelqu'un déciderait s'il ferait leur part du dépôt ; est-ce que cela était contraire à l'entente que vous aviez ?—Tout-à-fait contraire.

15784.—Vous supposiez à cette époque qu'il n'y avait aucun doute là-dessus, que ce détail avait été préalablement réglé ?—Nous pensions qu'il avait été réglé d'avance.

15785. Sans conditions ?—Sans conditions, vû que M. Smith était parti dans le but de faire ce dépôt.

15786. Saviez-vous que Andrews & Jones avaient écrit, deux jours auparavant, au secrétaire du département, qu'ils étaient prêts à faire

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

immédiatement leur dépôt de 5 pour cent et à commencer les travaux aussitôt?—Non, je ne l'ai su que quand je l'ai vu dans le Livre Bleu.

15787. Savez-vous si quelqu'arrangement avait été fait pour que la réponse du gouvernement sur la demande de délai fût laissée à quelque hôtel ou autre lieu pour Andrews, Jones & Cie?—J'ai compris que Nicholson devait se charger de toutes communications et de voir au transport que nous avons obtenu de M. Jones—transport conditionnel, dois-je dire.

Il a compris que Nicholson devait se charger de toute communication qui viendrait du département concernant le contrat.

15788. M. Nicholson est-il resté à Ottawa après votre départ?—Il est resté ici plusieurs jours après moi.

15789. Pouvez-vous dire maintenant combien de temps après votre départ pour Toronto vous avez su que le gouvernement refusait d'accorder du délai?—Autant que je puis m'en rappeler, le temps pour faire le dépôt expirait le samedi à quatre heures, et je quittai Toronto dans l'après-midi de ce même samedi; j'appris alors que les sociétaires américains ne s'étaient pas montrés. J'abandonnai l'affaire; je ne retournai à Toronto que le mardi suivant, de sorte que rien n'est à ma connaissance de ce qui s'est passé pendant ce temps.

Le délai pour faire le dépôt expirait samedi après-midi, et le lendemain, en apprenant que la société américaine n'avait pas déposé sa moitié, abandonna l'affaire.

15790. A quelle heure avez-vous quitté Toronto, ce samedi-là?—Je crois qu'il était trois heures, quand je quittai M. Morse.

15791. Avez-vous vu M. Morse peu de temps avant de partir?—Je le quittai alors quelque part près de la Banque de Montréal. Le train part tout près de là.

15792. Savez-vous quel montant avait été déposé au compte de votre société jusqu'au moment de votre départ de Toronto?—Dans l'avant-midi de ce samedi, M. Thompson avait déposé \$50,000 ou bien près, et quand je partis, M. Morse était à négocier avec M. Yarker, de la Banque de Montréal, pour un autre \$50,000. C'était samedi après les heures de banque, de sorte qu'aucune notification de M. Yarker n'aurait pu parvenir ici que lundi, le 3.

Samedi dans l'avant-midi, Thompson avait déposé \$50,000 & Morse était à négocier avec Yarker pour un autre \$50,000.

15793. Aviez-vous compris, quand vous êtes parti, vers trois heures samedi après-midi, qu'en sus d'un dépôt de \$50,000 quelque chose de plus avait été déposé au compte de ce contrat?—Il n'y avait qu'un dépôt de fait quand je suis parti, mais l'autre était pleinement conclu.

15794. Conclu entre M. Morse et quelques-uns de ses amis, à part lui et le banquier?—J'ai compris que c'était entre lui et le banquier. Je n'ai pas assisté à son entrevue avec M. Yarker pendant mes deux dernières heures à Toronto.

15795. Si je vous comprends bien, vous dites que vous avez compris, par le rapport que vous en fit Morse, qu'il avait pris des arrangements avec le banquier pour assurer le second dépôt de \$50,000, mais que ce n'est pas le banquier qui vous a donné à entendre cela?—Non; je n'ai jamais eu de conversation avec M. Yarker.

15796. Saviez-vous s'il avait été convenu, ce jour-là, de communiquer au gouvernement le fait de ce second dépôt?—Non, pour la raison que j'ai déjà donnée que j'avais abandonné l'affaire, du moment que j'appris que les membres américains de la société s'étaient retirés et étaient retournés chez eux.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

Le témoin ne croyait pas que la balance du dépôt pût être faite le samedi, et il croyait improbable que le gouvernement accorderait aucun délai, à nous qui étions censés n'avoir rien à faire dât du délai à la société dont il était membre comme représentant Andrews, Jones et Cie.

15797. Voulez-vous dire que vous ne croyiez pas probable que la balance du dépôt pût être obtenue?—Non, ce n'est pas ce que je croyais ; mais je ne croyais pas qu'on pût se procurer le samedi la balance du dépôt, et l'idée me vint que le gouvernement ne nous accorderait aucun délai, à nous qui étions censés n'avoir rien à faire dât du délai à la société dont il était membre comme représentant Andrews, Jones et Cie.

15798. Voulez-vous dire que par le fait que Andrews, Jones & Cie., ne paraissaient plus comme société intéressée dans le contrat, il n'était pas probable que le gouvernement accordât le contrat à votre société, —à la société Morse, Nicholson & Cie.?—Je veux dire que le gouvernement ne nous eût accordé aucun délai ni aucune faveur.

55799. Dites-vous que cette manière de voir se présenta à vous parce qu'Andrews, Jones et Cie., n'étaient plus intéressés sous leur propre nom?—Oui.

Quand le gouvernement refusait d'accorder du délai au premier soumissionnaire, le témoin a pensé qu'il n'en accorderait certes pas à un soumissionnaire moins élevé qui s'était associé au soumissionnaire plus élevé.

15800. Pourquoi pensez-vous que le fait de l'abandon du contrat par cette société sous son nom, eût eu l'effet de diminuer vos chances de succès?—J'ai présumé qu'il n'était pas très-probable que le gouvernement consentirait à ce qu'un soumissionnaire moins élevé fût intéressé dans une soumission plus élevée, surtout dans une affaire de ce genre.

Quand M. Nicholson avertit M. Morse que le gouvernement refusait d'accorder du délai à Andrews, Jones & Cie., j'ai pensé aussitôt qu'il ne nous en accorderait pas à nous, quand il le refusait aux premiers soumissionnaires.

15801. Quand dites-vous que vous avez revu M. Morse ou appris quelque chose à propos de cette affaire?—Je vis Morse le mardi suivant ; nous reçûmes d'Ottawa un avis, autorisé ou non, c'est ce que je ne saurais dire.

Nicholson télégraphia que si l'argent était déposé avant quatre heures mercredi, il y avait chance d'avoir le contrat.

15802. De M. Nicholson?—de M. Nicholson disant que si nous déposions l'argent avant quatre heures mercredi, il y avait chance de réussir. Si je me le rappelle bien, j'arrivai à Toronto, le mardi au soir. J'appris alors que M. Thompson était parti pour Ottawa, ce qui diminuait nos chances de faire le dépôt requis.

10803. Voulez-vous dire que vous comptiez qu'il eût pu vous aider d'une manière plus efficace à Toronto qu'à Ottawa?—Précisément, pour le second dépôt ; qu'il aurait fait ce qu'il avait déjà fait, c'est-à-dire se procurer \$50,000, et Morse et moi nous aurions obtenu l'autre.

Le dépôt ne peut être conclu que le mercredi soir ; pendant ce temps, un télégramme annonçait que le Conseil avait accordé le contrat à d'autres.

15804. Savez-vous si un autre dépôt fut fait ce mercredi là?—Non ; mais il était conclu avec la Banque Impériale, mercredi soir, simplement par l'entremise de M. Morse. Mais Sir Chs. Tupper télégraphia à M. Morse que le conseil avait accordé le contrat à Fraser, Grant & Pitblado, et l'affaire fut abandonnée. Je crois que vous avez là une copie du télégramme, M. le Président.

15805. Vous trouverez à la page 25 une dépêche du ministre à G. B. Morse, et elle est datée du 5 de mars.—Je crois plutôt qu'elle était du mercredi, autant que je puis m'en rappeler.

15806. Avez-vous dit que mercredi était le jour où vous avez été porté à croire par M. Nicholson qu'il vous était possible de faire le dépôt et d'avoir une chance d'obtenir le contrat?—C'était bien le jour, le mercredi.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15807. Mais le dépôt n'avait pas été fait avant la réception de la dépêche?—La dépêche était une réponse à une dépêche de M. Shanly à Sir Chs. Tupper, lui demandant de transmettre sa réponse à M. Morse. Mercredi était le 5.

15808. Alors, si je vous comprends bien, le troisième dépôt de \$50,000 n'a jamais été porté au crédit du gouvernement?—Non, il n'a jamais été fait. Il était conclu, comme M. Shanly l'a dit dans sa dépêche. Le troisième dépôt de \$50,000 n'a jamais été fait réellement.

15809. La dépêche de M. Shanly, si je comprends bien, porte que le dépôt sera fait le matin suivant, qui était le 6?—"Serai prêt à compléter le dépôt requis."

15810. C'eût été dans la matinée du 6?—Oui.

15811. M. Shanly était-il devenu intéressé par quelque convention à F. Shanly intéressé. votre société?—Oui.

15812. Vous rappelez-vous, comme M. Morse, qu'il devait avoir \$10,000 sur les profits et 5,000 par année?—\$10,000 sur les profits, non comme bonus; les calculs furent soumis à son approbation, et il fut pleinement de l'opinion des amis de Toronto, que l'affaire n'offrait pas de risque, et il se décida à entrer avec nous. F. Shanley devait avoir \$10,000 sur les profits et \$5,000 par année.

15813. S'il y avait des profits, il devait avoir \$10,000 à même ces profits, et à tout hasard, \$5,000 par année?—Oui, \$10,000 sur les profits, et à tout événement \$5,000 par année.

15814. Cette convention avec M. Shanly fut faite, je suppose, toute entière avec les sociétaires de Toronto?—Toute entière avec les sociétaires de Toronto.

15815. Vous supposiez, n'est-ce pas à cette époque, qu'en vertu des conventions faites antérieurement avec M. Jones et M. Smith, à Ottawa, vous étiez devenus intéressés dans tout le contrat, et que vous pouviez en disposer de n'importe quelle partie comme vous le jugiez à propos?—Précisément.

15816. C'est à dire, pourvu que le gouvernement accordât le délai?—Oui, si le délai était accordé.

15817. Pouvez-vous produire la lettre du secrétaire du département, accusant réception de l'avis que vous refusiez d'accepter le contrat?—Oui, je la produis. (Exhibit No. 219.) Vous observerez, M. le Président, qu'elle porte la date du 25, ce qui prouve qu'elle n'a pu lui parvenir que le 26.

15818. Avez-vous fait d'autres démarches pour obtenir ce contrat, après avoir reçu du ministre, l'avis du 5 de mars?—Non, je n'ai fait aucune démarche; le fait est que je suis retourné chez moi ce même mercredi au soir. Ne fit aucune démarche pour obtenir le contrat, après avoir reçu la dépêche du ministre, daté du 5.

15819. Aviez-vous pris connaissance personnellement des travaux à faire sur le terrain, avant de faire votre soumission?—Non, je n'y suis jamais allé; mais M. Watts avait examiné toute la section B.

15820. Quelle était l'occupation de M. Watts?—Je ne pourrais pas vous dire, mais je crois qu'il était au service du gouvernement à l'époque où il est allé sur le terrain.

*Soumissions—*  
*Contrat No. 42.*

15821. Vous rappelez-vous en quelle qualité il était employé par le gouvernement?—Non.

La société dont faisait partie le témoin n'a reçu d'argent de personne et n'en a pas donné. 15822. Pouvez-vous nous fournir d'autres informations à propos de ce contrat B?—Non; je n'ai rien à ajouter, si ce n'est, comme M. Morse, que nous n'avons rien reçu de personne et que nous n'avons rien donné à personne, et que si nous n'avons pas réussi, c'est peut-être plus par notre faute que par toute autre chose.

15823. Y a-t-il autre chose se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien sur quoi vous pourriez nous renseigner?—Non; j'ai envoyé deux ou trois autres soumissions depuis, et c'est tout.

Pas de plaintes à formuler. 15824. Avez-vous quelque plainte à formuler parce qu'aucune des soumissions que vous avez faites, en aucun temps, n'aurait pas été acceptée?—Non; elles n'étaient jamais les plus basses, de sorte que je n'ai aucun juste sujet de me plaindre.

CONTRAT No. 48. 15825. Est-ce sur les sections de la Colombie Anglaise que vous avez soumissionné depuis?—Non; c'est sur les premiers 100 milles à l'ouest de Winnipeg, et sur les seconds 100 milles.

15826. Et dans l'un ou l'autre cas, votre soumission était-elle la plus basse dans votre opinion?—Non.

15827. Avez-vous quelque chose à ajouter?—Non.

**McCormick.** ANDREW McCORMICK, assermenté et interrogé :

CONTRAT No. 42. *Par le Président :*

15828. Où demeurez-vous?—A Toronto.

15829. Quelle est votre occupation?—Constructeur.

15830. Avez-vous quelque expérience dans les travaux d'aucun genre sur les chemins de fer?—Je n'ai jamais entrepris pour mon compte.

15831. Avez-vous eu quelque intérêt dans aucune des transactions concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien?—Il n'y a jamais eu d'arrangement défini entre la société et moi.

15832. Étiez-vous ici aujourd'hui, quand M. Marpole et M. Morse ont rendu leur témoignage?—Oui.

Le témoin avait un intérêt non défini dans la soumission de Morse & Cie. 15833. De quelle manière deviez-vous être intéressé?—Je devais avoir un emploi sur le chemin, en rapport avec mon occupation, à salaire, et je suppose, quelque part des profits s'il y en avait eu; il n'y avait rien de défini, mais il y avait une sorte d'entente à cet effet.

15834. Avec qui cette entente a-t-elle eu lieu?—Avec M. Morse, M. Marpole et M. Nicholson—verbalement.

15835. A-t-il été convenu quelle part des profits vous deviez avoir?—Non.

Il pense qu'il devait avoir une part des profits. Ses services devaient lui être payés à part cela. 15836. A-t-il été décidé de quelle façon vous deviez être intéressé, si c'était comme employé, ou comme associé?—J'ai compris que je devais entrer dans la société en partie comme une espèce d'associé, pour avoir une part des profits, mes services devaient, en outre, m'être payés.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15837. Avez-vous pris quelque part à la préparation de la soumission?—Non ; j'étais présent, quand ils l'ont préparée : et j'ai eu quelque peu mon mot à dire à ce sujet.

15838. Voulez-vous parler de celle que M. Watts a préparée?—Oui.

15839. Etiez-vous à Ottawa?—Oui.

15840. A-t-elle été préparée à Ottawa?—Elle a été préparée à Ottawa, à l'hôtel Windsor.

15841. Avez-vous pris quelque part aux négociations avec Andrews, Jones & Cie?—Aucune. Je n'étais pas là à cette époque ; tout ce que j'en sais, c'est pour l'avoir entendu dire.

15842. Aviez-vous aucun droit de décider si l'on devait passer un contrat ou non, en vertu de ces soumissions?—Non ; mon nom n'était pas mentionné dans les soumissions. N'avait pas le droit de décider si un contrat devait être passé ou non.

15843. Mais d'après l'entente qui existait entre vous et ces autres messieurs, M. Marpole, M. Morse et M. Nicholson?—J'avais voix délibérative.

15844. Mais était-il convenu entre vous tous que vous n'aviez aucun droit de décider si un contrat devait être passé ou non?—Non ; je suppose que non. Mon nom n'était pas mentionné dans la soumission ; naturellement, ils pouvaient vendre ou faire ce que bon leur semblait, sans ma coopération.

15845. Pouvez-vous nous donner quelque renseignement au sujet de ces négociations ou marchés?—J'étais présent quand M. Shields & M. Close suggérèrent ceci : que si la société leur donnait 3 pour cent sur tout le montant, elle pourrait avoir le contrat, prendre l'entreprise pour elle-même, et qu'il dépendrait d'elle si elle le perdait. Trois pour cent sur tout le montant, et, en outre, les approvisionnements. Je crois que ces messieurs font dans les épiceries. J'étais présent, quand Shields, et je crois, Close & Boulbee, firent voir ce document. Ils avaient ce document. Je ne l'ai pas lu, mais je l'ai entendu lire. La teneur en était qu'ils voulaient 3 pour cent sur tout le montant du contrat. Était présent aux négociations avec Shields & Close.

15846. Quelle part M. Boulbee prenait-il à l'affaire?—Je ne sais pas s'il agissait en sa qualité professionnelle, mais il était présent ; il eût dit quelques mots avec M. Nicholson, puis il se leva et dit : "Qu'il quitterait l'hôtel, s'il était pour être insulté de cette façon."

15847. Qui dit qu'il quitterait l'hôtel?—M. Boulbee.

15848. Qu'est-ce que vous avez entendu dire à M. Boulbee sur cette affaire?—Je les ai entendu lire ce papier, et poser leurs conditions ayant d'assurer le contrat à Nicholson et à Marpole.

15849. Qu'est-ce que vous avez entendu dire à M. Boulbee?—Je l'ai entendu dire qu'il quitterait l'hôtel, comme si on lui avait fait quelque insulte.

15850. Lui avez-vous entendu dire qu'il avait été insulté?—Non ; je ne pourrais pas dire. Je ne prêtais pas beaucoup d'attention dans le temps.

15851. M. Boulbee a-t-il fait quelque proposition quant aux conditions du marché proposé?—Je ne crois pas qu'ils en aient faite ; je ne les ai pas entendus en faire dans le moment. Boulbee n'a fait aucune proposition concernant le marché.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15852. Vous dites qu'ils n'en firent aucune ; je vous parle de M. Boultee.—Non ; rien que j'aie entendu.

15853. Avez-vous compris ma question ?—Oui “ M. Boultee leur a-t-il fait aucune suggestion à propos de ce qu'il devait recevoir ou autre chose,” et j'ai répondu : “ Rien que j'aie entendu.”

15854. Ce n'était pas là ma question : de savoir ce que M. Boultee devait avoir. Je vous demande s'il a fait quelque suggestion à propos de ce que devait recevoir n'importe quelle personne ?—Rien de plus que ce qui était contenu dans le papier qu'il avait ; l'a-t-il écrit lui-même ou non ? je n'en sais rien.

15855. Voulez-vous dire qu'il fit quelque suggestion avant de lire le papier, ou seulement en lisant le papier ?—Il avait le papier dans ses mains et il le lisait.

15856. M. Boultee a-t-il paru, à vous qui étiez simple spectateur, prendre aucune part à cette affaire pour son propre compte ?—Peut-être agissait-il en sa qualité professionnelle comme avocat, pour ce que j'en sais.

Boultee tenait le papier dans ses mains et il le lut. 15857. Naturellement il en pouvait être ainsi : je vous demande s'il vous a paru, à vous, comme spectateur, prendre aucune part à cette transaction pour son propre compte, dans son propre intérêt ?—Il paraissait être la personne qui tenait le papier dans ses mains et qui lisait.

Il pouvait agir comme avocat. 15858. Eh bien ! sachant comme vous le savez qu'il le lisait, vous a-t-il paru à vous, comme spectateur, prendre aucune part à ce marché pour son propre compte ?—Je ne sais pas s'il était là dans les intérêts de Shields et de Close, ou s'il agissait comme avocat. Je ne pourrais pas dire.

15859. N'avez-vous pas entendu lire le papier ?—Oui, mais je ne l'ai pas compris.

15860. N'étiez-vous pas sobre dans le temps ?—J'étais sobre. Je n'ai jamais été ivre de ma vie ; mais je n'y prêtais pas beaucoup d'attention.

15861. Faisiez-vous attention à ce qui se passait ?—Pas après que j'eus entendu parler de ce dont il s'agissait.

15862. Pendant que vous entendiez parler de ce dont il s'agissait, prêtiez-vous attention ?—Oui ; j'entendis qu'il s'agissait de leur donner 3 pour cent sur tout le montant.

15863. De donner à qui ?—Aux personnes qui achetaient—Close et Shields.

15864. Alors, ne savez-vous pas actuellement, quand vous mentionnez Close et Shields, si aucune proposition fut faite par M. Boultee pour son propre compte ?—Non, je ne le sais pas.

N'a entendu faire aucune proposition pour son propre compte. 15865. Avez-vous entendu faire aucune proposition dans son propre intérêt ?—Non ; tout ce que j'ai entendu, c'est qu'il menaçait de quitter l'hôtel s'il était pour être insulté ; mais en quoi l'insulte consistait, je ne puis le dire.

*Soumission—  
Contrat No. 42.*

15866. Avez-vous jamais vu une copie de ce document depuis lors ?  
—Jamais.

15867. Avez-vous aucun moyen de connaître quel était le contenu de ce document à part votre mémoire ?—Le fait est que je ne me suis jamais troublé de cela.

15868. Voulez-vous dire que vous ne vous en êtes jamais occupé ?—Non, jamais.

15869. Le document a-t-il été signé alors ?—Non.

15870. Alors, s'est-on séparé les uns des autres sans en venir à une entente ?—Je crois que oui ; Morse & Nicholson déclarèrent qu'ils ne voulaient pas entrer dans le marché, et je leur ai conseillé moi-même de ne pas y prendre part. On se sépara sans en venir à une entente.

15871. Cet écrit avait-il été préparé avant que vous vous rendiez à, ou a-t-il été préparé pendant que vous étiez-là ?—Non, ils l'apportèrent tout préparé.

15872. Qui l'apporta ?—Je crois que c'est M. Boulton, M. Shields et M. Close. Je ne sais pas s'il a été préparé au Russell House ou non, mais ils vinrent nous trouver à l'hôtel ou nous étions, au Windsor, avec cet écrit.

15873. Aviez-vous entendu parler de cet écrit avant cette entrevue ce soir-là, à l'hôtel, soit quant à sa préparation, soit quant à la substance de la convention ?—Non.

15874. C'est la première et la seule fois que vous les avez entendu parler de cet écrit ?—Oh ! je les ai entendu dire entre eux que ces hommes devaient avoir quelque intérêt, mais je ne savais pas en quoi consistait cet intérêt avant cette fois-là.

15875. Entre qui cela se disait-il ?—Entre Marpole, Nicholson & Morse, que Close & Shields devaient être quelque peu intéressés pour leur influence et leurs efforts à leur assurer l'entreprise. Je ne sais pas précisément ce qu'était cet écrit, mais à cette époque, alors qu'ils se croyaient les plus bas soumissionnaires, ils voulaient, je suppose, qu'il fût signé et fait en bonne forme, afin de s'assurer le contrat.

15876. Savez-vous si cet écrit fut signé plus tard ?—Je ne le crois pas.

15877. Vous n'avez jamais vu d'écrit signé en rapport avec ce contrat ?—Non. N'a jamais vu aucun écrit signé en rapport avec ce contrat.

15878.—Y a-t-il autre chose en rapport avec ce contrat que vous pourriez expliquer ?—Il y a quelque chose à propos de l'abandon des contrats, M. Nicholson me dit d'aller trouver le Dr. Tupper et de lui notifier verbalement que nous n'accepterions pas une section sans les deux, mais que si les sections devaient être divisées, nous prendrions A. Le gouvernement fut aussi notifié par un procureur. La société n'a jamais entendu ne prendre qu'une section. Nicholson a dit au témoin d'aller notifier Sir Chs. Tupper qu'ils ne prendraient pas la section B sans la section A, mais qu'ils prendraient A tout seul.

15879. Qui vous a dit de notifier le Dr Tupper ?—M. Nicholson.

15880. Et avez-vous fait ce qu'on avait dit de faire ?—Oui, je vis le Dr Tupper et Sir John Macdonald.

15881. Et de quoi les avez-vous notifiés ?—Je les ai notifiés verbalement, que si les sections devaient être divisées, la société serait satisfaite de prendre A ; mais qu'elle n'accepterait pas B sans A. Fit la notification, mais ne reçut aucune réponse.

*Submissions—  
Contrat No. 42.*

15882. Vous ont-ils répondu?—Bien, je ne pourrais dire; dans un sens, je suppose qu'ils m'ont parlé, mais pas officiellement.

15883. Vous ont-ils répondu sur ce point, savoir: si vous pourriez avoir A?—Non.

15884. Où étaient-ils quand vous les avez notifiés?—Le Dr Tupper était dans son bureau, au-dessus d'ici dans ce bâtiment, et Sir John était dans son bureau dans l'autre bâtiment.

15885. Savez-vous à quelle heure c'était?—Je pense que c'était dans l'avant-midi.

15886. Savez-vous quel jour de la semaine ou du mois?—Je ne pourrais pas dire.

Cette notification a été faite dans le cours de janvier. 15887. Savez-vous dans quel mois c'était?—Je pense que le contrat fut abandonné en février, je pense que c'était dans le cours de janvier.

15888. Vous pensez que c'était en janvier que vous avez notifié Sir Chs Tupper et Sir John MacDonald?—Oui.

15889. Et vous dites que vous êtes allé notifier Sir Charles Tupper et Sir John MacDonald à la demande de M. Nicholson?—Oui.

15890. Et à l'effet que vous avez dit, qu'ils prendraient A, si le gouvernement voulait diviser les sections, mais qu'ils ne voulaient pas prendre B?—Oui.

15891. Savez-vous pourquoi il jugeait à propos de vous envoyer porter un message verbal, au lieu d'envoyer un message par écrit?—Je ne sais pas, mais je suppose qu'ils pensaient que nous nous connaissions assez bien.

15892. Qui se connaissaient assez bien?—Sir John, le Dr Tupper et moi. Je leur ai dit après coup que je pensais qu'il eût mieux valu les notifier par lettre.

Raisons pour lesquelles il pense que Nicholson l'a chargé de faire la notification au lieu d'envoyer un avis par écrit. 15893. Avez-vous compris que lui, Nicholson, pensait que le fait de connaître assez bien ces messieurs, vous permettait, mieux qu'un avis par écrit, de leur faire comprendre que la société Nicholson n'entendait pas prendre B?—Oui; je suppose que oui.

15894. Il pensait qu'ils le comprendraient mieux, parce que vous vous connaissiez assez bien?—Oui.

15895. Savez-vous s'il a été suggéré que, parce que vous vous connaissiez assez bien, ce serait peut-être là un bon moyen d'obtenir A?—Non; je ne supposais pas que c'en eût été un.

15896. Savez-vous si Nicholson & Cie ont fait d'autres propositions pour obtenir la section A, à part cette conversation entre vous et les ministres?—Non.

Il ne s'est rien passé dans son entrevue avec les ministres, sauf qu'il leur donna avis que Morse & Cie. abandonnaient la section B. 15897. A-t-il été dit autre chose, dans l'entrevue entre vous et les ministres, que ce que vous avez déjà dit?—Rien que je sache.

15898. Je suppose que vous ne savez pas s'ils ont obtenu la Section A?—Je ne crois pas qu'ils l'aient obtenue.

La conversation à laquelle Boulbee assistait avait eu lieu avant le départ du Col. Smith pour N.-York. 15899. Savez-vous si cette conversation à l'hôtel, à laquelle assistait M. Boulbee, a eu lieu avant que le Col. Smith partît pour New-York?—Oh! oui; c'était avant qu'aucun de leurs noms fut mentionné dans la société.

*Submissions—  
Contract No. 42.*

15900. Était-ce avant que la soumission fût envoyée?—Non ; je pense que c'était après que la soumission fut envoyée. Shields & Close descendirent et leur dirent qu'ils étaient les plus bas soumissionnaires, de sorte qu'à tout prendre, je crois que c'était après.

15901. Alors ce serait après la date fixée pour recevoir les soumissions?—Oui.

15902. Avez-vous jamais revu depuis ce document qui a été lu ce soir-là—Je ne l'ai pas revu à ma connaissance,

15903. Y a-t-il autre chose concernant cette négociation ou ce marché, ou quoi que ce soit en rapport avec les sections A ou B, que vous pourriez nous dire?—Pas que je sache.

15904. Y a-t-il autre chose en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, sur quoi vous pourriez nous renseigner?—Non, je ne me suis pas occupé de ces choses-là depuis.

15905. Avez-vous dit que M. Marpole était présent à cette entrevue?—Je crois qu'il était présent, au meilleur de ma connaissance, dans l'hôtel.

Examen de RICHARD MARPOLE continué :

*Par le Président :*

**Marpole.**

CONTRATS Nos. 41  
ET 42.

15906. Avez-vous entendu la déposition du dernier témoin?—Oui.

15907. Étiez-vous présent à cette réunion à laquelle M. Close, M. Shields et M. Boulton assistaient?—Oui.

15908. Voulez-vous nous dire quelle était la nature de l'arrangement proposé?—Il se rapporte simplement à cette convention dont M. Morse a parlé dans son témoignage comme d'une convention passée à Toronto s'appliquant à la soumission faite pour toute la section C. Je dois vous faire remarquer, M. le président, que la convention passée à Toronto ne se rapportait qu'à la section C ; mais quand il fut connu que nous étions les plus bas soumissionnaires pour la section B, ou antérieurement, on voulut nous faire changer la convention de manière à ce qu'elle s'appliquât à toute la section.

L'arrangement proposé avec Close & Shields.

15909. Voulez-vous dire quelle part M. Boulton a prise à cette transaction?—Je suppose, d'après ce que M. Shields m'a fait comprendre, que M. Boulton a simplement rédigé la convention. Naturellement, il aurait fallu rédiger une nouvelle convention. Autant que je puis en connaître, il n'y a pas eu d'autre part. Ils auraient eu besoin de la présence d'un témoin au Windsor ; M. Morse refusa, et M. Nicholson et M. Boulton eurent quelques mots ensemble à propos de cela, mais je ne me rappelle pas exactement la portée de ces paroles.

Il a compris que Boulton a simplement rédigé la convention.

15910. M. Boulton a-t-il fait quelque proposition dans son propre intérêt?—Non, jamais ; il a très peu parlé ; il se tenait dans la chambre ayant avec lui la convention. M. Shields a fait tous les frais de la conversation comme toujours.

Boulton n'a fait aucune proposition dans son propre intérêt.

15911. A-t-il été fait aucune autre proposition en aucun temps, soit cette fois-là, soit en d'autres occasions, à l'effet que M. Boulton serait intéressé de quelque manière dans cette transaction?—Pas à ma connaissance.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 11  
et 12.*

15912. Ou qu'il bénéficierait du résultat de ces transactions?—Pas à ma connaissance. Je n'avais jusqu'alors jamais parlé à M. Boulbee à propos de ces contrats.

N'a pas connaissance qu'aucun membre du parlement ou qu'aucun employé du département ait été intéressé. 15913. Avez-vous connaissance qu'aucune offre ait été faite, sous quelque forme que ce soit, directement ou indirectement, par laquelle aucun membre du parlement ou aucun employé d'aucun des départements aurait pu être intéressé dans ce contrat ou tout autre contrat sur le chemin de fer du Pacifique?—Pas du tout.

15914. Ou dans aucune soumission?—Non; dans aucune soumission non plus.

15915. Y a-t-il autre chose qui vous vienne à l'esprit que vous désiriez expliquer?—Je veux simplement dire que j'ai entendu les réponses de M. McCormick et que je crois que sa visite à Sir Charles a eu lieu après que les soumissions eurent été envoyées, et non pas en janvier comme il le dit. Naturellement, c'est la seule rectification que j'aie à faire.

15916. Y a-t-il autre chose que vous désiriez dire?—Non.

Ottawa, vendredi, 19 novembre 1880.

**Nicholson.**

FRANK NICHOLSON, assermenté et examiné :

*Par le Président :*

15917. Où demeurez-vous?—A Toronto.

Est entrepreneur.

15918. Quelle est votre occupation?—Entrepreneur.

15919. Dans quel genre de travaux?—Dans la construction générale des chemins, dans la construction d'égouts, de ponts, etc.

15920. Avez-vous quelque expérience dans les affaires de chemins de fer?—Je n'ai jamais eu d'expérience dans les affaires de chemins, mais l'ouvrage que je fais en est de même nature.

15921. Avez-vous été intéressé dans quelques transactions concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui.

15922. Dans lesquelles en premier lieu?—Dans les sections A et B?

15923. A l'est de la Rivière Rouge?—Depuis la rivière Anglaise jusqu'à Keewatin.

Faisait partie de la société Morse, Nicholson & Marpole.

15924. De quelle façon y étiez-vous intéressé?—Avec MM. Morse, Marpole et Thompson, dans le contrat pour les deux sections réunies, formant la section C.

La société a soumissionné pour B et C.

15925. Votre société a-t-elle soumissionné pour toutes les sections?—Oui.

et a notifié le département que le montant de sa soumission pour B, déduit du montant de sa soumission pour C serait sa soumission pour A.

15926. A, B et C?—A et B—non; attendez—B et C, nous avons notifié au département que B, déduit de C serait notre soumission pour A. Les prix étaient les mêmes, mais le montant de B, déduit de C, le montant qui restait devait être notre soumission pour A.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

15927. De quelle façon avez-vous fait cette notification?—Je crois que c'est par lettre.

15928. Est-ce après avoir transmis votre soumission que vous avez envoyé cette lettre?—Oui.

15929. Est-ce après la date fixée dans l'annonce pour la réception des soumissions?—Oui.

15930. De sorte qu'avant la date fixée comme étant le dernier jour pour la réception des soumissions, vous n'aviez fait aucune pour A?—  
Pour A seul? Nous n'avons pas pensé que la chose fût nécessaire. La société n'a pas fait de soumission pour A séparément.

15931. Je ne vous demande pas actuellement quelles étaient vos raisons pour en agir ainsi, mais je veux absolument savoir le fait?—Non; nous n'avons pas fait de soumission.

15932. Voulez-vous examiner la présente soumission pour toute la distance appelée C, et dire si c'est bien là la soumission dont vous parlez?—Oui; c'est bien là la soumission (Exhibit No. 220).

15933. La société qui a soumissionné pour toute la section C était-elle composée des mêmes personnes que celle qui a soumissionné pour la section B?—Des mêmes.

15934. Et qui faisait partie de cette société, en vertu d'un arrangement fait entre vous autres, outre les trois noms mentionnés dans la soumission: Morse, Nicholson et Marpole?—A. J. Thompson.

15935. Y avait-il d'autres personnes qui en faisaient partie?—Aucune autre.

15936. Où les soumissions ont-elles été préparées: j'entends, les montants finalement insérés?—A Ottawa.

15937. Les soumissions ont-elles été signées en blanc, et les montants ajoutés après coup?—Les cautions, je crois, ont signé en blanc.

15938. Et les membres de la société?—Je ne pourrais pas dire positivement. Il se peut qu'ils aient signé en blanc, car je me rappelle que nous savions ne pas pouvoir nous procurer de cautions ici, de sorte que nous avons fait signer les cautions à Toronto. Il se peut que nous ayons signé à Toronto. Les cautions et les soumissionnaires ont signé à Toronto, les montants étant laissés en blanc.

15939. Vous rappelez-vous si à Toronto on s'était entendu sur des prix plus élevés que ceux qui furent finalement insérés?—Oui.

15940. Est-ce que cela vous rappelle maintenant que les montants furent laissés en blanc et furent ajoutés plus tard, quand la soumission fut signée par la société?—Je crois que oui.

15941. Les estimations de M. Marpole étaient-elles beaucoup plus élevées que les montants qui furent finalement adoptés?—Oui. Les estimations de Marpole plus élevées que celles qui furent finalement adoptées.

15942. Alors, avez-vous aucun doute que les montants, tels qu'adoptés, furent insérés après que M. Marpole eût signé la soumission?—Oh, je crois que M. Marpole a eu connaissance du changement fait dans les estimations.

15943. A eu connaissance, quand?—A Ottawa.

15944. Était-il à Ottawa quand la soumission fut envoyée?—Oui.

*Soumissions—  
Contrat Nos. 41 et 42.*

15945. A-t-il pris part à l'adoption définitive des prix?—Il était ici. Je ne saurais dire s'il y prit part ou non. Je crois qu'il y prit part. Nous étions tous présents, à l'exception de M. Morse, je crois, et de M. Thompson.

Soumission pour la section C, a terme prolongé, était de \$5,699,645 ; à terme restreint, \$5,937,670. 15946. Pouvez-vous vous rappeler le montant total de votre soumission pour toute la section C?—Oui, je le puis (Regardant sur un papier) : à terme prolongé, \$5,699,645.

15947. Et à terme restreint?—\$5,937,670.

Pour la section B seule, \$3,364,274 à terme prolongé ; \$3,467,506, à terme restreint. 15948. Pouvez-vous donner le montant de votre soumission pour la section B?—Seule? 15949. Seule?—\$3,364,274 à terme prolongé.

15950. Et à terme restreint?—\$3,467,506.

15951. En soumissionnant pour la section B seule, avez-vous compris que vous soumissionniez à certaines conditions, ou sans conditions?— Sous quel rapport?

15952. Quant au fait que quelqu'autre section pourrait ou ne pourrait pas y être ajoutée?—Oui ; en soumissionnant pour la section B, nous comptions pleinement que notre soumission pour le tout aurait chance de réussir, et que nous aurions les deux sections, si notre soumission était la plus basse.

15953. Mais, à part votre soumission pour la section C, vous avez réellement fait une offre pour B seul?—Oui.

15954. En faisant cette offre pour B seul, y avez-vous attaché aucune condition, ou avez-vous compris que c'était une soumission conditionnelle, et non une soumission absolue pour la section B?—Je ne vous comprends pas.

La soumission pour la section B (Contrat 42) a été faite sans condition aucune. 15955. Eh bien, il se trouve qu'après avoir soumissionné pour la section B et après qu'elle vous eût été offerte, vous avez refusé de l'entreprendre?— Nous n'avons fait aucune condition quelconque avec le gouvernement.

15956. La soumission pour la section B était faite sans condition?— Oui.

15957. Etiez-vous à Ottawa à l'époque où les soumissions ont été ouvertes?—Oui.

15958. Avez-vous compris qu'elles ont été ouvertes le même jour qu'elles devaient être reçues : le dernier jour fixé pour leur réception?— Oui.

Soumissions ouvertes le dernier jour fixé pour leur réception, et à quatre heures, le témoin apprit par Shields que leur soumission était la plus basse pour toute la section. 15959. Avez-vous été informé ce jour-là de l'ordre dans lequel se trouvaient les différents soumissionnaires?—Oui. Je fus informé à quatre heures que notre soumission pour toute la section était la plus basse.

15960. Qui vous donna cette information?—Je crois que c'est John Shields, aujourd'hui l'un des membres de la société Manning, McDonald, Shields & Cie.

15961. Y avait-il quelqu'autre personne présente quand il vous donna cette information?—Je crois que M. Boulton était présent.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

15962. Aucune autre personne ?—Je ne m'en rappelle pas.
15963. Quelqu'autre membre de votre société était-il présent, pensez-vous ?—Non ; je ne crois pas. Je dois faire remarquer maintenant que M. Watts devait avoir un intérêt dans la société ; mais cet intérêt n'avait jamais été défini. Il se peut qu'il ait été présent en cette circonstance.
1596. Outre l'information que vous étiez les plus bas soumissionnaires pour toute la section, avez-vous été informé du rang que vous occupiez comme soumissionnaires pour la section B ?—Oui ; nous fûmes informés que nous étions les plus bas pour la section B. Il apprit aussi qu'ils étaient les plus bas soumissionnaires pour la section B.
16965. Avez-vous su comment M. Shields s'était procuré cette information ?—Il nous dit qu'il l'avait reçue de quelqu'un du département.
15966. De qui dans le département ?—Je ne sais pas.
15967. A-t-il nommé quelqu'un ?—Il ne l'a pas dit.
15968. Combien de temps après cela avez-vous reçu une communication formelle portant que le contrat pour la section B vous était accordé ?—Environ deux ou trois semaines après ; je crois probablement que c'est le 20 février. Le 20 février, il fut notifié formellement que le contrat pour la section B était accordé à la société dont il était membre.
15969. Il y a, dans le Livre Bleu, une lettre que M. Braun, le secrétaire, a adressée à votre société, en date du 20 février ?—Je crois que c'est là la lettre. Oui, j'ai la lettre.
15970. L'avez-vous ici ?—Je crois que je l'ai ici dans mes papiers. Non, je ne l'ai pas apportée. J'ai envoyé chercher ces papiers hier ; elle est à l'hôtel.
15971. Vous rappelez-vous que c'est la substance de la lettre que vous avez reçue ?—Oui ; c'est bien cela.
15972. Avez-vous accepté le contrat en vertu de cette soumission ?—Non.
15973. Avez-vous communiqué formellement au département que vous refusiez d'accepter le contrat en vertu de cette soumission ?—Oui.
15974. Par écrit ?—Oui.
15975. Avant d'envoyer au département une communication à cet effet, aviez-vous fait quelqu'autre arrangement avec Andrews, Jones & Cie. ?—Pas d'une manière définitive avant cela ; nous avons parlé de la chose.
15976. Vous rappelez-vous si vous avez envoyé cet avis au département le même jour qu'il fut écrit ?—Oui, je crois que oui.
15977. Qui prit part aux négociations avec Andrews, Jones & Cie, concernant l'intérêt que vous deviez avoir dans leur soumission ?—M. Morse, M. Thompson, M. Marpole, le Col. Smith, de New-York, et moi-même.
15978. Et M. Jones ?—Et M. Jones.
15979. Où cela ?—Au Windsor House, à Ottawa.

*Submissions—  
Contrat No. 12.*

Convention passée avec Andrews, Jones & Cie., antérieurement à l'avis envoyé au département qu'ils refusaient d'entreprendre la section B en vertu de leur propre soumission.

15980. Eh bien, bien que ces pourparlers ne fussent pas couchés par écrit, vous en étiez venus à une entente à propos de cet intérêt, n'est-ce pas?—Avant de refuser le contrat pour la section B.

15981. Avant de donner avis au département?—Oui.

15982. Quelle était la substance de l'arrangement proposé avec votre société?—Que chaque partie devait trouver la moitié du dépôt, et aurait une part égale du contrat.

15983. Quand vous dites chaque partie, vous voulez dire chaque société?—Oui, chaque société.

15984. De sorte que les membres de chaque société ne changeraient en rien l'intérêt proportionnel de la société?—Non.

15985. La branche de New-York devait avoir une moitié, et la branche de Toronto l'autre moitié de tout le contrat?—Précisément.

15986. Vous en vîtes à cette entente, bien que la proposition ne fût pas mise par écrit, avant de notifier au département que vous n'accepteriez pas le contrat pour la section B, n'est-ce pas?—Oui.

15987. Combien de temps après cet arrangement avez-vous notifié le département que vous refusiez le contrat pour la section B?—Immédiatement après avoir reçu l'avis que le contrat nous serait accordé, pourvu que nous fournissions la garantie.

15988. Vous voulez dire après le 20 de février?—Oui ; un jour ou deux après, je ne suis pas positif.

15989. Combien de temps après en être venus à cette entente avec Andrews, Jones & Cie., avez-vous notifié au département que vous refusiez d'accepter le contrat en vertu de votre propre soumission?—A peu près dans le même temps—une journée après ou environ.

15990. Combien de temps après cela cette entente avec Andrews, Jones & Cie a-t-elle été mise par écrit?—Probablement à une journée d'intervalle.

15991. Avez-vous l'écrit?—Oui, je l'ai.

15992. Voulez-vous le produire?—Je le produis. (Exhibit No. 221.) Tous ces papiers me seront remis, je suppose?

15993. A moins que l'authenticité des signatures ne soit mise en question, ce qui n'est pas probable, une copie fera notre affaire tout aussi bien que l'original, et après avoir gardé ces papiers quelque temps, nous vous les remettrons, peut-être pas aujourd'hui même, mais nous n'avons nullement l'intention de vous priver de la possession définitive de ces documents. Lisez la convention.

Convention entre Andrews, Jones & Cie., en date du 26 février 1879.

“Mémoire d'une convention faite et passée ce 26<sup>ème</sup> jour de février, A. D. 1879, entre Andrews, Jones & Cie d'une part, et Morse & Cie d'autre part:—Attendu que le contrat pour la construction de la section B du chemin de fer du Pacifique Canadien a été accordé aux dits Andrews, Jones & Cie, et attendu qu'en vertu d'une convention passée entre les dites parties, portant date du 24 de février courant, un intérêt de moitié dans le dit contrat devait être transporté à Morse & Cie aussitôt que le département des Travaux Publics aurait accordé le dit contrat; aujourd'hui, la présente convention fait foi que les dits Andrews, Jones & Cie ont transporté (pour bonne et valable considération, et conformément à la dite convention en dernier lieu mentionnée du 24 du courant) et cèdent

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

et transportent par les présentes, aux dits Morse & Cie, une part et un intérêt de moitié dans le dit contrat avec le département des Travaux Publics: et ils conviennent par les présentes, avec les dits Morse & Cie, de faire et passer, dans les dix jours après que le département aura fait et passé le dit contrat, un transport plus formel et plus effectif du dit intérêt de moitié dans le dit contrat aux dits Morse & Cie, et de dresser de bonnes stipulations de société avec les dites parties pour l'exécution du dit contrat, conformément aux clauses de la dite convention du 24 du courant. Et il est par les présentes convenu, par et entre les dites parties, que chacune d'elles, c'est-à-dire les dits Andrews, Jones & Cie, d'une part, et Morse et Cie, d'autre part, déposera, dans le délai fixé par le département des Travaux Publics, au bureau du Receveur Général du Canada, le 5 pour cent exigé, en proportion de leur intérêt dans le dit contrat—c'est-à-dire que les dits Andrews, Jones & Cie déposeront \$100,000 et Morse & Cie \$100,000, ou telle partie d'icelle somme, respectivement, que le département pourra exiger.

“ Fait, signé et scellé par les dites sociétés, en notre présence, ce 26ème jour de février A. D. 1879.

“ ANDREWS, JONES & CIE.

“ G. D. MORSE & CIE.

“ SAMUEL E. ST. O. CHAPLEAU.”

15994. Il est question dans ce document d'une convention antérieure passée le 24 de février; c'était une convention écrite, n'est-ce pas?—Je ne m'en souviens pas du tout; cependant, il a pu exister une convention écrite.

15995. Si telle convention a existé, elle était de nature, n'est-ce pas, à indiquer cette entente que vous avez expliquée antérieurement, savoir: que dans le cas où le contrat leur serait accordé, l'arrangement entre vous serait celui consigné ici?—Oui.

15996. Pouvez-vous produire cette convention antérieure du 24 de février?—Je ne le puis. Ne peut produire la convention du 24 février.

15997. Si telle convention existe, savez-vous qui l'a eu en sa possession?—Je ne le sais pas.

15998. Y a-t-il quelqu'autre entente au sujet de cette affaire, outre ce que contenait ce document écrit?—Il fut entendu que le Col. Smith, de New-York, serait le gérant pour Andrews, Jones & Cie. Il devait être le principal homme d'affaires de la partie new-yorkaise de la société. Le Col. Smith devait être gérant pour Andrews, Jones & Cie.

15999. Y a-t-il eu une autre entente au sujet de savoir ce que deviendrait la moitié de la partie new-yorkaise de la société, si cette dernière ne faisait pas sa part du dépôt?—Nous devons avoir toute l'entreprise. Si la société de New-York manquait de faire la moitié du dépôt, la société dont le témoin faisait partie devait avoir tout le contrat.

16000. Il y eut une entente entre vous à cet effet?—Oui.

16001. A-t-elle été mise par écrit?—Je crois que oui.

16002. Savez-vous où se trouve cet écrit?—Je ne sais pas; je ne m'en souviens pas.

16003. Alors, devons-nous comprendre que la substance de tout ce qui a été entendu entre vous tous, était ceci: que si le contrat était accordé à Andrews, Jones & Cie., faute par vous de l'accepter en vertu de votre soumission, alors les deux sociétés réunies en auraient le bénéfice—pourvu que chacun d'elle fit sa part de dépôt; mais que dans le cas où la société de New-York manquerait de faire sa part du dépôt, toute société deviendrait la seule intéressée dans le contrat?—Précisément, c'était là l'entente.

*Soumissions—  
Contrat No. 52.*

La société de New-York manquant de faire son dépôt, en vertu de la convention ci-dessus, l'intérêt dans tout le contrat devenait la propriété de Morse & Cie.

16004. Le cas s'est-il réalisé : la partie de New-York a-t-elle manqué de faire son dépôt?—Oui elle a manqué de faire son dépôt.

16005. Alors, comprenez-vous conformément à cette convention que vous venez de décrire, que l'intérêt dans le contrat est devenu la propriété de la société de Toronto, Morse Nicholson et Cie?—Il est devenu sa propriété.

16006. Et vous comprenez que c'est en vertu de la convention antérieure, non parce que vous aviez dans le moment un transport par écrit de cet intérêt, mais parce que la société de New-York avait manqué de faire son dépôt?—Oui.

16007. Vous ont-ils fait un transport formel de leur intérêt dans la soumission?—Non, si ce n'est par dépêche.

Une dépêche leur donna avis du fait que la société de New-York ne pouvait faire son dépôt et transportait à Morse & Cie, tout son intérêt dans le contrat.

16008. La dépêche contenait-elle un transport formel de leur intérêt, où simplement un avis du fait?—Un avis du fait, et elle disait que leur intérêt nous serait transporté, pourvu que nous fassions le dépôt nécessaire.

16009. Avez-vous cette dépêche ou une copie d'icelle?—Je crois que je l'ai.

16010. Voulez-vous la produire?—Je la produis. (Exhibit No 222.)

16011. Lisez-la.

“New-York, 28 février 1879.

“Hon. Wm. MACDUGALL, Russell House.

“Une attitude hostile, évidente, fatale au projet avec les amis ici nous force de nous retirer. Usez de nos droits comme si tous appartenaient aux amis là-bas et ils vous seront pleinement transportés. Détails par lettre.”

N. F. JONES.

16012. Cette communication est-elle conforme à une entente antérieure avec la société de New-York, à l'effet que tel avis vous serait transmis, si elle ne réussissait à faire son dépôt?—Les membres de cette société avaient pleine confiance qu'il n'y aurait pas d'insuccès de leur part, mais cependant il avait été convenu qu'en cas d'insuccès, ceci serait fait, et que leurs droits nous seraient transportés.

16013. Au meilleur de votre connaissance, a-t-il été fait plus tard un document formel, qui transportait leur intérêt à votre société?—Non.

16014. Avez-vous communiqué au Gouvernement la substance de cette dépêche ou de l'arrangement conclu entre vous et la société de New-York?—Oui.

16015. De quelle façon?—Personnellement, et je crois, par lettre.

16016. A qui?—Au ministre des Travaux Publics d'alors.

16017. Qui était-il?—Sir Charles Tupper.

16018. Où l'avez-vous vu?—A son bureau.

16019. Savez-vous quand ceci a eu lieu?—Je ne pourrais pas dire positivement.

16020. Où étiez-vous quand cette dépêche a été recue en Canada?—J'étais ici, à Ottawa.

A communiqué la substance de l'arrangement à Sir Charles Tupper, mais ne lui a pas laissé savoir qu'ils avaient été substitués à tous les droits de Andrews, Jones & Cie.

Submissions—  
Contrat No. 42.

16021. En avez-vous connu la substance le jour même de sa date? —Je crois que oui.

16022. Est-ce que cela vous permet de dire quand vous avez vu le ministre des Travaux Publics?—Bien, ça pu être le jour suivant, après la réception de cette dépêche. Je crois que probablement il était trop tard ce soir là.

16023. Le jour suivant était le dernier jour fixé par le gouvernement pour recevoir le dépôt, n'est-ce pas?—Oui.

16024. Dites-vous que vous avez fait connaître, par communication écrite aussi bien que verbale, la position que vous occupiez, comme porteurs de tous les droits de Andrews, Jones & Cie.?—Pas au nom de tous. La communication était faite au nom de Andrews, Jones & Cie; c'est la manière dont je l'ai faite, au nom de Andrews, Jones & Cie.

16025. Ce que je voulais vous demander—je ne sais si ma question comprenait cela—est ceci : si, quand vous êtes devenus, par l'arrangement conclu avec Andrews, Jones & Cie, les seuls propriétaires, vous avez communiqué ce fait au gouvernement : que vous étiez devenus les seuls propriétaires?—Non.

N'a pas communiqué au gouvernement le fait qu'ils étaient devenus les seuls propriétaires de la soumission de Andrews, Jones & Cie., mais dit que les membres new-yorkais de la société avaient de la difficulté à se procurer l'argent pour leur dépôt, et a demandé du délai.

16026. Lui avez-vous caché ce fait?—J'ai communiqué le fait que la société de New-York éprouvait quelque difficulté à se procurer le dépôt et j'ai demandé du délai.

16027. Avez-vous fait cette communication entièrement au nom seul de Andrews, Jones & Cie.?—Oui.

16028. Alors, avez-vous caché au gouvernement le fait que vous étiez devenus les propriétaires du contrat, en vertu de ce qui s'était passé?—Nous n'avons pas communiqué ce fait au gouvernement.

A caché au gouvernement le fait qu'ils étaient devenus les propriétaires de la soumission de Andrews, Jones & Cie.

16029. Alors, vous le lui avez caché?—Nous l'avons caché.

16030. Savez-vous quelle différence il y avait entre le montant total de votre soumission pour ce contrat, et le montant total de la soumission de Andrews, Jones & Cie.?—Je n'en connais pas le montant exact; c'est quelque chose comme \$400,000.

16031. La différence fut établie hier à \$448,436, ou environ?—C'est à peu près cela, autant que je puis m'en rappeler.

Différence de \$448,436 entre la soumission de Morse & Cie., et celle de Andrews, Jones & Cie.

16032. Rappelez-vous la date du départ d'Ottawa des sociétaires de New-York?—La date serait vers le 24 février ou aux environs.

16033. Je vais vous donner la date de la lettre, ce qui peut-être rappellera vos souvenirs. C'est le 26 février 1879 que Andrews, Jones & Cie., reçurent avis que le contrat leur était accordé?—Alors, c'est ce jour-là, je crois, qu'ils sont partis.

16034. Vous pensez qu'ils sont partis le 26 au soir?—Oui, je crois que oui.

16035. Après le 26 février, et jusqu'à l'époque où le contrat a été finalement accordé à Fraser et Grant, savez-vous si aucun des membres de la société première de Andrews, Jones & Cie., était à Ottawa; le Col. Smith ou N. F. Jones, par exemple?—Je l'ignore.

Ni le Col. Smith, ni N. F. Jones n'ont été à Ottawa entre le 26 février, quand le contrat leur a été accordé, et le 5 mars, quand le contrat a été donné à Fraser & Grant.

16036. Avez-vous vu quelqu'un d'entre eux?—Non.

16037. Étiez-vous ici vous-même?—Oui.

*Exposition—  
Contrat N<sup>o</sup>. 42.*

16038. Pensez-vous que si l'un d'entre eux avait été ici, vous l'auriez rencontré?—Je crois que oui.

16039. Voici une lettre datée du 1<sup>er</sup> mars, et signée par Andrews, Jones & Cie. (Exhibit No. 223); veuillez l'examiner et dire si vous savez qui l'a écrite?—(Après avoir examiné la lettre): Je ne puis pas dire.

16040. Connaissez-vous aucune personne autorisée de se servir du nom de cette société et qui se serait trouvée ici le 1<sup>er</sup> de mars?—Je n'en connais pas, à l'exception de leurs cautions. Une de leurs cautions était ici.

16041. Qui était-il?—Je crois que M. Heney était une de leurs cautions, et il pouvait y avoir d'autres personnes autorisées que je ne connais pas.

16042. Savez-vous si M. Heney a pris une part active à l'affaire, après qu'ils furent partis pour New-York?—Je ne le sais pas.

16043. Avez-vous écrit aucune lettre sous la signature de Andrews, Jones & Cie?—Il se peut que j'en aie écrit.

16044. Regardez celle-ci, datée du 3 mars, et dites si vous savez de quelle écriture elle est? (Exhibit No. 224.)—Je ne sais pas.

16045. Voici une autre lettre, datée du 5 mars et signé Andrews, Jones & Cie; veuillez dire si vous savez de qui en est l'écriture?—Elle est de moi.

16046. Étiez-vous autorisé, le 5 de mars, à vous servir du nom de Andrews, Jones & Cie?—Quand ils partirent, il fut convenu que je m'en servais pour toute communication au Gouvernement.

Ne sait pas si quel-  
qu'autre que lui était  
autorisé à se servir  
du nom de la société  
Andrews, Jones &  
Cie.

16047. Alors, vous ne savez pas qu'aucune personne fût autorisée à se servir de leur nom, si ce n'est M. Heney, si toutefois lui-même était autorisé?—Il y avait moi. A part moi je n'en connais pas d'autres, bien qu'il pût y en avoir d'autres.

Lettre du témoin, en  
date du 5 mars infor-  
mant le ministre que  
la balance du dépôt  
avait été négociée et  
que le ministre en  
serait officiellement  
notifié avant la fin  
du jour.

16048. Lisez votre lettre?—

OTTAWA, 5 mars 1879.

" MONSIEUR.—Nous avons l'honneur de vous informer que la balance du 5 pour cent qui doit être déposé au crédit du Receveur-Général sur notre soumission pour la section B, chemin de fer du Pacifique, a été négociée ce jour par l'entremise de nos agents à Toronto, et que vous en recevrez avis par l'entremise d'une banque à Ottawa avant la fin du jour.

" Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

" Vos obéissants serviteurs,

" ANDREWS, JONES & CIE.

" A l'Hon. Ministre des Travaux Publics, "

16049. Savez-vous maintenant si le fait que vous établissez dans cette lettre était tel que vous l'établissiez, que le montant avait été négocié par l'entremise d'une banque à Toronto?—Les \$100,000.

La balance n'avait  
pas été négociée quand  
cette lettre a été  
écrite.

16050. La balance du 5 pour cent?—Je ne sais pas si elle avait été négociée à cette date.

16051. Alors, quand vous avez écrit cette lettre, vous n'étiez pas sûr que le fait était tel que vous l'énonciez? J'avais été informé par dépêche que tel était le cas.

*Submissions—  
Contrat No. 42.*

16052. J'ai compris par ce qu'a dit M. Morse qu'il était pour faire des arrangements, mais que les arrangements à cet effet n'avaient pas été complétés, et qu'à la suite d'une dépêche du département portant la même date, il n'a fait d'arrangement avec aucune banque?—Je crois qu'ils s'étaient occupés de faire des arrangements jusqu'au moment où ils reçurent la dépêche du ministre des Travaux Publics disant que le contrat avait été accordé à Fraser, Grant et Pitblado.

16053. Cette dépêche dont M. Morse parle était datée de mercredi, le 5 mars à 7.30 p. m. J'ai compris que M. Morse a déclaré qu'après avoir reçu cette dépêche, il avait cessé de faire des arrangements; et que ces arrangements étaient faits dans le but de compléter le dépôt le matin suivant, le 6?—Oui

*Dépêche du ministre annonçant que le contrat avait été accordé à Fraser et Cie., datée du 5 mars à 7.30 p. m.*

16054. Maintenant, vous écrivez votre lettre le 5, et vous dites que les arrangements ont été complétés?—J'avais écrit cette lettre sur la foi de la lettre reçue de Toronto.

16055. Mais vous n'en aviez nulle autre connaissance?—Nulle autre connaissance.

16056. De sorte que si M. Morse n'avait pas complété son arrangement le 5, votre lettre du 5 n'est pas exacte?—Elle ne le serait pas. (Exhibit No. 225.)

*La lettre du témoin disant que la balance était négociée n'était pas exacte.*

16057. Avez-vous eu connaissance qu'il y ait eu d'autres négociations, avis ou communications d'aucune sorte, entre votre société et le département, après le 6 mars?—Il peut y avoir eu d'autres communications. Je crois qu'un des membres de notre société, M. Thompson a communiqué avec Sir John Macdonald par rapport à cette affaire.

16058. Par écrit?—Je crois que oui; oui.

16059. En avez-vous une copie?—Non. Je suppose que M. Thompson en a une.

16060. Si je comprends bien, c'était après le 5 mars?—Oui.

16061. Avez-vous eu connaissance d'aucune autre communication ou avis sur cette affaire, entre votre société ou l'un de ses membres, et le département, à part ce dont il a été question dans les témoignages rendus?—Pas à présent; non.

16062. Pouvez-vous rendre témoignage d'aucune autre chose au sujet de vos rapports avec le gouvernement à propos de ce contrat de la section B?—Sous quel rapport?

16063. Je ne sais pas; je vous demande s'il y a autre chose sous quelque rapport que ce soit?—Pas directement avec le gouvernement. Nous avons eu quelques rapports avec M. Close et M. Shields, de Toronto.

16064. Veuillez décrire ces rapports?—Nous avons eu une convention avec Close & Shields par laquelle nous devons leur donner un certain pourcentage sur le montant total du contrat, pour l'influence qu'ils devaient faire valoir en notre faveur auprès du gouvernement.

*Il a été convenu avec Close et Shields de leur donner un certain pourcentage.*

16065. Quand cette convention a-t-elle été passée?—Je crois que c'est le ou vers le 30 de janvier.

*Soumission—  
Contrat No. 42.*

16066. Était-ce là le dernier jour fixé pour la réception des soumissions?—Non; ce ne devait pas être ce jour-là: ce devait être, je suppose, le 23 ou le 24 de janvier.

16067. Quelque chose comme une semaine avant cela?—Oui.

Prisent part aux négociations: Morse, Marpole, le témoin, Close et Shields dans le magasin de Close, à Toronto.

16068. Qui prit part à ces négociations?—M. Morse, M. Marpole, moi-même, P. G. Close et John Shields.

16069. Où a eu lieu l'entrevue?—Dans le magasin de M. Close, à Toronto.

16070. La convention a-t-elle été mise pas écrit?—Oui.

16071. Avez-vous l'écrit?—J'en ai une copie.

16072. Voulez-vous le produire?—Oui. (Exhibit No. 226.)

16073. Veuillez le lire.—

Convention.

Date, 22 janvier 1879. " La présente convention, passée le 22ème jour de janvier 1879, entre Morse, Marpole, Thompson, Nicholson, parties de la première part; Close, partie de la seconde part.

G. D. Morse, de la cité de Toronto, dans le comté de York, entrepreneur; R. Marpole, de la ville de Barrie, dans le comté de Simcoe, entrepreneur; G. F. Thompson, de la dite cité de Toronto, entrepreneur; et Frank Nicholson, de la dite cité de Toronto, entrepreneur, de la première part; et Patriok George Close, de la dite cité de Toronto, marchand, de la seconde part:

Close convient de ne pas chercher à obtenir pour lui-même le contrat pour la section B.

" Attendu que les dites parties de la première part ont fait une soumission pour la construction de la section B du chemin de fer du Pacifique Canadien, et ont demandé à la dite partie de la seconde part de leur aider à obtenir le dit contrat pour la dite construction et de cesser et abandonner toute tentative pour obtenir pour lui-même le dit contrat, ce à quoi la dite partie de la seconde part a consenti pour la considération ci-après mentionnée:

Et à agir comme courtier pour aider Morse & Cie. à obtenir le contrat.

" C'est pourquoi, la présente convention fait foi que la dite partie de la seconde part s'engage à faire tous les efforts légitimes dont elle est capable pour procurer aux dites parties de la première part le contrat pour la dite section; à agir, dans ce but déterminé, comme leur agent ou courtier, et à ne faire aucune demande du dit contrat pour lui-même ou

Morse & Cie. devant payer à Close 2 pour cent de courtage sur le montant du dit contrat.

pour toute personne ou personnes autres que les dites parties de la première part; et pourvu que les dites parties de la première part, ou aucune d'elles, obtiennent le dit contrat, ou toute partie ou part d'icelui, alors il est aussi convenu et stipulé ce qui suit, savoir: les dites parties de la première part conviennent de payer à la dite partie de la seconde part, comme courtage ou commission, en rapport avec le contrat, un montant égal à 2 pour cent sur le montant du dit contrat, le dit courtage devant être payé à la dite partie de la seconde part, de temps à autre, à même les montants payés aux dites parties de la première part, par et en vertu du dit contrat, et aux temps où les dits montants seront payés aux dites parties de la première part; mais il est entendu que les trois premiers paiements mensuels, en vertu du dit contrat, seront faits à et reçus par les dites parties de la première part, sans aucune déduction par ou paiement à la dite partie de la seconde part; cependant, que le dit courtage ou commission sur les dits trois premiers paiements mensuels sera imputable à et payable à même le quatrième paiement mensuel, en même temps que le courtage sur le dit quatrième paiement mensuel, à la dite partie de la seconde part:

Ce courtage devant être la première charge sur les paiements mensuels faits aux entrepreneurs.

" Il est aussi convenu que le dit courtage sera la première charge, ou lien de droit sur les montants ainsi payés, de temps à autre, aux dites parties de la première part, sauf ce que ci-dessus. Et les parties de la première part, par les présentes accordent et transfèrent le dit deux pour cent à la dite partie de la seconde part, et autorisent et chargent le gouverne-

*Soumission—  
Contrat No. 52.*

ment du Canada, ou quiconque paiera le montant aux dites parties de la première part, de payer le dit courtage à la dite partie de la seconde part :

“ Il est aussi convenu que la présente convention, transport et assigna-  
tion sera un lien sur le montant, payé de temps à autre, en vertu du dit  
contrat aux dites parties de la première part, soit que les dites parties de  
la première part gardent le dit contrat ou le transportent. Et que le  
présent transport est considéré comme étant fait en vertu du statut pour  
rendre transférables les choses en action. Cette convention de-  
vant lier les ayants-  
cause de Morse & Cie,  
si ces derniers font un  
transport.

“ Il est aussi convenu que la partie de la seconde part aura la préférence  
pour fournir aux parties de la première part telles marchandises dont  
elles pourront de temps à autre avoir besoin en rapport avec le dit  
contrat : c'est-à-dire que, si la dite partie de la seconde part offre de fournir les  
dites marchandises, d'aussi bonne qualité et à des prix aussi bas, que celles  
qu'on pourrait se procurer ailleurs, alors les dites parties de la première  
part seront obligées d'acheter d'elle les dites marchandises. Close devant avoir la  
préférence pour four-  
nir des marchandises  
aux entrepreneurs.

“ En foi de quoi les dites parties ont apposé leurs signatures et seings  
les jours et an ci-dessus en premier lieu désignés.

Signé, scellé et passé en présence de JOHN A. PATERSON.	(Signé),	“ G. D. MORSE, “ R. MARPOLE, “ A. J. THOMPSON, G. D. M., “ FRANK NICHOLSON, “ P. G. CLOSE.”
---------------------------------------------------------------	----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------

16074. Où cette convention a-t-elle été signée ?—Dans le bureau de  
M. Paterson.

16075. A Toronto ?—Oui.

16076. Avez-vous compris, au moment où vous faisiez cette conven-  
tion, que M. Close avait fait, ou était à la veille de faire une soumission,  
pour son propre compte, pour ce contrat ?—Non.

16077. Avez-vous compris qu'il avait quelque intérêt dans aucune des  
soumissions faites sous le nom d'autres personnes ?—Non.

16078. Dans le préambule de la convention, il y est insinué qu'il était  
à la veille de faire, ou était à faire quelque tentative, pour obtenir le  
contrat pour lui-même. Je n'ai jamais entendu parler de cela.

16079. C'est écrit dans ce document, n'avez-vous pas lu le document  
avant qu'il fût signé ?—J'ai lu le document ; mais antérieurement à la  
convention ; je n'avais jamais entendu parler de cela.

15080. Alors cette convention écrite n'expose pas ce que vous aviez  
compris antérieurement être la raison d'être du marché ?—Certaine-  
ment non.

16081. Quelle raison aviez-vous comprise antérieurement qu'il y eût à  
ce marché, ou pourquoi vous deviez lui payer quelque chose ?—Nous  
lui avions demandé une lettre de recommandation, supposant alors  
qu'il avait une influence considérable auprès du gouvernement. A demandé à Close  
mandation.

16082. Qui ça, M. Close ?—M. P. G. Close. Il nous dit alors qu'il  
nous donnerait une telle lettre pour Sir Charles Tupper et Sir John A.  
Macdonald ; mais qu'afin de rendre la chose plus certaine, il vous  
présenterait à un ami qui nous assurerait sans le moindre doute le  
contrat, si nous pouvions nous assurer son influence en même temps  
que la sienne—M. John Shields. Puis, il nous dit que le gouvernement  
avait beaucoup d'obligation à Shields et à lui-même, et qu'il pensait que si  
nous pouvions nous assurer le bon vouloir de Shields et le sien propre, Close suggère le nom  
de Shields.

*Soumission—  
Contract No. 42.*

nous avons de grandes chances de réussir, et c'est en considération de cela que la convention a été passée.

16083. Alors vous avez cru à ses dires à ce sujet, n'est-ce pas? Bien, nous supposons qu'il y avait quelque chose de vrai dans ce qu'il disait.

16084. Avez-vous été porté à entendre, parce qu'il disait, que vous seriez en mesure d'avoir le contrat, soit que votre soumission fût la plus basse ou non?—Oui; il nous le donna à entendre—tous deux nous le donnèrent à entendre.

Furent portés à croire qu'ils pourraient avoir le contrat, même si leur soumission n'était pas la plus basse. 16085. Que, bien que votre soumission ne fût pas la plus basse, vous seriez en mesure d'avoir le contrat, au moyen de leur influence?—Oui; ils nous dirent que, s'il n'y avait pas trop de différence, n'importe quelle société à laquelle Shields serait associé serait certaine d'avoir le contrat.

16086. Nous dites s'il n'y avait pas trop de différence. Ont-ils tracé une limite au-delà de laquelle ils ne pourraient pas effectuer ce qu'ils disaient? Je crois qu'ils ont mentionné \$50,000 ou \$60,000 ou peut-être même jusqu'à \$100,000.

16087. Vous futes portés à croire que le gouvernement perdrait cette somme plutôt que de ne pas accorder le contrat à ses amis?—Ils nous portèrent à croire qu'ils avaient assez d'influence auprès du gouvernement pour nous faire avoir le contrat, pourvu qu'il n'y eût pas plus de différence que cela dans le prix.

16088. Alors c'est là la raison véritable pour laquelle vous avez consenti à leur donner ce pourcentage?—C'est là la véritable raison.

La considération mentionnée dans la convention n'est pas la considération réelle. 16089. La raison mentionnée là-dedans (montrant le document) n'est pas la vraie raison? Non; elle n'est pas la vraie raison. Je dois dire que bien que le nom de Shields n'y soit pas mentionné, il était présent lors de la convention et l'a dictée lui-même.

16090. Vous voulez dire bien que son nom ne soit pas mentionné dans l'écrit?—Oui.

16091. Alors, il était compris que Close agissait réellement, et pour lui-même et pour Shields?—Oui; pour lui-même et pour Shields.

16092. Mais sous le nom de Close seul?—Précisément.

16093. Y a-t-il eu aucune entente verbale, ou aucune autre entente, à part ce qui est contenu dans cet écrit, sur aucun autre intérêt que vous auriez pu obtenir dans une soumission autre que la vôtre?—Oui.

16094. Quelle était-elle?—Pas dans aucune autre soumission, mais quant à la convention. Tous les pourparlers subséquents qui eurent lieu se rapportaient à la section A aussi bien qu'à la section B. Ceci n'embrasse que le contrat pour la section B.

CONTRAT No. 41.

16095. Mais il y avait une entente de même nature par rapport à la Section A, n'est-ce pas une entente verbale?—Bien, non; pas verbale. Avant de partir de Toronto, mais après être venus à Ottawa—je dois dire avant de quitter Toronto—nous reçûmes une circulaire de l'ingénieur-en-chef disant que le Gouvernement préférerait une soumission pour tout l'ouvrage plutôt que pour une partie, et après être venus à Ottawa, nous avons résolu de faire une soumission pour tout l'ouvrage, et quand Shields et Close surent que notre soumission pour tout

*Nouveau tome—  
Contrat No. 21.*

L'ouvrage était la plus basse, ils demandèrent qu'il leur fût payé pour la section A le même montant que nous étions convenus de leur payer pour la section B.

16096. Alors, en d'autres termes, ils demandèrent que la substance de cette convention s'appliquât à toute la section C, qui comprenait A et B, comme elle s'appliquait à la section B seule?—Non ; ils voulurent nous faire passer une autre convention qui s'appliquerait à la section A. Shields et Close proposent de faire une autre convention du même genre devant s'appliquer à la section A.

16097. Bien, cela aurait, de fait, étendu à toute la section C l'application de la convention?—Oh, oui.

16098. Avez-vous eu quelque entente avec eux sur le fait que quelque pourcentage ou bénéfice leur serait accordé dans le cas où vous recevriez quelque intérêt dans la soumission ou le contrat de quelqu'autre personne?—Non, pas en ce qui me regarde.

16099. Avez-vous connaissance qu'il en ait existé une avec quelqu'autre membre de votre société, qui se serait appliqué à des travaux autres que ceux de votre soumission, soit sur la section A ou B, ou les deux ensemble?—Je n'en sais rien.

16100. Cette convention entre votre société et Close a-t-elle eu quelque suite?—Non ; elle n'en a jamais eu.

16101. Pourquoi?—Parce que nous n'avons pas eu le contrat.

16102. Un ou deux membres de votre société ont parlé d'une entrevue qui aurait eu lieu dans un certain hôtel à Ottawa, à laquelle M. Boulton était présent, et où il aurait été question d'une convention telle que celle-ci ; pouvez-vous dire ce qui en est?—Ceci se rapportait à cette même demande d'une autre convention s'appliquant à la section A. Dans la soirée du 30 je crois, le jour où les soumissions furent ouvertes, Shields & Boulton sont venus me voir au Windsor House et demandèrent qu'une telle convention fut passée. Je leur dis que j'agissais pour les autres associés et que je ne pouvais consentir à rien de la sorte, jusqu'à ce que j'eusse communiqué avec eux. J'en donnai avis à mes associés par une dépêche, et ils descendirent le matin suivant. Ce fut alors que Boulton et Shields vinrent me voir au Windsor. M. Boulton présent à une entrevue.

16103. Alors cette entrevue avait pour objet une nouvelle convention devant s'appliquer à la section A seulement et de même nature que celle à la convention antérieure pour la section B?—Oui. Sujet débattu : une nouvelle convention se rapportant à la section A.

16104. Qui étaient présents à l'entrevue?—M. Morse, M. Marpole et M. Watts, je crois, étaient présents, ainsi que M. McCormick, M. Shields, M. Close, M. Boulton et moi-même.

16105. Était-ce le même M. Watts qui était intéressé avec vous?—Oui. Watts parmi les personnes présentes.

16106. Avez-vous expliqué déjà quel était son intérêt?—Oui ; son intérêt n'était pas défini.

16107. Il devait retirer quelque bénéfice du contrat, mais ce n'était pas clairement défini?—C'était un homme pratique ; il était ingénieur.

16108. Quelle avait été son occupation jusqu'alors?—Il avait été ingénieur sur le chemin de fer Credit Valley.

*Requêtes—  
contrat No. 41.*

Watts avait été ingénieur sur le chemin de fer du Pacifique Canadien.

16109. Était-il attaché à quelque département?—Il avait été employé en qualité d'ingénieur sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, je crois, avant de se joindre à nous.

16110. Ses rapports avec le chemin avaient cessé à l'époque dont vous parlez?—Oui; ses rapports avec le chemin de fer du Pacifique.

16111. A cette entrevue au Windsor,—je crois que vous avez dit au Windsor,—a-t-il été suggéré que quelque personne, autre que Close et Shields, devait être intéressée dans les bénéfices de la convention proposée?—Non.

Nulla suggestion faite que Boulthbee devait avoir un intérêt.

16112. Autant que vous le savez, M. Boulthbee devait-il être intéressé?—Pas que je sache.

Boulthbee insista pour que la convention fut signée, ce qui froissa le témoin.

16113. A-t-il proposé cette fois-là de prendre lui-même personnellement un intérêt dans l'affaire?—Je ne savais pas jusqu'alors que M. Boulthbee eût aucun intérêt; mais quand ces messieurs vinrent nous voir au Windsor House, M. Close et M. Shields entrèrent dans la chambre, et, naturellement nous refusâmes de passer une autre convention, leur disant en même temps que nous pensions qu'ils étaient bien payés, mais que si l'entreprise rapportait des profits, nous voulions bien être raisonnables avec eux. M. Boulthbee entra alors. Il était de l'autre côté de la porte dans l'autre chambre. Alors il y eut quelques paroles échangées. Je crois qu'il insista pour que la convention fut signée ou quelque chose dans ce sens, et je lui répondis que je ne savais pas dans le moment qu'il eut rien à voir dans cette affaire, que je pensais avoir affaire à Shields et Close. Je ne me rappelle pas exactement les paroles dont il s'est servi: mais il dit qu'il s'était intéressé en notre faveur et qu'il ne voulait pas être traité de cette façon. Je crois que je lui dis qu'il ferait mieux d'attendre en dehors jusqu'à ce qu'il fût appelé, ou quelque chose comme cela; que je ne savais pas qu'il fût intéressé dans l'affaire. C'est la réponse que je lui fis. Je ne puis pas me rappeler exactement les paroles.

16114.—J'ai compris que vous disiez qu'il a prétendu alors s'être intéressé en votre faveur?—Oui.

16115. Est-ce là ce que vous voulez dire quand vous dites qu'il avait été intéressé?—Oui.

16116. A-t-il insinué qu'il y était intéressé lui-même pécuniairement?—Non.

Plus tard un arrangement fut consenti et signé.

16117. Cet arrangement a-t-il jamais été mis à effet quant à la section A, le pourcentage étant payé à ces personnes, Close et Shields, ou avez-vous refusé de le signer?—Je refusai de le signer cette fois-là. Je pense qu'un arrangement fut conclu à une date ultérieure.

16118. Par écrit?—Oui.

16119. Avez-vous cet écrit ou une copie d'icelui?—Je crois que oui.

16120. Voulez-vous le produire?—Je le produis. (Exhibit No- 227.)

16121. Lisez-le:—

Convention.

Morse & Cie. de la première part; Close de la seconde.

« La présente convention passée le 31<sup>ème</sup> jour de janvier, dans l'année de Notre-Seigneur 1879, entre George D. Morse, A. F. Thompson & F. Nicholson, de la cité de Toronto, et Richard Marpole, de la ville de Barrie, entrepreneur, de la première part, et F. G. Close, de la cité de Toronto,

marchand, de la seconde part :—Attendu que les dites parties ont fait entre eux une convention portant date du 22<sup>ème</sup> jour de janvier A. D. 1879, concernant la construction des travaux de la section B du chemin de fer du Pacifique Canadien, et attendu qu'il a été jugé désirable de soumissionner aussi pour les travaux de la section A du dit chemin de fer, et aussi de soumissionner pour les deux sections réunies, la présente convention fait foi que les dites parties conviennent que dans le cas où les dites parties de la première part obtiendraient le contrat pour, soit la section A, ou les deux ensemble, alors toutes les clauses et stipulations contenues dans la dite convention précitée s'étendront au et comprendront le contrat pour la dite section A ou les deux réunies, comme si la dite section A avait été originellement comprise dans la dite convention du 22 de janvier 1879, sauf que le courtage ou commission qui sera payé à la dite partie de la seconde part sur le montant reçu au compte de la dite section A ne sera que de un pour cent au lieu de 2 pour cent. Et la présente convention liera les héritiers, exécuteurs et administrateurs des dites parties. En foi de quoi nous avons signé les jour et an en premier lieu ci-dessus désignés.

Clauses les mêmes que celles de la convention pour la section B et devant s'appliquer à la section A ou aux sections A et B réunies.

Sauf que le courtage sera de 1 pour cent, au lieu de 2 pour cent.

" G. D. MORSE, par son Procureur,  
F. NICHOLSON,  
" A. J. THOMPSON,  
" F. NICHOLSON,  
" E. MARPOLE,  
" P. G. CLOSE.

" Signé en présence de  
" THOMAS WATTS."

16122. Où cette convention a-t-elle été signée ?—A Ottawa.

16123. A quel endroit à Ottawa ?—Au Windsor House.

16124. Ceci est l'original de la convention, n'est-ce pas : ce n'est pas une copie ?—Non ; c'est l'original.

16125. Savez-vous qui l'a préparée ?—Je pense que c'est M. Watts. Watts a préparé la seconde convention.

16126. Savez-vous qui a préparé la première convention concernant la section B—je veux dire en ce qui regarde le pourcentage ?—C'est M. Paterson, le procureur de M. Shields. CONTRAT No. 42.

16127. A Toronto ?—Oui.

16128. Savez-vous qui a rédigé la première convention entre votre société et Andrews, Jones & Cie. ?—Je ne puis pas le dire.

16129. Vous rappelez-vous si elle a été écrite alors qu'elle a été signée, ou si elle avait été préparée auparavant ?—Je ne me le rappelle pas.

16130. Cette dernière convention, quant au pourcentage sur la section A, a-t-elle été mise à effet ?—Non, jamais.

16131. Pourquoi ?—Parce qu'alors nous pensions que le contrat pour tous les travaux nous serait accordé, mais il ne l'a pas été ; c'est là la raison.

16132. Y a-t-il eu quelque entente, suivant ce que vous en connaissez, que quelque membre du parlement devait être intéressé pécuniairement dans le résultat d'aucune de ces transactions ?—Pas que je sache. Aucun membre du Parlement non plus qu'aucune personne attachée aux départements ne devaient retirer de bénéfices pécuniaires.

16133. Savez-vous, ou avez-vous lieu de croire, qu'aucune information ait été obtenue par l'entremise d'un membre du parlement ou

*Submissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

Close & Shields pré-  
tendaient avoir des  
informations  
spéciales.

d'aucun employé d'aucun département, par rapport à cette transaction ?  
—Non, seulement par ce que disaient M. Shields et M. Close.

16134. Et était-ce à l'effet qu'ils étaient en mesure d'influencer des membres ou des ministres de la façon que vous avez expliquée ?—Oui ; ils prétendaient avoir des relations très-intimes avec plusieurs députés et quelques ministres et allaient jusqu'à dire qu'ils pouvaient avoir toute information qu'ils voulaient. C'est ce qu'ils me disaient ; naturellement, je ne sais pas si tel est le cas.

16135. Ont-ils mentionné quelque ministre ou ministres en particulier ?—Oh, oui ; ils mentionnaient Sir Charles Tupper, M. Pope, M. MacDonald, ministre de la justice, et je crois, M. Haggart, M. P., et ils disaient qu'ils pouvaient par leur entremise se procurer des informations.

16136. Pas d'autres ; pas de membres ?—Ils se peut qu'ils en aient mentionné plusieurs autres.

16137. Vous rappelez-vous qu'ils en aient mentionné d'autres ?—Bien, peut-être M. Boulton. Je ne me rappelle pas d'autres noms que ceux-là.

16138. Ont-ils mentionné quelque employé dans aucun département de qui ils auraient pu obtenir des informations ?—Non.

16139. Pas d'employé ?—Pas que je me rappelle maintenant. Naturellement, il y a si longtemps de cela que je ne m'en suis pas occupé particulièrement depuis.

16140. Je comprends que vous avez dit en substance que c'est parce qu'ils promettaient d'exercer leur influence pour vous obtenir de cette façon cet avantage, que vous êtes convenus de leur donner le pourcentage ?—Oui.

16141. Et que la convention n'a pas eu de suite parce que votre soumission n'a pas été acceptée, soit pour la section A ou B ?—Oui.

16142. Savez-vous si, en aucun temps, il a été convenu par quelque membre de votre société, ou par quelque membre de la société Andrews, Jones & Cie., qu'aucun employé d'aucun Département devait être pécuniairement intéressé dans les résultats d'aucune de ces transactions ?—Je crois qu'il y eut un nom mentionné une fois, mais je ne sais quand. C'était par la société Andrews & Jones, mais je ne puis dire quel montant il devait recevoir.

Le nom de Chapleau mentionné comme devant recevoir quelque chose. N'en connaît pas le montant.

16143. Qui était-ce ?—M. Chapleau, je crois.

16144. Suivant ce que vous avez compris devait-il être intéressé dans le résultat du contrat, ou par suite de quelque chose qu'il devait faire ?—Non ; dans le résultat du contrat.

16145. Il a lui-même déposé de ceci : qu'une fois il fut proposé qu'il laisserait le département où il était employé, et prendrait un intérêt avec Andrew, Jones & Cie. ?—Il était un ami particulier du Col. Smith, et je suppose que c'est de cette façon que la chose fut convenue.

16146. Ce dont vous vous rappelez est-il en substance ce que je viens de vous rapporter ?—Oui.

16147. Et est-ce de cela que vous voulez parler quand vous dites qu'il pouvait devenir intéressé dans le résultat du contrat ?—Oui.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

16148. Vous avez mentionné le nom de M. Pope comme l'une des personnes qui pouvaient être influencée par Close & Shields?—Je ne sais pas s'il pouvait être influencé, mais c'était l'un des hommes qu'ils mentionnaient comme leurs amis particuliers.

16149. Quel M. Pope était?—Je crois que c'était le ministre de l'agriculture.

16150. Les prix originaux dans votre soumission pour la section B furent réduits à la suggestion de quelque personne, avez-vous dit?—  
Oui.

Les prix originaux dans la soumission pour B réduits à la suggestion de Shields.

16151. A la suggestion de qui?—A la suggestion de M. Shields.

16152. Quelle raison vous a-t-il donnée pour vous faire réduire vos prix?—Pour que nous fussions certains de ne pas perdre le contrat.

16153. Vous a-t-il porté à comprendre alors que le montant du contrat était une question importante?—Il disait que cela n'importait pas beaucoup; que nous pouvions nous refaire d'une autre façon, en ayant des ingénieurs qui nous favoriseraient, en faisant fournir au Gouvernement les rails pour des fins de construction, etc.; que la différence pouvait se refaire de cette façon.

16154. Etait-il compris alors que, même si vos prix étaient trop bas pour y faire du profit, vous pouviez vous arranger avec les employés du Gouvernement pour faire un profit d'une autre façon?—Il ne mentionnait pas les employés du Gouvernement, mais il parlait d'avoir des ingénieurs favorables, ce à quoi il se disait capable d'arriver.

Suggéra que même si les prix étaient peu élevés, il y avait moyen de se refaire en ayant des ingénieurs favorables.

16155. Mais quant à l'acceptation de la soumission par le gouvernement, je comprends que vous venez de dire qu'il fut suggéré comme désirable que les prix fussent assez bas?—Oui.

16156. Est-ce que cela s'accorde avec cette autre idée, que vous pouviez avoir le contrat, soit que vos prix fussent assez bas ou non?—Cela ne paraît pas s'accorder.

Contradiction entre les deux suggestions que la soumission devait être basse, et que le contrat pouvait être obtenu, soit qu'elle fut la plus basse ou non.

16157. Croyiez-vous à ces deux prétentions?—A la fin, je n'avais pas grande confiance dans ce qu'il disait.

16158. Pourquoi cela?—Parce que je découvris qu'il travaillait pour d'autres personnes tout aussi bien que pour nous; du moins, c'est ce qu'on m'a dit.

16159. Que voulez-vous dire: qu'il travaillait de son mieux pour une autre société aussi bien que pour la vôtre?—Oui.

16160. A-t-il essayé de faire avoir le contrat à chacune?—Je suppose; je ne le sais pas positivement, mais on me l'a dit.

16161. Et est-ce parce que vous avez découvert qu'il travaillait pour quelqu'autre personne, que vous avez perdu confiance dans ses déclarations; est-ce là la seule raison?—Je considère qu'il n'a pas agi suivant la convention, suivant sa parole.

16162. Vous êtes-vous assuré en aucun temps s'il était en mesure de vous faire avoir une place, un rang, une faveur quelconque à laquelle vous n'aviez aucun droit?—Non.

Shields n'a pu obtenir pour Morse & Cie., aucune position à laquelle ils n'avaient pas droit.

16163. Avez-vous en votre possession aucun autre papier ou lettre se rapportant à ces transactions?—Il se peut que j'en aie d'autres, mais je ne les ai pas sur moi.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

16164. Pouvez-vous dire ce qu'ils contiennent?—Je ne le pourrais pas, jusqu'à ce que je mette la main dessus. Il y a près de deux ans que ces choses ont eu lieu, les papiers sont dispersés, et il se peut que je n'en aie aucun d'important.

16165. Y a-t-il autre chose que, dans votre opinion, vous devriez nous faire connaître, afin de nous permettre de juger de la portée de ces différentes négociations sur les transactions?—Rien que je sache.

16166. Y a-t-il autre chose dont vous voudriez déposer, soit par manière d'explication ou pour ajouter à ce que vous avez déjà dit?—Non, je ne crois pas.

16167. Je ne suis pas certain si je vous l'ai demandé déjà, mais à tout hasard, je vais vous le demander maintenant : M. Shields ou M. Close vous ont-ils nommé en aucun temps un employé de département par l'entremise de qui l'un ou l'autre s'attendait d'avoir aucun avantage sous forme d'information?—Non.

16168. Ou de toute autre manière : soit informations, documents ou tout autre bénéfice?—Non.

16169. Y a-t-il autre chose que vous désiriez dire au sujet de ce contrat?—Non.

CONTRATS Nos. 48  
ET 66.

A soumissionné pour les premiers et seconds 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge.

N'était pas le plus bas soumissionnaire et n'a pas eu le contrat.

16170. Avez-vous été intéressé dans quelqu'autre transaction sur le chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui

16171. Quelle autre?—J'ai fait une soumission avec d'autres personnes pour les premiers et seconds 100 milles à l'ouest de Winnipeg et pour des travaux de canalisation.

16172. Savez-vous si vous étiez le plus bas soumissionnaire pour ces travaux de chemin de fer, dans l'un ou l'autre cas?—Non ; notre soumission n'était pas la plus basse.

16173. Avez-vous quelque plainte à faire au sujet de la manière dont le contrat a été accordé dans l'un ou l'autre de ces cas?—Non ; pas que je sache.

16174. Y a-t-il quelque chose que vous connaissiez qui vous porterait à croire que le contrat n'a pas été accordé justement?—Rien que je connaisse.

16175. Y a-t-il autre chose au sujet de l'un ou l'autre de ces travaux sur quoi vous jugiez à propos de déposer?—Non.

16176. Avez-vous été intéressé dans quelqu'autre affaire se rattachant au chemin de fer du Pacifique?—Dans nulle autre que celles que j'ai dites.

16177. Y a-t-il autre chose sur laquelle vous désiriez déposer?—Rien que je puisse penser.

[A la demande de l'Hon. Wm Macdougall qui était présent, l'examen de ce témoin est continué comme suit] :—

CONTRAT No. 42.

Qualité en laquelle l'Hon. Wm. MacDougall agissait en rapport avec Andrews, Jones & Cie., & Morse & Cie.

16178. En quelle qualité avez-vous compris que l'Hon. M. MacDougall se trouvait mêlé à la réception de cette dépêche que vous avez produite?—Bien, M. Joseph Macdougall, de Toronto, agissait comme procureur de George D. Morse ; et je considère que l'Hon. Wm. Macdougall agissait ici dans l'intérêt de Joseph Macdougall. Je puis ajouter que Joseph Macdougall est le procureur de M. Morse.

*Supplément—  
Contrat No. 42.*

16179. Alors qui a engagé l'Hon. William Macdougall à s'occuper de cette affaire, suivant ce que vous en connaissiez?—Il n'a pas été engagé que je sache.

16180. Vous savez qu'il a reçu cette dépêche de N. F. Jones?—Oui.

16181. Avez-vous dans l'idée qu'en agissant ainsi, il agissait autrement que comme homme de profession—comme avocat?—Non. Agissait comme avocat.

16182. Avez-vous jamais eu lieu de croire en aucun temps qu'il était intéressé en toute autre qualité ou qu'il eût quelque bénéfice pécuniaire à retirer des transactions mêmes?—Non.

16183. A-t-il jamais été suggéré qu'il devait avoir quelque intérêt, sauf comme avocat?—Non.

16184. A-t-il été suggéré en aucune façon qu'il se servirait de l'influence qu'il pouvait posséder comme membre du parlement, en étant payé pour cela de quelque manière que ce fût?—Non.

16185. A-t-il en aucun temps proposé de se servir de telle influence comme membre du parlement, à l'avantage de votre société, ou d'aucun de ses membres, ou de la société Andrews, Jones & Cie ou d'aucun de ses membres?—Pas que je sache.

16186. Avez-vous dit que vous aviez compris qu'il était lié d'amitié avec quelques membres de la société Andrews, Jones & Cie?—Non, je n'ai pas dit cela.

16187. Savez-vous, comme question de fait, s'il est bien connu d'aucun d'eux?—J'ai entendu dire qu'il agissait comme procureur du Col. Smith, de New-York, au sujet de certaines affaires se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien. Macdougall agissait comme procureur du Col. Smith.

16188. Cette dépêche est-elle de l'associé du Col. Smith, N. F. Jones?—Oui, son associé d'alors.

16189. Cette dépêche est-elle conforme à ce que vous compreniez être les rapports existant entre lui et eux à cette époque, en sa qualité professionnelle: cette dépêche est adressée à l'hon. Wm. MacDougall par N. F. Jones?—Il se peut qu'il en soit ainsi.

16190. Avez-vous lieu de croire qu'il en soit autrement?—Non; à moins que ce ne fût comme procureur de M. Morse.

16191. Alors voulez-vous dire qu'il agissait comme procureur, soit de M. Jones, de M. Smith et de M. Morse?—Oui.

16192. Mais dites-vous qu'il n'agissait en nulle autre qualité que celle d'avocat?—Nulle autre qualité, autant que je puis le connaître.

16193. Savez-vous si M. Macdougall était procureur de M. Smith à la date de cette dépêche?—Non. Je ne le sais aujourd'hui que pour l'avoir entendu dire.

16194. Était-ce en rapport avec la réclamation faite au sujet de l'embranchement de la Baie Georgienne que vous compreniez qu'il était procureur du Col. Smith?—Oui; j'en ai entendu parler dans ce sens.

16195. Est-ce pour cela que vous parlez de lui comme étant le procureur de M. Smith?—Oui. J'ai dit qu'il agissait dans l'intérêt de Joseph Macdougall, de Toronto. Je pourrais peut-être me reprendre en disant qu'il agissait à la place de ce dernier comme procureur de M. Morse. L'Hon. Wm. Macdougall agissait à la place de Joseph Macdougall comme procureur de Morse.

*Submissions.—*  
*Contrat No. 42.*

Macdougall n'a ni demandé ni obtenu aucun avantage, parce qu'il était membre du parlement.

La société de Morse & Cie., n'a jamais offert de vendre ni reçu aucun argent.

19196. Dans le cours de toutes ces transactions, avez-vous eu lieu de croire que M. Macdougall ait obtenu ou demandé aucun avantage, à son titre de membre du parlement?—Je n'ai aucun lieu de croire cela. Je dois dire, avant de terminer, que notre société, bien qu'elle ait reçu des offres, n'a jamais offert de vendre, ni reçu un sou d'aucune façon, directement ou indirectement, en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, bien que nous ayons reçu, de M. John Leys, de Toronto, une offre de \$50,000 pour nous retirer; mais nous avions soumissionné pour les travaux et nous espérions les mener à bonne fin. Nous voulions avoir le contrat et nous n'avons pas accepté l'offre.

16197. Savez-vous pour qui il agissait?—Non; j'ai demandé à M. John Leys, mais il ne voulut pas me dire le nom.

16198. Y a-t-il autre chose?—Pas autre chose dont je me souviens présentement.

**Waddle.**

JOHN WADDLE, assermenté et examiné :

**TÉLÉGRAPHE.**  
**SOUSSIONS—**  
**CONTRAT NO. 4.**

*Par le Président :*

16199. Où demeurez-vous?—A Kingston.

16200. Quelle est votre occupation?—Entrepreneur.

16201. De quels genres de travaux?—Différents genres de travaux. Construction.

16202. Avez-vous eu quelque intérêt dans quelques contrats pour des travaux de chemins de fer ou des lignes télégraphiques?—J'ai fait une soumission pour la ligne télégraphique sur le chemin de fer du Pacifique. J'ai construit des télégraphes—un grand nombre de milles—avant cela, mais pas pour le gouvernement.

16203. Avez-vous été intéressé dans aucune des soumissions ou autres travaux du chemin de fer du Pacifique Canadien?—J'ai soumissionné pour mon compte.

A soumissionné pour toutes les sections.

16204. Pour quels travaux?—Pour toutes les sections 1, 2, 3, 4, 5 et 6. Ma soumission doit encore être quelque part dans le département, je suppose. J'étais soumissionnaire avec George Smith, et j'ai acheté sa part par la suite et lui ai fait signer une renonciation.

Smith n'avait pas d'intérêt dans le contrat, sinon qu'il devait être payé \$4 par jour comme homme d'expérience.

16205. Quand votre soumission a été faite, a-t-elle été faite pour votre propre compte ou pour le compte d'une société?—Je l'ai faite surtout pour moi-même. Mais comme il était accoutumé à aller dans le bois, je l'ai pris comme associé. Il a signé la soumission avec moi. Il n'avait d'autre intérêt sinon qu'il devait être payé \$4 par jour.

16206. Regardez ce document (Exhibit No. 4) et dites si c'est là la soumission dont vous parlez?—C'est là le document.

16207. Vous a-t-il été accordé un contrat pour aucune de ces sections en vertu de cette soumission?—Le No. 5, monsieur. J'ai reçu avis pour le No. 5, et j'ai aussi reçu avis pour le No. 6 subséquemment.

16208. Avez-vous l'avis que vous avez reçu pour le No. 5?—Oui, je crois que je l'ai.

*Télégraphe  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

16209. Pouvez-vous le produire?—Oui. (Exhibit No. 228.)

16510. Etes-vous venu à Ottawa pour vous conformer à cette dépêche?  
—Oui.

16211. Et qu'est-ce qui s'est passé entre vous et le gouvernement?  
—Je vins à Ottawa une journée ou deux après cela pour voir M. MacKenzie, le premier ministre, et il n'était pas à Ottawa. Il était parti et était allé à Montréal ou quelque part ailleurs. Je vis alors M. Scott. M. Scott le remplaçait pendant son absence.

*Vint à Ottawa et vit  
Scott le ministre  
pro tem.*

16212. Quel M. Scott?—J'Hon. M. Scott. Je crois qu'il était au Sénat alors.

16213. Avez-vous vu quelqu'un?—Oui, je le vis naturellement. Il parla d'abord du montant du dépôt, du montant du cautionnement, et le mit à environ \$20,000.

16214. Ne vous a-t-il pas parlé d'abord de la section que vous deviez avoir?—C'était la section No. 5 que je devais avoir.

16215. La section 5 comprenait-elle toute la ligne télégraphique d'un côté à l'autre du continent?—La section 5 s'étendait seulement de la Baie du Tonnerre, ou Prince Arthur's Landing, comme ils l'appellent, jusqu'à Winnipeg. C'est la même section que Oliver & Davidson ont eue par la suite.

16216. Dites-vous que vous avez reçu avis que vous devriez avoir ce contrat?—Oui, monsieur.

16217. Avez-vous cet avis?—C'est la dépêche que j'ai reçue me disant de descendre.

16218. Où est cet avis?—Est-ce que ce n'est pas celui-là?

16219. Non; celui-ci se lit comme suit: "Pourriez-vous venir immédiatement à Ottawa, concernant votre soumission pour le télégraphe sur le chemin de fer du Pacifique? Répondez."—Oui, c'est la section qui me fut accordée.

16220. Il n'y a rien ici à propos de la section 5; comment avez-vous été informé à propos de celle-là?—M. Scott et M. Trudeau m'en ont parlé. Celui-ci était député-ministre dans le temps.

16221. Qu'est-ce qu'il vous a dit?—Il me dit que la section m'était accordée à moi et à M. Smith.

*Trudeau dit que la  
section 5 lui était  
accordée.*

16222. Quoi encore?—Il voulait savoir si j'étais prêt à prendre le contrat. Je lui dis qu'il me fallait quelque temps pour voir à me procurer le montant du dépôt. M. Scott dit qu'il serait de \$20,000. Je lui dis: "Le gouvernement a établi une charge de 5 pour cent, et cette somme de \$20,000 ne me satisfait pas." Je dis que je serais prêt à déposer le 5 pour cent. "Alors," dit-il, "vous allez laisser les choses telles qu'elles sont jusqu'à ce que M. MacKenzie revienne. Je ne ferai aucune démarche jusqu'au retour de M. MacKenzie." Vers la semaine suivante, M. MacKenzie revint, et je lui écrivis une lettre établissant le montant auquel je considérais qu'il avait droit. Cinq pour cent sur la soumission aurait donné \$8,500, mais j'étais consentant à porter la somme jusqu'à \$10,000 et qu'il n'en fût plus question. La journée qui suivit celle où j'envoyai la lettre, je vis M. MacKenzie qui venait d'une aile à l'autre, et il me dit qu'il serait satisfait de \$10,000 et en fixa le montant.

*L'hon. A. MacKenzie  
dit au témoin qu'il  
serait satisfait d'un  
dépôt de \$10,000.*

*Télégrapho-  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

16223. Avez-vous cette lettre que vous avez écrite à M. MacKenzie ?  
—Je produis la lettre que j'ai écrite. (Exhibit No. 229.)

Contrat signé par  
cautions et caution-  
nement envoyé à  
Ottawa.

16224. Continuez ?—Alors quand j'eus réglé le montant du dépôt, et les personnes qui devaient se joindre à moi par le contrat—il y en avait un ou deux à cette époque,—je devais donner une hypothèque comme sûreté, M. MacKenzie nomma lui-même la personne qui devait évaluer la propriété. Son procureur et architecte à Toronto devait aller l'évaluer et ensuite faire rapport à M. Brittain, l'avocat. M. Brittain trouva bonne et valable la garantie offerte à l'exécution du contrat, et je revins à Ottawa et montrai le certificat à M. MacKenzie, qui dit que c'était parfait. Je demurai ici jusqu'à ce que le contrat fût rédigé et je l'apportai à Kingston pour le faire signer. Il fut signé par les deux cautions et l'hypothèque fut enregistrée et le certificat envoyé à Ottawa. Je descendis et le laissa à cet effet entre les mains de M. Brittain ; je vins ici le jour suivant et allai voir le député-ministre de la justice.

Convint de s'associer  
un neveu de A. M.  
Smith, de lui donner  
un tiers pourvu qu'il  
fit tout le dépôt.

16225. Qui était-ce : M. Lash ?—Non, il s'appelait Bernard—le beau-frère de Sir John. Il était député-ministre alors, il prit le certificat et dit qu'il y avait une hypothèque antérieure sur la propriété et qu'elle devait être radiée. Cependant le certificat indiquait que la propriété suffisait au cautionnement, indépendamment de l'hypothèque, sans qu'il fût besoin de la faire radier. Alors le Gouvernement ne signa pas le contrat, et je m'en retournai, et M. MacKenzie me dit que j'aurais du temps pour le faire radier, ou pour me procurer un autre cautionnement, à mon choix. Alors je montai à Toronto, je fis des arrangements avec A. M. Smith, de Toronto. Je m'associai son neveu ou son parent, et je le fis payer. Il devait faire au Gouvernement le dépôt requis et qu'il ne fût plus question de l'hypothèque, et je devais lui donner un tiers du contrat, et il devait donner tout le cautionnement voulu. J'ai ici les papiers pour le prouver.

16226. Avez-vous quelque communication écrite pour prouver que le contrat vous avait été accordé pour la section 5 de cette ligne télégraphique ?—Bien, présentement, je ne crois pas qu'il ait été fait mention de la section 5, mais c'est celle-là que je voulais avoir. Je crois que la dépêche mentionne que j'aurais une lettre, et je l'ai cherchée, mais je n'ai pu la trouver. Ces papiers, je crois, ont été écartés. Je devrais avoir la lettre, mais le contrat fera voir—il est dans le département quelque part—que le No. 5 est mentionné dans le contrat, et il est dans le département quelque part, signé.

Informé par Fleming  
que sa soumission  
était la plus basse  
pour la section 6.

16227. Vous a-t-il été accordé quelqu'autre section après cela ?—Oui. Il y a une lettre de M. Fleming, me donnant avis que ma soumission était la plus basse pour le No. 6, et que le Gouvernement était prêt à accorder le contrat—que j'étais le plus bas soumissionnaire, et que je pouvais me tenir prêt à entreprendre cette section, et je vais la produire immédiatement. Voici une lettre datée du 12 août, pour ce qui regarde la section 5 (Exhibit No. 230), et voici la lettre pour ce qui regarde la section 6. Elle a été envoyée par M. Fleming au Dr St. Jean, et j'en ai eu une copie du Dr St. Jean. Il était alors un de mes amis, et il agissait pour moi en mon absence.

16228. Avez-vous jamais obtenu aucun contrat pour la ligne télégraphique à part la section 5 ?—Non, monsieur.

16229. C'était la seule section sur laquelle vous aviez une chance de remplir votre soumission?—Oui, c'est cela.

16230. Savez-vous quelle raison fut donnée en fin de compte pour ne pas vous laisser avoir le contrat pour cette section?—Je n'ai jamais pu découvrir aucune raison, et on me tint ici pendant trois semaines après que je fus descendu, quand M. Mackenzie parla de ne pas accepter l'hypothèque comme satisfaisante, et de m'accorder du délai pour me procurer le cautionnement dont j'avais besoin. Voici la convention à laquelle j'ai été partie à Toronto. (Exhibit No. 231.)

16231. Ceci est une convention entre vous et Robert D. Perry, n'est-ce pas?—Oui.

16232. Le gouvernement n'était pas partie à cette convention?—Non; mais voyez-vous je l'ai produite pour vous indiquer comment la chose a été amenée.

16233. Comment quelle chose a été amenée?—Comment ce document a été amené. Naturellement, je me suis adjoint Perry, vous savez, et il nous donna A. M. Smith comme garantie envers moi pour \$30,000 que le contrat serait exécuté, et j'en avais la moitié par ce document, et il faisait un dépôt de \$10,000 au gouvernement, et il voulait que MacKenzie lui transportât le contrat—le fils le voulait dans tous les cas.

16234. Je ne veux pas rechercher, quant à présent, quels étaient vos arrangements avec Perry; je veux savoir ce qui s'est passé entre vous et le gouvernement?—Perry et moi sommes descendus le 6 ou le 7 du mois de décembre 1874, après la date de ce document, et M. MacKenzie dit: "Vous avez pris tant de temps que j'ai donné avis à un autre soumissionnaire;" mais, continua-t-il, "attendez, et s'il ne signe pas le contrat, vous pourrez l'avoir."

L'hon. A. Mackenzie lui dit qu'il avait retardé si longtemps à se procurer une garantie qu'il avait donné avis à un autre soumissionnaire.

16235. Pouvez-vous me dire si jamais vous avez reçu du gouvernement avis que votre délai était expiré et que vous n'aviez plus de chance d'obtenir le contrat?—Je n'en ai jamais eu ni par écrit ni verbalement. Tout au contraire.

16236. Avez-vous jamais reçu avis qu'à moins que vous n'eussiez fini de faire votre dépôt à une certaine date, le gouvernement passerait par-dessus votre soumission et irait trouver le soumissionnaire suivant?—Non; c'est ce que j'ai demandé à M. MacKenzie; pourquoi il ne m'avait pas averti quand il vit que j'avais signé le contrat, pourquoi il ne m'avait pas donné une chance avant de le donner à un autre; et il me dit que c'était son affaire.

16237. En vous procurant votre garantie, n'avez-vous pas compris qu'il fallait que Mme Sellick, ou quelque personne de ce nom, abandonnât la réclamation qu'elle avait contre la propriété offerte comme garantie?—C'était la propriété de Mme Sellick, mais il y avait une hypothèque dessus, et il voulait une radiation de l'hypothèque, ou un dépôt en argent.

16238. Alors vous avez compris qu'il fallait avoir cette radiation pour que votre garantie fût parfaite?—Oui.

16239. Avez-vous eu cette radiation?—Non; cela ne fut pas fait, mais ceci fut fait à la place.

16240. Quelle autre chose fut faite?—Cette convention a été passée

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

entre Perry et moi, et j'eus une lettre de crédit pour \$10,000 pour A. M. Smith de Toronto.

16241. Qui eut la lettre de crédit?—M. Perry la rapporta à Toronto. M. MacKenzie l'eut entre ses mains et en garda une copie, et il n'avait qu'à la renvoyer quand le contrat aurait été signé.

16242. Qui est-ce qui n'avait qu'à la renvoyer?—Si le gouvernement avait signé le contrat, l'argent aurait été déposé.

16243. Vous vous attendiez que le gouvernement signerait le contrat avant que vous eussiez déposé l'argent?—Non, je ne pensais pas qu'il signerait, mais qu'il me donnerait quelque assurance qu'il le signerait. Je ne voulais pas même qu'il signât, mais je voulais qu'il dit oui, au lieu de remettre et de remettre de jour en jour.

16244. N'avez-vous pas été informé dans cette entrevue avec M. Mackenzie, qu'il avait dès lors accordé le contrat à quelqu'autre?—Non; je ne l'ai pas été pour des mois après, et je ne l'ai su que quand il fut déclaré en parlement qu'il l'avait été. Quand, me trouvant ici, il fut déclaré que le contrat avait été signé le 9 février, et qu'il m'avait fait tenir ici pendant trois semaines à attendre que le contrat fût signé, et promettant—

16245. M. Mackenzie vous a-t-il donné aucune raison, au moment où vous lui avez montré cette lettre de crédit, pour laquelle vous ne pouviez avoir le contrat?—Non.

16246. Vous a-t-il porté à croire que vous pourriez l'avoir?—Oui.

L'hon. A. Mackenzie lui dit qu'il se pourrait que Sutton & Cie, ne prendraient pas le contrat.

16247. Qu'a-t-il dit?—Il dit que ces soumissionnaires—Sutton—ne le prendraient probablement pas, qu'il était probable que je l'aurais, que j'aurais la première chance; il m'a dit cela très-distinctement plus d'une fois.

16248. Vous a-t-il dit qu'ils avaient une chance de le prendre?—Ils vinrent ici et s'en retournèrent de nouveau.

16249. Alors il vous dit qu'avant ce jour il avait donné à Sutton la chance de le prendre?—Oui.

Entrevue avec A. Mackenzie le 6 ou le 7 de décembre 1874.

16250. Pouvez-vous dire quel jour vous avez eu cette entrevue avec M. MacKenzie?—C'était soit le 6 ou le 7 de décembre 1874.

Le 20 novembre, Sutton & Thirtkell reçurent avis qu'ils pouvaient avoir le contrat.

16251. Les documents officiels établissent que le 20 novembre 1874, M. Braun, le secrétaire du département, a donné avis à Sutton & Thirtkell qu'ils pouvaient avoir le contrat; pouvez-vous dire maintenant pour quoi il se faisait qu'en décembre M. MacKenzie ne pouvait pas dire positivement que vous l'auriez?—Je ne le sais pas, parcequ'ils ne m'ont jamais laissé savoir quelles négociations ils poursuivaient. Il me dit qu'il n'était pas probable qu'ils le prendraient, et M. Braun me dit aussi qu'il n'était pas probable qu'ils le prendraient et que je faisais mieux de rester; et je restai jusqu'à la veille du jour de l'élection de Sir John, à Kingston—jusqu'au soir du 27 ou 28 de décembre.

16252. Cette proposition que vous dites avoir faite vers le 7 de décembre...—Oui.

16253. Ne fut faite que de vive voix à M. MacKenzie?—M. Perry et moi étions ensemble.

*Télegraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

16254. Mais elle fut faite de vive voix, n'est-ce pas?—Oui; et il lui montra la lettre de crédit.

16255. Était-elle par écrit?—La lettre de crédit était par écrit.

16256. L'avis au gouvernement était-il par écrit?—Oui; il reçut une copie de la lettre.

16257. Qui a écrit l'avis ou la lettre au gouvernement disant que vous étiez prêt à faire les travaux?—Je l'ai copiée moi-même—c'est-à-dire la lettre de crédit. Avis au gouvernement qu'il était prêt à faire les travaux.

16258. Je ne vous parle pas de la lettre de crédit, je vous parle de l'avis que vous avez donné au gouvernement que vous étiez prêt à faire les travaux?—Je ne lui ai pas donné d'avis, je leur ai dit que j'étais prêt. Je l'ai dit à M. Braun, et il me dit d'aller trouver M. MacKenzie, et je suis allé trouver M. MacKenzie. Le seul avis qu'ils ont reçu par écrit, c'est quand la chose fut amenée devant la Chambre dans une de ses séances. Kirpatrick me conseilla de leur donner avis, quand je lui demandai ce qu'il y avait de mieux à faire. Je lui demandai d'amener la chose devant la Chambre, et alors un avis leur fut donné. Je crois qu'alors le contrat était signé, mais c'est après cela que l'avis leur fut signifié.

16259. Si le contrat pour cette section avait été offert dès le 20 novembre à Sutton et Thirkell, vous pouvez comprendre pourquoi le Gouvernement ne pouvait vous le donner en décembre?—J'aurais pu le comprendre, mais je ne l'ai jamais compris, parce que je ne l'ai jamais su.

16260. Vous pouvez le comprendre maintenant?—Oui; mais je ne le savais pas alors, parce que M. MacKenzie me le donna à moi-même. Le jour fut fixé auquel tous les contrats seraient signés.

16261. C'était la première fois cela, quand vous deviez avoir votre garantie prête à Kingston?—Non; c'était le vendredi précédant l'élection à Kingston. Cela devait être vers le 25 du mois.

16262. Quel mois?—Non; c'était après Noël.

16263. Dans quel mois?—Décembre. Un jour ou deux après Noël, le Dr St-Jean et moi allâmes trouver M. MacKenzie, et il nous dit de revenir le samedi, et dit-il: "Je vous laisserai savoir quel jour vous aurez le contrat tout signé." Nous retournâmes le samedi, et nous dit-il: "Comme aujourd'hui ne compte que pour une demi-journée, employés sortiront à une heure, venez lundi." Le lundi, le Dr St-Jean et moi y retournâmes, et il était parti pour Montréal ou pour un autre lieu. Naturellement, j'étais un peu intéressé à Kingston et je partis. Je dis à M. Braun que j'allais à Kingston et que je serais de retour dans quelques jours. Je me rendis à Kingston et je votai, naturellement, et quand je revins, je ne pus avoir le contrat. Il me remit et me remit encore, et ne dit d'aller trouver M. Trudeau, que j'aurais tout ce que je voulais. Je vis M. Trudeau, et il me dit qu'il n'y pouvait rien, et me dit que je devais voir M. MacKenzie, et ils me tinrent ainsi pendant trois semaines à me faire aller et venir, et je n'y pus rien découvrir. Le samedi, l'hon. M. A. Mackenzie dit au témoin de revenir le lundi, pour savoir quand le contrat serait signé. Le témoin partit pour aller voter à Kingston. Quand il revint à Ottawa, il ne put avoir le contrat.

16264. Avant de faire cet arrangement avec Perry en décembre, aviez-vous compris que vous n'aviez pas réussi à vous procurer votre dépôt à Kingston?—Non; parce que j'avais jusqu'au printemps pour commencer. M. MacKenzie et le ministre de la justice m'ont dit que j'aurais deux ou trois mois si je voulais.

*Télégraphes-  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

16265. Vous ont déclaré cela par écrit?—Non, dans leurs propres bureaux ; et les travaux ne devaient commencer qu'au printemps.

16266. Saviez-vous, avant le 20 novembre, que vous n'aviez pas réussi à obtenir la garantie que vous aviez cherché à obtenir?—Non.

16267. Ne saviez-vous pas que M<sup>me</sup> Sellick avait refusé de lever l'hypothèque sur sa terre?—Non, elle n'avait pas refusé.

16268. N'a-t-elle pas télégraphié au département qu'elle avait retiré son cautionnement?—Je n'en ai rien su.

16269. Le savez-vous maintenant?—Je le sais depuis qu'on me l'a rapporté.

16270. Vous l'a-t-elle dit?—Elle ne me l'a jamais dit. Elle laissa la ville peu de temps après et disparut ; mais je ne m'en occupais pas dans le temps, parce que j'étais à négocier, et la convention était en partie conclue quand elle a fait cela.

N'a pas réussi à se procurer son cautionnement à Kingston.

16271. Comprenez-vous maintenant que vous n'aviez pas réussi à vous procurer le cautionnement à Kingston, que vous étiez parti pour vous procurer?—Oui ; la chose a manqué, il n'y a pas de doute.

16272. Et c'est après cet insuccès que le département a accordé le contrat à Sutton et Thirkell, le 20 novembre, n'est-ce pas?—Oui suivant les rapports que j'ai vus depuis que la chose a été amenée devant la chambre, mais je ne l'ai su que lorsqu'ils furent forcés de le déclarer en février ;—la dernière moitié de février, parcequ'ils me soutenaient encore que j'avais le contrat.

N'a jamais été informé qu'à moins qu'il ne fit son dépôt, il ne pourrait avoir le contrat.

16273. Avez-vous jamais été informé par aucune personne, soit par écrit ou de vive voix, qu'à moins que votre dépôt ne fût fait dans un temps limité, vous ne pourriez avoir le contrat?—Je ne l'ai jamais été ni verbalement ni de toute autre façon, et c'est là où je trouvais qu'ils étaient en faute, et j'en parlai à deux ou trois membres du Parlement de voir s'ils ne pouvaient pas me donner la raison pour laquelle je n'avais pas eu d'avis. Je n'en ai jamais eu d'une façon ou de l'autre ; car voici des dépêches qui me sont adressées me demandant de vendre le contrat, avant que je l'eusse en mains une semaine de temps.

Glass a offert au témoin \$10,000 pour son contrat, s'engageant à faire le dépôt.

16274. Des dépêches de qui?—De Glass, de London. Il vint à Kingston et m'offrit \$10,000 pour le contrat, disant qu'il ferait le dépôt requis et qu'il irait à Ottawa et aurait le contrat.

16275. Voulez-vous produire la dépêche?—Oui, voici la dépêche me disant de le rencontrer à telle place, mais il n'y a pas de prix de fixé dans aucune. (Exhibit No. 232.)

16276. Où vous a-t-il rencontré et fait cette offre?—Au City Hotel, à Kingston. Il voulait que j'allasse le rencontrer, mais je lui dis que, s'il voulait faire quelque chose, il vint à Kinston.

A refusé l'offre.

16277. Et avez-vous refusé de lui vendre votre intérêt?—Je refusai de le lui vendre jusqu'à ce que j'eusse vu M. MacKenzie, et je lui dis qu'il y avait plus que cela à y faire, et que je ne voulais pas l'abandonner.

16278. Était-ce la section 5?—C'était la section 5, monsieur. L'offre m'a été faite en présence de témoins. Il y avait là un grand nombre d'autres messieurs.

*Télégrapho-  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

16279. Avez-vous vu aucun rapport imprimé de ces avis, après que le rapport en fut fait à la Chambre?—Quel avis, monsieur.

16280. Aucun des avis concernant ce contrat; vous dites que la chose fut amenée devant la Chambre?—Oui.

16281. Avez-vous jamais vu quelque chose d'imprimé s'y rapportant?—Je ne saurais le dire positivement. Je reçus une circulaire du Sénat, et quand je reçus cette circulaire, en ce qui regarde l'imprimé, elle prouvait qu'alors Sutton et le ministre étaient en communication, dans le même temps le ministre correspondait avec moi.

16282. Mais les communications qui se faisaient avec vous à cette époque n'étaient pas par écrit, n'est-ce pas?—Non; j'allais là tous les jours—quelquefois deux fois par jour.

16283. Ce sont ces conversations dont vous avez parlé, que vous appelez correspondre avec vous?—Oui.

16284. Et vous dites que dans le même temps que ces conversations avaient lieu, les documents imprimés font voir qu'ils étaient en communication avec ces personnes de Brantford?—Oui; et je n'en savais pas le premier mot jusqu'à ce que le sénateur Aikens m'envoyât ce papier. Je ne l'ai jamais su que quand cela m'arriva.

Pendant qu'il communiquait verbalement avec le témoin, le département communiquait avec Sutton & Cie., de Brantford,

ALFRED BOULTBEE, assermenté et examiné :

*Par le Président :—*

16285. Où demeurez-vous?—A Toronto.

16286. Etes-vous membre de la Chambre des Communes?—Oui.

16287. Avez-vous eu quelque intérêt dans aucune des transactions concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien?—Aucun.

16288. Avez-vous pris quelque part dans des transactions auxquelles d'autres personnes étaient intéressées?—Je suis venu avant que quelques-unes des soumissions—je ne me rappelle comment on les désignait, sections A et B, je crois, du chemin de fer du Pacifique Canadien—fussent acceptées l'année dernière, ou plutôt le printemps dernier, je crois, avant qu'elles fussent ouvertes. Je suis venu ici avec M. Shields.

N'a eu aucun intérêt dans aucune transaction concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien.

16289. En quelle qualité avez-vous agi pour M. Shields?—Je venais comme son procureur, bien que je ne lui demandasse rien pour agir en cette qualité. Je lui étais obligé—très-obligé, de fait, quand il me demanda pour descendre. Il me dit qu'il devait soumissionner avec quelques autres personnes.

Vint à Ottawa comme procureur de Shields qui devait soumissionner.

16290. Etes-vous avocat pratiquant?—Oui.

16291. Étiez-vous présent avec lui à aucune des négociations qu'il eut avec d'autres personnes en rapport avec ce contrat de la section B?—Oui.

16292. Quelles autres personnes étaient présentes?—Bien, il me serait réellement difficile de le dire à présent. J'ai assisté à un bon nombre de rencontres qu'il eut avec d'autres personnes, auxquelles il proposait de

Présent à l'entrevue entre Shields et la société Morse & Cie.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

prendre une part dans leur intérêt. Ces rencontres ont pris quelques semaines. J'étais présent à une transaction (dont il a été question dans les témoignages rendus) qui m'amène ici aujourd'hui. J'y ai rencontré, je crois un M. Morse, un M. Nicholson et un M. Marpole. Je ne suis pas sûr si d'autres personnes étaient présentes ou non, mais ces quatre-là y étaient.

16293. M. Thompson?—Je ne crois pas; non.

16294. M. Watts?—Bien, je crois qu'un homme du nom de Watts, était présent, mais je n'en suis pas positif. Je crois que c'était un ingénieur. Je ne sais pas s'il ne devait travailler pour eux comme ingénieur. Je ne suis pas sûr sur ce point.

16295. Quelle part avez-vous prise à cette entrevue?—Je suis allé avec M. Shields rencontrer ces messieurs à l'hôtel où ils étaient descendus—je crois que c'est au Windsor Hôtel—pour régler les clauses d'un projet de convention, qu'ils devaient conclure s'ils obtenaient le contrat.

Croit qu'il a écrit le mémoire de la convention.

16296. Y a-t-il eu une convention écrite?—Oui, il fut rédigé un projet de convention. Je n'en suis pas certain, mais je crois que M. Shields et moi l'avions avec nous quand nous sommes allés les trouver. Je ne puis dire avec certitude si je l'avais préparé, ou s'il l'avait préparé d'avance ou fait préparer. Je crois plutôt que je l'ai écrit moi-même.

16297. De qui avez-vous eu les détails d'après lesquels il a été préparé?—De M. Shields.

Ils se querellaient et se disputaient tous ensemble et le témoin s'en alla

16298. Ce document a-t-il été dressé lors de cette entrevue?—Quand nous fûmes rendus là, nous vîmes qu'il ne contenait en aucune façon ce qu'eux croyaient être les conditions de la convention. Ils se disputaient et se querellaient tous ensemble et je partis. C'est tout ce que j'ai eu à faire avec cela.

16299. Etiez-vous là par rapport à aucun intérêt que vous aviez vous-même dans la transaction?—Pas le moins du monde.

16300. A-t-il été suggéré, cette fois-là, ou en tout autre temps, que vous deviez avoir un intérêt personnel ou pécuniaire dans cette transaction?—Pas le moins du monde; jamais telle suggestion n'a été faite. Il ne s'y engagea d'autre conversation qu'en ce qui regardait les conditions de la convention. Elle s'éleva tout de suite aux gros mots. Elle ne dura pas longtemps; ils avaient des opinions grandement opposées, et de fait ils ne s'accordaient pas du tout. Voilà toute l'affaire. M. Shields affirmait une chose, et ils la niaient; c'est la tournure de la conversation qu'ils eurent et je m'en allai.

16301. Etiez-vous présent à l'entrevue antérieure à laquelle les conditions de cette convention antérieure ont été débattues?—Non; je n'en ai rien su du tout. M. Shields me dit que c'était réglé, et il m'en donna un mémoire ou je le rédigeai moi-même. Je pense plutôt que je le rédigeai moi-même. M. Shields me le passa sous forme de mémoire et je le rédigeai.

A préparé un projet de convention entre Shields & Fraser, Manning & Cie.

16302. Avez-vous pris part, comme son procureur ou en toute autre qualité, à quelques autres négociations concernant ce contrat, avec ces mêmes personnes ou avec d'autres?—Non; j'ai pris part à des négoc.

*Submissions—  
Contracts Nos. 41  
et 42.*

ciations avec d'autres personnes, mais pas avec les mêmes gens. Eh bien, nous avons pu avoir des négociations avec d'autres personnes.. Nous l'avons débattue vingt ou trente fois avec des personnes se proposant d'entreprendre ce contrat. Quelques-unes consentaient à s'accocier avec M. Shields, et M. Shields était consentant à s'associer à d'autres, et ainsi de suite. Je ne me rappelle de rien de défini si ce n'est avec Fraser, Manning & Cie. Je rédigeai une fois un mémoire d'une convention qu'ils faisaient entre eux pour s'associer.

16303. Avez-vous eu en aucun temps un intérêt pécuniaire dans cette section B, ou section A ou section C?—Aucun absolument, soit dans celle-ci ou dans toute autre.

16304. Avez-vous eu aucune autre transaction en rapport avec le chemin de fer du Pacifique Canadien?—Non ; sous aucune forme qui s'y rattachât, d'aucune manière quelconque, et aucun arrangement ou convention que j'ai fait avec qui que ce soit n'a eu de suite. Dans ces arrangements considérables, aussitôt qu'on était d'accord, on se divisait promptement. Rien n'a été poursuivi de ce à quoi je me suis trouvé mêlé.

16305. A-t-il été proposé en aucun temps que vous auriez vous-même un intérêt dans aucune transaction se rattachant au chemin de fer du Pacifique?—Non.

16306. A-t-il été proposé qu'aucune personne attachée à aucun département eût aucun intérêt dans aucune de ces transactions?—Je ne me suis jamais laissé dire une pareille chose.

16307. Avez-vous connaissance qu'aucun membre du parlement ait été intéressé dans les résultats pécuniaires d'aucune de ces transactions?—Pas un seul.

16308. Ou qu'aucun ait obtenu aucun bénéfice pour aucun avantage donné à aucune personne?—Non ; je n'ai connaissance d'aucun avantage accordé, soit directement soit indirectement, à aucun membre du parlement ou à moi-même.

16309. Avez-vous connaissance qu'aucun bénéfice ou avantage ait été accordé à aucune personne pour influencer aucun membre du parlement?—Non.

16310. Avez-vous connaissance qu'aucun employé d'aucun département ait retiré d'aucun contrat quelque avantage ou intérêt?—Non ; je n'ai jamais rencontré un membre ou personne appartenant à aucun département ; je n'en ai jamais vu un seul en rapport avec ces transactions.

16311. Avez-vous eu connaissance qu'aucune proposition ait été faite à aucune personne intéressée dans ces contrats par laquelle quelque employé des départements aurait retiré quelque bénéfice de ces contrats?—Je ne l'ai jamais entendu dire et je ne l'ai jamais su moi-même.

16312. Avez-vous eu connaissance qu'aucune personne ait obtenu sur le public aucun avantage par l'entremise d'aucun employé des départements?—Non.

16313. Je veux dire en rapport avec le chemin de fer du Pacifique Canadien?—Je n'ai jamais entendu énoncer une suggestion d'aucune sorte, si ce n'est qu'il fut suggéré qu'il était possible d'obtenir des infor-

N'a jamais eu d'intérêt pécuniaire dans ce contrat ou tout autre concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Rien de ce à quoi le témoin a pris part n'a eu de suite.

PRÉTENDUE  
INFLUENCE INDUE.

N'a connaissance d'aucun avantage accordé à aucun membre du Parlement ni à aucune personne pour influencer aucun membre du Parlement.

Ni à aucun employé des départements.

A entendu dire que le rang des soumissions pouvait être connu.

*Contrat No. 12.  
Prétendues in-  
fluences indues.*

A entendu dire plus tard que cela était impossible.

mations sur le rang des soumissions—qu'on pouvait connaître laquelle était la plus haute, et laquelle la plus basse, etc. Puis, à peu de jours d'intervalle, j'ai entendu les mêmes hommes annoncer qu'enfin de compte, cela était impossible,—qu'on ne pouvait pas le découvrir.

16314. Dois-je comprendre que vous dites avoir entendu dire que telle information pouvait être obtenue de quelque personne en particulier?—J'en ai entendu parler par des personnes désireuses d'avoir le contrat. Elles étaient à débattre leurs soumissions—pas à en débattre le montant, mais à discuter entre soumissionnaires. J'ai entendu émettre l'opinion qu'il y avait moyen de connaître le rang des soumissions. J'ai entendu débattre cette opinion.

A dit à Sir Charles Tupper qu'il avait entendu dire qu'il était possible d'avoir des informations concernant le rang des soumissions; le ministre a dit que c'était impossible.

16315. Ont-ils indiqué, de quelque manière, par quels moyens?—Non; et je puis ajouter que je dis à Sir Charles Tupper que je l'avais entendu dire, et il me répondit qu'il pensait que ces personnes trouveraient la tâche difficile de se procurer des informations de ce genre; et je m'imagine qu'ils l'ont trouvée difficile de fait, au moins il me donna à entendre que c'était chose tout-à-fait impossible, que ça ne pouvait se savoir d'aucune façon.

16316. Avez-vous lieu de croire qu'aucun avantage sur le public ait été obtenu par aucune personne?—Je ne le crois pas; j'ai tout lieu de croire le contraire. Je dois dire que j'étais lié d'amitié avec M. Shields et que j'aurais vivement désiré qu'il pût avoir un intérêt dans le contrat, si possible. Il m'avait été d'un grand secours, et j'aurais été heureux de pouvoir l'aider dans cette affaire. Je me suis tout-à-fait vaincu, ayant passé ici quinze jours, qu'il était parfaitement impossible pour aucune personne d'avoir un avantage, d'après la discussion qui se poursuivait entre des personnes qui connaissaient beaucoup mieux que moi—les entrepreneurs. Je me rappelle que, quand je fis part à Sir Charles Tupper de l'assertation faite, après que les soumissions furent envoyées, qu'on pouvait en connaître le rang, non-seulement il la nia, mais encore il me donna à entendre que les contrats seraient accordés de la façon la plus propre aux gens d'affaire, et qu'il ne pouvait pas en être autrement.

Sir Charles Tupper a dit au témoin que non-seulement aucune information spéciale ne pouvait être obtenue, mais que les contrats seraient accordés de la manière propre aux gens d'affaires.

16317. Y a-t-il autre chose se rattachant à l'une ou l'autre de ces sections, A ou B, sur laquelle vous pourriez nous fournir des renseignements?—Non; je n'en ai rien su depuis, pas le moins du monde.

16318. Y a-t-il autre chose en rapport avec le chemin de fer du Pacifique Canadien sur quoi vous pourriez déposer?—Non; je n'ai rien eu à y voir d'aucune manière depuis.

A simplement agi comme avocat en voyant à ce que les arrangements fussent rédigés de la manière voulue.

16319. Y a-t-il autre chose que vous désireriez dire?—Non; seulement je vois que le témoin McCormick a essayé d'avancer, par voie d'insinuation, qu'on pouvait arriver à conclure que j'avais un intérêt dans cette affaire. Je désire dire que j'ai simplement agi pour M. Shields, et que j'ai vu à ce que les arrangements fussent rédigés de la manière voulue.

16320. Y a-t-il autre chose que vous désireriez dire?—Rien autre chose.

Examen de JOHN WADDLE continué :

*Par le Président :*

**Waddle.**

TÉLÉGRAPHE.  
SOUMISSIONS—  
CONTRAT No. 4.

16321. La lettre que M. Fleming vous a adressée, en date du 12 août 1874, et que vous avez produite, est-elle la première communication qui vous ait été faite que votre offre pour la section 5 serait acceptée ? —Oui.

16322. Qu'avez-vous fait en recevant cette lettre : avez-vous écrit au Gouvernement que vous exécuteriez votre soumission, ou êtes-vous descendu à Ottawa ?—Je vins à Ottawa, et je puis rectifier ce que je viens de déclarer, en disant que je suis venu à Ottawa avant de recevoir cette lettre, parce que la lettre était mise à la poste, mais la lettre n'était pas arrivée à Kingston, quand je partis. Quand je revins d'Ottawa, je la reçus.

16323. Combien de temps êtes-vous resté à Ottawa cette fois-là ? Je repartis dans l'après-midi du même jour.

16324. Avez-vous vu quelqu'un ici ?—Je n'ai vu personne que M. Scott, M. Trudeau et le secrétaire.

16325. Avez-vous reçu d'eux quelque information ?—M. Scott me dit Garantie. que le contrat m'était accordé, mais il exigeait \$20,000, et il dit : Laissez les choses telles qu'elles sont jusqu'au retour de M. Mackenzie.

16326. Alors avez-vous écrit la lettre dont vous avez déjà parlé—je veux dire celle en date du 24 août, offrant de donner un cautionnement de \$10,000 ?—Je l'ai écrite quand je revins et que j'ai offert le cautionnement. C'est au retour de M. McKenzie que je suis revenu ici.

16327. Vous rappelez-vous que peu de temps après cette lettre, vous avez télégraphié qu'à raison de la mort de quelqu'une personne, vous ne pouviez partir pour Ottawa ?—Oui ; il me dit que le contrat était prêt à m'être livré, que c'était quelque chose de nouveau pour eux que cette section. Par les circulaires qui avaient été envoyées, chaque soumissionnaire devait accompagner sa soumission d'une spécification. J'avais été si longtemps engagé dans les affaires de télégraphe que j'en écrivis une et je descendis. Je télégraphiai qu'un deuil récent m'empêchait de descendre.

16328. N'avez-vous pas reçu, en réponse à cette dépêche, une dépêche de M. Braun, le secrétaire, disait que ce qu'il fallait était l'approbation par M. Britton de votre cautionnement ?—Oui, je reçus une dépêche à cet effet.

16329. Depuis ce jour, qui était le 27 août, jusqu'au temps où vous dites que vous êtes descendu, de bonne heure en décembre, avez-vous reçu à ce sujet aucune communication officielle ou information venant du gouvernement ?—Je ne pourrais pas dire quand je suis descendu avec le contrat. Je laissai à M. Britton le contrat rédigé et signé et portent les signatures des cautions.

16330. Mais vous avez compris que le contrat ne serait pas exécuté à moins que votre cautionnement ne fût accepté, votre cautionnement de Kingston, dans lequel M<sup>me</sup> Sellick était concernée ?—Oui.

16331. Le fait de signer le contrat ne suffisait pas, à moins que votre cautionnement ne fût en règle ; vous avez compris cela ?—J'ai compris

*Télégraphe—  
Soumissions  
Contrat No. 4.*

Britton certifia que le cautionnement était suffisant.

parfaitement bien qu'ils avaient dans son hypothèque le montant du cautionnement, indépendamment de l'hypothèque antérieure.

16332. Mais n'avez-vous pas compris que non-seulement il devait être satisfaisant dans votre opinion, mais qu'encore il devait être déclaré satisfaisant dans l'opinion de la personne qui avait été nommé pour en juger?—J'étais satisfait, et M. Britton était satisfait aussi; mais il dit qu'il ferait un rapport là-dessus et que le gouvernement agirait comme il voudrait. Il me donna un certificat, mais je l'ai perdu, par lequel il certifiait à M. Mackenzie que le cautionnement était bon; qu'il était plus élevé que le montant requis.

16333. N'êtes-vous pas descendu après que vous eûtes découvert que le cautionnement n'était pas approuvé, et n'avez-vous pas proposé de vive voix qu'afin de le rendre valable aux yeux du gouvernement, vous permettiez qu'on vous retint \$10,000 sur vos premiers estimés?—Il y avait deux façons de le rendre valable, et c'était là une de mes propositions.

16334. A qui avez-vous fait cette proposition?—A M. MacKenzie.

L'hon. A. Mackenzie lui dit qu'il avait du temps pour voir à se procurer un cautionnement, et là-dessus il parti pour Toronto. 16335. A-t-elle été acceptée?—Il me répondit que j'avais du temps pour arranger cela, soit que je fisse radier l'hypothèque ou que je me procurasse un nouveau cautionnement. Dans ce but je partis pour Toronto et je fis un arrangement avec A. M. Smith, de Toronto. M. A. M. Smith devait faire au gouvernement le dépôt en argent.

Avant le 7 décembre, il écrivit à Mackenzie qu'il serait sous peu à Ottawa avec les garanties voulues. 16336. Quand avez-vous communiqué après cela au gouvernement que vous étiez prêt à faire le dépôt?—Je ne puis dire le jour du mois. Le 7 décembre, quand je descendis, j'avais écrit à M. MacKenzie—quel jour je ne pourrais dire, mais avant cette date—que je descendais sous peu avec les garanties voulues.

16337. Avez-vous une copie de cette lettre?—Non.

16338. Parce que cette lettre n'apparaît pas dans ce rapport au parlement?—Non; je vois qu'il n'y a pas trace de la lettre de crédit non plus dans ce rapport.

16339. Avez-vous remis vous-même cette lettre dont vous avez parlé en dernier lieu, le notifiant que vous étiez prêt à faire votre dépôt, ou l'avez-vous envoyée par la poste?—Je l'ai envoyée de Toronto par la poste.

16340. Mais vous n'en avez pas de copie?—Je crois que je l'ai écrite dans le bureau de M. Cooper, et je l'ai mise à la poste.

16341. Cette lettre n'est pas dans ce rapport au parlement; êtes-vous sûr que vous l'avez envoyée?—Je suis bien certain que je l'ai mise à la poste, très certain.

16342. Vers quel temps était-ce?—Ça pouvait être deux semaines avant de descendre avec le contrat Perry.

16343. Et c'était vers le 6 ou le 7 de décembre, n'est-ce pas?—Je suis descendu vers le 6 ou le 7.

16344. De sorte que l'expédition de cette lettre aurait eu lieu deux semaines avant cela?—Oui, environ quinze jours.

16345. Avez-vous reçu une réponse à cette lettre que vous dites avoir

*Télégraphe—  
Soumissions  
Contrat No. 4.*

envoyée environ quinze jours avant le 6 ou le 7 de décembre?—Je n'ai pas reçu de réponse du gouvernement. Je reçus une dépêche du Dr St. Jean, le député d'Ottawa.

16346. Pouvez-vous la produire?—Non, monsieur. Je suis allé chez lui pour avoir quelques papiers, mais il n'y était pas.

16347. Comment pouvait-il recevoir aucune réponse de M. MacKenzie à une lettre écrite par vous à M. MacKenzie?—Bien, je vais vous le dire, Monsieur. Il agissait pour moi quand j'étais absent d'ici. Il communiquait avec moi; il me laissait savoir tout ce qui se passait, et il alla voir M. MacKenzie, et il me dit que ce dernier avait reçu ma lettre, et que quand je descendrais, sans aucun doute, le contrat me serait livré. Après cela, nous eûmes à aller et revenir, le Dr St. Jean et moi, de jour en jour pendant des semaines, après que je fus venu ici—du 6 au 28.

Le Dr St. Jean agit pour le témoin, quand celui-ci était absent d'Ottawa, et lui dit que l'Hon. A. Mackenzie avait reçu sa lettre.

16348. Du 6 au 28 de décembre vous voulez dire?—Oui; et longtemps après cette lettre, il me promettait encore que la chose se ferait, et tout ce que je lui demandais c'était de me dire ce qu'il y avait à faire et que ce serait fait, que je monterais à Toronto et que j'enverrais l'argent ici.

16349. Dites-vous qu'après le 6 de décembre et jusqu'au 28 du même mois, M. MacKenzie, ou quelqu'un dans le département, vous a dit que tout ce qu'il y avait à faire était de tenir votre dépôt prêt?—Il ne m'a pas dit de tenir le dépôt prêt, car il savait qu'il était prêt.

16350. Ne m'en donnez pas la raison, mais dites-moi ce qu'il disait?—De jour en jour, il me disait d'attendre pour voir si Sutton & Thirkell s'étaient décidés ou non, et que si Sutton ne le prenait pas, le contrat me serait passé, comme c'était tout d'abord.

Lui disait de jour en jour que si SUTTON & THIRKELL ne prenaient PAS le contrat, le témoin l'aurait.

16351. Y avait-il quelque personne présente avec vous quand M. MacKenzie ou quelqu'un des départements vous disait cela?—Le docteur était avec moi.

16352. Quel docteur?—Le Dr St. Jean; il demeure ici à Ottawa. Il vint lui-même avec moi en différents temps; il allait dans le bureau et je restais dans l'anti-chambre.

16353. Est-il actuellement ici à Ottawa?—Je présume qu'il est en ville. Je suis allé chez lui ce matin, mais il n'y était pas.

16354. A-t-il été avec vous plus d'une fois?—Oui, je suppose plus de deux douzaines de fois; nous y allions tous les jours.

16355. Ne vous est-il jamais venu à l'esprit que c'eût été une bonne tactique que de faire mettre par écrit quelques-unes de ces communications, au lieu de ces conversations entre vous et ce député et M. MacKenzie?—Non; je croyais qu'il y avait un peu d'honnêteté dans tout cela. Je n'ai jamais eu de communication officielle avec lui; seulement, j'y allais le matin et je le faisais demander. Quelquefois il allait trouver M. Trudeau, et quelquefois il disait qu'il irait le voir le matin suivant, selon qu'il était occupé.

16356. Combien de fois pensez-vous qu'il vous a vu en tout et partout à propos de cette affaire?—Environ une douzaine de fois ou plus dans l'espace de ces deux ou trois semaines. Le Dr. St Jean et moi allâmes

*Télégraphe-  
Soumissions  
Contrat No. 4.*

Dit à Braun qu'il allait voter à Kingston, et Braun lui dit qu'il ferait mieux de rester.

le voir un vendredi. Nous le vîmes ce jour-là. Il nous dit de revenir le jour suivant le samedi, et qu'il nous laisserait savoir quel jour le contrat serait signé, et je pourrais m'en aller, me procurer tout l'argent et le lui envoyer. Nous y retournâmes le samedi, et il nous dit d'attendre au lundi. Je passai le dimanche ici, et le lundi, le docteur et moi nous y allâmes encore. A 11 heures, M. MacKenzie était parti nous dit-on, pour Montréal. J'entrai et je dis à M. Braun, que j'allais à Kingston. Je lui dis : " Je m'en vais voter à Kingston. " Il me répondit : " Vous feriez mieux de rester. "

16357. Ne comprenez-vous pas que vous êtes là à me dire que M. MacKenzie n'avait qu'à vous dire quel jour le contrat serait signé, et en même temps vous me dites qu'il vous a déclaré qu'il ne pouvait être signé, parce que Sutton & Thirkell avaient l'offre ?—Il me le retenait.

L'hon. A. Mackenzie lui disait d'attendre pour voir si Sutton et Thirkell prendraient le contrat.

16358. Vous ne vous accordez pas dans ce que vous dites ; vous dites qu'il n'y avait rien qu'à faire fixer le jour où le contrat serait signé. Une autre fois, vous dites qu'il vous demandait d'attendre jusqu'à ce que tout fût fini avec Sutton & Thirkell ?—Je crois que vous ne me comprenez pas. Il me demandait d'attendre jusqu'à ce que je susse si Thirkell & Sutton le prendraient.

16359. Alors il y avait autre chose à signer à part le contrat ?—C'était la grande question. Je devais aller le voir et en être informé.

16360. Maintenant, ne vous a-t-il pas dit ceci en substance : qu'il ne pouvait pas faire d'affaires avec vous jusqu'à ce qu'il sût si Sutton & Thirkell prendraient le contrat ? N'est-ce pas là la substance de ce qu'il vous a dit ?—Il ne pouvait pas me donner de réponse décisive.

16361. Mais il ne pouvait pas vous donner une réponse décisive à cause de Sutton & Thirkell ?—Il me disait de revenir d'un jour à l'autre.

16362. Ne vous a-t-il pas dit, en substance, qu'il ne pouvait pas faire d'affaires avec vous jusqu'à ce qu'il se fût assuré si Sutton & Thirkell prendraient le contrat ?—La réponse qu'il me faisait était que s'ils ne le prenaient pas, je l'aurais.

16363. Ne vous a-t-il pas dit qu'il fallait savoir cela d'abord : si Sutton & Thirkell le prendraient ?—Je ne sais pas si il a dit cela, mais c'est en substance ce qu'il a dit.

16364. Alors pourquoi me dites-vous que tout ce qu'il y avait à faire était de fixer le jour pour signer le contrat ?—Je vous dis ce qu'il m'a dit.

16365. Avant de fixer le jour, il avait à savoir s'il pourrait fixer un jour ?—Je le pense bien, mais j'appris—peut-être ne m'a-t-il pas dit cela cependant—j'appris par un monsieur qui était descendu au Russell House, que Sutton avait abandonné le contrat et ne voulait plus s'en mêler.

16366. De qui avez-vous appris cela ?—D'un monsieur de Brantford, qui était là.

16367. Qui ?—Il est parti de Toronto pour aller demeurer à Brantford et il me dit que Sutton voulait qu'il se portât caution et que lui ne voulait pas.

16368. Pouvez-vous le nommer : était-ce Oliver ?—Non.

*Télégraphe—  
Sommations  
Contrat No. 4.*

16369. Ou Davidson?—Non, ni l'un ni l'autre.

16370. Était-ce Brown?—Non, j'ai oublié son nom.

16371. Thompson?—J'ai son nom dans la tête. Il tenait autrefois un grand restaurant sur la rue Yonge, à Toronto, et dans le temps il vivait retiré à Brantford. C'est lui qui me dit cela; dans tout les cas, je sais que Sutton était ici, et je suis allé pour le voir et je ne l'ai pas vu.

16372. Alors vous saviez pendant que vous étiez ici, et pendant vos conversations avec M. MacKenzie, que Sutton était ici, essayant de passer définitivement son contrat, n'est-ce pas?—Il était ici.

16373. Essayant de se procurer son dépôt et à passer définitivement le contrat?—C'est ce que j'ai compris. M. Fleming lui-même m'a dit qu'il était ici, et je suis allé pour le voir et je ne l'ai pas vu. Il était parti la veille au soir.

16374. Avez-vous eu aucune autre communication avec d'autres personnes que le Gouvernement ou ses employés, au sujet de ce contrat—des personnes telles que Sutton ou celles qui ont eu le contrat?—Pas avec celles qui ont eu le contrat. Je n'ai pas eu de conversation avec elles. J'eus des communications avec d'autres hommes qui voulaient trouver l'argent pour moi, et auraient déboursé tout l'argent nécessaire. J'ai eu des communications avec M. Harper, de Londres.

16375. Nous ne jugeons pas à propos de nous enquérir de vos négociations privées; nous ne tenons pas à connaître les marchés que vous avez faits avec les personnes qui devaient vous aider; cela n'a rien à faire avec la transaction, en tant que le public y est concerné; la question est de savoir si vous aviez droit à plus que vous n'avez reçu du gouvernement. Voilà, si je comprends bien, qu'elle est votre plainte; que vous auriez dû recevoir quelque chose que vous n'avez pas reçu: est-ce cela?—C'est cela.

16376. Vos démarches préliminaires pour vous procurer votre dépôt ne sauraient conséquemment affecter cette question. Maintenant, si vous comprends bien, vous dites en substance ceci: qu'après que vous avez reçu avis que la section 5 vous était accordée, vous avez essayé de donner un cautionnement sur des propriétés immobilières à Kingston, et que sans avoir été informé par le ministre qu'à telle date donnée, vous n'auriez plus chance d'accomplir cet objet, le contrat a été offert à d'autres personnes, aucun avis ne vous ayant été donné que le délai était expiré?—C'est précisément cela.

16377. Qu'alors, plus tard, quelque temps en décembre, vous êtes venu ici et avez offert de donner des garanties sous une autre forme; que le ministre vous a informé que le contrat avait été offert à une autre personne, Sutton, ou à Sutton & Thirtkell, et que s'ils ne réussissaient pas, vous deviez avoir une chance d'avoir le contrat, en donnant des garanties différentes; est-ce là ce que signifie votre histoire?—C'en est la substance.

16378. Y a-t-il autre chose à propos de cela dont vous voudriez nous informer?—Bien, comme vous le dites, il ne sert de rien d'entrer dans aucun détail pour prouver que je n'en connaissais rien. M. Harper, de London, confiant que nous allions avoir le No 6—je lui envoyais le No 5—devait me donner \$6,000 en argent, déposer les \$10,000 au Gouver-

*Télégraphes—  
Soumissionnaires  
Contrat No. 4.*

nement et donner tous les cautionnements nécessaires. J'ai ici ses lettres et dépêches jusqu'en février, et cela prouve que je ne savais pas que le contrat fût accordé à un autre.

16379. Vous avez déjà juré que vous ne le saviez pas?—Pour le prouver, j'ai ces papiers.

16380. Prenant cela comme établi, que vous ne le saviez pas, y a-t-il autre chose dont vous désiriez nous informer?—Rien autre chose. Je suppose que c'est tout ce qu'il est nécessaire de dire, quand il n'est pas nécessaire de prouver qu'il y avait d'autres contrats que le contrat Perry.

Entrevue avec Sir R. J. Cartwright qui lui dit qu'il aurait dû se mettre à l'œuvre.

16381. Nous ne tenons pas à savoir la manière dont vous vous prépariez à faire le dépôt; la question est de savoir si vous étiez prêt finalement dans le temps voulu, et si non, si vous auriez dû avoir du délai.—Oui; je puis dire, pendant que j'y pense, que, entr'autres, j'allai voir M. Cartwright. Comme c'était un homme de Kingston, je pensai que peut-être il me donnerait quelque information là-dessus. Je lui dis comment j'étais traité, et que M. MacKenzie ne voulait pas me donner satisfaction. "Bien, dit-il, pourquoi n'avez-vous pas commencé à travailler quand le contrat vous fut accordé, et avant que vous vous eussiez procuré aucun argent, le contrat eût été signé, et suivant l'acte vous aviez le droit de vous mettre à l'ouvrage après l'avis que vous avez reçu; mais j'irai voir M. MacKenzie, et vous pourrez revenir demain." Il vit M. Mackenzie, et M. MacKenzie lui dit que si ces hommes ne prenaient pas le contrat, je l'aurais.

16382. Quels hommes?—Ces hommes de Brantford.

16383. C'était en décembre cela?—Oui.

16384. Étiez-vous présent quand M. MacKenzie a dit cela à Sir Richard Cartwright?—Non; c'est la réponse que me fit M. Cartwright, et M. Cartwright était très en colère contre moi, parce que je ne m'étais pas mis à l'œuvre.

16385. Peut-être voulait-il dire de vous mettre à l'œuvre pour vous procurer votre dépôt?—Non; j'ai exécuté des contrats depuis lors de cette façon-là.

N'A JAMAIS EU LA CHANCE promise de faire son dépôt, dans le cas où Sutton et Thirkell ne réussiraient pas à faire le leur.

16386. N'avez-vous jamais eu la seconde chance, qui vous était promise, dites-vous, savoir, que si Sutton & Thirkell ne réussissaient pas à faire leur dépôt et à prendre le contrat, on vous permettrait à vous de faire votre dépôt?—Non, monsieur, je ne l'ai jamais eu directement ni indirectement.

Si le contrat lui eut été accordé, il avait d'amples moyens d'exécuter les travaux.

16387. Si vous eussiez eu le contrat, aviez-vous une aide pécunière ou des moyens propres suffisants pour vous permettre de le remplir?—J'avais n'importe quel montant. Après que deux ou trois personnes eurent su de quel contrat il s'agissait, j'avais n'importe quel montant d'argent pour m'appuyer. Il y avait une demi-douzaine de personnes prêtes à s'associer à moi, après que le contrat eut été définitivement réglé. Je pouvais leur en donner un tiers ou tout ce qui était raisonnable. M. A. M. Smith, de Toronto, me dit: "Quand le contrat sera réglé et signé, je vous donnerai \$20,000 et je vous l'abandonnerai complètement," et il me conseillait de vendre le No. 5, et de prendre le No. 6; aussitôt que le gouvernement serait prêt à en disposer. Dans ce

temps-là, nous croyions que le gouvernement allait en disposer tout de suite (du No. 6). Je puis dire aussi que j'allai acheter 200 paires de couvertures à Montréal et des fournitures de tentes pour 200 hommes afin de commencer les travaux au printemps, et je me mis à l'œuvre et me procurai les instruments pour faire les trous. Plus tard, j'ai vendu les couvertures à l'encan, quand je vis que je n'avais pas le contrat.

16388. Avez-vous été intéressé dans aucune autre affaire se rattachant au chemin de fer du Pacifique ?—J'ai fait des soumissions pour d'autres contrats depuis lors.

16389. Quelle sorte de contrats ?—J'ai soumissionné pour les bâtiments pour les réservoirs, mais ils ne se décidèrent pas à les faire de cette façon, et les bâtiments furent faits d'une autre façon.

16390. Considérez-vous qu'aucune de vos soumissions pour aucun de ces travaux a été mise à tort de côté ?—Je ne considère rien de plus que ceci : je n'ai jamais fait d'autres soumissions sous le même gouvernement, depuis que celui-ci m'eût joué dans ce contrat-ci. Je n'ai soumissionné qu'une fois sous lui à Kingston, et j'y ai fait une soumission et j'ai eu l'entreprise.

16391. Sur le chemin de fer du Pacifique ?—Non, pas sur le chemin de fer du Pacifique.

16392. Pouvez-vous déposer de quelqu'autre chose qui se rattache au chemin de fer du Pacifique ? Oui ; j'ai compris que ma soumission était la plus basse pour la section No. 4, aussi bien que pour la section No. 5, mais je n'en ai pas eu d'avis du gouvernement. CONTRAT No. 3.  
Il a compris que sa soumission pour la section 4 était la plus basse.

16393. Quelle était la section 4 ?—La section 4 devait se trouver à l'ouest de Winnipeg, parce que le No 5 est de ce côté-ci de Fort Garry.

16394. Où était la section pour laquelle vous pensez que votre soumission était la plus basse ?—Le No 4.

16395. Sans calculer pouvez-vous nous dire dans quelle partie du monde elle se trouvait ?—Elle devait partir de Winnipeg à l'ouest en montant.

16396. Savez-vous où se trouve la section dont vous parlez ?—Je ne puis pas m'en rappeler maintenant, mais je vais voir ; c'est dans la spécification—Le lac La Hache est au commencement de cette section.

16397. Où est-ce cela ?—Dans la Colombie Anglaise.

16398. Est-ce pour celle-là que vous avez soumissionné ?—Oui.

16399. Est-ce celle-là dont vous parlez, la section dans la Colombie Anglaise ?—Oui.

16400. Quant à cette section, l'Ingénieur en chef fit rapport au gouvernement que votre soumission était la plus basse après celle de W. R. McDonald, de Yale, et il fit rapport que les prix de M. McDonald étaient trop bas pour lui permettre de mener avec certitude les travaux à bonne fin. Voilà l'opinion de M. Fleming ; et quant à votre soumission il fait rapport qu'il n'était pas désirable qu'on donnât au même entrepreneur deux sections différentes, et que vous ayant donné le No. 5, il conseillait au gouvernement de ne pas vous donner aussi la section No 4 dans la Colombie Anglaise ; est-ce de cette manière-là que vous

*Télégraphe-  
Soumissions.  
Contrat No. 2.*

N'a jamais pu savoir  
pourquoi il n'a pas eu  
le contrat.

Avez-vous compris?—Non, ce n'est pas de cette façon-là que je l'ai compris. Tout ce que j'ai pu savoir, c'est que ma soumission était la plus basse. Je n'ai jamais pu découvrir pourquoi je n'ai pas eu le contrat. Je pouvais le remplir pour le montant de ma soumission ; je pouvais y faire quelques profits et le passer à un autre.

16401. Y a-t-il autre chose en rapport avec le chemin de fer du Pacifique ou le télégraphe que vous désiriez expliquer?—Rien que je connaisse. Je puis dire, je suppose, que j'ai donné avis à ce gouvernement-ci, aussitôt que le ministère eût été formé, que la section No. 6 m'avait été accordée, et que j'étais prêt en tout temps à faire le dépôt et à commencer l'exécution du contrat.

16402. Vous a-t-il donné le contrat ou l'a-t-il donné à quelqu'autre?—Non ; j'eus une réponse de M. Braun que le gouvernement avait reçu ma lettre. Je la gardai. Je garde toutes les lettres qui m'arrivent maintenant, de sorte que je leur donne avis en temps.

16403. Y a-t-il autre chose que vous désiriez dire?—Non ; il ne sert à rien de vous parler de ces transactions par lesquelles j'obtins de l'argent.

16404. Je ne sais de quoi vous voulez parler, mais je puis vous dire que nous ne tenons pas à savoir quels étaient vos arrangements pour vous procurer le dépôt ; avez-vous autre chose sur quoi vous puissiez rendre témoignage?—Rien autre chose.

**Campbell.**

GEORGE CAMPBELL, assermenté et examiné :

TRANSPORT DES  
RAILS SUR LE LAC  
SUPÉRIEUR.

*Par le Président :*

16405. Où demeurez-vous?—A Windsor.

16406. Quelle est votre occupation?—Le commerce de bois et le commerce de transport.

16407. Avez-vous quelque expérience pratique dans la conduite et l'affrètement des navires?—Oui.

A une expérience de  
vingt ans dans l'affre-  
tement.

16408. Pour combien de temps?—Pour un certain nombre d'années  
—vingt ans.

A organisé en 1873  
une ligne de vaisseaux  
de fret et de passagers  
qui naviguaient sur le  
Lac Supérieur.

16409. Avez-vous quelque connaissance du commerce de transport sur le Lac Supérieur?—Un peu ; oui monsieur. J'ai organisé une ligne de navigation sur ce lac, et qui a commencé à naviguer en 1873, je crois.

16410. Une ligne de vaisseaux de fret?—De vaisseaux de fret et de passagers.

16411. Cette ligne faisait-elle affaire sur le Lac Supérieur?—Oui.

16412. A quelle époque?—1873 et 1874, je crois.

16413. Avez-vous navigué le lac Supérieur vous-même?—Oui.

16414. Souvent?—Pas très-souvent ; je l'ai navigué encore il y a environ deux mois.

*Transport des rails  
sur le Lac Supé-  
rieur.*

16415. Avez-vous eu aucun moyen de savoir pendant l'année 1874 ou 1875 quels étaient les prix pour le fret de différents points sur le lac Supérieur?—Oui—en 1874-75? Sait quels étaient les prix du fret en 1874 et 1875.

16416. Oui?—Oui, j'en ai eu.

16417. Quelle occasion avez-vous eu de le savoir?—J'y avais une ligne de navigation qui faisait concurrence pour le fret, prenait du fret, et passait des contrats pour le fret.

16418. Quelle sorte de fret?—Toutes sortes de fret.

16419. Quelle sorte de vaisseaux faisaient partie de cette ligne dont vous parlez?—Deux steamers, bien classés—vaisseaux A 1.

16420. De quel tonnage environ?—D'environ 400 tonneaux chacun.

16421. Etes-vous entré en concurrence pour le transport de rails sur le lac Supérieur en aucun temps?—Non.

16422. Pourriez-vous dire quel prix eût été raisonnable, s'il y avait eu concurrence, pour le transport de rails, de Fort William à Duluth, dans l'automne de 1878?—Oui, je crois que je pourrais le dire.

16423. Quel eût été le prix raisonnable suivant vous?—Je crois qu'un prix raisonnable eût été \$1.50 la tonne—une grosse tonne—c'est-à-dire une tonne de rails en fer. Je crois que j'aurais pu les faire transporter, où les transporter moi-même, pour ce prix, très facilement. \$1.50 la grosse tonne un prix raisonnable pour le transport de rails de Fort William à Duluth dans l'automne de 1878.

16424. Dites-vous, qu'en l'absence de toute convention spéciale, il est compris qu'une tonne de rails, pour le transport, est de 2,240 lbs?—Je l'ai toujours compris comme cela; c'est la règle suivie dans la marine américaine, et aussi dans tout service maritime, je crois. Il est compris, parmi les entrepreneurs de transport qu'une tonne de rails est de 2,240 lbs.

16425. Les prix pour le transport de ces matériaux ont-ils varié beaucoup, d'année en année, dans ces trois ou quatre dernières années?—Pas depuis 1874. Ils ont été uniformément très-bas jusqu'à cette dernière année, où ils ont monté un peu, pas beaucoup.

16426. Quels étaient les prix cette année?—Je crois que le fer pouvait être pris au pied des lacs à Kingston, et transporté à Duluth, pour environ \$2 la tonne, la grosse tonne. Je crois qu'il a été transporté pour ce prix. Les prix ont monté en 1880. La grosse tonne transportée cette année de Kingston à Duluth pour \$2.

16427. Quel serait le prix raisonnable pendant cette année de 1880, pour le transport de rails, de Fort William à Duluth?—Je crois que \$1.50 serait un bon prix. Il serait facile de les faire transporter pour ce prix. \$1.50 un prix raisonnable en 1880 pour le transport de rails de Fort William à Duluth.

16428. Et comment ce prix eut-il été considéré en 1879?—C'eût été un bon prix alors.

16429. Et en 1878?—C'eût été un bon prix pour toutes ces années, parce que c'étaient des années de stagnation.

16430. Jusqu'à quelle année faut-il remonter en arrière pour que le prix du transport eût été plus élevé entre ces deux points?—En 1871 et 1872; les prix du fret étaient alors plus élevés. En 1873, il y a eu une grande dépression du commerce de transport. Depuis lors, les prix ont été bas. Prix bas des années 1873 à 1879.

*Transport des rails  
sur le Lac Supé-  
rieur.*

La ligne de Windsor et du lac Supérieur a transporté les malles pendant trois ou quatre ans. 16431. Votre ligne fait-elle affaires sous un nom social?—Sous le nom de Ligne de Windsor et du Lac Supérieur. J'ai transporté les malles pendant trois ou quatre années. J'ai eu du département ici une subvention pour le transport des malles en 1874 et 1875.

A rempli le contrat à la satisfaction du gouvernement. 16432. Le gouvernement a-t-il jamais été mécontent de la manière dont vous remplissiez votre contrat?—Pas du tout. Je crois que nous l'avons rempli à son entière satisfaction. Nous avons transporté les dernières malles sur le lac Supérieur après que les autres bateaux eurent cessé de naviguer.

16433. A quelle partie du lac Supérieur?—Tout le trajet compris entre Sarnia et Duluth.

16434. Arrêtant à Fort William?—Oui, à Fort William et à toutes les places. Nous nous fusionnâmes avec la ligne Beatty, appelée la Compagnie de Transport du Nord-Ouest; c'est la fusion de ces deux lignes qui a formé la Compagnie de Transport du Nord-Ouest.

16435. Quand cette fusion a-t-elle eu lieu?—Je vous ai donné les années 1874 et 1875 pendant lesquelles j'avais des vaisseaux qui naviguaient. Je crois que c'est en 1875-1876 ou 1876-1877.

16436. Y a-t-il quelqu'autre ligne faisant affaires sur ces lacs aujourd'hui, outre la Cie de transport du Nord-Ouest?—Il y a une ligne directe, une ligne régulière directe.

16437. Sur le lac Supérieur?—Oui.

16438. Comment appelle-t-on cette ligne?—Je crois quelle s'appelle Ligne de Collingwood et du lac Supérieur; Je n'en sais pas exactement le nom. On l'appelle généralement la ligne de Collingwood par le lac Supérieur.

Dans l'automne de 1878, la ligne de Collingwood pouvait transporter des rails aussi bien que la Cie de Transport du Nord-Ouest. 16439. Dans l'automne de 1878, savez-vous s'il y avait quelqu'autre ligne que la Cie de Transport du Nord-Ouest qui pouvait transporter des rails de Fort William à Duluth?—Je suppose que la ligne de Collingwood aurait pu en transporter.

16440. Cette ligne existait alors?—Oui, et a toujours existé depuis.

Il ne peut pas y avoir de concurrence entre Fort William et Duluth. 16441. Avez-vous connaissance de quelques transactions actuelles pour le transport—disons de matériaux en fer—entre ces deux points, pour \$1.50 à \$2 par tonne?—Je ne puis pas désigner de transactions se rapportant à ces deux points; mais je calcule les distances, la durée du transport, et je fais mon prix d'après cela. Naturellement, il n'y avait que des rails à transporter de Fort William à Duluth, et il ne saurait y avoir de concurrence.

\$106 par jour un bon prix pour un vaisseau capable de transporter 500 tonnes. 16442. Quel prix par jour serait regardé comme un bon prix pour un vaisseau de la grandeur voulue pour pouvoir transporter, disons 400 à 500 tonnes?—Je crois que \$100 par jour serait un bon prix, les entrepreneurs de fret sont consentants à accepter ce prix, même cette année, et le fret a augmenté de prix.

De Fort William à Duluth six jours pour charger, décharger et revenir. 16443. Combien faudrait-il de jours pour charger, aller de Fort William à Duluth et revenir, en supposant qu'il n'y eût pas de charge pour revenir?—Six jours pour charger, décharger et revenir.

16444. Alors, en supposant qu'il n'y eût pas de charge pour le voyage

*Transport des rails  
sur le Lac Supé-  
rieur.*

de retour, au prix que vous avez mentionné, est-ce que \$600 serait une compensation raisonnable ?—Oh, oui ; \$100 par jour serait un très bon prix. \$600 serait un bon prix, et c'est ce que donnent 400 tonnes à \$1.50 de la tonne.

16445. Et à 400 tonnes, cela ferait \$1,50 de la tonne ?—Précisément cela.

16446. En déclarant que cette compensation par jour est raisonnable, voulez-vous dire qu'elle est raisonnable pour un bâtiment capable de transporter 400 tonnes de fer ?—Je parle de ce genre de bâtiments—de 400 à 500 tonneaux.

16447. Si le vaisseau pouvait transporter 500 tonnes, moins de \$1.50 constituerait une meilleure compensation ?—Non ; je ne le crois pas. Le vaisseau serait plus considérable, il consumerait plus de charbon, le capital engagé serait plus considérable, et naturellement on s'attend à un prix plus élevé par jour pour un plus grand vaisseau.

16448. Savez-vous si dans cet automne de 1878, il y avait de la difficulté à faire transporter le fret ?—Je ne crois pas. J'affrétai des vaisseaux pour le transport du fret, et je n'ai pas eu de peine à m'en procurer cette année-là.

16449. Dois-je comprendre que vous dites que \$600 serait une compensation raisonnable ?—Je le crois.

16450. Bien qu'il n'y eût aucun fret pour le voyage de retour ?—Si le vaisseau était moins chargé, il irait plus vite. Je serais très-disposé à affréter un vaisseau, avec les brillantes perspectives de la prochaine saison, à \$100 par jour, et ce serait un fort bon prix. Serait consentant à affréter un vaisseau à \$100 par jour pour la prochaine saison.

16451. Connaissez-vous de quelque façon les taux du fret à l'intérieur, de Duluth à la Rivière-Rouge, par exemple ?—Pas du tout.

16452. Quelle est à peu près la distance entre Fort William et Duluth ?—On compte 200 milles—la carte en porte 204—environ 200 milles en chiffres ronds. Le trajet peut durer 20 heures pour aller et autant pour revenir, environ vingt-deux heures. De Fort William à Duluth, la distance est d'environ 200 miles.

16453. Et combien dites-vous qu'il faut de temps pour charger et décharger un vaisseau, et faire le voyage de Fort William, aller et retour ?—Je mets six jours, c'est amplement suffisant, et j'accorde quelque chose pour les changements de temps et les retards.

16454. En prenant le contrat pour le transport d'une certaine quantité, telle que 1,500 tonnes, pensez-vous que ce soit là un prix raisonnable, ou est-ce trop ou trop peu—je veux dire pour six jours pour le voyage aller et retour et le transport de 400 tonnes ?—Je crois que ce serait un bon prix.

16455. Est-ce que le temps alloué est suffisant ?—Je crois que c'est à peu près cela. Cette question de la durée du trajet entre Fort William et Duluth est débattue parmi les marins et les propriétaires de bâtiments, et c'est à peu près cela. J'ai pu constater par moi-même quel temps le trajet prend, et c'est pourquoi j'en parle sans hésiter.

16456. Combien pensez-vous que vaudrait le transport de Kingston à l'ouest jusqu'à Duluth ?—En 1877 et 1878, et même en 1879, je crois que le transport eut été facilement obtenu à \$2 de la tonne. En 1877, 1878 et 1879, il était facile de faire transporter des rails pour \$2 la tonne.

*Transport des rails  
sur le Lac Supé-  
rieur.*

Généralement les  
vaisseaux prennent  
du fret pour revenir.

Le transport s'est  
fait pour ce prix  
cette année.

16457. Les vaisseaux prennent-ils du fret généralement pour revenir à l'est?—Oui; ils prennent du bois et des grains—du bois sur le Lac Supérieur.

16458. Est-ce pour cela que vous pensez que le transport se ferait à si bon marché?—Oui; et parce que j'apprends qu'il s'est fait pour ce prix cette année, et qu'il a été offert pour le même prix l'année dernière.

16459. Quel sorte de fer?—Du fer à l'usage des chemins de fer. Par exemple, un vaisseau qui monterait pour aller chercher du bois pourrait transporter environ 500 tonnes, cela ferait \$1,000. J'aurais pu avoir vingt vaisseaux qui auraient fait le transport depuis Kingston pour ce prix, l'année passée, car à une certaine époque de l'année, en juillet et août, ils montent sans charge de Kingston au Lac Supérieur pour aller chercher du bois, ce genre de fret était très-recherché.

16460. Est-ce à cette époque particulière de l'année que vous croyez que le transport se ferait à aussi bon marché que \$2?—Oui, c'est le temps du transport du bois.

16461. Passé août, combien coûterait-il?—Comme vous le savez, plus la saison est avancée, plus les taux deviennent fermes et tendent à augmenter.

16462. En septembre 1878, une offre a été faite au gouvernement pour le transport de 1,000 tonnes de rails, plus ou moins, depuis Fort William à Emerson. Nous avons lieu de croire que le taux depuis Duluth à Emerson était d'environ \$13.50, en argent du Canada. Maintenant, supposant, que tel eût été le taux depuis Duluth à Emerson, quel prix, suivant vous, eût-il été raisonnable de payer pour toute la distance depuis Fort William à Emerson?—Bien, il peut y avoir quelque chose se rattachant au fret par chemin de fer, à la perte d'intérêts sur les paiements et autres choses de ce genre dont je ne saurais parler. Je puis vous dire quel serait le fret à ajouter depuis Fort William à Duluth.

En septembre 1878,  
\$1.50 par tonne eût  
été un bon prix  
payant de Fort Wil-  
liam à Duluth.

16463. La perte de l'intérêt ne pouvait pas être élevée quand c'était le gouvernement qui payait. Supposant que c'eût été un contrat du gouvernement, quel eut été, en septembre 1878, un prix payant raisonnablement pour le transport de Fort William à Duluth?—Je crois que \$1.50 eut été un bon prix, un très-bon prix.

16464. Est-ce que ce prix comprend les frais de chargement, de déchargement, de mise en pile, de quaiage, les droits de hâvre, les frais d'emmagasinage et l'assurance?—Non, simplement le fret.

16465. Alors, ajoutez-y les frais de chargement, de déchargement, de mise en pile, de quaiage, les droits de hâvre, les frais d'emmagasinage et l'assurance.—Je ne sais à quoi ils pourraient se monter en dollars et centins. Naturellement, vous devez me donner une idée de ce qu'ils peuvent être, et je vous répondrai alors.

16466. Avez-vous une idée de la valeur du chargement et du déchargement?—Oui.

16467. Quelle serait-elle sur cet item de rails?—On suppose, naturellement, qu'en ce qui regarde l'affrètement, un bâtiment se servira de ses propres machines et de ses gens d'équipage pour charger. Le chargement ne se monte pas à grand'chose—probablement \$25 par cargaison représenteraient le chargement du vaisseau—le travail extra.

Pour charger un  
vaisseau, \$25 par  
cargaison suffirait.

*Transport des rails  
sur le Lac Supé-  
rieur.*

16468. Voulez-vous dire le chargement et le déchargement?—Non ; le chargement coûterait environ \$25.

16469. Pour chaque voyage?—Oui ; et le déchargement coûterait peut-être un peu plus cher, car il faudrait que la cargaison fut mise en pile, à une certaine distance. Je suppose, naturellement, qu'elle soit mise à portée du palan du vaisseau, qu'elle soit bien mise en pile et bien disposée pour le chargement.

16470. Le déchargement comprendrait-il l'empilement des rails?—Non ; il comprendrait un empiement commode pour le vaisseau, mais non de les transporter à une grande distance. Il ne comprendrait pas l'empilement pour quelqu'un qui en expédierait de grandes quantités et aurait à se procurer un champ où les rails devraient être transportés.

16471. Avez-vous quelque idée du taux de l'assurance sur une telle charge?—Un peu.

16472. Quel serait le taux de l'assurance des rails?—Pour cette dis- Avec un bon vaisseau, le taux de l'assurance sur des rails est une somme nominale.

16473. Qu'appellez-vous une somme nominale?—Peut-être moins d'un huitième de centin.

16474. Savez-vous comment les rails sont généralement évalués pour les fins d'assurance?—Ils sont évalués au prix coûtant. Les rails pour les fins d'assurance évalués au prix coûtant.

16475. Savez-vous quel eut été ce prix en septembre 1878?—Pour des rails d'acier?

16476. Oui, pour des rails d'acier?—Je suppose qu'ils auraient coûté de \$58 à \$60.

16477. Connaissez-vous quelque chose des droits de hâvre à Duluth?—Non ; il n'y en a pas d'aucune façon. Je crois qu'il n'y en a pas.

16478. Y aurait-il des frais d'emmagasinage pour les rails?—Je ne crois pas qu'il n'y en eût. Je suppose qu'ils seraient débarqués sur les terrains du chemin de fer, à moins qu'il n'y eût un empiement extraordinaire, vu que les rails fussent à une très grande distance. Naturellement, il n'y aurait pas pour cela de frais additionnels, parce que le bâtiment est censé les prendre du bassin et les débarquer dans le bassin de nouveau. S'il y avait quelque chose à part cela, ce serait une charge extra à ajouter à \$1.50 disons 20 cents la tonne, 15 ou 20 cents paieraient le tout—l'assurance, l'empilement, tout, je puis dire. Il faudrait ajouter à cette somme de \$1.00 par tonne tout ce qui se ferait en dehors d'enlever les rails du bassin, de les transporter et de les replacer dans le bassin. 15 ou 20 cts la tonne paieraient l'assurance, l'empilement, etc.

16479. Avez-vous eu occasion de connaître le prix du transport de Montréal à l'ouest?—Oui ; tout le temps. TRANSPORT DE MONTRÉAL À L'OUEST.

16480. Savez-vous s'il est plus ou moins coûteux de transporter des rails de Montréal à l'ouest que de Lachine à l'ouest, ou s'il n'y a aucune différence?—Oh, il n'y a pas de différence. Je crois qu'il n'y a aucune différence d'aucune sorte, que c'est à peu près la même chose. Pas de différence dans le transport de rails de Montréal à l'ouest et de Lachine à l'ouest.

16481. Quelle différence y a-t-il à peu près dans le transport de rails de Montréal à Duluth et dans celui de Kingston à Duluth?—En temps ordinaire, le transport peut coûter \$1.25 de plus de Montréal, ce qui comprend le transport et le manèment à Kingston. Environ \$1.25 de plus pour le transport de Montréal à Duluth que pour celui de Kingston à Duluth.

16482. Savez-vous si en septembre ou en octobre 1878, les vaisseaux étaient rares pour le transport de rails sur le Lac Supérieur?—Je ne

*Transport des rails  
de Montréal à  
l'Ouest.*

pense pas qu'ils le fussent. Je ne crois pas qu'il fût connu qu'il y eût là des affaires à faire. Si la chose eût été connue, j'ose dire qu'il y eût eu des vaisseaux pour faire le transport. J'en juge par le fait que l'automne est une saison très-morte pour le transport, aux autres endroits.

16483. Voulez-vous dire qu'à cet automne-là, c'était toute une affaire que de se procurer du fret ; que les propriétaires étaient en peine de s'en procurer?—Oui ; 1878 a été une année morte pour le fret, ainsi que 1879.

16484. Ne pensez-vous pas que vous vous méprenez en portant à un prix aussi peu élevé que \$2 le taux de Kingston à l'ouest?—Non, je ne me trompe pas ; pas du tout.

DE KINGSTON A  
DULUTH.

Un vaisseau peut faire le trajet de Kingston à Duluth en dix-huit jours.

16485. Combien de temps faudrait-il à un vaisseau pour aller de Kingston à Duluth?—Environ dit-huit jours. Je parle d'un navire à voile—c'est la durée moyenne du trajet. Elle est la même que pour aller à Chicago. Il n'y a pas de différence dans la durée du trajet. Pour sûr, vous pouvez faire transporter du fret à Chicago pour \$2 de la tonne.

16486. Parlez-vous de navires à voile allant à Duluth?—Oui.

16487. Qu'en serait-il avec des propulseurs?—Je crois que ça coûterait un peu plus cher.

Les propulseurs chargeraient 50 cts : de plus par tonne que les navires à voile.

16488. Combien plus cher?—Peut-être 50 cts.

16489. Comment se fait-il que le transport coûte plus cher par les propulseurs?—Les propulseurs ne prennent pas de fret pour descendre le lac ; les navires à voile en prennent. C'est ce qui fait qu'il y a un grand nombre de vaisseaux de faible tonnage qui ne sont pas propulseurs.

16490. Alors le transport de Kingston à Duluth vaudrait plus que vous avez mentionné?—Un peu plus, pas beaucoup.

Donne un prix élevé pour le transport de Fort William à Duluth ; raison qu'il en donne.

16491. Je ne comprends pas bien comment il se fait que si le prix du transport de Fort William à Duluth est d'environ \$1.50, celui du transport de Kingston à Duluth ne soit que de \$2, vu la grande différence en plus qu'il y a dans la distance?—Je porte le transport de Fort William à un très-haut prix, parce que c'est un endroit éloigné, qu'il faudrait qu'on y fit un envoi spécialement à cet effet, et qu'on ne pourrait compter sur aucun fret de retour. Quand je porte à \$2 le prix du transport de Kingston, je tiens compte du fret de retour, ce qui en diminuerait considérablement le prix.

\$2 de Kingston à Duluth.

16492. Cela équivaudrait au double d'avoir de la charge pour revenir?—Oui. Je dis \$2.50 parce que j'ai offert de transporter du fer pour ce prix cette année.

16493. De Kingston à Duluth?—Oui, par steamers ; et j'ai entendu dire que des offres avaient été faites de le transporter pour \$2 par vaisseaux. Je n'ai pu le transporter moi-même qu'à raison du steamer que je possède.

16494. Cette ligne de Collingwood comprend-elle des bateaux à vapeur, ou des goëlettes, ou les deux?—Non. Elle ne comprend que des bateaux à vapeur. Il n'y a pas de lignes de navires à voiles, faisant un commerce régulier, au lac Supérieur.

*Transport des rails  
de Kingston à  
Duluth.*

16495. Serait-il difficile de se procurer des navires à voiles en automne sur le lac Supérieur, bien qu'il y en ait quelques-uns. J'avais du fret à transporter à Fort William, cet automne, et je n'ai pas eu de peine à avoir un steamer pour le transporter de Détroit à un prix égal à environ \$1 de la tonne pour le fer.

Difficile de se procurer des navires à voiles en automne.

Pas de difficulté dans l'automne de 1880 d'avoir un steamer pour transporter le fer de Détroit à Fort William pour \$1 la tonne.

16496. Du fret de Détroit à quel point sur le lac Supérieur?—A Fort William.

16497. Pour \$1 de la tonne?—Pour un prix égal à \$1 de la tonne pour le fer.

16498. Est-ce que cela comprenait le chargement et le déchargement?—Le fer fut mis sur le préceinte du vaisseau et déchargé de la même façon. Les propriétaires des vaisseaux l'amènèrent eux-mêmes et le livrèrent sur le bassin à Fort William. Ils l'auraient transporté pour le même prix à Duluth. Je puis vous donner le nom du vaisseau, si vous le désirez.

Les propriétaires du vaisseau amènèrent le fer et le livrèrent sur le bassin, et ils l'auraient transporté à Duluth pour \$1 la tonne.

16499. Vous pouvez le nommer?—C'est le bateau à vapeur "Van Allan."

16500. Les prix que vous avez mentionnés pour le transport de Kingston à l'ouest comprennent-ils les droits de canal, ou faut-il y ajouter ceux-ci?—Les droits de péage sur le canal Welland sont censés payés pour le fer pris à Kingston. Naturellement, les affréteurs qui prennent le fer connaissent cela. Quelquefois cependant, ils se partagent ces droits.

Le prix mentionné plus haut pour le transport de Kingston à Duluth, supposerait que les droits de péage sur le canal Welland eussent été payés.

16501. Alors, il faut y ajouter les droits sur le canal Welland?—Les droits sont toujours censés payés partout. Le prix que j'ai mentionné serait raisonnable, à supposer qu'ils fussent payés.

Les droits de péage sur le canal Welland sont peu de chose, mais il faudrait les ajouter aux \$2

16502. Mais s'il fallait les payer, il faudrait les ajouter au prix que vous avez mentionné?—Oui; à moins qu'il ne s'agisse d'un contrat considérable; sur un contrat considérable une ligne pourrait payer les droits de péage de moitié. Les droits de péage sur le canal Welland se montent à peu de chose. Il faudrait les ajouter à ce prix de \$2.

16503. Je suppose que les prix que vous citez comme étant ceux du \$2 le prix d'été. transport à partir de Kingston sont les prix d'été non pas les prix qui sont demandés tard en automne?—Ce sont les prix d'été.

16504. En général, combien faudrait-il ajouter pour les prix d'automne?—C'est ce qu'il est très-difficile de dire.

16505. Ils varient d'année en année alors?—Oui; il n'y a pas beaucoup de navigation en automne, sur le lac Supérieur.

16506. Le fer est-il un chargement plus incommode par un gros temps que la plupart des chargements?—Non; ce n'est pas du tout un mauvais chargement, s'il est bien arrimé.

16507. Et aucun prix extra ne serait ajouté par rapport à cela?—Non; c'est un bon chargement pour plusieurs raisons. C'est un bon chargement général en cas d'accident, ce qui a fait un fret très acceptable. Je préférerais avoir du fer qu'un fret d'une nature périssable. C'est un fret avantageux par rapport à cela, et c'est ce qui fait qu'il est toujours transporté à meilleur marché. Il n'est pas endommagé par l'humidité ou rien de la sorte.

Le fer, un fret acceptable et toujours transporté à meilleur marché.

*Transport des rails  
de Kingston à  
Duluth.*

16508. Avez-vous eu quelque intérêt dans quelques transactions concernant le chemin de fer du Pacifique canadien?—Non.

16509. Pouvez-vous nous donner quelques informations sur aucune de ces transactions?—Non.

16510. Y a-t-il quelque autre chose que vous désiriez ajouter à ce que vous avez déjà dit sur la présente affaire?—Rien.

OTTAWA, jeudi, 25 novembre 1880.

**Davidson.**

TÉLÉGRAPHE.—  
SOUSSIONS.  
CONTRAT No. 4.

JOSEPH DAVIDSON, assermenté et examiné :

*Par le Président :*

16511. Où demeurez-vous?—A Toronto.

16512. Quelle est votre occupation?—Je suis commerçant de bois.

16513. Avez-vous été concerné dans aucune des transactions se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien, ou le télégraphe qui s'y rattache?—J'ai été concerné dans la ligne télégraphique.

Contrat pour construire une ligne télégraphique du lac Supérieur à Winnipeg.

16514. Quelle a été la première transaction dans laquelle vous étiez intéressé?—Nous avons eu un contrat avec le gouvernement pour la construction d'un télégraphe de la tête du lac Supérieur à un endroit près de Winnipeg, ou dans les environs de Winnipeg.

16515. Était-ce la section connue comme étant la section 5 de la ligne télégraphique le long du Pacifique Canadien?—Je ne suis pas certain quant à la section, mais nous avons à construire toute cette partie qui s'étend de la tête du Lac Supérieur à Winnipeg.

16516. Vous voulez dire à la Rivière Rouge?—A la Rivière Rouge, quelque part dans ces environs—environ 420 milles, je crois.

16517. Cet ouvrage a-t-il été accordé après concurrence publique?—Oui, le Gouvernement l'a fait annoncer, je crois.

16518. Voulez-vous dire qu'il l'a fait annoncer, en demandant des soumissions?—Je crois que oui.

16519. Étiez-vous l'un des soumissionnaires?—Non.

A acheté la soumission de Sutton.

16520. Alors, comment êtes vous devenu intéressé?—Je suis membre, ou plutôt j'étais membre, de la société Oliver, Davidson & Cie., et nous avons acheté la soumission de Sutton.

Membre de la société Oliver, Davidson & Cie.

16521. Quels étaient, à part vous, les membres de la société Oliver, Davidson & Cie.?—Adam Oliver, de Ingersoll ; P. J. Brown, de Ingersoll et je crois que son associé était commanditaire dans la société.

16522. Qui était-ce?—M. Wells.

16523. Quelle est l'occupation de M. Wells?—Il est avocat.

16524. Où demeurerait-il?—A Ingersoll.

16525. Avec qui avez-vous communiqué en premier lieu à ce sujet?—Je crois que c'est avec M. Sutton.

16526. Où?—A Toronto, je crois.

*Télégraphe—  
Soumissions  
Contrat No. 4.*

16527. Était-ce à la suite d'un engagement avec lui, ou y est-il venu pour vous voir?—Je crois qu'il y est venu pour nous voir.

16528. Quelqu'un est-il venu avec lui?—Je ne crois pas.

16529. Savez-vous vers quelle date a eu lieu cette visite qu'il vous fit?—Je ne pourrais pas vous dire la date précise : mais il se trouvait dans l'impossibilité de faire son dépôt au gouvernement, et quand le délai à cet effet fut à la veille d'expirer, il vint nous trouver et nous vendit son intérêt, et nous déposâmes l'argent. Je suppose que c'était en 1873, ou 1872, ou 1874, ou vers cette époque.

Sutton, après que le délai fut expiré pour faire son dépôt, est allé trouvé Oliver, Davidson & Cie.

16530. Voulez-vous dire qu'un délai lui avait été accordé pour faire son dépôt, et que ce délai était à la veille d'expirer et qu'il se trouvait dans l'impossibilité de le faire?—Je crois que c'est ce qu'il nous a dit, que le délai était à la veille d'expirer—qu'il n'était pas expiré, mais qu'il était à la veille d'expirer.

16531. Savez-vous combien de temps il lui restait, après qu'il vous eût vus, pour faire son dépôt et s'assurer le contrat?—Je ne me le rappelle pas positivement, mais je crois qu'il nous dit que le délai était près d'expirer.

16532. Vous a-t-il fait voir quelque papier à ce sujet, quelque lettre, dépêche ou autre document?—Je crois qu'il avait en sa possession quelques papiers ou dépêches venant du gouvernement, et lui donnant avis que le contrat serait accordé à un autre, s'il ne faisait pas le dépôt. Je n'en saurais être positif naturellement, il y a si longtemps de cela.

Sutton avait en sa possession des dépêches l'avertissant que le contrat serait accordé à un autre s'il ne faisait pas le dépôt.

16533. Vous êtes-vous décidés à l'aider—à devenir intéressés avec lui?—Nous avons acheté sa soumission, et je crois qu'il était intéressé pour un quart.

16534. Vous avez acheté les trois quarts de son intérêt?—Oui ; nous en avions tout le contrôle. Il n'avait rien à voir dans le contrôle de l'affaire.

16535. Il n'était intéressé que dans les profits?—Oui, dans les profits, je n'en suis pas positif, mais je suis presque sûr qu'il avait un intérêt.

16536. Les conditions à cet effet furent-elles fixées à Toronto, à votre première entrevue avec lui?—Oliver, Sutton et moi étant tous trois ensemble, nous avons discuté la chose et nous sommes ensuite descendus à Ottawa.

Oliver, Sutton et le témoin s'étant rencontrés à Toronto sont descendus à Ottawa.

16537. Avant de quitter Toronto, je vous demande si vous, Oliver et Sutton en étiez venus à aucun arrangement, en vertu duquel Sutton devait retirer un quart et vous deviez avoir les trois quarts de ce contrat?—Je crois qu'il y eut quelque chose comme cela de décidé, pourvu que le gouvernement nous accordât le contrat.

Décidé que Sutton devait avoir un quart.

16538. En tant que votre société et Sutton y étaient concernés, avez-vous fixé la base de cette convention, avant de partir de Toronto pour venir à Ottawa?—Si je me le rappelle bien, je crois que d'autres personnes étaient intéressées avec Sutton, et je crois que la chose fut conclue, pourvu que la personne intéressée avec M. Sutton fût satisfaite de l'arrangement qu'il faisait avec nous. Je crois qu'il avait quelqu'un à consulter, si je m'en souviens bien. Si le nom m'en était mentionné, je pourrais m'en rappeler.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

16539. Thirtkell?—Je crois que Thompson était son nom, il demeure quelque part près de Brantford ; mais rien ne fut mis par écrit cette fois-là.

16540. Y avait-il quelque divergence d'opinion entre vous et Sutton, lorsque vous vous êtes rencontrés à Toronto, ou toutes les conditions vous allaient-elles, pourvu que certaines conditions fussent remplies?—Je ne me rappelle aucune divergence entre nous. Je crois que tout fut réglé de vive voix. Je le crois—au moins pour la base de l'arrangement. Certains détails ont pu être réglés plus tard.

16541. Combien de temps est-ce après cette première entrevue à Toronto que vous êtes descendus à Ottawa?—Je crois que c'est presque aussitôt après,—je le crois—à peu de jours d'intervalle.

16542. Où êtes-vous descendus à Ottawa?—Nous sommes descendus—je crois que c'est au Malborough House. Je crois que je suis venu avec Oliver, et je me rappelle de lui avoir entendu dire qu'il n'aimait pas le Russell House, et qu'il allait descendre au Malborough House.

16543. Voulez-vous dire l'hôtel Daniel : le Windsor?—Oui, c'est cela ; je crois que c'est cela. Je ne suis pas très-familier avec les hôtels ici, et je ne me rappelle pas précisément nom.

16544. Savez-vous à quelle date vous êtes arrivé à Ottawa cette fois-là?—Non ; je ne pourrais le dire, je n'en ai pas gardé la date.

16545. Savez-vous où se trouve le Windsor House aujourd'hui, le même hôtel auquel vous êtes descendu?—C'était à un carré ou deux de maisons de ce côté de l'hôtel Russell, et quelques carrés de maisons plus bas de ce côté-ci.

16546. Pensez-vous que si vous voyiez votre nom inscrit dans le registre, vous pourriez dire à quel hôtel vous êtes descendu et à quelle date?—Je crois que oui.

16547. *Le Président* :—Alors nous allons vous donner le temps d'aller examiner le registre, et nous attendrons que vous soyez de retour.

[ Ici le témoin quitte la salle, et à son retour son examen est continué : ]

*Par le Président* :—

16548. Etes-vous allé à cet hôtel?—Oui.

26549. Avez-vous vu le registre?—Oui.

16550. Savez-vous maintenant quel jour vous êtes venu à Ottawa cette fois-là?—Oui.

16551. A quelle date?—Le 19 décembre 1874.

16552. Qui est venu avec vous pour s'occuper de cette affaire?—M. Oliver.

16553. Et M. Sutton?—Je crois que oui. Je n'en suis pas certain ; mais je suppose qu'on peut le voir par le livre. Je crois que nous sommes tous venus ensemble.

16554. N'avez-vous pas regardé dans le registre pour le savoir?—Non, vous ne me l'aviez pas demandé.

Est arrivé à Ottawa  
le 19 décembre 1874.

*L'Éléphant—  
Soumissions—  
Contrat No. 4.*

16555. Pensez-vous qu'il fût avec vous cette fois-là?—Je crois que oui. J'en suis presque sûr, mais je ne le jurerais pas positivement. Oliver et Sutton étaient avec lui.

16556. Avez-vous en votre possession ou sous votre contrôle quelque lettre ou quelque papier se rattachant à cette affaire?—Non.

16557. Avez-vous reçu quelque papier de Sutton sur ce sujet?—J'ai quelque part parmi mes papiers le contrat passé entre Sutton et Oliver, Davidson & Cie. Voilà ce que j'ai, tout ce que j'ai.

16558. N'avez-vous pas pensé qu'il fût nécessaire de l'apporter avec vous?—Je n'y ai jamais songé; mais je puis vous dire en grande partie ce qu'il contenait.

16559. En connaissez-vous la date?—Non; mais c'est peu de temps après cette date, je suppose.

16560. Connaissant la date de votre visite à Ottawa, pouvez-vous nous dire quelle était la date de ce contrat?—Je présume que ce doit être à peu près vers le même temps, car je sais que le marché fut conclu peu de temps après qu'il en fut question. Les arrangements avec Sutton ont été terminés immédiatement après leur arrivée à Ottawa.

16561. Donnez-nous votre propre idée du temps. Je ne sais ce que vous voulez dire par cette expression: peu de temps? Je veux dire qu'il s'est écoulé très peu de temps depuis le moment où les négociations furent entamées jusqu'à celui où l'affaire fut conclue définitivement avec le gouvernement.

16562. Pouvez-vous jurer quelle était la date de cette convention?—Je ne puis pas le jurer positivement.

16563. Autant que vous vous en souvenez?—C'était quelque chose comme un mois ou trois ou quatre semaines après cette date.

16564. Quand vous dites cette date, voulez-vous dire le 19 décembre?—Oui. Voyez-vous, il est venu ici avec nous, et quand nous avons conclu le contrat avec le gouvernement, je présume naturellement que notre contrat avec lui a dû suivre aussitôt. Voilà tout ce sur quoi je me base, mais il est facile de s'en assurer. M. Brown en a une copie, et j'en ai une copie moi-même parmi mes papiers.

16565. Il ne s'en suit pas qu'il soit si facile pour nous de nous assurer de la date, car ils sont loin d'ici; n'avez-vous pas fait de convention par écrit avant de venir à Ottawa?—Non, rien à ma connaissance.

16566. Au meilleur de votre connaissance, Sutton n'a-t-il signé aucun papier d'aucune sorte avant votre départ pour Ottawa?—Non, pas que je sache. M. Olivier et lui ont pu faire ensemble quelque transaction dont je n'aurais pas eu connaissance. Oliver était, à proprement parler, l'homme d'action de la société. Naturellement, il me consultait sur tout ce qu'il faisait en rapport avec cette affaire, mais c'est lui qui en avait la conduite. Oliver, l'homme d'action de la société.

16567. Si vous consultait, vous a-t-il jamais dit qu'il avait fait signer quelque document à Sutton avant de venir à Ottawa?—Non; le document, si je me le rappelle bien, a été rédigé à Brantford par un ami de Sutton—un gros homme gras—je ne me rappelle pas bien son nom, mais il vint avec Sutton. Autant que je puis me le rappeler, mais je ne le jurerais pas positivement, la convention fut passée à Toronto, presque aussitôt après la date ci-dessus.

*Télégraphe—  
Soumissions  
Contrat No. 4.*

16568. J'ai compris de ce que vous avez dit, que quand vous êtes convenus à Toronto de venir ici et de prendre une part dans le contrat dans lequel Sutton était intéressé, ce dernier vous avait porté à croire que le délai fixé par le gouvernement pour qu'il fit son dépôt était presque expiré?—C'est ce que j'ai compris de ce qu'il me disait.

16569. Etes-vous venu à Ottawa avant que ce délai fût complètement expiré?—Je crois que c'est le jour même qu'il expirait.

16570. Pourquoi pensez-vous cela ; de quoi vous souvenez-vous là-dessus?—Je crois que nous ne serions pas venus, si le délai eût été expiré et que nous n'eussions eu aucune espérance d'avoir le contrat.

16571. Quand vous êtes venu à Ottawa, avez-vous vu quelqu'un du département qui était chargé de cette affaire?—Oui.

Vit S. Fleming.

16572. Qui avez-vous vu?—Sandford Fleming.

16573. Où l'avez-vous vu?—Dans son bureau.

16574. Qui était présent?—Olivier et moi étions présents.

16575. Qui encore?—Je ne me rappelle aucune autre personne.

16576. Avez-vous discuté l'affaire avec M. Fleming en la présence de M. Oliver?—Je crois que l'affaire fut discutée.

16577. Qu'est-ce qui fut dit, pensez-vous?—Bien, je ne me rappelle pas trop ce qui fut dit alors ; nous avons purement discuté cette affaire de la ligne télégraphique, parlé des prix et le reste. Je crois que nous lui avons déclaré que nous songions à acheter la soumission de Sutton.

16578. Pensiez-vous que M. Fleming était bien la personne avec qui cette affaire devait être débattue ; pensiez-vous qu'il représentait le gouvernement en se mêlant de ce contrat ou de cette soumission?—Je ne m'en suis pas occupé du tout.

16579. Bien, a-t-il discuté la chose comme s'il y était autorisé?—Nous avons causé de la chose, et je crois qu'il nous dit que c'était un pays très-difficile pour y construire un télégraphe, et que c'est là à peu près tout. Il ne s'est pas dit grand chose d'un côté ou de l'autre.

16580. Saviez-vous, avant que M. Fleming vous l'eût dit, que le pays était assez difficile pour y construire un télégraphe?—Oh, oui, parfaitement.

Connait passablement le pays.

16581. Vous a-t-il donné quelque nouvelle information là-dessus?—Bien, j'y avais été moi-même et je connais passablement bien ce pays.

16582. M. Fleming vous a-t-il donné quelque nouvelle information au sujet de cette soumission ou de ce contrat?—Non, je ne sache pas qu'il en ait parlé particulièrement. Je ne me le rappelle pas.

16583. Alors, ce n'est pas de M. Fleming que vous avez obtenu aucune information?—Non, si ce n'est que c'était un pays difficile.

Fleming leur dit que le gouvernement acceptait toujours la plus basse soumission ; celle de Sutton était la plus basse ; la société dont était le témoin l'acheta.

16584. Je ne parle présentement de l'arrangement conclu avec le gouvernement pour la construction de ce télégraphe ; avez-vous obtenu là-dessus, de M. Fleming, quelque information concernant votre position ou la position de Sutton?—Je crois qu'il nous a dit, si je me le rappelle bien, que le gouvernement acceptait toujours la plus basse soumission, ou quelque chose à cet effet,—que la soumission de Sutton était la plus basse, et nous l'avions purement achetée.

16585. Y a-t-il longtemps que vous êtes dans les affaires?—Je suis dans les affaires depuis vingt-sept ou vingt-huit ans.

16586. Quel genre d'affaires?—Il y a vingt-quatre ou vingt-cinq ans que je suis engagé dans le commerce de bois.

16587. Est-ce vous qui gérez les affaires de cette société engagée dans le commerce de bois, ou avez-vous quelqu'autre personne pour agir comme gérant?—Je fais un grand commerce pour mon propre compte à Toronto.

16588. Le conduisez-vous vous-même?—Je le conduis avec quatre employés et des teneurs de livres. Oui, je le conduis moi-même. Conduit lui-même un grand commerce de bois.

16589. Vous comprenez les côtés ordinaires d'une transaction d'affaires?—Oui.

16590. Alors, veuillez me dire ce que vous avez appris de M. Fleming concernant les côtés ordinaires de cette transaction?—Je crois qu'il a dit qu'il y avait un bon nombre de marais et de marécages, que la construction y serait difficile.

16591. Cela ne vous eût pas donné le droit d'obtenir le contrat de préférence à toute autre personne?—Je ne croyais pas que nous eussions ce droit.

18592. Je vous parle de ce côté de la questions, savoir: quelle chance vous aviez d'obtenir le contrat: veuillez dire ce que vous avez compris sur ce point dans votre entrevue avec M. Fleming?—J'ai compris quand nous avons acheté la soumission de Sutton que nous prenions sa place.

16593. Etes-vous allé trouver M. Fleming pour savoir quelque chose de votre position: c'est-à-dire quelle serait votre position si vous succédiez aux droits de Sutton?—Je ne comprends pas bien la question, M. le juge.

(Au Sténographe):—

16594. Répétez ma question, M. Holland. (Question répétée.)—Je ne puis pas dire que nous y soyons allés pour cela.

16595. Veuillez me dire ce que vous connaissiez de cette affaire, avant d'aller voir M. Fleming.—Eh bien, je vis l'annonce; je connaissais l'étendue de la ligne à construire, et je savais quelque chose du pays, car j'y avais déjà un intérêt considérable—j'y étais allé et m'appuyant sur mes propres connaissances sur ce que j'avais vu des blancs à remplir de cette soumission, j'en étais venu à la conclusion que nous ne courions peut-être pas de risques d'accepter ce contrat.

16596. Vous pensiez que vous ne couriez pas de risque de l'accepter?—Oui.

16597. Pensiez-vous que vous étiez sûr de l'obtenir?—On n'est jamais sûr d'un contrat que quand on l'a en main.

16598. Alors dites-moi ce que vous saviez sur ce point—sur la probabilité que vous aviez de l'obtenir avant de voir M. Fleming?—Eh bien, je supposais que si le plus bas soumissionnaire me transportait le contrat, j'avais une bonne chance de l'obtenir du gouvernement.

16599. Alors ceci dépendait de savoir, comme vous le dites maintenant, si ce que vous obteniez de Sutton était la position du plus bas soumissionnaire à cette époque?—C'est ce que j'ai compris, oui.

16600. Maintenant, comment avez-vous su que votre soumission était la plus basse à cette époque?—Je l'ai su de Sutton.

Sutton lui dit que le plus bas soumissionnaire n'avait pas réussi à faire son dépôt.

16601. Comment vous a-t-il convaincu de ce fait?—Je crois, si je me le rappelle bien—naturellement, il y a longtemps de cela et je n'en ai pas gardé d'écrit—je ne parle que de mémoire, et je veux dire la vérité autant que possible—je crois qu'il me dit que le soumissionnaire qui était le plus bas n'avait pas réussi à faire son dépôt, que par suite, le gouvernement, c'est-à-dire le ministre, lui avait écrit qu'il se trouvait après cela le plus bas soumissionnaire, et lui avait demandé de faire le dépôt.

16602. A-t-il mentionné le nom du soumissionnaire dont la soumission était plus basse que la sienne?—Je ne le sais pas.

16603. Était-ce Waddle?—Je ne me le rappelle pas.

16604. Étiez-vous convaincu, après ce que Sutton vous a dit, que sa position était ce qu'il la disait être?—Je n'avais pas de raison de douter de sa parole.

16605. En avez-vous douté?—Je ne puis pas dire que nous en ayons douté.

16606. Lui avez-vous payé l'argent sur ce qu'il vous disait, sans vous en assurer?—Je ne lui ai rien payé de plus.

16607. Sur l'information qu'il vous donna, avez-vous passé une convention avec lui à l'effet que vous auriez les trois quarts de son intérêt dans le contrat qu'il n'en retiendrait qu'un quart?—Cela fut fait de vive voix, et à la condition que nous obtiendrions le contrat du gouvernement.

16608. Alors quelles démarches avez-vous faites pour savoir si vous alliez avoir le contrat du gouvernement?—Alors nous sommes venus ici et il est venu avec nous, je crois.

16609. Qu'est-ce qui eut lieu ensuite?—Nous sommes allés voir Sandford Fleming, je crois.

Pense qu'Oliver a eu quelque communication avec Fleming.

16610. Alors qu'est-ce que Sandford Fleming vous a dit sur ce point sur lequel j'ai appelé votre attention?—Nous avons causé de la chose, puis nous sommes retournés chez nous, et je crois que M. Oliver a reçu quelques communications de M. Fleming. Je ne suis pas sûr cependant, je ne les ai pas vues.

16611. Dites-vous maintenant que vous avez reçu quelqu'information, dans aucune de ces conversations avec M. Fleming qui vous ait donné à entendre que vous étiez pour avoir le contrat ou non?—Je n'ai pas compris du tout qu'il était au pouvoir de M. Fleming de nous accorder le contrat.

16612. Au pouvoir de qui supposiez-vous que ce fût?—Je supposais que c'était au pouvoir du gouvernement.

16613. Qui représentait le gouvernement?—Je suppose que M. MacKenzie le représentait.

16614. Avez-vous fait des démarches pour savoir de la personne qui représentait le gouvernement, quelle chance vous aviez d'avoir le contrat?—Non; je n'en ai rien fait.

16615. Vous étiez venu à Ottawa dans ce but?—Oui.

16616. Et vous avez vu M. Fleming, et vous n'avez reçu de lui aucune information?—Je n'ai pas dit cela, j'ai dit que nous avions causé de la chose.

16617. Quelle information avez-vous obtenue?—Je crois qu'il nous parla de la nature du pays, et qu'il nous montra la forme des soumissions.

16618. Vous savez bien que ce n'est pas là répondre à ma question? J'essaie d'y répondre autant que je le puis.

16619. Je ne vous demande rien de la nature du pays, mais je vous demande quelle information vous avez obtenue qui pût vous faire connaître si vous pouviez avoir le contrat, quelle que fut la nature du pays, Maintenant vous dites que vous êtes venus à Ottawa pour obtenir des informations à ce sujet, vous en avez causé avec M. Fleming qui, dites-vous, ne vous a rien dit, et vous dites que vous n'avez pas vu M. MacKenzie ou toute autre personne représentant le gouvernement, et que vous êtes retournés chez vous; êtes-vous retournés chez vous sans obtenir aucune information sur ce point?—Je crois que M. Oliver eut une entrevue avec M. MacKenzie. Je puis dire que j'en suis passablement certain.

Oliver eut une entrevue avec l'Hon. A. MacKenzie.

16620. En doutez-vous?—Qu'il vit M. MacKenzie?

16621. Oui.—J'en ai très peu de doute.

16622. Avez-vous aucun doute que ce contrat fût le sujet d'une conversation entre lui et M. MacKenzie?—Je ne puis pas dire sur quoi ils ont causé privément.

16623. Entendez-vous dire que votre associé ne vous a jamais déclaré ce qui s'est dit entre lui et M. MacKenzie à ce sujet?—Je n'aimerais pas à dire cela.

16624. Voulez-vous nous dire ce qu'il vous a dit à ce sujet?—Ce que M. Oliver m'a déclaré que M. MacKenzie lui avait dit?

16625. Oui, à propos de votre affaire—l'affaire de la société en rapport avec ce contrat?—Je ne crois pas qu'il ait donné aucun encouragement à M. Oliver la première fois que nous sommes venus ici. M. Oliver eut à revenir pour la même affaire.

16626. Combien de temps après?—Je ne pourrais le dire.

16627. Est-ce que vous ne surveillez pas l'affaire pour voir si vous allez y être intéressé?—Certainement, je la suivais de près. Il était naturel qu'il en fût ainsi.

16628. Alors étant naturel qu'il en fût ainsi, est-ce que vous ne l'avez pas suivie de façon à savoir à quel temps il est venu ici pour avoir d'autres informations?—Je ne suis pas positivement certain qu'il soit venu ici, mais je crois qu'il est venu.

16629. Quelle autre personne que M. Fleming avez-vous vue à ce sujet?—Personne autre.

*Télégraphe—  
Soumissions  
Contrat No. 4.*

16630. N'avez-vous par vu M. Braun?—M. qui ?

17631. M. Braun, le secrétaire du département?—Je ne le connais pas du tout.

16632. Avez-vous vu aucun autre secrétaire ou aucune autre personne de ce département?—Je connais très peu les employés.

16633. Le fait que vous les connaissez très-peu n'empêche pas que vous auriez pu voir quelque personne ou parler à quelque personne à ce sujet?—Je ne me rappelle pas avoir vu aucune autre personne que M. Fleming à ce sujet.

16634. En avez-vous parlé à aucun membre du parlement?—Non, pas un mot.

16635. De qui avez-vous appris qu'il était définitivement réglé que vous deviez avoir le contrat : était-ce de M. Fleming, ou M. MacKenzie, ou M. Braun, ou toute autre personne ; ou l'arrangement a-t-il été conclu par vous-même ou votre associé?—Il a été fait avec mon consentement je suppose. Naturellement, j'étais d'accord avec M. Oliver sur ce qu'il faisait, et je présume qu'il obtint le contrat du gouvernement par suite du transport du contrat de Sutton.

16636. De qui avez-vous appris qu'il était réglé qu'il devait avoir le contrat?—De quelqu'un du gouvernement, je présume.

16637. Qui est-ce ; quel est son nom?—Il y a un bon nombre de membres du gouvernement.

Suppose qu'Oliver  
s'est entendu avec  
l'Hon. A. Mackenzie.

16638. Voulez-vous me dire sous votre serment qui, d'après ce que vous en connaissez, était convenu avec votre société que vous auriez ce contrat?—Je suppose naturellement que c'était du consentement de M. MacKenzie.

16639. Qu'est-ce qui vous le fait supposer?—C'est qu'il était ministre des Travaux Publics, n'est-il pas vrai ?

16640. N'avez-vous pas d'autre raison de le supposer?—Nulle autre raison.

16641. N'avez-vous jamais vu aucune communication par écrit à ce sujet?—Entre M. MacKenzie et M. Oliver ?

16642. N'importe qui.—Non, pas que je me rappelle, si ce n'est qu'il a pu s'échanger des lettres entre Sutton et nous—entre Oliver & Sutton.

16643. Avez-vous jamais vu aucun écrit qui vous portât à comprendre avec qui cet arrangement a été conclu de la part du gouvernement?—Non, jamais.

16644. Alors que comprenez-vous à ce sujet ; avec qui disiez-vous que l'arrangement a été fait, au meilleur de votre connaissance?—Que le contrat fut passé ?

16645. Que l'arrangement a été conclu que vous auriez le contrat?—Je suppose que ce doit être avec le procureur du Gouvernement ici.

16646. Vous pensez qu'il a le pouvoir de décider qui aura le contrat?—Non ; je ne pense rien de la sorte, mais c'est lui qui doit rédiger la convention.

16647. Je ne vous demande pas qui a dressé la convention, parce

que, avant qu'il ne se fasse une convention, il doit y avoir une entente entre au moins deux personnes qu'il y aura une convention : maintenant, je vous demande quelles sont ces deux personnes qui se sont entendues pour passer cette convention ?—M. Oliver a fait cette partie de la besogne, mais je n'en suis pas sûr.

16648. Voulez-vous dire que lorsque vous êtes venu à Ottawa, vous êtes parti sans être informé qu'aucune personne, de la part du Gouvernement, avait dit quoi que soit sur le fait de savoir si vous auriez le contrat ?—Je puis dire ceci : que quand nous sommes venus en cette ville le 19 décembre 1874, la chose n'a pas été réglée définitivement. Nous ne savions pas si nous avions le contrat ou non.

16649. C'est ce que je vous demande, si la chose a été réglée avant que vous vinssiez à Ottawa ?—Non ; elle n'a pas été réglée pendant notre séjour ici.

16650. Dites-vous alors que vous êtes parti d'Ottawa sans savoir si aucune personne, de la part du Gouvernement, avait dit quoi que ce soit au sujet de savoir si vous auriez le contrat ou non ?—Je crois que M. Oliver en a parlé à M. MacKenzie.

16651. Qu'est ce qui vous le fait penser ?—Il était très naturel pour lui d'en agir ainsi, quand il était venu pour cela.

16652. Est-ce la seule raison que vous en avez ?—Je suppose qu'il a pu m'en parlé.

16653. Qu'est-ce qui vous fait croire qu'il vous en a parlé ?—C'était très naturel de sa part de m'en parler.

16654. Il n'eut pas été très naturel pour lui de vous en parler, s'il n'en avait pas parlé avec M. MacKenzie, n'est-ce pas ?—Non ; je présume qu'il m'a dit qu'il en avait parlé.

16655. De quelle façon vous a-t-il dit qu'il avait parlé à quelqu'un à Ottawa ?—Oliver dit qu'il en ce propos ; vous a-t-il dit qu'il en avait parlé à quelqu'un, ou qu'il n'en avait parlé à l'hoz. avait parlé à personne ?—Je crois qu'il me dit qu'il en avait parlé à M. A. Mackenzie. MacKenzie, si je m'en souviens bien.

16656. Est-ce la première fois que vous vous en arrivez à cette conclusion sur ce point ; qu'il vous a dit en voir parlé à M. MacKenzie ?—Il est naturel qu'il me l'ait dit.

16657. Vous a-t-il dit qu'il en avait parlé à M. MacKenzie ?—Je ne m'en souviens pas. Il y a longtemps de cela.

16658. Vous rappelez-vous qu'il vous l'ait dit ?—Je ne puis m'en rappeler, il y a trop longtemps de cela.

16659. attendu que vous avez pris la peine de venir vous assurer si vous aviez une chance d'avoir ce contrat, il ne paraît pas raisonnable de penser que vous n'avez rien su à ce sujet ; le fait est qu'il n'est pas raisonnable de supposer que vous n'en avez rien entendu dire ?—Quand ils vinrent à Ottawa la première fois, ils n'obtinrent pas le contrat.—Je me rappelle que quand nous sommes venu ici la première fois, la chose ne fut pas réglée définitivement, que nous n'eûmes pas le contrat.

16660. Pouvez-vous me dire quelles négociations eurent lieu par la suite et qui eurent pour l'effet de vous faire avoir le contrat ?—Avec qui ?

16661. Avec n'importe qui.—Avec Sutton ?

*Télégraphe—  
Soumissions  
Contrat No. 4.*

Dans une seconde visite, le contrat accordé à Oliver, Davidson & Cie.

16662. Avec n'importe qui?—Je crois que peu de temps après notre première visite ici, la chose a été réglée avec Sutton de vive voix,—alors je crois que M. Oliver est revenu à Ottawa, et que le contrat nous a été accordé à cette seconde visite. Voilà ce qui s'est passé autant que je puis m'en rappeler.

16663. Vous dites qu'à votre première visite, vous vous rappelez maintenant qu'il n'a pas été réglé que vous auriez le contrat?—La chose n'a pas été réglée définitivement.

16664. A-t-il été convenu d'aucune façon que vous l'auriez?—Je crois que les écrits le feraient voir. Je crois que le contrat que j'ai fait voir le temps qui s'est écoulé entre le 19 et le jour que nous avons eu le contrat.

16665. Je ne parle pas d'écrits. Je parle d'arrangements conclus dans l'esprit d'autres personnes, parce que vous avez dit que vous aviez été dans les affaires pendant plusieurs années, que vous compreniez comment d'ordinaire se fait une transaction d'affaire, et qu'avant qu'il y ait des écrits, il y a des volontés qui font d'abord les conventions—les volontés de certains hommes?—C'est ce qui se fait d'ordinaire. Je ne vois pas comment on pourrait faire de convention sans cela.

16666. Maintenant, vous dites que quand vous êtes venu à Ottawa, personne de la part du gouvernement n'a convenu que vous auriez le contrat, et que vous êtes parti sans savoir que vous l'auriez?—Oui.

Oliver l'homme  
d'action de la société.

16667. Voulez-vous dire quelles négociations ont porté certain esprit de la part du gouvernement à en arriver à une conclusion différente, savoir que vous deviez avoir le contrat?—Comme je vous l'ai déjà dit, M. Oliver était l'homme d'action de la société. Il passait la plupart de son temps ici, le consacrant exclusivement à cette affaire, et je payais de mon argent, et je poursuivais ma propre besogne à Toronto, pendant que lui s'occupait des détails de ce contrat.

16668. C'était avant que le contrat fut signé, cela?—Oui.

16669. Lui payiez-vous un salaire avant que ce contrat fût réglé?—Il recevait un salaire de la compagnie à cette époque et antérieurement.

16670. Pouvez-vous me dire quelles négociations ont décidé le gouvernement à vous accorder ce contrat, et avec qui ces négociations ont eu lieu?—Je n'y étais pas présent, mais je présume que c'était avec M. Fleming, le procureur et M. MacKenzie.

16671. Vous mentionnez de nouveau le procureur : pensez-vous qu'il fût présent quand les parties décidèrent ce dont elles allaient convenir?—Je n'en sais rien quant à cela.

16672. Pourquoi mentionnez-vous le procureur?—Parce que je présume que c'est lui qui rédigea la convention.

16673. Je ne vous parle pas de la rédaction de la convention ; j'ai essayé de séparer ce côté de la question des matières préliminaires impliquant l'accord dans l'esprit des personnes ; je ne vous parle pour le moment que de ce qui concerne l'accord dans l'esprit des personnes, pourquoi mentionner le nom du procureur?—Je ne puis pas dire que nous ayons eu affaire en rien au procureur sous ce rapport.

16674. Pourquoi mentionnez-vous le nom de M. Fleming comme

étant celui de la personne qui aurait pris part à un accord préliminaire?  
—Je suppose, par la nature de son emploi, que probablement il avait avisé M. MacKenzie.

16675. Avez-vous entendu dire par quelqu'un qu'il en avait agi ainsi dans cette circonstance?—Non; il a pu en agir ainsi.

16676. Alors mentionnez-vous son nom, parce qu'il a pu en agir ainsi; est-ce là votre seule raison pour mentionner son nom?—Je suppose que M. Fleming a dû donner au gouvernement une évaluation de tous ces travaux avant que les contrats fussent annoncés; cela rentrerait dans les devoirs de sa charge.

16677. Pensez-vous que c'est là ce que je vous demande?—Je pensais que c'était cela que vous me demandiez.

16678. Eh bien, je vais essayer de me faire mieux comprendre de vous : vous dites que M. Oliver et vous avez quitté la cité d'Ottawa sans être informés s'il y avait certitude pour vous d'obtenir le contrat?—Positivement; que nous ne savions pas positivement alors si nous allions l'obtenir.

Le témoin et Oliver sont partis d'Ottawa sans savoir s'ils auraient le contrat.

16679. Aviez-vous raison de croire qu'il était probable que vous l'auriez?—Ça m'en faisait l'effet.

16680. Qu'est-ce qui vous en faisait l'effet?—Que nous obtiendrions le contrat.

16681. Pourquoi ça vous en faisait-il l'effet?—Parce que l'autre personne n'avait pas d'argent pour faire son dépôt, et nous avions l'argent.

16682. Vous saviez cela avant de venir à Ottawa?—Oui.

16683. Alors pourquoi veniez-vous à Ottawa, vous saviez à Toronto qu'il n'avait pas d'argent?—Nous savions que nous ne pourrions avoir le contrat sans le consentement du gouvernement.

Savaient qu'ils ne pouvaient avoir le contrat sans le consentement du gouvernement.

16684. Eh bien, sachant cela, vous êtes venu à Ottawa pour savoir si vous auriez le contrat?—Je présume que c'est pour cela.

16685. Ne savez-vous pas que c'est pour?—Je jurerais presque positivement que c'est pour cela.

16686. Avez-vous aucun doute que c'est pour cela que vous étiez venu?—Non, je n'en ai pas dans mon esprit.

16687. Savez-vous si vous avez appris quelque chose à ce sujet après votre départ d'Ottawa la première fois, savoir : si vous auriez le contrat oui ou non?—Je crois, si je me rappelle bien, que M. Fleming avait dit qu'il désirait que le gouvernement l'accordât à des personnes responsables; qu'il ne voulait pas être embarrassé par des hommes qui n'avaient pas d'argent. Je crois qu'il eut quelque chose comme cela.

16688. Lui avez-vous entendu dire cela?—Oui; je crois que oui. Je crois lui avoir entendu dire qu'il nous recommanderait pour nous faire avoir le contrat. Je ne le jurerais pas positivement.

Pense avoir entendu dire à M. Fleming qu'il les recommanderait pour le contrat, mais ne peut le jurer positivement.

16689. Était-ce dans l'une de ces entrevues dont vous avez parlé?—C'est la première fois que nous sommes venus à la date ci-dessus.

16690. Alors vous avez su à cette première visite que l'ingénieur vous recommanderait pour vous faire avoir le contrat?—Je crois que oui; je n'en suis pas sûr.

*Télégraphie—  
Soumissions.  
Contrat No. 1.*

La première chose qu'ils surent ensuite fut qu'ils avaient le contrat.

16691. Avez-vous appris quelqu'autre chose qui vous fit penser qu'il était probable que vous auriez le contrat?—Non. Je sais que nous ne l'avons pas obtenu cette fois-là.

16692. Avez-vous appris quelque chose plus tard qui vous fit croire plus probablement que vous l'auriez, qui de fait rendit la chose plus sûre?—Eh bien, je crois que la première chose que nous sûmes après cela, c'est que nous l'avions.

16693. Savez-vous s'il s'est produit quelque chose entre la date où M. Fleming a dit qu'il vous recommanderait, et celle où vous avez obtenu le contrat?—Non; je crois que M. Oliver est venu ici lui-même après cela et qu'il a obtenu le contrat.

16694. Avez-vous appris, avant que M. Oliver vint ici la seconde fois, qu'on lui avait promis de lui faire avoir le contrat, et qu'il est venu pour terminer l'affaire?—Il me semble qu'il reçut un mot de quelqu'un des employés lui disant de descendre, ou sans cela il ne serait pas descendu, je suppose. Je n'en ai rien vu.

16695. Était-ce une dépêche ou une lettre?—Je ne pourrais vous le dire.

16696. Et vous ne savez rien de plus que ce que vous avez dit de la manière dont la chose fut réglée entre vous et le gouvernement?—Non; je n'ai rien su à notre première visite, et la seconde fois, quand M. Oliver est descendu, je crois que le contrat lui fut donné, alors j'ai tout su, parce que tout était spécifié dans le contrat.

16697. A-t-il rapporté le contrat?—Je le crois, mais je ne pourrais l'assurer.

16698. A-t-il signé pour vous aussi bien que pour lui-même?—Je crois qu'il a signé pour nous. Peut-être l'a-t-il apporté et j'ai signé.

16699. Avez-vous contribué à fournir le cautionnement, avant de signer le contrat?—Oui.

16700. Où étiez-vous lorsque vous avez donné ce cautionnement?—A Toronto.

16701. A ce moment-là?—Je suppose que nous le savions alors.

16702. Cela n'était-il pas avant qu'il vint pour obtenir le contrat?—Que nous avons fourni le cautionnement?

16703. Oui?—Je le crois, mais je ne puis l'assurer.

16704. Comme question de fait ne vous rappelez-vous pas d'avoir fourni un cautionnement avant d'obtenir le contrat?—Certainement; et je sais comment nous l'avons fourni.

16705. Comment?—\$10,000 en actions de la Banque Fédérale.

Cautionnement de \$10,000, dont la part du témoin est de \$3,333.33 1/3.

16706. Cela n'a-t-il pas été fait avant la dernière fois que vous êtes venu pour obtenir le contrat: Avez-vous contribué à fournir ce cautionnement?—J'y ai contribué pour mes \$3,333.33 1/3.

16707. Avez-vous fait cela avant qu'il vint la seconde fois pour obtenir le contrat?—Je n'en suis pas certain.

16708. Lorsque vous avez agi ainsi, à quelque temps que ce fût, n'aviez-vous pas raison de croire que vous aviez plus de chance d'obtenir

*Télegraph—  
Soumissions.  
Contrat No. 1.*

ce contrat, que lors de votre première visite?—Vous pourriez voir cela au bureau. Vous trouverez là la date du contrat et la date à laquelle le cautionnement a été donné et vous ne devriez pas me demander de jurer des choses qui se sont passées il y a six ou sept ans et dont je n'ai pas les détails.

16709. Nous n'avons pas pu obtenir ces renseignements au bureau et c'est pour cela que je vous les demande?—Je pourrai vous les donner lorsque je serai chez moi, où j'ai les détails. Je tâche de vous raconter ces faits avec toute la sincérité possible.

16710. Je vous demande si, lorsque vous avez contribué à fournir le cautionnement, vous aviez de meilleures raisons de croire que vous obtiendriez le contrat, que lorsque vous êtes venus la première fois avec M. Oliver?—Certainement nous étions plus certains, car nous n'aurions pas déposé l'argent sans cela.

Avait de meilleures raisons de croire à l'obtention du contrat, lors du cautionnement, qu'au temps de la visite à Ottawa.

16711. Maintenant pouvez-vous nous dire de quelle manière vous est parvenue l'information qui a ainsi augmenté votre certitude?—Si je me rappelle bien, M. Oliver a été informé ici à Ottawa, que nous allions obtenir le contrat et nous a dit de fournir notre cautionnement. C'est ma conviction, mais je ne puis le dire positivement; la chose me paraît avoir été ainsi.

16712. Ne pouvez-vous pas vous rappeler plus particulièrement de qui vous est venue cette information?—Non, je ne l'ai pas vue. M. Oliver demeurait à Ingersoll et je demeure à Toronto.

16713. N'avez-vous pas parlé de cette affaire dernièrement avec quelqu'un qui était alors attaché au gouvernement?—Dernièrement?

16714. Oui?—M. Oliver a été bien malade depuis une couple d'années.

16715. Il n'avait rien à faire avec le gouvernement alors?—Je crois qu'il était à la chambre locale à cette époque.

16716. Ce n'est pas le gouvernement local qui a accordé le contrat? Il était alors aussi bien portant que moi.

16717. Je vous demande si dernièrement vous avez parlé de cette affaire à quelqu'un qui avait quelque chose à faire avec le gouvernement fédéral en décembre 1874?—Non.

N'a pas parlé de cette affaire dernièrement avec quelqu'un qui ét ait député au parlement fédéral en décembre 1874.

16718. Avec M. Fleming ou M. Braun ou M. Trudeau, ou autre personne?—Non; je n'ai vu aucun de ces messieurs. La dernière fois que j'ai vu M. Fleming, c'est lorsqu'il a fait une conférence à l'Institut, il y a quelques années.

16719. N'avez-vous pas essayé de vous rafraîchir la mémoire en parlant de cela avec quelqu'un dernièrement?—Non; cette question ne m'intéressait pas.

16720. Après avoir reçu un subpoena, cela a pu vous intéresser de dire tout ce que vous saviez?—Je ne savais pas ce que vous me vouliez.

16721. Voulez-vous dire que lorsque vous avez reçu un subpoena pour venir dire tout ce que vous saviez au sujet du chemin de fer du Pacifique vous ne pensiez pas que le contrat qui nous occupe serait examiné?—J'ai supposé que ce serait une revue générale de l'enquête faite devant le Sénat en 1876 ou 1877.

*Télégraphe—  
Soumissions—  
Contrat No. 4.*

16722. Avant de partir de chez vous, n'avez-vous pas pensé que vous seriez interrogé au sujet de ce contrat pour la ligne télégraphique?—J'ai cru que je le serais parce que j'ai vu dans un journal la déposition de M. Braun prise à Winnipeg.

N'avait pas d'intérêt à se rafraîchir la mémoire lorsqu'il a reçu un subpoena. 16723. Ainsi après avoir reçu un subpoena, cela ne vous intéressait-il pas de vous préparer de manière à donner des informations complètes?—Non cela ne m'intéressait pas; parce que j'avais vendu mes intérêts dans cette affaire.

16724. Vous croyez qu'une personne ne peut-être intéressée que lorsqu'elle fait de l'argent: est-ce qu'une personne ne peut-être intéressée à dire la vérité?—Oui; et je crois que je dis la vérité. Je tâche toujours de dire la vérité, monsieur le juge.

16725. N'étiez-vous pas intéressé de cette manière là?—Je crois que oui.

16726. En supposant que vous étiez intéressé, je vous demande si vous n'avez pas eu de conversation pour vous rafraîchir la mémoire et vous mettre plus en état de répondre?—Non.

16727. Avez-vous regardé quelques papiers?—Oui; j'ai regardé le rapport qui a été présenté au Sénat.

16728. Avez-vous regardé quelques papiers ou avez-vous pris quelques informations au sujet du contrat pour le télégraphe?—Je vois les journaux tous les jours.

16729. Les papiers que vous avez dans votre poche?—Non; le *Globe*, le *Mail* et d'autres journaux.

Après avoir reçu un subpoena, a relu sa déposition devant le comité du Sénat. 16730. Je parle d'autres papiers que le *Mail* et le *Globe*—de papiers écrits, de papiers échangés entre vous et Sutton, par exemple?—Non; je ne les ai pas relus. J'ai lu ma déposition et celles de quelques autres devant le comité du Sénat.

16731. J'apprends que M. Oliver, votre associé, est bien malade, trop malade pour venir donner sa déposition, n'est-ce pas?—Oh, oui; le médecin dit qu'il souffre d'un ramollissement du cerveau, et il a besoin de quelqu'un pour prendre soin de lui.

16732. Ne pourrait-il pas se rappeler suffisamment pour donner une déposition satisfaisante, à présent?—Non; vous ne pourriez rien faire de lui. Je crois que dans la dernière lettre que j'ai reçue de lui, il me disait qu'il s'en allait à quelque place d'eau et quelqu'un l'accompagnerait pour en prendre soin.

Ne connaît rien au sujet de la soumission Sutton et Thirkell. 16733. Dans le cours des négociations, n'avez-vous jamais compris que le contrat qui a d'abord été offert à Sutton, n'était pas le même que vous aviez eu ensuite; que le premier était un contrat offert à Sutton & Thirkell et que celui que vous avez eu était celui de Sutton & Thompson?—Celui que nous avons eu était celui de Sutton & Thompson. Je ne connais rien du contrat de Sutton & Thirkell.

16734. Il n'y en a jamais eu; je vous parle d'une offre qui a été faite?—Je n'en connais rien.

16735. N'avez-vous jamais su que Sutton & Thirkell étaient les soumissionnaires lorsque Sutton est allé à Toronto, pour vous offrir le contrat, et que Thompson n'était pas dans ce contrat?—Je ne le sais pas.

Ne s'en souviens pas. Je ne me rappelle de rien à ce sujet.

16736. Lorsqu'il est allé à Toronto vous offrir une part dans l'affaire qu'il devait avoir du gouvernement, voulait-il donner le cautionnement au nom de Sutton & Thirkell ou au nom de Sutton & Thompson?—J'ai toujours compris que c'était au nom de Sutton & Thompson. Je ne connaissais rien de l'autre. Cela pouvait être, mais je ne le sais pas.

16737. Lorsque Sutton est allé à Toronto, vous a-t-il dit pourquoi il n'avait pas fourni le cautionnement?—Il m'a dit qu'il n'avait pas l'argent nécessaire.

16738. A-t-il dit qu'une autre personne n'avait pas pu faire ce qu'on attendait d'elle? Je ne me rappelle pas.

16739. A-t-il mentionné le nom de M. McMahon?—Je ne puis dire; il peut l'avoir fait.

16740. M. Oliver était-il à Toronto à cette époque?—Oui; il était avec moi. La première fois que j'ai vu Sutton c'est lorsqu'il est venu pour nous vendre son contrat. Je ne l'avais jamais vu avant.

16741. Il est arrivé que la société appelée Sutton et Thirkell avait fait une soumission que le Gouvernement se proposait d'accepter, mais elle n'a pas fourni le cautionnement et une soumission plus élevée a été faite par une société appelée Sutton & Thompson: Je veux savoir si vous avez été informé d'avance qu'il n'y avait pas de soumission entre ces deux là, de manière à ce que Sutton et Thompson eussent le contrat si Sutton et Thirkell ne fournissaient pas leur cautionnement?—Je suppose que cela a dû être vers cette date.

16742. Vers quelle date?—Le 19 décembre 1874.

16743. Comment l'avez-vous su alors?—Parce que c'est la première fois que nous en avons entendu parler, et nous sommes immédiatement venus à Ottawa le lendemain.

16744. Comment avez-vous appris qu'il n'y avait pas de soumissions intermédiaires et que le retrait de la soumission de Sutton et Thirkell mettrait celle de Sutton et Thompson en tête de la liste?—Comment j'ai appris cela?

16745. Oui?—Je n'ai pas dit que je l'avais appris. J'ai eu connaissance d'un grand nombre de rumeurs mais je n'en savais rien. Comme je vous l'ai déjà dit je n'étais pas l'associé d'action dans cette affaire.

16746. Vous auriez pu l'apprendre?—Oui, mais j'ai pu aussi l'oublier. Il aurait pu apprendre et oublier.

16747. Je ne vous demande pas ce que vous avez oublié: je vous demande seulement de jurer ce que vous savez?—J'ai eu connaissance de rumeurs disant qu'un ou deux contrats avaient été accordés et comme on n'avait pas fourni de cautionnement, ils avaient été accordés aux plus bas soumissionnaires suivants.

16748. Si vous aviez pris le contrat de Sutton et Thirkell, qui était le seul et dans lequel Sutton fût intéressé lorsque vous êtes parti de Toronto, vous l'auriez eu pour près de \$30,000 de moins que si vous eussiez pris le contrat de Sutton & Thompson?—Je n'ai jamais su le prix des autres. Je ne l'ai jamais appris.

16749. Je voudrais savoir de vous d'une manière certaine, quand vous avez su qu'en faisant tomber la soumission Sutton & Thirkell, vous pourriez avoir celle de Sutton & Thompson?—Je ne savais pas

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

que la soumission de Sutton & Thirkell était dans notre chemin. Je n'ai jamais vu Thirkell.

16750. Vous auriez pu apprendre cela sans l'avoir vu ?—J'ai pu avoir connaissance de rumeurs disant qu'un ou deux contrats étaient tombés faute de cautionnements. Je crois que ce n'était pas de mes affaires. Je n'y suis devenu intéressé qu'après que j'eus acheté le contrat de Sutton.

Ne peut dire comment la soumission de Sutton et Thompson a été substituée à celle de Sutton et Thirkell.

16751. Lorsque M. Sutton vous a rencontré à Toronto et vous a proposé de vous prendre comme associé ou de vous vendre une part dans l'affaire, il n'avait aucun intérêt dans le contrat Sutton & Thompson ni aucune chance de l'avoir ; la position a été changée avant la signature du contrat et je veux savoir de vous, comme partie intéressée, si vous pouvez nous dire comment ce changement a été fait et par qui ? Je ne puis vous le dire ?

16752. Vous rappelez-vous le grand total de la somme dans laquelle Sutton vous a, en premier lieu, offert une part. Je veux dire le prix brut du contrat ?—Ce que nous avons du gouvernement pour construire toute la ligne ?

16753. La somme dans laquelle il vous a offert une part lorsqu'il vous a parlé à Toronto ?—Bien, il y avait deux ou trois petites choses se rattachant au contrat ; tel que l'entretien de la ligne, les réparations etc, je crois qu'il a été question de cela par la suite.

16754. Pouvez-vous nous dire dans quelle somme il vous a offert une part alors ?—Sutton n'a jamais été un de nos associés.

16755. Ne devait-il pas avoir un quart des profits ?—Il devait avoir un quart des profits, mais il n'avait rien à dire dans l'affaire.

16756. Il n'avait rien à voir dans la question, mais dans les recettes ?—S'il y en avait. Nous ne savions pas s'il y en aurait, mais il n'avait aucun contrôle.

16757. Quelle que fut sa position, veuillez nous dire ce que vous vous rappelez au sujet de la somme que le gouvernement devait payer pour toute l'affaire ?—Pour la construction de toute la ligne ?—

Entre \$242,000 et \$246,000 le total du montant obtenu.

16758. Oui ?—Quelque chose entre \$242 et 246,000, c'est là tout ce que nous avons eu.

16759. Je ne vous demande pas ce que vous avez eu par la suite, je vous demande ce que Sutton a proposé de vous vendre ?—Ca doit être quelque chose de moins, car nous avions eu plus l'entretien, les réparations et quelques autres choses.

16760. Pouvez-vous me dire quelle somme Sutton vous a mentionnée comme le prix du contrat dans lequel il voulait vous vendre une part ?—Je ne puis pas vous dire cela. Il serait facile de s'assurer de cela par les papiers que vous avez ici.

16761. Je désire obtenir ce renseignement de votre mémoire. Vous comprenez que ces papiers ne disent pas tout ce qui a eu lieu entre vous et Sutton à Toronto : je vous demande ce qui a eu lieu entre vous et Sutton à Toronto ?—Ce qui a été dit entre nous et Sutton ?

16762. Oui, au sujet de la somme que le gouvernement devait lui payer ?—Je ne me le rappelle pas.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

16763. Savez-vous que par l'arrangement définitif qui a été conclu avec le gouvernement vous avez eu un prix plus élevé que celui qui a été mentionné la première fois entre vous et Sutton à Toronto?—Je crois que oui.

Croit qu'ils ont eu un prix plus élevé que celui dont il a été question la première fois entre eux et Sutton à Toronto.

16764. Pouvez-vous dire environ quelle somme vous avez eu en plus?—Je ne puis pas me le rappeler.

16765. Est-ce dans les environ de \$30,000?—Je ne peux pas le dire. Je ne le sais pas, parce qu'après on a ajouté différentes choses, telles que l'entretien et la réparation des poteaux, des bureaux, etc.,—a tant par mille.

16766. Savez-vous si le contrat qui a été définitivement passé avec le gouvernement était plus avantageux pour les entrepreneurs que celui dans lequel Sutton vous avait d'abord offert une part?—Je ne peux pas le dire. Il s'agissait des travaux préliminaires, de la mise en opération de la ligne, de l'entretien des bureaux, de fournir les opérateurs, etc.

16767. Savez-vous si le contrat qui a été signé la première fois entre votre société et le gouvernement était plus avantageux pour les entrepreneurs que celui qui devait être fait entre le gouvernement et la société Sutton?—Par la société Sutton vous entendez la société Sutton & Thompson?

16768. Oui?—Non, je ne le sais pas, mais cela se peut cependant.

16769. Alors prétendez-vous n'être pas en état de dire quel était le montant du contrat dans lequel Sutton vous a offert une part à Toronto avant que vous soyez venus à Ottawa?—Je ne le peux pas sans consulter aux papiers—les contrats—parce que je ne me suis pas surchargé la mémoire de ces détails. Je leur ai vendu mes intérêts il y a près de deux ans et je ne m'en suis plus occupé en aucune manière.

16770. M. Oliver ne vous a-t-il jamais dit qu'il avait eu quelques communications avec M. MacKenzie à ce sujet?—Je crois, qu'il me l'a dit.

Oliver lui a dit qu'il avait eu quelques communications à ce sujet avec l'hon. M. Mackenzie.

16771. Vous a-t-il jamais dit qu'il avait eu quelques communications à ce sujet avec M. Buckingham?—Je ne me rappelle pas qu'il me l'ait jamais dit. Il est plus probable que ce fut M. Brown qui aurait eu des communications avec M. Buckingham, parce que c'étaient des amis personnels. Je pense que M. Oliver et M. Buckingham n'étaient pas amis du tout. Je ne sais pas s'ils l'étaient.

16772. Vous a-t-il jamais dit qu'il avait eu certaines communications avec M. Trudeau?—Non.

16773. Ou avec M. Braun?—Non.

16774. Y a-t-il autre chose en rapport avec ce contrat pour télégraphe que j'ai omis de vous demander et sur lequel vous pourriez nous donner quelques informations?—Sous quel rapport?

16775. Sous n'importe quel rapport?—Je n'en connais aucun en particulier.

16776. Y a-t-il d'autres questions relativement au chemin du Pacifique Canadien, dans lesquels vous avez eu des intérêts?—Oh, oui.

16777. Quelle est la suivante?—Le terminus et le droit passage au Fort William.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

16778. Est-ce là l'affaire qui a été examiné par une enquête faite sous serment devant un comité du parlement?—Oui.

16779. Y a-t-il encore aurre chose?—Je n'en connais pas. Ils ont acheté de moi une bonne partie du terrain pour le terminus.

16780. Je n'ai pas l'intention de m'occuper de cette affaire pour le présent, mais je désirerais savoir si vous avez été intéressé dans quelque autre affaire qui n'a pas été examiné devant un comité parlementaire?—Non; je crois qu'on a fait un examen minutieux de toutes les affaires dans lesquelles j'étais concerné.

16781. Dites-vous qu'il n'y a pas d'autres affaires?—Aucune que je me rappelle dans le moment. Il peut y en avoir.

**Bowie.**

ALEXANDER BOWIE, assermenté et examiné.

SOUMISSION POUR  
LE CONTRAT No. 41.

*Par le Président :*

16782. Ou demeurez-vous?—A Ottawa.

16783. Quelle est votre occupation?—Expéditeur et capitaine d'un bateau à vapeur.

16784. Avez-vous eu quelque intérêt dans certaines transactions relativement au chemin de fer du Pacifique Canadien?—J'ai eu certains intérêts.

16785. Quelle est la première affaire dans laquelle vous avez été intéressé?—Dans la section A.

16786. Quel intérêt aviez-vous dans cette affaire?—J'étais un des associés extérieurs intéressés dans l'affaire.

Intéressé dans la  
section A avec Char-  
lebois & Cie.

16787. Avec qui?—Avec Charlebois et Shanly.

Une des cautions.

16788. Etiez-vous une des cautions, ou votre nom était-il mentionné dans les soumissions?—Je crois que mon nom ne paraissait pas dans la soumission, je crois que j'étais une des cautions.

16789. Vous dites la section A, parlez-vous de la section A entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge, ou dans la Colombie Anglaise?—Dans le district de la Baie du Tonnerre—118 milles, je crois.

16790. Votre soumission était-elle parmi les plus basse?—Elle était la plus basse moins une.

16791. Le nom de M. Mallett apparait aussi comme une des cautions; était-il une des parties intéressées?—Oui.

16792. Voulez-vous dire qu'il devait avoir une part dans le contrat?—Oui; il devait avoir une part dans le contrat.

16793. Etiez-vous présent quand la soumission a été préparée et que les prix ont été fixés?—J'étais présent lorsque la soumission a été finalement terminée.

16794. Ou était-ce?—En cette ville.

16795. Vous rappelez-vous où?—Je crois que c'était au Russell House.

*Soumissions—  
Contrat No. 11.*

16796. Qui était aussi présent?—M. Charlebois et moi.
16797. Personne autre?—Non; la soumission avait été signée d'avance par M. Mallet, avant de venir ici.
16798. Avait-elle été signée auparavant par M. Charlebois et M. Shanly?—M. Charlebois a signé pour lui-même, il était l'entrepreneur avec M. Shanly.
16799. A-t-il signé les noms des deux membres de la société?—Je ne sais pas s'il a signé le nom de M. Shanly. Je sais qu'il a signé le sien.
16800. Dites-vous que vous avez contribué à déterminer les prix qui devaient être annexés à cette soumission?—Non.
16801. Qui a fait cela?—M. Charlebois.
16302. Quel est son occupation?—Entrepreneur.
16803. De quelque expérience?—Je le présume, à cette époque il était à terminer un contrat très important sur le canal Lachine.
16804. Vous rappelez-vous si c'est lui seul qui a préparé les prix?—Je ne suis pas prêt à répondre à cette question.
16805. Alors vous n'étiez pas présent lorsque les prix ont été discutés et déterminés?—Non, je n'étais pas présent, cela a été fait à Montréal. N'était pas présent lorsque les prix ont été calculés.
16806. M. Charlebois demeure-t-il à Montréal?—Oui, il demeure à Montréal.
16807. Cela a-t-il été fait avant que vous ayez vu la soumission au temps dont vous parlez? Oui.
16808. Consentiez-vous à en passer par les prix, quels qu'ils fussent, qu'ils mettraient dans la soumission, sans en prendre connaissance par nous même?—Oui.
16809. Avez-vous eu quelques communications avec lui au sujet des prix avant qu'il les fixât définitivement?—Aucune.
16810. Avez-vous parlé avec lui sur ce sujet?—Nous avons eu un grand nombre de conversations à ce sujet.
16811. Lui avez-vous suggéré quelques chiffres?—Je ne me rappelle pas si je l'ai fait, mais je ne le crois pas, parce que la soumission était préparée quand il est venu à Ottawa.
16812. Mais avant cela ne lui avez vous pas suggéré quelques prix?—Non. N'a suggéré aucun prix à Charlebois.
16813. Alors vous dites que vous n'avez nullement contribué, en exerçant votre propre jugement, à déterminer les prix qui devaient accompagner les différentes quantités des travaux?—Je les ai lus avant de signer la soumission et j'ai été entièrement satisfait.
16814. Votre rôle consistait-il donc à approuver ce que d'autres avaient fait, sans aucunement contribuer à en arriver à ce résultat?—D'après ce que je viens de dire cela doit être, sans doute.
16815. De quelque manière que vous répondiez, je veux faire, au-delà de tout doute, la preuve de ceci; voulez vous faire entendre que vous n'avez contribué en aucune manière à déterminer les prix?—Je n'ai aucunement contribué à déterminer les prix. N'a aucunement contribué à déterminer les prix.

*Soumissions—  
Contrat No. 41.*

16816. Avez-vous quelque raison de croire que vous aviez droit au contrat d'après votre soumission?—Nous n'étions pas les plus bas.

16817. N'avez-vous pas quelque raison de croire que vous y aviez droit?—Non.

16818. Vous n'avez aucun sujet de plainte sous ce rapport?—Aucun sujet de plainte.

16819. Connaissez-vous quelque chose relativement aux soumissionnaires heureux, et de quelle manière ils sont arrivés à leurs prix?—Non, je ne le sais pas.

16820. Avez-vous quelque intérêt avec eux dans cette affaire?—Non, pas du tout.

Ne sait pas si des informations ont été fournies par quelqu'un attaché aux départements.

16821. Savez-vous s'ils ont reçu quelques informations de quelque personne en rapport avec les départements du gouvernement?—Non, je ne le sais pas du tout.

16822. Y a-t-il autre chose relativement au contrat, section A, que vous pourriez expliquer?—Rien.

CONTRAT No. 66.

A fait une soumission avec quelques amis, pour les seconds 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge.

16823. Quelle est la seconde affaire dans laquelle vous avez été concerné?—Je crois que j'ai fait une soumission avec des amis pour les seconds 100 milles.

16824. S'agit-il du contrat connu sous le nom du contrat de Bowie & McNaughton?—Oui.

16825. C'est le contrat No. 66 pour les seconds 100 mille à l'ouest de la Rivière Rouge?—Oui; à l'ouest de la Rivière Rouge.

16826. De quelle manière étiez-vous intéressé dans cette soumission?—De la même manière que dans l'autre. J'étais un associé extérieur.

16827. Les personnes qui ont signé la soumission sont George Bowie et M. McNaughton; voulez-vous dire qu'au temps où la soumission a été faite, il y avait une entente que vous seriez intéressé conjointement avec eux?—Oui.

16828. Dans quelle proportion?—Nous étions quatre; je devais avoir un quart.

16829. Quelle était l'autre personne?—G. S. McTavish.

16830. Aviez-vous auparavant quelque expérience comme entrepreneur ou dans les travaux de chemin de fer?—Étant le fils d'un entrepreneur, j'ai, toute ma vie, entendu beaucoup de discussions au sujet des chemins de fer, et j'ai travaillé plusieurs années avec mon père.

16831. A des travaux de chemin de fer?—Sur les chemins de fer et aussi sur les canaux.

M. McTavish n'a aucune expérience dans les chemins de fer.

16832. M. McTavish n'avait aucune expérience dans ce genre d'ouvrage?—Non.

16833. M. McNaughton en avait-il?—Je ne le sais pas au juste.

McNaughton est expéditeur.

16834. Quelle est son occupation?—Expéditeur.

16835. George Bowie est-il votre frère?—Oui.

*Soumissions—  
Contrat No. 66.*

16836. Avait-il quelque expérience comme entrepreneur?—Il a été entrepreneur toute sa vie. George Bowie un entrepreneur expérimenté.
16837. Alors il connaît bien ces questions-là?—Oui.
16838. Est-ce que, selon les probabilités, ses prix ne seraient pas plus exacts que ceux donnés par les quatre messieurs?—Je ne vois pas que son jugement soit meilleur que le mien.
16839. Je crois que vous avez dit qu'il avait plus d'expérience?—Je ne vois pas que son jugement soit meilleur que le mien.
16840. Qui a été choisi parmi vous quatre pour fixer les prix dans cette affaire?—Je crois que j'ai fait la soumission avec M. McNaughton. Le témoin et McNaughton ont fait la soumission.
16841. Où cela?—A Ottawa.
16842. Où était votre frère George Alors?—Il était à Montréal. Il a envoyé son blanc de soumission rempli, mais nous avons changé ses prix pour les faire correspondre avec les nôtres; nous avons aussi fait différents changements que nous avons jugés utiles.
16843. Vous êtes-vous servi de la soumission qu'il vous avait envoyée ou si vous en avez fait une nouvelle?—Nous en avons fait une nouvelle.
16844. Ainsi il a d'abord déterminé les prix d'après son propre jugement?—Oui, en premier lieu.
16845. Lui étant à Montréal?—Oui.
16846. Et il vous a envoyé la soumission, d'après son propre jugement, pour être déposé au nom de la société?—Oui.
16847. Et après l'avoir reçue, vous l'avez trouvée trop élevée, je suppose, et vous avez diminué les prix, ou avez-vous trouvé que les prix étaient trop bas?—Dans notre opinion, quelques points étaient trop élevés et d'autres trop bas. Le témoin et McNaughton ont trouvé les prix de George Bowie trop hauts sur quelques points et trop bas sur d'autres.
16848. Quant au total, les changements que vous avez faits à Ottawa étaient-ils plus hauts ou plus bas que la soumission telle qu'il vous l'avait envoyée?—Plus bas.
16849. Vous rappelez-vous de combien plus bas?—Non, je l'ai oublié.
16850. Vous rappelez-vous sur quels points vous différiez d'opinion?—Je crois que c'est principalement dans le nivellement et dans le bois, mais je n'en suis pas sûr. Je crois que c'était sur ces deux points.
16851. Lorsque vous parlez du nivellement, voulez-vous parler des travaux du terrassement?—Oui.
16852. Vous rappelez-vous quelle différence il y avait par verge?—Je l'ai oublié; pas plus d'un centin, je crois.
16853. Dites-vous que vous ne vous rappelez pas la différence dans le total?—Je ne me le rappelle pas. Ne se rappelle pas la différence entre les totaux.
16854. Pouvez-vous dire à peu près la différence?—Non, parce que ses prix n'ont jamais été additionnés, et il m'est impossible de dire la différence, vu que ses chiffres n'ont jamais été additionnés après que les changements ont été faits.

*Soumissions—  
Contrat No. 66.*

16855. Dites-vous que les prix de sa soumission n'ont jamais été additionnés?—Ils n'ont jamais été additionnés.

16856. Ne saviez-vous pas le montant total de sa soumission, avant que vous ayez changé le vôtre?—Non cela n'était pas nécessaire.

16857. Cela aurait pu être nécessaire?—Nous ne l'avons pas cru.

16858. Cela aurait pu être nécessaire pour savoir quel différence, cela faisait sur le montant total?—Oh, ce n'était pas nécessaire, nous connaissions exactement la différence; c'est-à-dire que nos prix étaient tellement plus bas, qu'il n'était pas nécessaire d'additionner ses chiffres puisque nous n'étions pas pour soumissionner à ces prix-là.

16859. Où dites-vous que ces changements ont été préparés?—A Ottawa.

16860. A quel endroit, à Ottawa?—Dans ma maison.

16861. Vous rappelez-vous qui était présent?—M. McNaughton et moi.

16862. Personne autre?—Non, je ne crois pas—aucun étranger.

16863. M. Chapleau était-il là?—Non.

A eu plusieurs conversations générales avec Chapleau, au sujet des travaux publics, mais aucune conversation particulière.

16864. N'avez-vous pas eu de conversation avec lui au sujet de cette soumission avant qu'elle fût déposée?—Oh, j'ai eu des conversations avec lui en sa qualité d'employé public, mais pas autrement.

16865. Au sujet de cette soumission de Bowie et McNaughton pour les travaux?—Nous avons eu une conversation à ce sujet, comme nous avons eu plusieurs conversations au sujet de tous les ouvrages, mais rien de privé ou de spécial.

16866. Où étiez-vous lorsque vous avez eu avec lui cette conversation au sujet de la dite soumission?—Je crois que nous étions au Russell House.

16867. Quelle était la nature de cette conversation?—Oh, générale.

16868. Quelle en était la nature générale: veuillez dire de quelle manière vous parliez avec lui de cette soumission que vous vouliez faire?—Je ne puis pas me rappeler notre conversation; nous parlions de ce contrat et de plusieurs autres.

16869. C'était justement avant de déposer votre soumission, n'est-ce pas?—Oh, non; c'est au moins dix jours avant.

A parlé avec Chapleau de ce contrat et de plusieurs autres.

16870. Quelle était la nature de la conversation au sujet de cette soumission?—Entre autre chose nous parlions du caractère général du pays.

16871. Quelle position occupait-il au département à cette époque-là?—Je ne crois pas qu'à cette époque il fut au département des Travaux-Publics. Je crois qu'il y était. Je ne sais pas au juste, j'ai oublié.

16872. Le 9 avril 1880? Je crois qu'il était alors au département des Travaux Publics.

16873. Avez-vous eu une conversation avec lui après avoir reçu la soumission que votre frère vous a envoyée de Montréal? Aucune au sujet des prix.

*Soumissions—  
Contrat No. 66.*

16874. Aviez-vous déjà parlé des prix avec M. Chapleau?—Probablement, car je lui ai dit, je me le rappelle à présent, que mon père avait construit le chemin de fer de Caughnawaga à 12½ cts. la verge (7½ d. de ce temps-là) et qu'il avait fait beaucoup d'argent dans cet entreprise. Je me rappelle cela très-bien. Nature de la conversation avec Chapleau.

16875. Quel rapport cela avait-il avec la question? Je croyais que la nature du pays était à peu près la même; un sable mou et argileux.

16876. Était-ce après que votre frère vous eût envoyé sa soumission? Non, Avant.

16877. Avez-vous jamais dit à quelqu'un que vous aviez discuté les prix avec M. Chapleau avant de faire votre soumission?—Je ne me rappelle pas.

16878. N'avez-vous jamais dit cela à McTavish?—Je le lui ai peut-être dit. A pu dire à McTavish que lui et Chapleau avaient discuté la question des prix.

16879. Pourquoi croyez vous qu'il est possible que vous le lui ayez dit?—Je viens justement de vous en donner la raison. Je devais lui parler des prix lorsque je lui ait dit ce qui avait été fait.

16880. Lui avez-vous dit que les changements faits à la soumission de votre frère était le résultat de conversation avec M. Chapleau? Si j'ai dit cela je ne me le rappelle pas.

16881. Dites-nous que c'est probable. Ou que ce n'est pas probable?—Il est très difficile de dire si c'est probable ou improbable, à présent que j'ai oublié la transaction. M. McTavish et moi nous avons eu beaucoup de discussions à ce sujet avant de faire la soumission.

16882. Avant de faire la soumission?—Non pas quant aux prix. Nous avons souvent discuté la question avant de former une société pour entreprendre ce contrat.

16883. Ces discussions avaient-elles pour but de le faire entrer dans la société?—Non, c'est lui, qui a fait la proposition,

16884. C'est lui qui vous l'a proposé?—Certainement.

16886. A qui?—A moi.

16886. Où était-il lorsqu'il vous a proposé cela?—A l'hôtel Windsor à Montréal. McTavish a fait la proposition pour entrer en société avec le témoin et ses associés.

16887. Votre frère George était-il là?—Non.

16888. La proposition a-t-elle été faite, dans le temps, pour former une société avec vous seul, ou avec votre frère?—Avec moi seul.

16889. Et la soumission devait-elle être faite en votre nom ou au sien?—Au nom de ni l'un ni l'autre; au nom de Bowie et McNaughton.

16890. Alors c'était votre intention que vous et McTavish serriez les seuls intéressés?—Non; nous devions les prendre avec nous ensuite, si nous obtenions le contrat. Nous devions alors former une société de quatre.

16891. Cela était discuté lorsque M. McTavish vous a parlé?—Oui cela était discuté.

16892. Était-ce après que le dépôt fut fait?—Non; avant.

*Submissions—  
Contrat No. 66.*

16893. Lui avez-vous donné quelques raisons qui vous faisaient croire que vous seriez les soumissionnaires heureux?—Non ; cela était impossible. Certainement que non.

Ne se rappelle, pas d'avoir mentionné quelques personnes d'Ottawa qui devaient les aider à faire la plus basse soumission.

16894. Lui avez-vous mentionné quelques personnes d'Ottawa qui vous aideraient à faire la plus basse soumission?—J'ai oublié nos conversations ; nous en avons eu tant.

16895. Croyez-vous avoir mentionné à cette occasion le nom de quelqu'un attaché au Département?—Personne dont je me rappelle le nom. Je puis l'avoir fait.

16896. Si vous avez mentionné quelque nom, pouvez-vous dire lequel?—Je ne peux pas dire cela car je ne me le rappelle pas.

La soumission Nicholson & Marpole \$10,000 plus élevée que celle de Bowie & McNaughton.

16897. Vous rappelez-vous quelle était la soumission immédiatement au-dessus de la vôtre?—Nicholson et Marpole ; il y avait, je crois, une différence de \$10,000 entre nous.

16898. Cette société était-elle désignée comme la société de Barrie?—Oui ; comme la société de Barrie.

16899. Savez-vous si les changements dans la soumission envoyée de Montréal par votre frère, auraient été plus élevés que cette soumission de Barrie?—Il m'est impossible de le dire n'ayant pas examiné les détails.

16900. Je comprends que la principale différence était un centin par verge dans la soumission de George Bowie?—Je crois que oui. Je ne suis pas positif.

16901. Avez-vous cette soumission envoyée par votre frère George?—Non ; je l'ai détruite il y a longtemps. Elle était devenue inutile.

16902. Vous rappelez-vous de quelques autres items dans lesquels des changements importants ont été faits?—Je crois que c'était au sujet du bois. Maintenant j'ai oublié la différence, mais c'était sur le bois. Avec ce centin en plus la soumission aurait été plus élevée que l'autre. Je ne sais pas pour quelle somme était l'autre soumission.

\$9,000 ou \$10,000 de différence entre la soumission préparée par George Bowie et celle qui a été ensuite faite.

16903. Je croyais que vous disiez qu'elle était plus élevée?—Je crois qu'il y avait \$9,000 ou \$10,000 de différence entre les deux.

16904. D'après le rapport de M. Fleming sur cette question (exhibit S2) la différence est de \$16,011?—A un centin sur \$1,600,000 la différence serait de \$16,000.

16905. C'est 1,630,000 verges?—cela fait \$16,300.

16906. Maintenant comprenez-vous que ces changements que vous avez faits ont eu pour effet de mettre la soumission de votre société juste au dessous de celle de Nicholson, Marpole, & Co.?—D'abord je ne connais rien de la soumission de Nicholson, Marpole, & Co.

16907. Mais ne voyez-vous pas cela à présent?—Nous aurions été à peu près égaux. Je vois que c'est 1,630,000 verges, cela fait \$16,300.

Les changements ont eu pour effet de rendre la soumission \$289 plus basse que celle de Marpole.

16908. Cela a eu pour effet de rendre la soumission de Bowie & McNaughton \$289 plus basse que celle de Marpole. De plus, vous dites qu'il y a eu aussi un changement pour le bois?—Oui.

16909. A tout événement les changements que vous avez faits ici, à Ottawa, aux chiffres de votre frère ont eu pour effet de rendre votre soumission plus basse que toutes les autres?—Oui.

*Soumissions—  
Contrat No. 66.*

16910. Autrement elle aurait été plus élevée que celle de Marpole?—  
Oh, oui elle le serait sans le changement dans le bois.

16911. Aviez-vous quelque raison de connaître quelle était la sou-  
mission de Marpole avant de faire la vôtre?—Non. Aucune connaissance  
du montant de la  
soumission Marpole

16912. Quelqu'un vous a-t-il fait des suggestions à ce sujet?—Non ;  
de fait je ne les connaissais pas. avant de faire la leur.

16913. Cela n'empêcherait pas quelqu'un de vous dire le montant  
de sa soumission. Croyez-vous avoir dit à quelqu'un que vous saviez à  
peu près ce qu'il fallait retrancher de la soumission de George Bowie  
afin de la faire accepter?—Non. A oublié s'il a dit à  
quelqu'un de combien  
la soumission de  
George Bowie devait  
être diminuée afin  
qu'elle fut acceptée.

16914. N'avez-vous pas dit quelque chose en ce sens à George  
McTavish?—Si je le lui ai dit je ne m'en souviens pas.

16915. Par la suite avez-vous cédé à d'autre votre intérêt dans cette  
affaire?—Oui.

16916. A qui?—A Bowie & McTavish.

Le témoin a cédé ses  
droits à George Bowie  
et George McTavish.

16917. Ce sont votre frère George et George McTavish?—Oui.

16918. Combien avez-vous reçu?—Je n'ai rien reçu encore.

16919. Pour quel montant était le billet?—Ceci est une affaire privée  
entre Bowie & McTavish et moi. Cela n'a rien à faire avec le gouver-  
nement. Le témoin refuse de  
dire combien il a  
reçu pour sa part  
d'intérêt.

16920. Le public peut avoir quelque intérêt à le savoir?—Le public  
n'a aucun intérêt dans mes affaires privées.

16921. Est-ce qu'une partie de l'argent que vous avez reçu n'était  
pas pour des déboursés?—J'ai déjà dit que je n'ai rien reçu.

16922. Alors, lorsqu'ils vous paieront?—Ils ne m'ont pas encore  
payé.

16923. N'était-il pas convenu entre vous qu'une partie de cet argent  
serait pour les déboursés?—Je refuse de répondre aux questions qui se  
rapportent à mes affaires privées.

16924. Lors de votre règlement avec George McTavish, n'avez-vous  
pas prétendu que vous aviez déboursé certaines sommes d'argent pour  
des informations que vous aviez reçues?—Pour des informations que  
j'avais reçues? En réglant avec  
George McTavish,  
n'a jamais prétendu  
qu'il avait déboursé  
des sommes d'argent  
pour des informations  
reçues.

16925. Oui?—Non, jamais.

16926. Ne lui avez-vous pas laissé entendre que votre soumission  
avait été acceptée en raison des changements que vous y aviez faits, et  
que ces changements nous avait été inspirés par les informations reçues  
de quelqu'un attaché à quelque Département?—Non, jamais.

16927. Ne lui avez-vous pas laissé entendre que le montant pour  
lequel il vous donnait le billet, était destiné à vous rembourser des  
sommes que vous aviez dépensées à ce sujet?—Au sujet des informa-  
tions?

16928. Oui ; ou pour assistance de la part de quelque employé des  
Départements?—Non, jamais.

16929. Les transactions entre les différents membres de votre société

*Soumissions—  
Contrat No. 66.*

ne sont pas d'intérêt public à moins qu'elles ne renferment quelques questions de la nature de celle dont je viens de parler, et je désire vous questionner encore là-dessus parce que nous avons été informé que la réclamation qui vous a été payée était basée en partie sur cette considération. Je désire vous fournir l'opportunité de nous expliquer entièrement?—Je ne me rappelle pas avoir jamais eu avec McTavish ou Bowie, de conversations au sujet de paiements faits à quelques-uns, ou de rémunérations quelconques à des employés du Service Civil, car je ne leur ai jamais donné un centin et n'ai jamais eu l'intention de le faire.

16930. Dites-vous que votre réclamation contre George McTavish n'était pas basée sur des sommes d'argent payées pour de l'aide reçue des membres du gouvernement ou de personnes attachées aux départements?—Je voudrais qu'il fût bien compris qu'aucun des ministres de la Couronne, aucun membre du Parlement, ni aucun employé civil ne m'a jamais donné d'information, ni reçu de moi aucune rémunération au sujet d'aucun contrat dans lequel j'étais intéressé relativement au chemin de fer du Pacifique canadien.

16931. Avez-vous dit que vous n'avez jamais rien déboursé à ce sujet?—J'ai déjà dit tout ce que je voulais dire.

Au meilleur de sa connaissance n'a jamais dit qu'il avait dépensé de l'argent pour obtenir le contrat.

16932. Je n'en suis pas bien certain ; je vous questionne pour m'assurer si en aucun temps vous avez dit à George McTavish ou à qui que ce soit, que vous aviez déboursé de l'argent pour de l'aide ou des informations de ce genre?—Je n'ai jamais dit cela à McTavish ni à aucun autre, au meilleur de ma connaissance.

16933. Avez-vous continué à être intéressé dans cette soumission jusqu'au temps de la signature du contrat?—Oui.

16934. Ainsi vous avez disposé de vos intérêts en faveur de Bowie & McTavish après que le contrat fut complété?—Après que le contrat fut complété.

Le dépôt fait par Bowie et McTavish.

16935. Le dépôt exigé par le gouvernement a-t-il été fait par les autres membres de la société, par Bowie, McTavish ou McNaughton?—Non, le dépôt a été fait par Bowie & McTavish.

16936. Vous n'avez fait aucune part du dépôt vous-même?—Non ; j'ai offert ma part. Voulez-vous parler du premier dépôt de \$5,000, car le premier dépôt était un chèque de G. S. McTavish—le premier dépôt de \$5,000?

Le premier dépôt de \$5,000 était un chèque de McTavish le reste consistait en immeubles situés à Montréal.

16937. Pas entièrement : je parle de tout le dépôt qui a été exigé avant que le contrat ne fût signé?—Le premier dépôt de \$5,000 consistait en un chèque de McTavish. L'autre, c'est-à-dire le cautionnement actuellement entre les mains du gouvernement, a été fait à l'aide de propriétés immobilières situées à Montréal.

Chèque de \$17,500 payable à l'ordre du témoin, déposé lors de la signature du contrat.

16938. Mais au temps où le contrat fut signé, savez-vous quelle garantie a été fournie par les entrepreneurs?—Il y avait un chèque de McTavish et le chèque d'un de mes amis payable à mon ordre, pour \$17,500 faisant en tout \$22,500.

16939. Prétendez-vous que ce chèque de votre ami a été déposé pour vous?—Eh bien je ne sais pas pour qui il a été déposé, pour moi et McTavish, je suppose. Le chèque était payable à mon ordre.

*Soumissions—  
Contrat No. 66.*

16940. Dites-vous que c'était le chèque de McTavish ?—Non, ce n'était pas son chèque ; le premier chèque était le sien.

16941. Je parle du second ?—Non, ce n'était pas son chèque, c'était celui d'un de ses amis.

16942. Entendez-vous dire que le dépôt fait à cette époque a été fait entièrement par Bowie et McNaughton, ou y avez-vous contribué ?—J'ai déjà dit que j'ai eu un chèque de \$17,500, et que je l'ai déposé au Département comme garantie.

16943. Prétendez-vous que ce dépôt était fait en votre faveur ?—Le chèque était à mon ordre et le dépôt était fait en ma faveur.

16944. Pas nécessairement. Il pouvait être d'un ami de McTavish et payable à votre ordre, parce que McTavish était absent ?—Bien, mettez-le au crédit de qui vous voudrez, c'était un chèque donné par M. Smith ; il est là dans les papiers. Donald, A. Smith a donné le chèque. Donald A. Smith a donné le chèque.

16945. Ce que je m'efforce de savoir, c'est si vous avez continué à être intéressé dans le contrat en cela que vous avez contribué pour votre part à fournir le cautionnement, ou si vous agissiez comme un agent de McTavish et si il a fait seul le dépôt ?—Je ne sais pas s'il l'a fait ou non.

16946. Avez-vous fourni le cautionnement ?—Si vous l'entendez de cette manière-là, je n'ai rien fourni du tout. Le témoin n'a pas fourni de cautionnement.

16947. Ainsi le cautionnement que vous avez donné n'affectait en rien vos propriétés, votre argent ?—Non.

16948. Quelle est l'autre transaction dans laquelle vous avez été intéressé en rapport avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ?—Aucune, si ce n'est mon cautionnement pour Whitehead, si c'est à cela que vous voulez faire allusion.

16949. Je ne fais allusion à rien en particulier. Je veux que vous nous disiez dans quelle transaction vous avez été ensuite intéressé ?—Dans aucune. SIGNATURE DU CAUTIONNEMENT.—  
CONTRAT No. 15.

16950. Prétendez-vous que vous étiez une des cautions sur la soumission de Whitehead ?—Non, une de ses cautions pour ces \$70,000, ou tout autre montant. Une des cautions de Whitehead.

16951. C'était un cautionnement donné par vous et McIntosh, n'est-ce pas ?—Oui.

16952. Dans quel but ?—Je l'ai oublié. Si vous avez là les papiers je peux vous le dire.

16953. Vous rappelez-vous les circonstances qui vous ont induits à donner ce cautionnement ?—Il y a quelque temps de cela ; j'ai complètement oublié la transaction, c'était une simple formalité. Je ne m'engageais à rien dans cette affaire.

16954. Qui vous a donné à entendre que c'était une simple formalité ?—McIntosh et Whitehead—tous les deux. McIntosh & Whitehead lui ont dit tous deux que c'était une simple formalité.

16955. Sont-ce les seules personnes que vous ayez vues à ce sujet ?—Ce sont les seules personnes qui m'en aient jamais parlé, si je m'en rappelle bien.

*Signature du cautionnement.*

Contrat No. 15.

16956. N'avez-vous jamais eu de conversations avec les ministres où les employés du Département ? Non, jamais.

SOUSSIONS—  
CONTRAT No. 66.

16957. Savez-vous si au temps où cette soumission de Marpole, Oliver & Cie a été faite, quelqu'un des membres de cette société était à Ottawa ?—La société était Marpole & Nicholson.

16958. Je parle de la soumission de Barrie ?—Nicholson & Marpole.

16959. Quelqu'un d'entre eux était-il ici lorsque cette soumission a été faite ?—Je crois que Nicholson était ici. Je l'ai entendu dire. Je ne le connaissais pas.

16960. Vous rappelez-vous qui vous a dit qu'il était ici. Je crois que cela me fut dit à l'hôtel Windsor.

Ne sait pas qui lui a dit que Nicholson était à Ottawa.

16961. C'est là où il était, mais qui vous a dit que Nicholson était ici ?—Ah, je ne sais pas ; je l'ai oublié : Il y avait tant d'entrepreneurs ici à cette époque. Ils parlaient tous les uns des autres.

16962. Mais comme il était celui avec qui vous étiez en concurrence ?—Je ne savais pas cela. Je ne savais pas que j'étais plus en concurrence avec lui qu'avec Charlebois & Cie ou tout autre entrepreneur.

16963. Vous l'avez su ensuite, lorsque les soumissions furent ouvertes ; c'est alors que vous vous êtes rappelé que vous aviez su qu'il était à Ottawa ?—Après que les soumissions furent ouvertes, j'ai su qu'il était le soumissionnaire le plus prêt de moi.

SIGNATURE DU CAUTIONNEMENT—

CONTRAT No. 15.

Considérerait la signature du cautionnement de Whitehead, une simple formalité.

16964. Avez-vous entendu dire qu'il était à Ottawa lorsque les soumissions ont été faites ?—Non,

16965. Pour revenir à cette affaire de Whitehead, dites-vous que vous ne vous rappelez pas les raisons qui vous ont porté à donner le cautionnement que vous avez signé ?—Je m'en rappelais dans le temps, mais je l'ai oublié. Dans le temps je considérais cela comme une pure formalité. Je ne le considérais pas comme un engagement de \$70,000.

16966. La signature par vous de ce cautionnement, vous a-t-elle rap porté quelque bénéfice ?—Non.

16967. Aucun avantage direct ou indirect ?—Non, aucun.

16968. Vous en avait-on promis ?—Non.

16969. Avez-vous contribué à faire avoir cet argent à Whitehead, du gouvernement, autrement qu'en signant le cautionnement — Je veux dire, avez-vous eu quelque conversation à ce sujet, avec les ministres ou les députés ? Non.

16970. Ni avec aucune autre personne ?—Non.

Aucune entente que Whitehead devait payer pour faire exercer quelque influence en sa faveur.

16971. Y avait-il une entente entre vous et M. McIntosh, ou entre vous et M. Whitehead, que M. Whitehead devait payer quelque chose pour faire exercer quelque influence auprès des membres du gouvernement, à ce sujet ?—Non, je n'ai jamais eu de conversation de ce genre.

PRÉTENDUES INFLUENCES INDUES.

16972. Avez-vous connaissance de quelque cas où un ministre de la couronne ou un membre du parlement ait retiré quelque profit ou se soit fait promettre quelque chose pour favoriser quelqu'un au sujet de ces contrats ou soumissions ?—Non ; je n'en connais rien.—Je n'en connais rien personnellement.

*Prétendus in-  
fluences indus.*

16973. Vous dites n'en rien connaître personnellement, voulez-vous dire si vous en connaissez quelque chose autrement?—Eh bien, il y a les rumeurs générales des journaux. On a beaucoup parlé de McIntosh.

16974. Je ne parle pas des rumeurs ou conjectures mais de quelque chose qui peut produire une certitude?—Non, rien.

16975. Connaissez-vous quelque chose qui pourrait vous faire croire que quelque membre du parlement a reçu ou s'est fait promettre quelque chose pour avoir favorisé quelques-uns de ces entrepreneurs?—Rien autre chose que des rumeurs, rien autre chose que ce que disent les journaux.

16976. Je vous parlais de votre connaissance de quelques circonstances qui pourraient vous porter à croire cela; connaissez-vous quelque fait réel?—Je ne m'en rappelle aucun.

16977. Avez-vous quelque écrits qui pourraient vous porter à le croire, je veux dire quelques documents?—Non; j'ai vu les journaux.

16978. En laissant tout cela de côté—bien entendu, je ne vous demande pas cela comme devant servir à la preuve—avez-vous vu quelque écrit, quelque document ou connaissez-vous quelques faits qui vous font croire que des membres du Parlement ont eu des avantages ou des promesses pour favoriser certain entrepreneur?—Non, je n'ai jamais vu aucun papier de ce genre et je n'en connais pas.

N'a aucune raison de croire qu'aucun membre du parlement ou employé civil ait reçu de l'argent ou ait été autrement récompensé au sujet de ce contrat.

16979. Connaissez-vous quelque fait à part les papiers?—Non, je n'en connais pas.

16980. Savez-vous si des employés du service civil ont bénéficié de quelque manière des contrats ou soumissions relativement aux travaux sur le chemin de fer du Pacifique?—Non, je ne le sais pas.

16981. Savez-vous si aucun employé du service civil a retiré quelque avantage ou a reçu quelques promesses au sujet de transactions au sujet du chemin fer du Pacifique?—Non.

16982. Y a-t-il quelque autre chose se rapportant à ce chemin de fer du Pacifique que vous pourriez expliquer par votre déposition?—Je ne connais rien.

### Examen de TOUSSAINT TRUDEAU continué :

#### *Par le Président :*

16983. Pouvez-vous nous renseigner maintenant sur la somme dépensée en vertu du contrat 18 et du contrat 28, pour le transport des rails, déduction faite de l'escompte, le prix ayant été en argent américain?—Oui, en argent américain la somme était de \$237,331.04; en argent canadien elle est de \$215,679.52. Je produis un état qui fait voir les paiements en détail. (Exhibit No. 233.)

#### **Trudeau.**

TRANSPORT DES  
RAILS.—  
CONTRATS NOS. 18  
ET 28.

Cours monétaire canadien \$215,679.52.

16984. Cet état montre que la somme totale payée en vertu de ces deux contrats est d'environ \$3,000 moindre que le montant accordé par M. Fleming en vertu de son rapport spécial de 1880. Quelle est la cause de cette différence, autant que vous le savez?—Cette différence entre les deux montants n'a pas encore été payée. Elle a rapport à des comptes non réglés.

La différence entre la somme ci-dessus et celle mentionnée par le rapport de Fleming se rapporte à des comptes non réglés.

*Transport des rails—  
Contrats Nos. 18  
et 28.*

16985. Quels comptes non réglés : est-ce pour le transport ?—Oui, je crois qu'il s'agit de quelques légères différences dans les quantités.

16986. Alors il ne s'agit pas de frais d'entrepôt et d'autres dépenses étrangères ?—Non.

Tonnes : La petite tonne.

16987. D'après ce que vous avez dit dans notre première déposition, le nombre de tonnes mentionné dans cet état comprend la petite tonne de 2,000 livres ?—Oui.

16988. Les dates des différents paiements dans cet état, correspondent-elles approximativement à la date du transport lui-même ?—Oui, approximativement.

Le contrat 18 pour 5,000 tonnes.

16989. D'après cet état que vous avez produit, pendant la première année du contrat 1875, pas plus de la moitié du contrat No. 18 n'a été rempli ; je crois que le premier contrat était pour 5000 tonnes ou environ ?—Oui.

16990. Ainsi le second contrat, No. 28, comprend la balance de ce montant ?—Oui.

16991. Et vers quel temps a-t-on jugé à propos d'encourir les dépenses sur le contrat de la seconde année ?—Dans l'hiver de 1876.

16992. Dans quel mois ?—Je trouve un rapport de M. Fleming sur ce sujet daté du 13 mai 1876.

13 mai 1876.  
Rapport de Fleming en faveur du transport de 5000 autres tonnes de lisses.

16993. Son rapport recommande-t-il un contrat dans le genre de celui qui a été passé pour le transport de 10,000 tonnes ou plus, en sus du contrat No. 18 ?—Le rapport recommande de prendre des mesures pour transporter une plus grande quantité de lisses cette année, 1876. La quantité mentionnée dans son rapport est de 5000 tonnes.

16994. Cela est en plus des premières 5,000 tonnes qui devaient être comprises dans le contrat précédent No. 18 ?—Oui.

Pas de demande de soumissions pour le contrat No. 28.

16995. D'après ce que je comprends, ce contrat No. 28 a été conclu sur une offre de l'entrepreneur et non pas sur une demande publique de soumission ?—Il n'y a pas eu de demande publique de soumissions.

Le 19 avril 1876  
Kittson a écrit offrant de transporter de 8,000 à 10,000 tonnes durant la saison.

16996. Cette offre comprenait-il plus de 5,000 tonnes et si oui, combien ?—Dans sa lettre en date du 19 avril 1876, M. Kittson dit qu'avec une profondeur d'eau raisonnable dans la Rivière Rouge, il pourrait en transporter de huit à dix mille tonnes durant la saison.

16997. Avez-vous une lettre ou la copie d'une lettre contenant les conditions auxquelles son offre est acceptée ?—Oui.

16998. Cette lettre mentionne-t-elle la quantité pour laquelle le gouvernement s'est engagé à payer le transport ?—Non.

BOULONS ET  
ECROUS.  
CONTRAT No. 51.

16999. Avez-vous le contrat passé avec le " Dominion Bolt Co " No 51 ?—Oui ; je le produis. (Exhibit No 234.)

ECLISSÉS—  
CONTRAT No. 50.

17000. Avez-vous le contrat de Miller Frères et Mitchell pour fournir 7,000 d'éclisses, contrat No 50 ?—Oui, je le produis. (Exhibit No. 235.)

17001. Avez-vous un état comparé des soumissions pour lisses d'acier de juin 1879, montrant si la position des différentes soumissions n'a été affectée que par les différences de prix dans les boulons, les écrous et les éclisses ?—Oui, je le produis. (Exhibit No. 236.)

*Achats de rails en  
1879.—  
Contrats Nos. 53  
et 55.*

17002. Cette différence affecte-t-elle la position des différentes soumissions?—Non.

17003. Quel est l'autre contrat que vous pouvez expliquer?—Le **PLAQUES TOURNANTES EN FER.—** CONTRAT NO. 56.  
contrat No 58 pour la fabrication de quatre plaques tournantes, en fer. Contrat passé avec M. W. Hazelhurst, en date du 26 février 1880.

17004. Cet ouvrage a-t-il été accordé sur des soumissions publiques?—Oui, les soumissions ont été reçues en réponse à une circulaire envoyée aux manufacturiers. **Soumissions reçues en réponse à une circulaire.**

17005. Il n'y a pas eu d'annonces?—Non.

17006. Pouvez-vous dire à qui les circulaires ont été envoyées?— Dans un rapport en date du 14 février 1880, M. Fleming donne les noms de la "Hamilton Bridge Co," la "Toronto Bridge Co," "Kingston Engine Works," "W. Hazelhurst" de St-Jean.

17007. Le contrat a-t-il été accordé au plus bas soumissionnaire?—Oui. **Contrat accordé au plus bas soumissionnaire.**

17008. Quel est le prix mentionné dans la plus basse soumission?— Pour les plaques pontées le prix mentionné est \$2016. **Plus basse soumission \$2,016 pour plaques pontées et**

17009. Et pour les plaques à jour?—Le prix est de \$1360 pour les tables à jour. **\$1360 pour plaques à jour.**

17010. L'ouvrage a-t-il été fait en vertu de ce contrat? Non; l'ouvrage n'est pas encore terminé parce que les excavations ne sont pas encore tout-à-fait finies.

17011. L'ouvrage avançait-il durant le mois de juin dernier? Nous n'avons pas l'intention de nous enquerir des faits postérieurs à cette date à moins qu'ils ne se rapportent à ce qui s'est passé avant?—Une des plaques tournantes a été faite et mise en place l'été dernier et est maintenant terminée. Les autres sont faites par l'entrepreneur et prêtes à être boisées. Le gouvernement les acceptera aussitôt que les excavations seront terminées.

17012. Croyez-vous qu'il y ait dans cette affaire, des discussions ou des difficultés qui demandent à être expliquées?—Il n'y a aucune difficulté.

17013. Y a-t-il autre chose dans ce contrat qui ait besoin d'explication?—Non.

17014. Quel est le contrat qui vient ensuite et que nous n'avons pas encore examiné?—Le contrat avec André Onderdonk, pour la construction de la voie dans la Colombie Anglaise depuis Emory Bar jusqu'à Boston Bar. Le contrat est daté du 23 décembre 1879. **CONSTRUCTION DE CHEMIN DE FER DANS LA C. A. CONTRAT No. 60. Onderdonk entrepreneur, depuis Emory Bar jusqu'à Boston Bar.**

17015. Cet ouvrage a-t-il été accordé par des soumissions publiques?—Oui.

17016. Par des annonces demandant des soumissions?—Oui.

17017. Avez-vous une copie des annonces?—Oui. Je la produis (Exhibit, No 237.)

17018. Avez-vous quelque rapport sur les soumissions elles-mêmes?—Je produis la cédule des soumissions reçues.

17019. Cette annonce et cette cédule comprennent-elles les soumis-

*Construction de chemin de fer, C. A.  
Contrat No. 60.*

sions pour d'autres contrats que le No 60 ?—L'annonce en comprend d'autre mais non la cédule.

17020. Avez-vous les originaux des soumissions mentionnées dans la cédule ?—Oui.

17021. Veuillez les produire ?—Je les produis. (Exhibit No 238.)

17022. Y a-t-il d'autre rapport que cette cédule sur la position relative des différentes soumissions ?—Oui ; je produis un rapport de Sandford Fleming en date du 22 novembre 1879. (Exhibit No. 239.)

17023. Je crois que ce rapport comprend aussi les soumissions pour trois autres sections—B, C et D—n'est-ce pas ?—Oui.

17024. Y a-t-il un autre rapport pour la section A seulement ?—Dans le moment je ne me rappelle pas s'il y en est d'autre.

Jusqu'au 17 novembre 1879, pour taire les soumissions ; les soumissions ouvertes le 20 en présence du témoin, de Fleming et Braun.

17025. Veuillez dire à quelle date a expiré le temps pour faire les soumissions, quand elles ont été ouvertes et qui a fait le rapport sur ces soumissions ?—Le temps fixé par les annonces pour recevoir les soumissions expirait à midi, le 17 novembre 1879 ; les soumissions ont été ouvertes le 20 novembre 1879.

17026. En présence de qui ?—Elles ont été ouvertes en présence de M. Fleming, de M. Braun et de moi-même.

Deux des soumissions reçues à 3.30 de l'après-midi du 17 novembre.

17027. En les ouvrant avez-vous remarqué quelque chose de nature à éveiller les soupçons, ou requérant des explications, quant à la manière dont les soumissions avaient été faites et quant à leur montant ?—Oui ; nous avons remarqué que deux des soumissions avaient été faites à 3.30 heures, dans l'après-midi du 17 novembre.

17028. De qui étaient ces soumissions ?—L'une était de Battle, Symmes, Woods & Jackson et l'autre de Brown & Corbett.

Soumission de Battle & Co. \$2,634,120 ; celle de Brown & Corbett \$2,598,480 ; toutes deux plus basses que celle qui a été acceptée.

17029. L'une ou l'autre de ces soumissions était-elle plus basse que celle qui a été définitivement acceptée ?—La soumission de Battle & Cie., était de \$2,634,120 ; celle de Brown & Corbett de \$2,598,480. Elles étaient toutes deux plus basses que celle qui a été acceptée.

17030. Ces deux soumissions ont-elles été prises en considération lorsqu'il s'est agi d'accorder le contrat ? Elles ont été prises en considération, mais ensuite rejetées.

Ces soumissions n'ont pas été admises à concourir.

17031. Ont-elles été admises à concourir avec les autres, ou ont-elles été mises de côté simplement parce qu'elles avaient été faites trop tard ou pour d'autres raisons ? Elles n'ont pas été admises à concourir avec les autres.

Brown & Corbett n'avaient pas de chèque de \$5,000, une des conditions.

17032. Y avait-il autre chose, au sujet de ces soumissions, pour les faire mettre de côté, que le fait de n'être arrivées au département que dans l'après-midi ?—Une des conditions sur les formules de soumissions imprimées, c'est que chaque offre doit être accompagné d'un chèque accepté de \$5,000. Brown & Corbett n'avaient pas de chèque dans leur soumission.

17033. Leur soumission était-elle accompagnée de quelques valeurs ou garantie en remplacement du chèque ?—Non. Ils disaient simplement sur leur soumission que si elle était acceptée ils donneraient des garanties, soit par des cautions, soit en argent.

*Construction de chemins de fer, C. A.  
Contrat No. 60.*

17034. Avez-vous remarqué autre chose au sujet de cette soumission, qui l'empêchait de concourir avec les autres?—Non.

17035. Dans l'autre soumission qui a été envoyée trop tard et mise de côté y avait-il autre chose qui la faisait exclure?—Non.

17036. Ainsi une des soumissions n'a pas été prise en considération pour la seule raison qu'elle est arrivée au département dans l'après-midi au lieu d'arriver à midi ou avant?—Oui.

L'autre soumission mise de côté simplement parce qu'elle a été envoyée trop tard.

17037. D'où venait cette soumission?—Elle a été mise à la malle, au bureau de poste, à Ottawa, à environ cinq cent verges du département.

17038. Savez-vous s'il y a eu des plaintes de la part de cette compagnie—Battle & Co—au sujet de cette soumission et parce qu'ils n'ont pas eu le contrat?—Oui; je produis une lettre de M. Symmes en date du 28 novembre 1879. (Exhibit No. 240.)

Battle & Co. se sont plaint parce qu'ils n'ont pas eu le contrat.

17039. L'enveloppe dans laquelle était la soumission existe-t-elle encore?—Oui; elle est annexée à la soumission produite.

17040. Voulez-vous la regarder et dire si elle porte d'autre marque postale que celle du bureau de Poste d'Ottawa?—Elle n'en porte pas d'autre.

17041. Ainsi dans votre opinion est-elle venue par le bureau de poste, à Ottawa?—Oui.

17042. Veuillez mettre le document lui-même en pleine lumière, et voyez si vous vous apercevez que les chiffres ont été changés, effacés ou marqués de nouveau?—Oui, les prix pour le déblaiement ont été effacés et changés.

Les premier prix pour le déblaiement effacés et remplacés par d'autres.

17043. Remarque-t-on cela sur les deux pages, la première et la seconde?—Oui.

17044. Est-il tout-à-fait évident que les chiffres ont été changés?—Oui.

17045. Savez-vous si ce fait là a été pris en considération lorsque vous avez décidé de mettre la soumission de côté, ou si c'est la première fois que vous le remarquez?—Je ne me rappelle pas.

17046. Outre vos fonctions d'ouvrir les soumissions et de prendre note du contenu, ce qui a été fait dans le temps d'après ce que je vois dans le rapport de M. Fleming, aviez-vous autre chose à faire, c'est-à-dire avez-vous pris part à la décision accordant le contrat?—Je n'avais rien autre chose à faire que d'ouvrir les soumissions et à les placer sous les yeux du ministre.

17047. Je comprends que dans le rapport qui a été présenté au ministre, cette soumission était regardée comme irrégulière et ne courait pas?—Oui.

Cette soumission regardée comme irrégulière.

17048. Savez-vous qui avait la garde de tous ces documents ou soumissions, depuis le 17 novembre, le temps fixé pour les recevoir jusqu'au jour où elles ont été ouvertes?—Au meilleur de ma connaissance, lorsque ces soumissions ont été reçues, le ministre des chemins de fer n'était pas à Ottawa, et l'hon. M. Langevin a donné un ordre de mettre les soumissions dans un paquet cacheté et de placer le tout dans un

Les soumissions cachetées et mises dans un coffre de sûreté, sous les soins du témoin.

Construction de chemin de fer, C. A.  
Contrat No. 60.

coffre de sûreté, jusqu'au retour du ministre des chemins de fer, et cela a été fait. Elles étaient sous mes soins et dans un coffre de sûreté, dans mon bureau.

17049. Quand elles ont été ainsi cachetées, autant que vous vous rappelez?—Le 17 novembre.

17050. Y a-t-il une enveloppe avec la soumission qui a été acceptée?—elle est annexée à la soumission produite.

17051. Quand a-t-elle été reçue au département?—Le 17 novembre.

17052. L'heure est-elle mentionnée?—Non.

17053. L'heure est-elle mentionnée sur celle qu'on a dit être arrivée à trois heures de l'après-midi?—Oui.

17054. Est-ce l'habitude de mentionner l'heure à laquelle elles ont été reçues lorsque c'est avant le délai fixé pour leur réception, par les annonces?—Non.

L'absence de toute mention de l'heure sur une soumission indique qu'elle a été reçue avant l'expiration du délai fixé dans les annonces.

17055. Prétendez-vous que l'absence de toute remarque spéciale de ce genre indique que les soumissions ont été reçues régulièrement avant l'expiration du délai fixé dans les annonces?—Oui.

17056. A-t-on l'habitude de mettre sur l'enveloppe le jour où la soumission a été reçue?—Oui.

17057. La plus basse soumission après celle qui a été acceptée, est-elle marquée de cette manière?—Oui.

17058. Quel jour a-t-elle été reçue?—Le 17 novembre.

17059. La plus basse après celle-là est-elle marquée de la même manière?—C. Peterson?—Oui; elle porte la date du 17 novembre.

17060. Y a-t-il autre chose relativement à la réception ou à l'ouverture de ces soumissions pour la section A, dans la Colombie Anglaise, qui pourrait jeter quelque doute sur le droit à l'avoir des personnes qui ont obtenu le contrat?—Non.

17061. Y a-t-il eu quelques plaintes à ce sujet par d'autre que la compagnie dont la soumission n'a pas été prise en considération?—Non.

Personne ne s'est plaint à l'exception de Battle & Cie.

17062. Y a-t-il eu quelques plaintes à ce sujet par l'autre compagnie dont la soumission n'était pas accompagnée du dépôt?—Aucune que je me rappelle.

17063. Vous rappelez-vous si la soumission de Battle & Cie a été ouverte, bien qu'elle fut arrivée après l'heure, avant qu'il ne fût décidé qu'elle ne pourrait pas concourir. En d'autres termes, a-t-on décidé qu'elle ne concourrait pas, après s'être aperçu qu'elle était plus basse que d'autres?—Autant que je me rappelle, M. Fleming et moi nous étions d'opinion de la mettre de côté, dès le commencement, avant de l'ouvrir.

La décision contre la soumission de Battle & Cie a dépendu du temps de son arrivée.

17064. Ainsi vous dites qu'autant que vous étiez concerné, votre décision n'a pas dépendu du montant de la soumission, mais de l'heure de son arrivée?—Oui.

17065. Dites-vous que la décision de M. Fleming à ce sujet a été la même que la vôtre?—Je le dis, au meilleur de ma connaissance.

*Construction de chemin de fer, C. A.  
Contrat No. 60.*

17066. Dans l'accomplissement de ces fonctions, M. Braun devait-il prendre part à une décision de ce genre, ou son devoir ne consistait-il qu'à prendre note des soumissions?—Il prenait note du contenu des soumissions et assistait à l'opération.

Braun prend note des soumissions.

17067. Il n'est pas un des administrateurs du Département?—Non.

17068. Quel est le nom de la compagnie dont la soumission a été acceptée dans cette circonstance?—McDonald & Cie.

D. McDonald & Co dont la soumission a été acceptée.

17069. Le contrat a-t-il été passé avec eux?—Non ; le contrat a été passé avec M. Onderdonk en vertu d'un Ordre en Conseil, en date du 22 décembre 1879, que je produis. (Exhibit No. 241.)

Le contrat passé avec Onderdonk en vertu d'un ordre en conseil.

17070. Savez-vous pourquoi le nom de M. Onderdonk a été mis à la place de ceux des personnes qui avaient fait la soumission?—La compagnie qui avait obtenu l'ouvrage a demandé au gouvernement de passer le contrat avec Andrew Onderdonk. Je produis une copie de la lettre de cette compagnie. (Exhibit No. 242.)

17071. Cette lettre parle d'accorder le contrat pour les sections A et C, dans la Colombie Anglaise ; je suppose que cette même compagnie avait obtenu le contrat pour la section C, de même que pour la section A?—Oui.

17072. Et l'ordre en Conseil se rapporte à ces deux sections d'après ce que je vois?—Oui.

17073. La lettre est marquée de vos initiales comme ayant été reçue le 26 décembre ; savez-vous si dans le Département il y a eu quelque discussion ou quelque difficulté pour transférer le contrat des soumissionnaires à Andrew Onderdonk?—Je crois qu'il n'y a eu aucune difficulté.

17074. N'a-t-on pas soulevé quelque doute lorsqu'il s'est agi de savoir si ce transport pouvait se faire ; en d'autres termes avez-vous eu connaissance de quelque négociation ou autre chose à ce sujet, qui aurait eu lieu auparavant et dont je ne vous ai pas parlé?—Non.

Aucune difficulté au sujet du transfert du contrat à Onderdonk.

17075. Y a-t-il autre chose se rapportant à la section A, dans la Colombie Anglaise que vous désiriez expliquer?—Je ne vois rien dans le moment.

17076. Personnellement, connaissez-vous quelque chose au sujet de la position des différentes parties ; par exemple si la première compagnie était aussi capable que Onderdonk, de remplir son contrat?—Onderdonk passe pour être en relation avec des hommes de plus de moyens.

Onderdonk a la réputation d'être en relation avec des hommes de plus de moyens que ceux qui lui ont vendu le contrat.

17077. Depuis quand êtes-vous employé au département des travaux publics?—Depuis environ 20 ans.

17078. Avez-vous déjà étudié la question de savoir s'il est désirable dans l'intérêt du public que les contrats soient donnés au même pour une plus grande distance ou s'il est préférable de donner les contrats à plusieurs individus sur de plus courtes distances, l'ensemble des prix pour les petites distances étant le même que pour la grande?—Si l'entrepreneur dispose de beaucoup de moyens, je crois qu'il est préférable que les grands travaux soient donnés à une seule compagnie, autant que possible.

Vaut mieux que des travaux considérables soient confiés à un seul entrepreneur si la chose est possible.

*Construction de chemin de fer, C. A.*  
 Contrat No. 60.

17079. Prétendez-vous que l'ouvrage sera fait plus efficacement de cette manière?—Oui.

17080. Qu'est-ce qui vous porte à croire cela?—Il y aurait une certaine unité d'action dans les préparatifs, dans la conduite des travaux, dans l'achat des matériaux, etc.

17081. Est-ce qu'il n'y aurait pas aussi moins de concurrence pour l'ouvrage. On a déjà mentionné cela comme un des avantages des grands contrats?—Oui.

17082. Il est arrivé que les quatre sections dans la Colombie Anglaise ont été entreprises par une seule personne?—Oui.

17083. Avez-vous déjà considéré la question de savoir si cela était plus avantageux pour les intérêts publics, que de donner le contrat à plusieurs individus séparément; je parle pour cette circonstance-ci, non pas d'une manière abstraite, y a-t-il quelque raison pour laquelle on devrait se départir de la règle ordinaire sur laquelle vous avez déjà donné votre opinion?—Mon impression est que ça été un avantage de placer tous ces travaux entre les mains d'une seule compagnie.

Avantageux de mettre tous les travaux dans la C. A. entre les mains d'un seul homme.

La compagnie qui a obtenu le contrat n'a pas été favorisée.

17084. Avez-vous quelque raison de croire que la compagnie qui a obtenu le contrat a été favorisée au détriment des autres, soit quant à la connaissance des prix ou autrement?—Non.

17085. Ni quand au délai pour produire la soumission, ni par des informations de quelqu'employé du Département, ni d'aucune autre manière, directement ou indirectement?—Je ne connais rien de cette nature.

17086. Avez-vous parlé de cela avec le Ministre vers le temps où il a été décidé que cette compagnie devait avoir le contrat; je veux dire la compagnie McDonald & Cie., pour la section A?—J'ai certainement eu des conversations à ce sujet avec le ministre et comme cette compagnie était la plus basse, il n'y a pas eu d'hésitation pour savoir ce qu'il y avait à faire.

Aucune discussion possible pour savoir qui avait droit au contrat.

17087. Y avait il matière à discussion, ou y a-t-il eu quelque discussion pour savoir qui devait avoir le contrat, de droit?—Je crois qu'il n'y avait pas matière à discussion sur cette question.

17088. Autant que vous vous rappelez, y a-t-il eu quelque doute ou quelqu'hésitation, lorsque vous avez discuté cette question, avec le ministre, par exemple pour savoir si l'une ou l'autre des soumissions mises de côté ne devaient pas être admise à concourir, ou toute autre question se rapportant à cette affaire?—Les soumissions mises de côté ont été attentivement examinées, mais il n'y a jamais eu de doute dans l'esprit du ministre qu'elles ne pouvaient pas être admises.

17089. Au sujet des avantages respectifs qu'il y a à accorder cet ouvrage dans la Colombie Anglaise en vertu d'un seul contrat, ou quatre différents contrats, n'était-il pas très important de prendre en considération que tout l'outillage et tous les matériaux devaient probablement être transportés sur les lieux en venant du même côté?—Oui.

17090. Et qu'on évitait ainsi beaucoup de peine et de disputes entre les différents entrepreneurs en donnant tout l'ouvrage à un seul? Oui; c'est là un des avantages qu'il y a à donner tout l'ouvrage à une seule compagnie.

Construction de chemin de fer, C. A.  
Contrat No. 60.

17091. Sur d'autres parties du chemin de fer du Pacifique, bien que le gouvernement ne se fût pas engagé à terminer certaines parties pour une date spécifiée, n'est-il pas arrivé que des entrepreneurs se sont plaints que la partie attenante à la leur n'ait pas été terminée à temps pour leur permettre de s'en servir pour leurs propres travaux ?—Oui.

17092. Des réclamations pour des sommes considérables n'ont-elles pas été faites contre le gouvernement, à ce sujet. Je ne parle pas de réclamations payées par le gouvernement, mais présentées par les entrepreneurs qui en pressent la solution dans un sens ou dans un autre ?—Je ne me rappelle pas qu'il y ait actuellement des réclamations de présentées, mais des plaintes ont été faites.

17093. Y a-t-il autre chose au sujet de la section A ?—Non.

OTTAWA, vendredi, 26 novembre 1880.

P. G. CLOSE, assermenté et examiné :

*Par le Président :*

17094. Ou demeurez-vous ?—A Toronto.

17095. Quelle est votre occupation ?—Dans le moment je n'exerce aucune profession, mais j'étais autrefois épicier en gros, et je suis retiré des affaires.

17096. Depuis quelques années, n'avez-vous pas eu d'autres occupations ?—J'ai fait des affaires considérables dans l'achat et la vente des terrains.

17097. Avez-vous déjà eu quelque expérience dans les entreprises de chemin de fer ou quelques autres grands travaux ?—Non, jamais.

17098. Avez-vous déjà eu quelque chose à faire relativement au chemin de fer du Pacifique Canadien ?—Oui.

17099. Quelle est la première transaction dans laquelle vous avez été intéressé ?—Pendant le mois de janvier 1879, MM. Morse & Nicholson sont venus à mon bureau et m'ont demandé d'être une de leurs cautions sur une soumission qu'ils devaient faire, et de prendre une part d'intérêt avec eux dans le contrat. Je leur ai dit que j'avais parlé de la chose avec M. Shields, quelque temps auparavant, et que dans le moment je n'étais pas encore décidé à m'associer à eux, mais que je reverrais M. Shields, et que s'il ne s'était pas associé avec d'autres depuis, nous pourrions peut-être nous entendre. Ils m'ont demandé de voir M. Shields, ce que j'ai fait, et nous nous sommes rencontrés MM. Morse, Nicholson, Shields et moi, et après une ou deux entrevues nous en sommes venus à une entente par laquelle je devais être une des cautions sur la soumission qui devait être faite.

Le 7 janvier 1879, Morse & Cie. lui ont demandé de leur servir de caution.

17100. Cela était la soumission Morse-Nicholson ?—C'était la soumission Morse-Nicholson. C'est la première dans laquelle j'ai été concerné. La raison pour laquelle ils voulaient m'associer à eux, disaient-ils, était simplement pour avoir mon nom comme caution, vu qu'ils n'étaient pas connus du gouvernement, et que les associés qu'ils devaient

Morse & Cie. voulaient avoir comme caution quelqu'un qui fût connu du gouvernement.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

avoir s'ils obtenaient le contrat, déposeraient les sûretés. Je leur ai dit que je ne me souciais pas de leur servir de caution, s'ils obtenaient le contrat. Ils ont dit qu'ils avaient des associés en état de fournir le cautionnement, mais qu'ils n'étaient pas connus du gouvernement, et dans le cas où leur soumission serait aussi basse que d'autres, ils craignaient d'être mis de côté, et ils voulaient s'associer quelqu'un qui fût connu du gouvernement.

17101. Comme je vous comprends, cela était pour la première soumission ?—Oui.

17102. Et non comme caution définitive, lorsque le contrat a été signé ?—Non ; c'était simplement pour se servir de mon nom en faisant la soumission. S'ils obtenaient le contrat, ils avaient des amis pour leur avancer l'argent.

17103. Devons-nous comprendre que cela était pour que leur soumission fût admise à entrer en compétition avec les autres ?—Oui.

17104. Et pour qu'elle ne fut pas mise de côté dès le commencement pour défaut de cautions suffisantes ?—Oui, aucun de ces soumissionnaires n'était connu personnellement du Gouvernement, et ils craignaient que dans le cas où ils se trouveraient sur le même pied que d'autres, ces derniers eussent la préférence, à moins qu'ils ne fussent associés avec une personne solvable et qui pût les recommander.

Pour mettre son nom, 17105. Deviez-vous avoir une part dans les profits pour cela, ou il devait recevoir une commission sur le montant de la soumission. deviez-vous être dédommagé autrement ?—Je devais recevoir une commission.

17106. Une commission sur quoi : Quand vous dites une commission je suppose que vous voulez parler d'un pourcentage sur un certain montant ?—Oui.

17107. Sur quel montant ?—Je crois que ce devait être sur le montant de la soumission, je ne suis pas sûr. C'est M. Shields qui a fait l'arrangement final avec eux et je n'ai jamais eu les documents en ma possession. Je crois que M. Shields avait les documents.

Shields agissait pour le témoin et était aussi intéressé. 17108. Prétendez-vous que M. Shields devait avoir une part dans ces négociations entre vous d'une part et Morse et Nicholson, de l'autre ?—M. Shields agissait pour moi.

17109. Seulement pour vous ?—Non.

17110. Où était-il personnellement intéressé dans le résultat ?—Il était personnellement intéressé.

17111. Alors vous étiez associés dans la même affaire ?—Oui.

17112. De quel nom s'est-on servi pour représenter cette société entre vous et Shields ?—De mon nom seul.

17113. Où ces négociations ont-elles eu lieu ?—A Toronto.

17114. A quel endroit à Toronto ?—Nous avons eu plusieurs pour-parlers. Une ou deux fois, et peut-être plus au bureau de M. Shields. L'arrangement final a eu lieu au bureau de Patton et MacDonald, leurs avocats.

17115. Les conditions ont-elles été déterminées avant d'être mises par écrit ?—Oui.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

17116. Où cela a-t-il eu lieu, je veux dire, lorsque vous êtes tombé d'accord sur cette question?—Je ne puis pas dire; c'est peut-être au bureau de M. Shields ou au mien. Nous avons eu plusieurs entrevues avant d'en arriver là.

17117. Pour quel ouvrage cet arrangement a-t-il eu lieu d'abord: était-ce pour toute la section C, ou pour les parties de section désignées par B ou A?—Je ne puis pas dire positivement. Je crois que c'est pour toute la section, mais je ne suis pas certain.

17118. Cet arrangement a-t-il été mis par écrit avant que la soumission ne fut déposée et signée par vous?—Oui.

17119. Veuillez regarder cette copie d'un arrangement (exhibit No. 226) qui a été produite par un des membres de la société, et dire, autant que vous vous rappelez, si c'est une copie exacte de l'arrangement dont vous parlez?—Oui; autant que je me rappelle c'est une copie de cet arrangement. Reconnait une copie de l'arrangement, comme exacte.

17120. Dans cet arrangement il y a un préambule qui est apparemment une des causes du marché et ce préambule fait voir que vous faisiez des efforts pour obtenir le contrat pour vous-même, dans ce temps-là?—Oui; j'étais pour m'associer à M. Shields et il devait prendre avec nous quelques entrepreneurs. Je lui ai dit cela la première fois qu'il est venu me trouver.

17121. Les souvenirs de M. Nicholson sont qu'il n'y avait aucune raison comme cela, mais que le marché était fait seulement en raison de certains intérêts que vous ou M. Shields deviez faire valoir en faveur de la société Morse, Nicholson & Cie?—Non; je lui ai dit distinctement que Shields et moi avions déjà parlé de cette affaire, et s'il obtenait le contrat je devais m'associer à lui. J'ai suggéré à Nicholson de le voir, et s'il n'avait pas encore fait d'arrangements, de le prendre avec eux et que je me mettrais aussi avec eux; mais que je ne pouvais pas me mettre avec eux si Shields ne venait pas, car je lui avais donné ma parole avant? A dit à Nicholson que Shields et lui avaient parlé de faire une soumission et qu'il était engagé envers Shields.

17122. Cet arrangement porte la date du 22 janvier et la dernière journée pour envoyer les soumissions était le 30 janvier; jusqu'à la date de cette arrangement, aviez-vous été en négociation avec quelque personne qui faisait une soumission?—Non.

17123. Ainsi vous n'aviez aucun arrangement par lequel vous deviez être intéressé avec quelqu'un, ce n'était qu'une probabilité?—Une simple probabilité. C'est M. Shields qui faisait l'arrangement.

17124. Quelqu'autre personne faisait-elle une soumission. L'entente avec M. Shields était qu'il tacherait de s'associer avec quelques personnes, mais autant que je me rappelle il n'avait pas conclu d'arrangement, mais je crois qu'il était entré en négociation auparavant. Une entente avec Shields qu'il tacherait de s'associer avec quelques soumissionnaires.

17125. Savez-vous avec qui?—Non.

17126. Outre cette promesse de ne pas chercher à obtenir le contrat pour vous, y avait-il quelqu'autre considération pour ce pourcentage que Morse & Cie., vous payaient sur le montant du contrat ou de la commission?—Oui; nous devions venir ici et si leur soumission était aussi basse que les autres, les aider en faisant voir qu'ils étaient capables de remplir le contrat. Ils croyaient que leur point faible était qu'ils Il est convenu que le témoin irait à Ottawa et si la soumission était aussi basse que les autres qu'il ferait voir au gouvernement qu'ils étaient capables de faire l'ouvrage.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

Raison pour laquelle on a jugé à propos d'avoir le nom du témoin sur la soumission.

n'étaient pas connus et n'ayant jamais entrepris de travaux semblables avant, ils craignaient de ne pas avoir la préférence si leur soumission était aussi basse que d'autres. Nous sommes venus ici pour faire voir que si leur soumission était aussi basse que les autres ou égale aux autres, ils étaient capables de remplir leur contrat. Il était connu dans le temps que les ministres désiraient beaucoup que ceux qui obtiendraient les contrats seraient en état de les remplir, et Morse & Cie. craignaient d'être mis de côté s'ils n'avaient pas quelqu'un pour parler pour eux. Et nous sommes venus ici pour montrer qu'ils avaient des amis pour les appuyer. Gooderham et Worts et les Taylor, fabricants de papier—leurs cautions et leurs bailleurs de fonds ; mais comme les Taylor ne sont pas partisans du gouvernement actuel, nous n'avons pas cru prudent de nous servir de leurs noms la première fois, et c'est pour cela qu'ils voulaient avoir mon nom dans le contrat, afin qu'ils fussent connus du gouvernement.

17127. Votre position était-elle connue des membres du gouvernement?—Les membres du gouvernement me connaissent personnellement depuis quelques années.

A cette époque le témoin était un capitaliste et en état d'aider matériellement un soumissionnaire.

17128. A cette époque étiez-vous une personne de capitaux et de moyens suffisants pour assister un soumissionnaire?—Oui.

N'a jamais entrepris de procurer à Morse & Nicholson, quelques avantages sur les soumissionnaires rivaux.

17129. Matériellement?—Oui.

N'a jamais entrepris de procurer à Morse & Nicholson, quelques avantages sur les soumissionnaires rivaux.

17130. Outre cette garantie de leur habileté et votre promesse de ne pas chercher à obtenir le contrat pour vous même n'était-il pas convenu que vous influenceriez certaines personnes en rapport avec le gouvernement, de manière à avantager Morse & Nicholson, au détriment des soumissionnaires rivaux, même si leur soumission était plus élevée que d'autres?—Non ; certainement non.

17131. N'avez-vous jamais eu de conversation en ce sens soit avec Morse, ou Nicholson ou Marpole?—Que si leur soumission était plus élevée j'emploierais mon influence à leur faire avoir le contrat?

17132. Oui?—Non, certainement non ; mais toute chose étant égale, si leur soumission était sur le même pied qu'une autre, nous devions tâcher de leur faire obtenir le contrat de préférence aux autres ; comme citoyens de Toronto nous devions employer notre influence à faire accepter leur soumission, mais non pas si elle n'était pas la plus basse

17133. Qu'entendez-vous par votre influence comme citoyen de Toronto?—Comme citoyen de Toronto nous aurions été desireux de voir cette partie du pays obtenir sa part de ces travaux et si leur soumission était à peu près égale à une autre nous aurions essayé à démontrer la justice d'accorder le contrat à des hommes de Toronto.

17134. En vous engageant à prendre les intérêts de Toronto, prétendez-vous que ce n'était que dans le cas où une autre soumission serait exactement pour le même prix?—Ou dans les environs.

Considère que pour une soumission considérable, le gouvernement serait justifiable de donner le contrat à des personnes en état de le remplir, quand même leur soumission serait de quelques mille piastres plus élevée.

17135. Alors vous dites que s'il y avait eu une légère différence en faveur d'une soumission venant d'une autre partie du pays, vous auriez quand même exercé votre influence en faveur des hommes de Toronto?—Eh bien, je considère que dans un contrat de \$5,000,000 ou \$6,000,000, pour quelques milles piastres le Gouvernement serait justifiable d'accorder le contrat à des personnes qu'il croirait plus en état de le remplir fidèlement.

*Soumission—  
Contrats Nos. 11  
et 12.*

17136. Etant de cette opinion, comme vous dites que vous l'étiez, vous êtes-vous engagé à faire partager au gouvernement en faveur de ces personnes-là?—Je puis leur avoir dit que s'il en était ainsi j'exercerais mon influence en leur faveur. Je ne me rappelle pas de l'avoir dit, mais je ne dis pas que je ne l'ai pas dit.

15137. Quelques membres de l'autre compagnie ont juré que vous l'avez fait ; cela vous rafraîchit-il la mémoire?—Je ne me rappelle pas avoir fait une telle promesse, mais je ne puis pas dire que je n'ai pas eu de conversations à ce sujet.

17138. Avez-vous de fait essayé de faire partager ces vues par quelque membre du gouvernement?—Non, je ne l'ai pas essayé.

17139. Pourquoi pas ; si c'est votre opinion et puisque vous étiez venu ici pour aider à vos amis, pourquoi n'avez-vous pas tenté de faire partager votre manière de voir par le gouvernement ou quelques-uns de ses membres?—Eh bien, je n'ai pas eu l'occasion de voir beaucoup de membres du gouvernement. M. Shields s'occupait de cette partie là lorsque les soumissions ont été ouvertes, je crois que la leur était la plus basse, et il n'était pas nécessaire de s'occuper plus longtemps de ce côté de la question.

*N'a pas essayé de faire partager ses vues par aucun membre du gouvernement.*

*D'ailleurs leur soumission était la plus basse.*

17140. Avant de savoir que leur soumission était la plus basse, avez-vous essayé d'influencer quelque membre du Gouvernement en faveur de cette soumission, au cas où elle ne serait pas la plus basse?—Non, jamais.

*Avant que cela ne fût connu, n'a pas essayé d'influencer quelque membre du gouvernement.*

17141. Avez-vous tenté d'engager quelque membre du Parlement pour se servir de son influence en faveur de cette soumission?—Non.

17142. Devons-nous comprendre que la principale raison pour laquelle vous n'avez pas insisté dans ce sens auprès du Gouvernement, c'est parce que leur soumission s'est trouvée la plus basse, et qu'il était inutile de demander des faveurs?—Non, ce n'est pas pour cela. Toute la conversation que j'ai eue avec des membres du Gouvernement au sujet de cette soumission était dans le but de montrer que si la soumission de Morse et Nicholson était la plus basse, le Gouvernement ne devait pas hésiter à leur accorder l'ouvrage parce qu'ils étaient des hommes de moyens et capables de remplir le contrat.

*La seule influence exercée a été d'assurer le gouvernement que Morse & Cie, étaient des personnes de moyens et capables*

17143. Vous dites que toute influence exercée par vous l'a été dans ce sens?—Oui.

17144. Avez-vous employé votre influence dans ce sens?—Je puis avoir parlé à quelques membres.

17145. A qui avez-vous pu parlé?—Je puis avoir parlé à Sir Charles Tupper.

17146. Lui avez-vous parlé?—De fait je ne sais pas si je l'ai fait personnellement, car si je suis allé le voir c'était avec M. Shields et alors je n'aurais été que présent à la convention. C'est monsieur Shields qui a presque tout fait.

17147. Y êtes-vous allé avec M. Shields et a-t-il fait presque seul les frais de la conversation?—Oui j'y suis allé.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

A suggéré à Sir Charles Tupper que le gouvernement ne devrait pas hésiter à donner le contrat à ces hommes si leur soumission était basse, car ils étaient capables et bien appuyés.

17148. Avez-vous suggéré à Sir Charles Tupper l'idée que si ces personnes étaient à peu près égales à d'autres soumissionnaires, elles désiraient être favorisées, parce qu'elles venaient de la section de Toronto, ou pour toute autre raison?—Oui, nous avons insisté pour faire comprendre que le gouvernement ne devait pas hésiter, bien que ces personnes ne fussent pas connues comme de grands entrepreneurs; qu'elles avaient des moyens considérables et étaient en état de faire l'ouvrage, mais toute l'influence que j'ai employée a consisté à démontrer que le gouvernement ne devait pas hésiter à leur accorder l'ouvrage si leur soumission était basse, parce qu'ils étaient appuyés et étaient en état de faire l'ouvrage.

Le témoin ni M. Shields n'ont jamais conseillé au gouvernement d'accorder le contrat à Morse & Cie même s'il n'était pas tout à fait aussi bas que d'autres soumissionnaires.

17149. Vous ou M. Shields en votre présence ou en aucune autre occasion, n'avez-vous jamais conseillé au gouvernement d'accorder le contrat à Morse & Cie., quand même leur soumission ne serait pas tout à fait aussi basse que d'autres?—Non, M. Shields n'a jamais conseillé cela en ma présence; je ne sais pas ce qu'il a pu faire en d'autres temps?

17150. L'avez-vous conseillé?—Non.

17151. Ne savez-vous pas que vous aviez l'occasion si vous aviez jugé à propos, de tâcher de faire comprendre au gouvernement, que leur soumission pour toute la section C n'était (si l'on prend en considération la grandeur de la transaction) qu'un peu moins élevée que l'ensemble des différentes soumissions pour A et B; et que si le gouvernement avait voulu favoriser quelqu'un, il avait, en quelque sorte, une occasion de le faire: ne connaissez-vous pas ces circonstances?—Non, je ne puis dire que je connaissais exactement comment c'était; je suis retourné chez moi, je ne suis pas resté tout le temps.

17152. En comparant le montant des différentes soumissions pour la section A et la section B et les distances comprises par ces deux sections, connues sous le nom de section C, ou voit que les soumissions pour toute la distance étaient de \$100,000 à \$200,000 plus élevée que l'ensemble des soumissions faites séparément pour A et B, et que si le gouvernement avait jugé à propos de favoriser la soumission faite pour le tout il était à même de le faire. N'avez-vous pas entendu discuter cette question entre Shields, Morse, Nicholson et Marpole?—Je ne me le rappelle pas.

Morse & Cie auraient préféré avoir les deux sections A et B.

17153. Ne savez-vous pas que Morse, Nicholson et Marpole désiraient beaucoup avoir le contrat pour toute la section?—Oui, je savais cela.

17154. Que leurs principaux efforts ont été dirigés vers ce but?—Oui, je crois qu'ils auraient préféré avoir le tout.

N'a jamais entendu insister auprès du gouvernement pour lui faire accorder le tout.

17155. Avez-vous entendu quelque discussion au sujet de tentatives faites auprès du gouvernement pour faire accorder toute la section par un seul contrat au lieu de deux contrats?—Non, je ne m'en rappelle pas, et je crois que je n'étais pas à Ottawa lorsque la discussion a eu lieu.

17156. Savez-vous si une discussion de cette nature a eu lieu?—Non, je ne le sais pas.

17157. Etiez-vous ici lorsque les contrats ont été accordés?—J'étais ici lorsque les soumissions ont été ouvertes.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41 et  
42.*

17158. Cela était vers le 30 de janvier, mais comme nous le voyons par le rapport sur cette question, les contrats n'ont été accordés que le vingt de février?—Je crois que je n'étais pas ici alors ; je suis certain que je n'étais pas ici.

17159. M. Shields est-il resté à Ottawa après votre départ pour Toronto?—Oh oui ! plusieurs semaines. Shields est resté à Ottawa pour représenter ses intérêts et ceux de Close.

17160. Représentait-il les intérêts de votre société—j'entends de Shields et de vous?—Oui.

17161. Savez-vous si, après que le contrat fut accordé à Morse, Nicholson & Cie., vers le 20 février, pour la section B, si eux ou quelqu'un pour eux ou pour votre compagnie ont notifié au gouvernement qu'ils ne prendraient pas la section B seule, et que si elles devaient être séparées, ils préféreraient la section A?—Non ; je n'étais pas ici ; je ne sais pas ce qui s'est passé alors.

17162. Etiez-vous ici lorsque Andrew McCormick y était?—J'étais ici lorsqu'il y était la première fois. Je crois qu'il était ici avant et après moi.

17163. Ainsi vous n'avez pas été ici tout le temps qu'il y est resté?—Oh ! non.

17164. Il dit qu'il a été chargé de dire quelque chose dans ce sens aux ministres et qu'il s'est acquitté verbalement de sa commission, mais il ne peut dire à quelle date, savez-vous si c'est pendant que vous étiez ici?—Non, si c'est pendant le mois de février, je n'étais pas ici, car j'étais chez moi.

17165. Il ne dit pas que c'était en février, il croit se rappeler que c'était en janvier?—je ne m'en souviens pas.

17166. Il semble être contredit sur ce point par M. Marpole qui croit que c'est plus tard ; votre mémoire est-elle rafraîchie à l'aide de ces deux témoignages de Marpole et McCormick, et êtes-vous en état de dire si vous étiez à Ottawa?—Non, je ne me rappelle rien de cela. Ne sait rien du message envoyé par McCormick.

17167. Après vous quelle était la personne la mieux au courant de tout ce qui concerne ce cautionnement donné pour Morse, Nicholson & Cie?—La première personne?

17168. Oui?—C'est M. Shields.

17169. N'était-il pas la personne la plus au courant de tous vos arrangements pendant toutes vos négociations?—Oui, c'est lui qui a tout fait les arrangements pour moi avec eux. Shields a fait tous les arrangements.

17170. Est-ce qu'en aucun temps M. John J. McDonald n'était pas plus au courant que M. Shields de vos arrangements au sujet de ce cautionnement?—Je ne sais pas que M. McDonald connût quelque chose de ces arrangements.

17171. Se peut-il que M. Shields ait pu obtenir de M. John McDonald des informations, à ce sujet, que, lui, M. Shields ignore?—Au sujet de Morse et Nicholson?

17172. Au sujet de votre cautionnement pour cette société?—Non, je ne vois pas comment.

17173. Outre votre intérêt dans cette soumission pour la section B

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

Après que Morse & Cie ont été sortis, a eu un arrangement avec Shields et Manning lui accordant un intérêt dans la section B.

de la part de Morse, Nicholson & Cie., vous êtes aussi devenu intéressé avec une autre société, un soumissionnaire rival, n'est-ce pas ? Non, pas avant que Morse et Nicholson fussent complètement en dehors de l'affaire.

17174. Alors l'êtes-vous devenu après ?—Le 6 mars j'ai conclu un arrangement avec Shields et Manning par lequel je devenais intéressé dans la section B.

17175. Où cet arrangement a-t-il eu lieu ?—A Toronto.

17176. A quel endroit, à Toronto ?—Au bureau de M. Shields.

17177. M. Manning était-il là ?—Oui.

17178. L'arrangement a-t-il été mis par écrit ?—Oui.

17179. Avez-vous cet écrit ?—Oui, je l'ai.

17180. Voulez-vous le produire ?—Je le produis. (Exhibit No. 243.)

17181. Qui a rédigé cet arrangement ?—M. Manning.

17182. Combien de temps ont duré vos négociations avant de conclure cet arrangement ?—L'arrangement a été conclu le premier jour.

17183. Sont-ce les négociations sur ce sujet qui ont déterminé votre entrée dans le contrat Fraser-Manning ?—Non ; j'avais eu quelques conversations avec M. Shields avant cela.

17184. Longtemps avant ?—Peut-être une journée ou deux avant.

Lorsque Morse & Cie étaient avec Andrews, Jones & Cie., ils ont proposé au témoin de déposer la garantie pour eux mais ses propositions n'ont pas été acceptées.

17185. M. Shields était encore associé avec vous dans cette affaire ?—Non ; lorsque la soumission de Morse & Cie a été faite et qu'ils devaient s'associer avec Andrews, Jones & Cie, ils me proposèrent de me mettre avec eux si je me portais caution pour eux. Je leur ai demandé à quelle condition, et M. Morse m'a demandé ce que je voulais, je leur ai soumis mes conditions et elles n'ont pas été acceptées. J'ai alors cessé d'avoir quelque chose à faire dans cette question. M. Shields n'était pas intéressé dans cette affaire d'après ce que j'en sais.

Shields, non intéressé dans cette affaire.

17186. Ni conjointement avec vous ?—Non.

17187. Mais il est devenu intéressé dans le contrat Manning & Cie. ?—Après que l'affaire Morse fut tombée, il s'est associé avec eux, ici à Ottawa, je crois.

17188. Ceci a été conclu par le document en date du 6 mars : vous étiez d'un côté du marché et Shields, Manning et les autres associés de l'autre côté ?—Oui.

17189. Vous n'êtes pas sur le même pied que lui ?—Non ; oh non.

Aucun arrangement avec Manning, Shields & Cie. avant le 6 mars.

17190. Quels arrangements aviez-vous faits avant que cela fût mis par écrit le 6 mars, avec M. Shields représentant la société Manning, McDonald & Shields ou toutes autres parties ?—Aucun. M. Shields m'a dit qu'il tâcherait de me faire entrer avec eux s'il pouvait et il a parlé de l'affaire avec Manning, je crois, avant que j'aie là ; mais il n'y avait aucun arrangement de fait quant à ce que j'aurais, ni même si je recevais quelque chose, avant mon arrivée dans l'après-midi, lorsque les conditions ont été mises par écrit.

17191. Que prétendiez-vous avoir d'eux ?—Je voulais avoir une part importante.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

17192. Quelle part?—Je crois que je voulais avoir un douzième.

Voulait avoir un douzième.

17193. Et que deviez-vous faire pour obtenir ce douzième d'intérêt dans l'affaire?—Si je l'obtenais je fournissais ma part du cautionnement et je faisais ma part d'ouvrage.

17194. N'y avait-il rien autre chose:—Ne deviez-vous pas retirer votre cautionnement en faveur de Morse, Nicholson & Cie?—Je l'avais retiré.

17195. Vous étiez-vous retiré avant ce temps-là?—Avant que les conditions ne fussent écrites?—Oui.

S'était retiré d'avec Andrews, Jones & Cie. avant que l'arrangement ne fût écrit mais pas avant d'avoir vu Shields et d'avoir discuté l'affaire avec lui.

17196. Aussi avant de discuter avec Shields la part que vous deviez avoir dans la nouvelle société de Manning & Cie.,?—Non; je ne crois m'être retiré avant d'avoir eu une conversation avec Shields.

17197. Mais avant d'avoir retiré votre cautionnement?—Je n'ai jamais été caution, Morse et moi nous ne nous sommes jamais entendus sur les conditions de ce cautionnement, j'ai proposé de devenir caution à certaines conditions que M. Morse n'a pas voulu accepter.

17198. Regardez l'Exhibit No. 70, et voyez si vous l'avez jamais signé?—Cela est le cautionnement déposé en premier lieu, mais ce n'est pas sur ce cautionnement que Morse et moi étions alors en négociations. Cependant le cautionnement a été déposé sur la soumission de Andrews, Jones & Cie., je crois. Il a été ensuite retiré. Il était absent dans ce moment. Quand j'ai signé cela, il était entendu que Taylor & Frères, fabricants de papier, et Gooderham & Worts seraient les véritables cautions. C'était une simple formalité.

17199. Vous compreniez que ce cautionnement n'était fait que dans le but de faire prendre la soumission en considération par le Gouvernement?—C'était tout. C'était dans ce seul but, bien entendu.

17200. Et si le Gouvernement, avant d'accorder le contrat, exigeait un cautionnement plus considérable ou d'une nature différente, quel-qu'autre devait le fournir?—Ils assuraient que Taylor & Frères, les fabricants de papier, et Gooderham & Worts fourniraient le cautionnement, s'ils obtenaient le contrat.

17201. Entendez-vous dire qu'après cela il y eu d'autres négociations avec cette société par lesquelles vous deviez devenir une des cautions s'ils obtenaient le contrat?—Oui.

17202. Mais vous vous êtes retiré avant d'avoir fait aucun arrangement avec Shields au sujet de votre intérêt de un douzième ou d'un vingt-quatrième dans la nouvelle société?—Pas avant d'en avoir parlé avec Shields, mais avant que l'arrangement ne fût écrit.

17203. Je veux, s'il est possible, avoir la preuve du temps auquel vous avez discuté avec Shields le retrait probable de votre cautionnement en faveur de Morse, Nicholson & Cie et à quelles conditions vous deviez le faire?—Vers le cinq, je crois—le quatre ou le cinq—je ne peux pas dire quel jour de la semaine c'était.

17204. Ne savez-vous pas quel jour de la semaine?—Non, je ne le sais pas.

17205. Bien, ceci n'est pas très important. Avant de conclure l'arrangement du 6 mars avec Manning l'état des affaires était-il tel, que dans

*Submission—  
Contrat No. 12.*

une occasion précédente, peu de temps auparavant, vous aviez le choix de deux alternatives, soit de devenir caution pour Morse, Nicholson & Cie, à des conditions que vous étiez à discuter, soit de refuser votre cautionnement et de devenir intéressé avec Shields dans la nouvelle société : aviez-vous ces deux alternatives devant vous ?—Non pas en même temps.

17206. Bien, laquelle des deux avez-vous abandonnée la première ?—J'ai abandonné l'affaire Morse & Nicholson, mais Morse voulait que je fournisse une certaine partie du cautionnement. Je suis allé trouver un ami pour me renseigner à ce sujet, vu qu'ils voulaient que je fournisse une partie du cautionnement. Je crois qu'il leur manquait \$50,000 ou \$60,000. Il devait me laisser savoir s'il entrerait dans l'affaire pour un certain montant. Ils ont trouvé A. M. Smith & Cie pour prendre une partie de l'affaire. Alors ils ont dit qu'ils pourraient me prendre avec eux si je le désirais. Ils n'ont demandé à quelles conditions j'accepterais. Nous avons parlé de l'affaire et nous ne nous sommes pas accordés. J'ai refusé de me porter caution.

Lorsque le témoin a soumis ses conditions à Morse ce dernier a dit qu'il abandonnerait toute l'affaire, sur quoi le témoin est parti en disant à Morse d'y penser.

17207. Ne l'avez-vous pas laissé dans le doute, au sujet de savoir si vous demeureriez avec lui et seriez sa caution jusqu'après votre arrangement avec Shields, McDonald & Cie ?—Lorsque je lui ai soumis les conditions auxquelles je fournirais le cautionnement, il a dit qu'il abandonnerait plutôt toute l'affaire, je lui ai dit, très bien, vous pouvez reconsidérer votre affaire et je suis parti.

17208. Quand vous lui avez dit d'y penser et que vous êtes parti ne pensiez-vous pas qu'il pourrait en venir à accepter vos conditions ?—Oui.

17209. Et s'il acceptait vous demeuriez caution pour lui ?—Il n'a pas accepté mes conditions.

17210. Y êtes-vous retourné après cela ?—Oui.

Avant de conclure avec Shields est retourné pour donner une chance à Morse.

17211. Avant de vous décider avec Shields ?—Oui, avant de conclure définitivement avec Shields, j'y suis retourné pour lui donner une chance d'accepter.

17212. En étiez-vous venu à une entente verbale avec Shields avant de vous décider à ne pas appuyer Morse ?—Autant que Shields est concerné, il désirait m'avoir avec lui, mais il n'y avait aucune entente avec M. Manning.

17213. Aviez-vous conclu un arrangement avec M. Shields, en tant qu'il était concerné lui-même ?—Cela m'aurait donné un intérêt dans la société s'il pouvait la former.

17214. Vous vous êtes décidé ayant cette probabilité en vue ?—Non ; si M. Morse avait accepté ma proposition j'aurais encore fourni le cautionnement, parce que je n'étais nullement engagé avec M. Shields. Je n'avais aucune certitude d'entrer dans leur société et si Morse avait accepté ma proposition, lorsque j'y suis retourné, j'aurais fourni le cautionnement.

Morse et Cie ont refusé d'accepter ses conditions avant qu'il se décidât à entrer en société avec Shields.

17215. Devons-nous comprendre que vous dites que les négociations entre vous et Morse & Cie., ont été terminées par ces derniers ; qu'ils ont refusé d'accepter vos conditions ?—Ils ont refusé d'accepter mes conditions.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

17216. Avant que vous ne vous soyez décidé à entrer en société avec Shields?—Oui.

17217. Est-ce là la substance de votre déposition?—Oui, c'est cela.

10218. Comment se fait-il, si avant cet arrangement avec Shields vous aviez terminé toute négociation au sujet de votre cautionnement en faveur de Morse, Nicholson & Cie., que vous ayez mis ces mots dans votre marché avec Manning et Shields : "et croyant qu'il sera dans l'intérêt de toutes les parties avec lesquels nous sommes associés pour le dit contrat, que le dit P. G. Close ne sera pas caution pour les dits Morse & Cie." Eh bien, on parle ici, le 6 mars, de la possibilité future, que vous deveniez caution ; on ne dit pas que vous avez abandonné tout arrangement pour devenir caution?—Morse & Cie., jusque là, n'avaient pas perdu tout espoir. Ils faisaient encore des efforts pour obtenir le contrat.

17219. Mais il ne suit pas de ce qu'ils faisaient des efforts pour obtenir le contrat, que cela dût affecter la question de votre cautionnement?—Je suppose que la convention était rédigée aussi pour que, s'ils revenaient à moi je cessasse toutes négociations au sujet des sûretés. Morse & Cie., voyez-vous, jusqu'après cette date, avaient dans l'idée que s'ils faisaient le dépôt d'argent, ils obtiendraient le contrat, et la convention était ainsi rédigée, je suppose, pour que, s'ils revenaient me trouver, je ne devinsse pas leur caution.

17220. Il y a encore, dans cette même convention du 6 mars, certaine matière qui a besoin d'explication. La voici : les termes employés vers la fin sont comme il suit : " Il, " voulant dire vous-même, " aura une vingt-quatrième partie dans le dit contrat si le dit contrat est adjugé à Fraser & Cie, ou si l'on en vient à notre soumission, le dit Close portera sa part de sûreté, et fera sa proportion de l'ouvrage ; " cela se rapporte à la décision concernant la manière dont on disposera du contrat dans un temps futur, tandis qu'en matière de fait, le contrat avait été adjugé le 5 mars ; comment expliquez-vous cette particularité dans votre convention?—Je ne sais vraiment qu'en dire ; c'est M. Manning qui a rédigé la convention.

17221. Vous rappelez-vous depuis combien de temps avant que le contrat ait été accordé, que vous saviez déjà qu'il l'était?—Le samedi, je crois, parce que je suis venu le samedi soir, mais je ne sais pas quand je l'ai appris, peut-être était-ce le vendredi, mais je n'en sais rien. Je sais que nous sommes venus le samedi soir suivant, quelle qu'en soit la date.

17222. L'un des associés de Morse, Nicholson & Cie a dit, en substance, que vous les aviez laissés dans le doute quant à votre intention de devenir leur sûreté jusqu'au moment où il était trop tard, et puis que l'on a appris que vous étiez intéressé avec la maison rivale ; qu'est-ce que vous dites de cela?—Je les ai induits à rester en ville?—

17223. Non ; vous les avez laissés dans le doute?—Eh bien, voilà justement ce que je dis. J'ai fait à Morse une proposition qu'il n'a pas voulu accepter, et je les ai laissés là.

17224. L'avez-vous laissé dans le doute sur la question principale, à savoir que vous lui serviriez ou non de sûreté?—Il savait bien, qu'à moins qu'il n'acceptât mes conditions, je ne serais pas sa caution ; ne les ayant pas acceptées, il a été laissé à lui-même pour réfléchir.

Le témoin a fait à Morse une proposition qu'il n'a pas acceptée.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

Morse & Cie cherchaient à faire le dépôt dans l'espoir d'obtenir du délai du gouvernement.

Le temps de Morse & Cie était expiré avant les négociations avec le témoin, mais ils espéraient toujours avoir un délai.

Croit que Morse & Cie ont déposé \$150,000.

A. M. Smith déposa partie des sûretés.

PRÉTENDUE  
INFLUENCE INDUE.  
N'a jamais parlé des sections A, B et C, avec aucun ministre de la couronne ou membre du parlement.

17225. Le moment de faire le dépôt était-il expiré quand vous êtes retournés près de lui, pour voir s'il accepterait vos conditions?—Je crois que le temps était expiré pour faire le dépôt. Je crois que ce temps était expiré le jour qui a précédé les négociations, mais il croyait toujours que, s'ils avaient l'argent sous la main et venaient ici le déposer ils pourraient obtenir le contrat. Comme de raison, je ne puis parler d'une manière positive, mais je crois que le temps du dépôt était expiré quand les négociations avec Morse ont commencé.

17226. Est-il à votre connaissance qu'ils fesaient des efforts pour faire leur dépôt, dans l'espoir qu'ils obtiendraient du gouvernement une prolongation du temps?—Précisément, mais en réalité, je pense que le temps était déjà expiré quand M. Morse et moi nous entrâmes en négociations, et ce n'était que dans l'espoir que le temps de faire le dépôt serait prolongé; et que peut-être ils obtiendraient ainsi le contrat. Voilà ce que je me rappelle—que le temps était décidément expiré; mais ils conservaient toujours l'espoir d'obtenir le contrat.

17227. Vous rappelez-vous quelle somme avait été déposée au nom Morse, Nicholson & Cie à l'époque où vous vous n'êtes pas entendu avec eux au sujet de votre cautionnement pour quelque portion de ce qu'il restait?—D'après ce qu'ils disent, ils auraient déposé \$150,000, et le jour dont je parle ils s'efforçaient encore de faire ce dépôt de \$50,000.

17228. Avec qui avaient-ils transigé pour ces dernières \$50,000 des \$150,000?—Ils avaient eu affaire à beaucoup de personnes.

17229. Savez-vous avec qui ils s'étaient définitivement arrangés pour le dépôt de ces \$50,000?—Je pense que A. M. Smith en fournissait une partie.

17230. Savez-vous si M. Shanly y était pour quelque chose?—Dans ce dépôt?

1731. Oui?—Je ne le sais pas. Je sais qu'ils s'étaient adressés à bien du monde; M. Shanly a pu être sondé à ce sujet, mais je n'en sais rien.

17232. Avez-vous, en aucun temps, pris part à aucune négociation avec quelque ministre de la Couronne ou membre du Parlement relativement à l'une ou à l'autre des Sections A, B ou C?—Non.

18233. Savez-vous s'il y avait quelque ministre de la Couronne ou membre du Parlement qui eût un intérêt dans le résultat d'aucun de ces contrats?—Non.

17234. Directement ou indirectement?—Ni directement ni indirectement, pour ce que j'en sais.

17235. Savez-vous si quelqu'un à l'emploi du Gouvernement, ou quelque personne dans aucun des départements y était intéressé?—Non.

17236. Savez-vous si l'un d'eux a donné des renseignements aux soumissionnaires?—Quant à moi, je n'en ai jamais eu.

17237. Savez-vous si quelqu'un d'eux en a donné à d'autres?—Non, je ne le sais pas.

17238. Avez-vous eu, en aucun temps, aucunes négociations avec

*Contrat No. 42.  
Prétendues in-  
fluences indues.*

quelqu'un des membres de l'ancienne maison Andrews, Jones & Cie ?  
—Je ne crois pas avoir vu aucun d'eux de ma vie, du moins à ma connaissance.

17239. En dehors des questions que je vous ai posées, y a-t-il quelque autre matière se rattachant à ce contrat pour la section B sur laquelle vous pourriez nous renseigner?—Non, je ne vois pas d'autre chose.

17240. Etiez-vous intéressé dans quelque autre affaire reliée avec le chemin de fer du Pacifique canadien?—Non.

17241. Pouvez-vous nous donner d'autres renseignements au sujet du chemin de fer du Pacifique canadien?—Non,

17242. Comme l'une des cautions premières de Morse, Nicholson & Cie, avez-vous su pourquoi ils avaient refusé d'exécuter leur contrat pour la section B?—Non, je ne sais pas pourquoi ils ne l'ont pas rempli. Je n'étais pas ici quand ils l'ont abandonné.

17243. Vous trouviez-vous à Ottawa dans le temps où les soumissions furent ouvertes—je veux dire : le dernier jour fixé pour les recevoir : le 30 janvier?—Je crois que j'y étais. Était à Ottawa à l'ouverture des soumissions.

17244. Vous rappelez-vous quel séjour vous avez fait ici dans cette occasion?—Un séjour d'environ deux semaines, je ne sais plus au juste.

17245. Pouvez-vous nous donner quelque autre renseignement sur le chemin de fer du Pacifique canadien?—Je pense que non. Je ne vois rien autre chose.

FREDERICK FAIRMAN, assermenté et interrogé :

*Par le Président :—*

**Fairman.**

ACHAT DE RAILS.—  
CONTRAT No. 8.

17246. Où résidez-vous?—A Montréal.

17247. Quel est votre état?—Marchand.

17248. Dans quelles marchandises faites-vous?—Principalement dans les fournitures de chemins de fer.

17249. Avez-vous eu des intérêts dans quelques transactions se rattachant au chemin de fer du Pacifique canadien?—Oui.

17250. Quelle a été la première?—Je ne me rappelle pas la date. C'était l'adjudication du premier contrat pour rails adjugé par le gouvernement. Sa première transaction a été le premier contrat des rails accordé par le gouvernement.

17251. Cet ouvrage a-t-il été mis au concours public?—Oui.

17252. Vous rappelez-vous à peu près le temps fixé dans l'annonce pour la réception des soumissions?—Je ne puis pas me rappeler les dates. J'ai peine à me rappeler l'année dans laquelle je suis né—dates ou chiffres.

17253. Vous rappelez-vous cette circonstance que des soumissions ont été demandées dans deux annonces?—Oui.

17254. Savez-vous combien de temps à peu près il s'est écoulé entre la publication de la première annonce et le temps nommé dans cette annonce pour la réception des soumissions?—Non.

*Achat de rails.*

Le temps fixé dans l'annonce était beaucoup trop court.

17255. Vous rappelez-vous si l'on considérait le temps fixé comme long ou court pour la réception des soumissions?—On le considérait comme trop court, c'est-à-dire celui qui était mentionné dans la première annonce, moi, du moins, je le trouvais ainsi.

17256. Avez-vous fait au Gouvernement quelques représentations à ce sujet?—Non; je savais que d'autres en avaient fait.

17257. D'autres personnes dans les mêmes affaires que vous?—Oui; des personnes qui avaient l'intention de soumissionner. Du moins, c'est ce que l'on me disait.

17258. Ces personnes étaient-elles dans les affaires à Montréal?—Oui.

16259. Pourquoi fallait-il, dans votre opinion, un temps plus long que celui fixé pour l'annonce?—Eh bien; il fallait du temps pour prendre des arrangements de l'autre côté de l'Océan. Il était à peine possible d'envoyer les particularités nécessaires en Angleterre, de nous procurer la cote du marché, les chiffres et le reste, dans le court espace de temps fixé.

17260. Quand vous dites : de l'autre côté de l'Océan, voulez-vous dire de l'Atlantique?—Oui, de l'autre côté de l'Atlantique.

L'Angleterre est la principale source des fournitures. 17261. Où se trouve la source principale de ces sortes de fournitures?—En Angleterre.

17262. Est-ce que les Etats-Unis ne font sous ce rapport aucune concurrence à l'Angleterre?—Bien rarement dans ce pays.

17063. Avez-vous fait vous-même, ou votre maison a-t-elle fait une soumission en réponse à la première annonce?—Je ne le crois pas.

17264. Vous disposiez-vous à soumissionner en réponse à cette première annonce?—Oui.

17265. Vous n'auriez pas été capable de soumissionner à moins que le temps ne fût prolongé?—Je crois que oui. Je dépensai beaucoup d'argent en câblegrammes. Je dépensai d'abord pour cet objet au-delà de \$50; et en tout au-delà de \$100. Je voyais bien que c'était la seule manière d'agir.

17266. Votre maison comptait-elle sur cette fourniture anglaise pour mettre les prix à quelque soumission que vous deviez faire?—Oui; nous n'avions pas l'intention—nous agissions avec des gens que nous représentions de l'autre côté.

17267. Vous voulez dire : en Angleterre?—Je parle toujours de l'Angleterre dans tous les cas.

Avant l'annonce, le gouvernement n'avait pas de contrat important avec qui que ce fût pour la fourniture de rails, 17268. Avant cette annonce pour soumissions, aviez-vous fait quelque contrat avec qui que ce fût ou avec le Gouvernement pour la fourniture de rails?—Non; aucun contrat de quelque importance.

17269. Avant d'envoyer votre soumission, vous étiez-vous engagé à fournir des rails à quelqu'autre personne?—Il est bien difficile de se rappeler cela. Nous avons été dans l'habitude, depuis plusieurs années, d'importer de rails. Il n'y avait pas eu, jusque là, autant que je me rappelle, de transactions bien importantes dans cette ligne, mais il se faisait toujours quelque chose en plus ou en moins, dans l'article de

*Achat de rails.*

rails de tramways ou rails légers pour embranchements, et en petites quantités pour quelques-uns d'eux.

17270. Était-ce, en réalité, des rails de la même nature que ceux que vous avez fournis pour le chemin de fer du Pacifique?—Non; ils étaient en fer, et de beaucoup plus légers.

17271. Pas des rails d'acier?—Pas dans tous les cas; il y en avait en acier.

17272. Avant la publication de cette annonce était-il entendu dans le commerce que le gouvernement avait ces articles, pour le chemin de fer du Pacifique?—Oh! oui, je le pense. C'était matière de notoriété publique, ou du moins, le public savait bien que ce chemin de fer du Pacifique devait se construire, et l'on savait également qu'il fallait des rails pour cela; cela devait se savoir dès l'année précédente.

17273. En prévision de ces besoins du chemin de fer du Pacifique, aviez-vous pris des mesures, avant l'annonce pour vous procurer des rails?—Oui;—près d'un an auparavant—très longtemps auparavant. Je pense que c'était près d'un an. Sachant, quand j'étais en Angleterre, que cette affaire pouvait surgir, je pris des arrangements par lesquels, la chose advenant, nous pouvions la saisir et la conduire par rapport à ce commerce mais par rapport au commerce entier de la Puissance.

17274. En prévision du besoin de ces rails, aviez-vous, à l'époque de cette annonce fait quelques efforts pour obtenir les rails dans ce pays?—Non; je ne sais pas si je saisis bien la portée de votre question.

17275. En prévision du besoin probable de rails d'acier pour le chemin de fer du Pacifique Canadien, aviez-vous, à peu près vers l'époque de cette annonce, mais avant sa publication, fait quelques tentatives pour obtenir des rails, dans ce pays?—Il n'était pas possible de les obtenir dans ce pays.

17276. Saviez-vous que la Banque de Montréal avait une hypothèque sur des rails?—Non.

17277. N'avez-vous pas contribué aux tentatives faites pour obtenir des rails qui étaient hypothéqués à la Banque de Montréal?—Pas que je sache.

17278. Savez-vous si elle avait des réclamations sur des rails appartenant à quelqu'autre chemin de fer dans le pays?—Vous voulez dire; dans ce temps-là?

17279. Vers ce temps-là?—Je ne me le rappelle pas.

17280. Dans le cas où il serait nécessaire ou désirable d'avoir une concurrence nombreuse pour la fourniture de rails, quel serait, à votre avis, un temps raisonnable pour l'échange de la correspondance nécessaire entre ce pays et l'Angleterre?—Trente jours.

17281. Avez-vous jamais considéré cette question, à savoir: si l'on obtiendrait une concurrence plus active en publiant l'annonce pour rails dans ce pays ou en Angleterre?—Non; je ne l'ai jamais examiné.

l'annonce, le témoin avait pris des arrangements pour être en état de fournir des rails d'acier dès qu'on en demanderait.

Ne se rappelle pas avoir essayé d'obtenir des rails hypothéqués à la Banque de Montréal.

Il suffit de 30 jours pour correspondre en Angleterre pour avoir des soumissions prêtes.

*Achat de rails.*

Concurrence comme résultat d'annonces en Canada seulement ou en Angleterre.

17282. Êtes-vous en état aujourd'hui de vous faire une opinion sur le sujet?—Je crois que nous pourrions avoir une concurrence aussi active—de fait, il y a ici autant de concurrence—qu'il serait possible d'en trouver une de l'autre côté. A l'heure qu'il est, je suis en négociations pour des rails, et je rencontre beaucoup plus de concurrence que je n'aime à en trouver—il y en a tant dans les Etats-Unis qu'ici.

17283. Pourquoi n'aimez-vous pas une concurrence nombreuse?—La concurrence est une bien bonne chose, sans doute, mais plus les concurrents sont nombreux, moins nombreuses sont les chances.

17284. Ne croyez-vous que c'est un avantage pour le public d'avoir les choses à aussi bon marché que possible?—Oui, sans doute, s'il se procure un bon article.

Les fabricants emploient d'ordinaire des courtiers à Londres, et reconnaissent des intermédiaires au Canada aussi bien qu'en Angleterre.

17285. Est-ce parce que cela entraîne une plus grande concurrence que les commerçants n'aiment à en avoir, que vous croyez qu'il n'est pas désirable d'annoncer en Angleterre?—Si l'annonce se fait en Angleterre, les fabricants ont l'habitude de faire faire toutes leurs transactions par le canal de courtiers à Londres; et naturellement ces courtiers soumissionnent eux-mêmes. Il est rare que les fabricants soumissionnent directement. Ils soumissionnent bien souvent par l'entremise de maisons de Londres où ils ont des agences, et même de ce côté, nous pouvons toujours obtenir des prix aussi favorables des fabricants. Ceux-ci reconnaîtront ici des intermédiaires aussi bien qu'à Londres.

17286. Mais à propos de la question principale que je vous ai posée, dites-vous qu'il vaut mieux pour les acheteurs de rails ne pas annoncer en Angleterre?—Dame! c'est là une question à laquelle il n'est pas facile de répondre.

Croit que les acheteurs ont autant d'avantage d'annoncer en Canada qu'en Angleterre.

17287. Quelle est votre opinion à ce sujet, dans l'intérêt, à présent, des acheteurs?—Eh bien, je pense que leurs chances seraient aussi bonnes dans ce pays. Je sais que des gens qui ont soumissionné aujourd'hui des rails pour le chemin de fer de la rive Nord, ont eu à rivaliser avec plusieurs maisons de Londres. On savait que la commande était ouverte à Londres, et nous concourûmes de ce côté, et nous enlevâmes la commande; mais nos prix étaient moins élevés que ceux de Londres.

17288. L'annonce avait-elle été faite en Angleterre?—Il n'y avait pas d'annonce, mais le commerce savait tout ce qu'il en était depuis au-delà de trois mois.

17289. Vous eûtes la commande, mais elle n'avait pas été annoncée en Angleterre?—Oui.

17290. Avez-vous quelque raison de croire que le résultat eût été le même, si l'annonce eût été faite en Angleterre?—Tout le monde le savait en Angleterre. L'on savait qu'une des maisons les plus importantes de Londres, Naylor, Benzon & Cie, concourait avec nous, en sorte que l'on savait parfaitement bien à Londres, Angleterre, que la commande était ouverte.

17291. Dites-vous, comme le fruit de votre opinion actuelle, qu'un acheteur au Canada aurait la chance de se procurer une grande quantité de rails à un prix aussi bas en annonçant seulement en Canada que s'il annonçait en Angleterre?—Oui; c'est mon avis; de fait, je sais que tel a été le cas.

17292. Les maisons principales qui fournissent en Angleterre ont-elles des agents au Canada?—Oui, plusieurs d'entre elles.

17293. Il y a des agents pour toutes les principales maisons?—Pas pour toutes les principales maisons, mais il y a des agents ici pour bon nombre des maisons les plus importantes d'Angleterre. Il y a des agents en Canada pour les plus grands fabricants d'Angleterre.

17294. Ne croyez-vous pas qu'un acheteur obtiendrait des prix plus bas s'il faisait connaître sa commande à toutes les maisons principales?—Non, monsieur; si vous offrez une affaire à tous les fabricants en Angleterre, cela a pour résultat de faire hausser les prix.

17595. Comment expliquez-vous cela?—Cela leur donne l'idée qu'il faut une bien plus grande quantité de rails qu'il n'en faut en réalité—plus de demandes.

17296. Mais cette idée, l'auraient-ils si l'on faisait connaître la quantité exacte dont il est besoin?—S'ils n'apprenaient la chose que d'une même source, peut-être cette idée ne leur viendrait-elle pas; mais, comme c'est généralement le cas, la chose vient de plusieurs sources, ils s'imaginent assez naturellement que les commandes seront plus nombreuses:

17297. Si la source d'où vient la commande était connue publiquement, aussi bien que la quantité requise, cette connaissance aurait-elle pour résultat de faire hausser les prix dans le pays où les rails sont fabriqués?—Ce serait là la tendance, oui.

17298. Comment expliquez-vous cela?—Parce que s'il y a beaucoup de compétiteurs, cela aurait certainement l'effet de rendre le marché plus ferme. L'annonce peut faire raffermir le marché.

17299. Vous croyez donc que le meilleur moyen d'obtenir un prix bas, c'est de ne pas faire connaître le besoin d'un article à plusieurs personnes qui en font le commerce?—C'est-à-dire sous la forme de soumission. Mais si c'est une offre, oui; si c'était par soumission, il est possible que le résultat serait différent.

17300. Si c'était sous forme de soumission, comment ce moyen agirait-il, à votre avis?—Veuillez, s'il vous plaît, me poser la question de nouveau?

17301. Si c'était sous forme de soumission, comment ce moyen agirait-il? Vous venez de dire que si c'était sous forme d'offre, cela agirait d'une façon, mais sous forme de soumission, cela pourrait agir différemment?—Cela pourrait avoir un résultat différent? Mais je ne sais pas trop; mais, d'après l'expérience que j'ai dans l'importation de rails, je me suis vu en mesure de lutter contre les cotes d'Angleterre, et toutes les fois ou presque chaque fois, j'ai enlevé la commande. A l'heure qu'il est, M. Hickson est en Angleterre, et il a expédié une note privée à tous les fabricants d'Angleterre, leur demandant les prix des rails par certaine quantité livrable à Montréal. On me dit qu'il l'a fait; j'ai appris qu'il l'avait fait; et je suis prêt à prendre le prix qu'il a obtenu, et je puis y faire un bon profit. Je puis vendre les rails à des prix plus bas que ceux qu'il a obtenus. Cela vous donnera probablement une idée de ce que vous voulez savoir. Exemple donné.

17302. Voulez-vous dire que d'autres personnes dans le même commerce à Montréal, pourraient en faire autant, et lutter avec succès

*Achat de rails.*

contre les offres directes en Angleterre?—Je ne sais pas ce que d'autres peuvent faire, mais je sais ce que nous avons fait, nous. Je suppose que d'autres ont fait de même. Je ne pense pas que cela puisse être considéré comme preuve. Je ne me rappelle pas, dans le moment, aucune transaction, mais je suppose que d'autres peuvent réussir aussi bien que nous.

17303. Voulez-vous dire que les articles peuvent être fournis à des prix moins élevés qu'en Angleterre, dans le temps que vous dites ; qu'on demande là, en réalité, des profits plus considérables qu'il n'est nécessaire, et que, conséquemment, les prix ne sont pas aussi réduits qu'ils devraient l'être?—Non, ce n'est pas cela. Je cite des faits simplement, et je laisse les autres juger comment il en est ainsi. Voilà un fait qui se relie au cas ; je donne deux points.

17304. Si je comprends bien, vous dites que ces offres faites au gouvernement ou à tout autre acheteur, sont faites règle générale, par le canal de courtiers en Angleterre?—Généralement.

17305. N'est-ce pas l'usage dans ces sortes d'affaires, que les courtiers reçoivent tant pour cent sur le montant de la vente?—Oui.

Les courtiers perçoivent d'un demi à un pour cent généralement.

17306. Connaissez-vous le taux général que perçoivent les courtiers dans ces sortes de transactions?—Ils font quelque fois des marchés particuliers, mais généralement leur taux est de un demi à un pour cent.

17307. Cet usage est-il suivi dans ce pays ; je veux dire : que les transactions de cette nature se font par l'entremise de courtiers moyennant tant pour cent?—Oui.

Dans certains cas les fabricants pourraient vendre aux courtiers canadiens à meilleur marché qu'aux courtiers anglais.

17308. Croyez-vous que les maisons qui manufacturent ces articles les fournissent à leurs courtiers au Canada à meilleur marché qu'à leurs courtiers en Angleterre?—Elles le pourraient dans certains cas. C'est une question à laquelle il est difficile de répondre sans vous dire le *modus operandi* que j'emploie dans toutes les transactions, et je ne me soucie pas de faire savoir aux autres (mes concurrents) comment nous nous y prenons.

17309. Nous ne voulons pas nous enquerir de cela. Et, de fait, j'ai pesé mes questions avec l'intention d'éviter ce sujet s'il était possible ; c'est pourquoi je vous ai interrogé sur la pratique générale et non sur la vôtre?—La pratique générale est d'accorder une commission de un demi à un pour cent.

17310. Savez-vous si les maisons manufacturières en Angleterre ont eu pour pratique de fournir ces articles à des prix plus bas aux agents canadiens ; je ne parle pas de quelque maison en particulier, qu'aux agents-courriers anglais?—Eh bien ; je puis vous répondre et vous expliquer la chose, mais je ne crois pas que le gouvernement ait rien à y voir. Si les *reporters* veulent bien ne pas noter ce que je vais en dire, et si vous voulez bien accepter mes paroles, de cette façon, je vais l'expliquer en trois mots, mais autrement, je ne puis le faire.

17311. Je suppose, d'après ce que vous avez dit, qu'il serait très avantageux au vendeur de savoir la quantité totale dont l'acheteur aura besoin, de manière à ce qu'en faisant ses offres il pût rejeter le tant pour cent, et faire, quand même, sur toute la transaction, un profit con-

*Achat de rails.*

sidérable ; en d'autres termes, n'est-il pas vraisemblable qu'une personne qui saurait qu'un acheteur désire une grande quantité de quelque matériel serait en état de donner un prix plus bas qu'une personne qui supposerait qu'on n'a besoin que d'une petite quantité ?—Cela dépendrait entièrement de l'état du marché.

17312. N'est-ce pas la règle suivie par les maisons manufacturières dans la vente de ces articles, que les transactions se font par le canal de courtiers qui reçoivent tant pour cent ?—Oui.

17313. Le courtier ne se trouve-t-il pas tenté de perdre une partie de son taux pour cent sur une grande transaction, de façon à ce qu'il soit encore en mesure de faire autant de profit que s'il exigeait le taux tout entier sur une transaction moins considérable ?—Oui.

Un courtier prendra moins pour cent sur une grande transaction que sur une petite.

17314. Il est donc d'une grande importance pour les personnes qui soumissionnent de connaître toute la quantité probable qui sera requise ?—Oui.

Il est donc important que les soumissionnaires connaissent toute la quantité requise.

17315. N'est-il pas vraisemblable que la commande d'une grande quantité amènera, pour cette raison, des prix plus bas que celle d'une quantité moindre ; et que le courtier ou l'agent sont tentés d'abandonner une partie de la commission ?—Oui ; pourvu qu'il voulût adopter ce procédé.

17316. N'est-il pas la pratique, dans toutes les transactions, qu'une commande considérable amène des prix plus bas ?—Ce n'est pas la coutume. Si un homme ne peut pas obtenir un pour cent, il fera mieux d'abandonner l'affaire. La chose exige trop de risque et de responsabilité. Un pour cent c'est le taux ordinaire.

17317. Aviez-vous quelque moyen de savoir, vous ou votre maison, dans le temps, la quantité probable de rails dont le Gouvernement aurait besoin ?—Non.

La maison du témoin n'avait pas les moyens de connaître la quantité qui serait requise.

17318. N'aviez-vous aucun autre moyen de le savoir que par l'annonce ?—Non, pas d'autre moyen.

17319. N'avez-vous reçu aucune information de quelque personne attachée à aucun des départements relativement à la quantité probable dont le Gouvernement aurait besoin ?—Non ; je ne connaissais pas une âme dans le Département.

17320. L'avez-vous appris indirectement de quelqu'autre personne ?—Non.

17321. Vous rappelez-vous si votre maison a fait plus d'une soumission après l'annonce demandant des rails ?—Je pense que oui.

17322. Parmi les soumissions enregistrées au Département, il en est une signée par votre maison, Cooper, Fairmann & Cie, pour rails livrables f.d.c.à Liverpool ; vous rappelez-vous si cette soumission était faite entièrement en votre nom ou étiez-vous les représentants de quelque autre établissement dans cet offre ?—Je ne me le rappelle pas.

17323. Je ne désire pas m'enquérir de vos arrangements privés, mais vous êtes-vous donnés auprès du gouvernement comme des agents ?—Oui ; si nous avons dit cela dans la soumission. Il est très difficile de se rappeler ces choses ; il y a si longtemps de cela. Il y a déjà cinq ou six ans.

Ne se rappelle pas s'ils se sont donnés comme agents au gouvernement.

*Achat et transport  
de rails.*

17324. Il y a une autre soumission en votre nom en réponse à cette annonce pour la livraison à Duluth ou à la Baie du Tonnerre, comportant aussi que vous soumissionneriez pour livraison à la Rivière aux Français, à une réduction de 2 s. la tonne ; elle est signée par les associés de votre propre maison, non pas ostensiblement comme agents d'aucune autre compagnie ; vous rappelez-vous si vous vous êtes donnés dans cette affaire comme les agents de quelqu'autre compagnie ?—Je crois que dans cette affaire nous agissions pour une autre compagnie.

17325. Voulez-vous dire que vous vous êtes donnés comme agents ?—Vraiment, je ne puis me souvenir de cela.

Soumission au nom  
de la compagnie de  
fer et d'acier de la  
Mersey, de Liverpool.

17326. Il y a une troisième soumission signée ainsi : " La Cie de Fer et d'Acier de la Mersey, de Liverpool, par Cooper, Fairman & Cie, agents, Montréal, "—elle est pour la quantité de 5,000 à 10,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, livrables à Montréal, ce dernier endroit étant le seul qui soit nommé dans l'annonce pour la livraison ; dans cette affaire, si je comprends bien, vous vous donniez comme agent d'une autre compagnie ?—Oui.

17327. N'agissant pas entièrement en votre propre nom : Pouvez-vous dire maintenant, comme question de fait, si lorsque vous avez signé cette soumission au nom de la compagnie de fer et d'acier de la Mersey, vous étiez autorisés par cette maison, à agir en son nom ?—Nous étions autorisée par elle.

17328. Dites-vous que vous étiez autorisés ?—Oui.

17329. Cette transaction était donc entre la compagnie de fer et d'acier de la Mersey, d'une part, et le gouvernement de l'autre part ?—Oui.

17330. Accomplie par votre entremise comme ses agents ?—Oui.

17331. Savez-vous si elle vous avait donné une autorisation par écrit ?—Je ne sais pas trop si nous avions un écrit ; nous avions des communications par le câble.

Ne sait pas si la sou-  
mission a été signée. 17332. Savez-vous où ces soumissions ont été rédigées et signées finalement ?—Je ne le sais pas.

17333. Les enveloppes dans lesquelles elles étaient apparemment enfermées ne paraissent pas avoir passé par la poste ; cela vous aide-t-il à vous rappeler où elles ont été faites ?—Non ; nous chiffons d'ordinaire la plupart de ces soumissions à Montréal, et puis s'il s'agit d'une affaire bien importante nous les communiquons et l'apportons nous-mêmes au département, de manière à éviter tout détournement ou erreurs. C'est là notre habitude.

17334. Veuillez jeter un coup d'œil sur la soumission originale pour livraison à Liverpool et nous dire de l'écriture de qui elle est ?—Elle est de mon écriture.

17335. Voyez l'enveloppe qui y est attachée et dites-nous de l'écriture de qui est l'adresse qu'elle porte ?—Elle est aussi de mon écriture.

17336. Pouvez-vous dire comment elle est parvenue au bureau des Travaux Publics ?—Je n'en sais rien, à moins que je ne l'y aie portée moi-même.

*Achat et transport  
de rails.*

17337. Savez-vous si vous l'y avez portée vous-même ?—Je ne me le rappelle pas. Je pense qu'il est bien probable que c'est moi qui l'y ai portée. Pense qu'il a porté lui-même la soumission au Département.

17338. Etiez-vous à Ottawa vers le temps où les soumissions ont été déposées ; vous rappelez-vous cela ?—Oui.

17339. Avez-vous eu aucune communication sur le sujet avec aucune personne dans le Département, avant que les soumissions aient été déposées ?—Non ; pourtant, je pourrais rectifier cela. J'ai pu faire des questions au Département relativement à ce qu'on exigeait pour les soumissions.

17340. A qui avez-vous fait cette question ?—Je ne me rappelle plus à qui. Je crois pourtant que c'est de M. Trudeau que j'ai reçu mes renseignements. Avant de déposer la soumission, il s'est renseigné auprès de M. Trudeau.

17341. Avez-vous eu sur le sujet des conversations avec M. Buckingham ?—Non ; je ne connaissais pas M. Buckingham.

17342. Y avait-il, à Ottawa, dans le temps, quelqu'autre personne représentant votre maison ?—Je ne le pense pas.

17343. Maintenant que vous avez vu ces soumissions originales, pouvez-vous nous dire si vous étiez autorisé par la Compagnie de la Mersey à faire cette soumission en son nom ?—Je crois que cette autre lettre prouverait le fait. Dans sa lettre privée incluse avec la soumission elle nous donne toutes ces particularités. Ne prodit aucune autorisation de la Cie. de la Mersey de soumissionner en son nom.

17344. Veuillez lire dans la lettre dont vous parlez, la partie qui vous autorise à faire cette soumission ?—Ce n'est pas sur cette lettre seulement que je m'appuierais comme me donnant autorisation. Nous échangeons des lettres et des câblegrammes, en grand nombre, relativement à toute l'affaire. C'est d'elle que j'ai reçu mes chiffres, et toutes les particularités qui s'y rattachent.

17345. Y a-t-il dans cette lettre quelque partie que vous regardiez comme vous autorisant à soumissionner en son nom ?—Eh bien, dans cette lettre je ne sache pas qu'il y en ait. Elle dit : " Si vos amis mettent leur commande entre nos mains, vous pouvez compter que nous lui donnerons une attention sérieuse. Vos serviteurs. La Cie de Fer et d'Acier de la Mersey." Ceci n'est qu'un extrait de lettre, que nous avons se rapportant à cette affaire, et non toute une lettre.

17346. A qui faisait-elle allusion quand elle dit : " vos amis — ?"—Je suppose que c'était aux personnes avec lesquelles nous étions en négociations ; nous lui dîmes que le fait que des soumissions étaient demandées, et toutes les circonstances s'y rattachant lui était parfaitement connus. C'est la locution adoptée dans la correspondance commerciale.

17347. N'avez-vous pas inséré un article pour boulons dans cette soumission au nom de la compagnie de fer et d'acier de la Mersey ?—L'article boulons inclus dans la soumission au nom de la Cie de Fer et d'Acier de la Mersey, ne s'y trouvait pas par l'autorité de cette Cie.  
Oui.

17348. Aviez-vous pour cela l'autorisation de la compagnie ?—Non.

17349. Dites-vous ici que votre soumission était faite d'après l'autorisation de la compagnie ?—Oui en tant qu'il s'agit de rails d'acier et d'éclisses.

*Achat de rails.*

Contrat No. 8.

Partie de la soumission autorisée, et partie non autorisée. Pas d'autorisation par la Cie de la Mersey pour soumissionner les boulons et les écrous.

17350. Alors, vous voulez dire qu'une partie de la soumission était autorisée, et une autre partie non autorisée?—Oui; je veux dire que la partie qui s'applique aux rails d'acier et aux éclisses était autorisée; mais que la partie qui s'applique au boulons ne l'était pas. Nous avons pris sur nous cette partie.

ACHAT DE RAILS.—  
CONTRAT No. 8.

17351. Avez-vous dit que, quelque temps avant ceci, en novembre 1874, quand parut l'annonce demandant des soumissions, il était entendu dans le commerce qu'on aurait besoin d'une quantité considérable de rails?—Je pense, en effet, que personne ne pouvait en venir à une autre conclusion par la lecture des journaux. Je ne suis pas allé aux dehors pour recueillir mes renseignements; j'ai fait mes propres déductions du fait que l'acte était passé, et qu'il fallait que le chemin de fer fût construit.

17352. Alors, était-ce d'après des faits de notoriété publique que vous avez déduit qu'il faudrait vers ce temps-là une grande quantité de rails?—Non, pas vers ce temps-là; mais que tôt ou tard il en faudrait une grande quantité.

17353. Est-ce que le temps où ces rails seraient requis avant, à vos yeux, quelqu'importance dans la circonstance?—Je n'avais pas d'idée de l'époque où ces rails seraient requis.

Il est important pour ceux qui veulent soumissionner, de savoir l'époque où les rails seraient achetés, mais le témoin n'en avait qu'une idée générale.

17354. Mais est-ce que la probabilité du temps où les rails seraient requis, n'offrirait pas matière à considération de votre part—je veux dire : pour décider s'il était bon de prendre des mesures pour vous assurer que vous pourriez avoir les fournitures nécessaires de l'autre côté de l'Atlantique?—Il était important, comme de raison, que je connusse l'époque, parce que, ne la connaissant pas, je n'aurais pas été préparé à mettre à l'enchère.

17355. Vous rappelez-vous si, comme matière de fait, vous avez reçue quelqu'information au sujet de l'époque où ces rails seraient requis?—Non; je n'en ai eu qu'une idée générale.

Il s'était préparé cependant depuis l'année précédente à s'assurer les lisses pour le temps où elles seraient demandées.

18356. Vous rappelez-vous, comme matière de fait, si lors de la publication de l'annonce, vous vous étiez préparé à vous assurer cette fourniture dans le cas où l'on demanderait des soumissions?—Je me préparais depuis près d'un an auparavant, quand j'étais en Angleterre pour cette sorte d'affaires.

17357. Avez-vous fait quelques arrangements par rapport aux prix?—Non.

17358. Pouvez-vous dire vers quel temps vous avez commencé de vous renseigner au sujet du prix?—Un an environ avant l'envoi des soumissions—pas concernant les prix, je n'ai pas cherché à m'enquérir des prix.

Ne s'est enquis des prix que lorsque l'annonce parut à Montréal.

17359. Mais je vous parle à propos des prix?—Je ne me suis enquis des prix que lorsque les annonces furent publiées à Montréal.

17360. Vous rappelez-vous vers quelle date votre soumission ou plutôt la soumission de la compagnie de la Mersey, a été acceptée par le gouvernement?—Non je me rappelle pas.

17361. Vous rappelez-vous avoir écrit une lettre vers le 4 décembre 1874, dans laquelle vous disiez que vous partiez pour l'Angleterre, et

*Achat de rails—  
Contrat No. 8.*

qu'avant votre départ vous aimeriez à savoir si la livraison des rails serait acceptée à des endroits particuliers, afin de vous permettre de réduire la pression sur le marché du fret de Montréal, en envoyant une partie de la fourniture *via* New-York?—Je ne me rappelle pas cela.

17362. Veuillez, s'il vous plaît, examiner cette lettre du 4 décembre, et dire de l'écriture de qui elle est?—C'est moi qui l'ai écrite.

Reconnaît que la lettre du 4 décembre demandant si la livraison des rails serait acceptée à différents points.

17363. Qui a pris la principale part dans les négociations entre votre maison et le Gouvernement?—C'est moi.

17364. Il appert d'un Rapport au Parlement que deux jours avant cela le Gouvernement vous avait notifié que la soumission de la compagnie de la Mersey était acceptée; et les conditions de la convention accompagnaient la notice afin que vous pussiez les faire exécuter; ces conditions de la convention ont-elles été remplies?—Oui, j'imagine,

Deux jours auparavant, le gouvernement informait le témoin que la soumission de la Cie de la Mersey avait été acceptée, et envoyait des termes de la convention.

17365. Dans la forme sous laquelle elles étaient envoyées?—Je ne me rappelle pas cela. Je suis sûr que des conditions de convention ont été passées avec le gouvernement.

17366. Ne savez-vous pas qu'une partie de la convention a été biffée—la partie qui s'appliquait aux boulons?—Les boulons ont été mis de côté, oui.

La partie de la convention se rapportant aux boulons a été biffée, la Cie de la Mersey la rejetant.

17367. Comment est-il venu à votre connaissance que la compagnie de la Mersey répudiait la transaction en ce qui concernait les boulons?—J'étais là.

La partie de la convention se rapportant aux boulons a été biffée, la Cie de la Mersey la rejetant.

17368. Là, où?—En Angleterre.

17369. Avez-vous fait vos efforts pour lui faire exécuter les conventions telles qu'elles vous avaient été envoyées par le gouvernement, où est-ce à votre propre suggestion qu'elle a mis de côté les boulons?—Non; je voulais que la Compagnie remplit les conditions telles qu'elles étaient envoyées par le gouvernement, si je me le rappelle bien; mais elle prétendit qu'elle ne fabriquait pas de boulons, et que, conséquemment, elle ne remplirait pas cette partie de la convention.

17370. A-t-elle exécuté le marché; là et alors, dans cette occasion, sauf cette partie rejetée; ou la convention a-t-elle été renvoyée au gouvernement pour savoir si le gouvernement l'approuverait ainsi modifiée et l'accepterait telle qu'elle est—Je ne le sais pas.

17371. Qui s'est chargé des articles de la convention après qu'ils vous ont été envoyés, jusqu'au moment où ils ont été exécutés?—Ils ont été expédiés directement par nous aux associés de la Mersey, ou je les leur ai portés moi-même, je ne me rappelle plus au juste. Il est probable, je suppose, que je les emportai avec moi. La chose est possible.

Le témoin prit charge des articles de la convention.

17372. Voici ce que je veux dire: par quelle autorité a-t-il été décidé que les articles pouvaient être exécutés sous la forme modifiée; c'est-à-dire, pour une partie seulement de ce que comportait la soumission?—C'est-à-dire les articles de la convention?

17373. Les articles de la convention?—Je pense que la compagnie a dû les soumettre de nouveau au gouvernement ici. Je n'en sais rien. Tout ce que je sais c'est qu'elle ne les a pas exécutés. Je veux dire qu'elle n'a pas voulu signer la convention avec les boulons y inclus.

Ne sait pas par quelle autorité la convention modifiée a été signée.

*Achut de rails—  
Contrat No. 8.*

17374. Etiez-vous là quand ce sujet a été discuté avec la Compagnie de la Mersey?—Il me semble que j'étais là. Non ; je n'assistais pas à la réunion du Bureau. Mais le Président m'a dit qu'ils avaient décidé qu'ils n'exécuteraient pas la commande pour boulons.

17375. Savez-vous si le gouvernement a consenti à accepter le contrat sous cette forme modifiée au lieu de celle sous laquelle il l'avait expédié dans le principe?—Je l'ignore.

17376. Alors, si le contrat a été exécuté dans sa forme modifiée, le Gouvernement, autant que vous savez, n'avait pas donné son autorisation à cet effet?—Je ne le sais pas.

17377. Dans ces soumissions que je vous ai montrées au nom de Cooper, Fairman & Cie, quels étaient les individus intéressés dans la soumission?—Les membres individuels de la maison ?

17378. Oui?—Je puis répondre à cela, naturellement ; mais est-il nécessaire de débattre toute cette vieille affaire. Nous l'avons discutée déjà plus d'une demi douzaine de fois.

17379. Nous croyons la chose nécessaire, M. Fairman. Je crois qu'il est nécessaire que vous nous disiez qui étaient les individus qui ont proposé de faire des affaires avec le Gouvernement, parce que c'est une proposition formelle de la part de plusieurs individus, non pas en leurs propres noms, mais au nom d'une compagnie?—En d'autres termes, vous voulez savoir quels étaient les membres de l'association.

Les membres de la maison qui a fait la dite soumission étaient James Cooper, Charles Mackenzie et le témoin.

17380. Il est possible que ce soient là les mots dont je me suis servi?—Les membres de notre maison, à cette date, étaient James Cooper, moi-même, et Charles MacKenzie.

17381. Dans ce premier contrat dont il est parlé comme du contrat de la compagnie de la Mersey, votre maison ne paraissait que comme agent dans la soumission, mais, si je comprends bien, d'après ce que vous dites maintenant vous n'étiez pas agents pour ce qui se rapportait aux boulons et aux écrous, mais seulement pour ce qui concernait les rails?—Les rails et les éclisses.

N'agissait pas pour la Cie de la Mersey pour ce qui concernait les boulons.

17382. Quant aux boulons et aux écrous, vous n'étiez pas les agents de la compagnie de fer et d'acier de la Mersey?—J'ai déjà dit que j'assumais cette autorisation additionnelle.

17383. Vous avez répondu oui à ma question : voulez-vous dire que vous n'étiez pas ses agents?—Non ; nous étions ses agents pour ses articles de fabrique. Elle fabriquait des rails et des éclisses, mais nous n'étions pas ses agents pour les articles qu'elle ne fabriquait pas et elle ne manufacturait pas de boulons.

17384. Cette soumission de la compagnie de fer et d'acier de la Mersey, était la première, de toutes celles qui avaient été faites par l'entremise de votre maison, qui a été acceptée, n'est-ce pas?—Je ne comprends pas cette question.

Soumissions faite par Cooper, Fairman & Cie.

17385. Vous avez fait plusieurs offres, n'est-ce pas,—au Gouvernement, pour rails et éclisses, soit en votre nom ou comme agent de quelqu'autre compagnie?—Non ; ces soumissions sont les seules que j'aie jamais envoyées..

17386. Celles-ci (montrant quelques documents)?—Oui, celle que vous avez dans les mains.

*Achat de rails—  
Contrat No. 8.*

17387. Combien en avez-vous fait?—Je pense qu'il y en a trois là— (1) Soumission f. d. sous différentes formules. (Examinant les soumissions); Voici la soumission f.d.c. en notre nom, Cooper, Fairman & Cie; voici une autre soumission toujours en notre nom pour livraison à différents endroits dans l'ouest, puis nous soumissionnons comme agents de la Cie de Fer et d'Acier de la Mersey; tout cela se rapporte à la même soumission, et tout cela s'applique à la même demande que le gouvernement a faite dans le temps.

17388. Comprenez-vous que ce sont là trois offres distinctes ou non? —Oui; ce sont des offres distinctes.

17389. Et de toutes ces offres distinctes, la seule qui ait été acceptée est celle de la Cie de la Mersey, n'est-ce pas?—Oui; celle de la Cie de la Mersey a été celle qui a été principalement acceptée.

17390. Pour quelle quantité de rails a-t-elle été acceptée?—Je crois que c'est pour 10,000 tonnes.

17391. A l'époque où vous avez déposé votre soumission, aviez-vous quelque raison de supposer qu'une quantité excédant 5,000 serait offerte à un seul entrepreneur quelconque?—Je ne le pense pas. Le gouvernement ne demandait que 5,000 tonnes, et dans mes soumissions j'ai mis 5,000—cinq ou dix; "de cinq à dix," voilà comme la chose se lit.

17392. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à ce contrat avec la Compagnie de fer et d'acier de la Mersey, que vous désiriez expliquer? —Je n'en vois pas d'autre.

17393. Vous rappelez-vous quel était le contrat suivant dans lequel vous étiez intéressé, je veux dire: en rapport avec le chemin de fer Pacifique Canadien?—Non; je ne pourrais pas du tout me fier à ma mémoire là-dessus.

17394. Étiez-vous intéressé dans un contrat avec la compagnie de fer et d'acier de West Cumberland?—Non; je ne le pense pas.

17395. Ni dans le contrat avec Guest & Cie?—Non.

17396. Ni dans le contrat avec la compagnie d'acier et de fer de la vallée d'Ebbw?—Non.

17397. Aviez-vous un intérêt dans le contrat avec Naylor, Benzon & Cie?—Oui.

17398. Ce contrat était-il le résultat d'aucune offre faite dans le temps que les soumissions étaient demandées par l'annonce?—Je ne crois pas être capable de répondre à cela; c'est-à-dire, je n'en sais rien.

17399. Vous rappelez-vous les négociations qui ont amené le contrat avec Naylor, Benzon & Cie par votre entremise comme leur agent ou à votre propre compte?—Oui; sans doute que je me les rappelle. Il y a eu une transaction de cette nature, mais je ne saurais vous en donner les particularités, sans me rafraîchir la mémoire par la lecture de certains documents.

17400. (Remettant au témoin un rapport parlementaire): Vous rappelez-vous comment il est advenu que le contrat avec la compagnie de fer et d'acier de la Mersey était de 20,000 tonnes de rails d'acier au lieu de 5,000 ou 10,000 tonnes qui étaient mentionnées dans sa soumission?—Je crois que le Gouvernement a demandé à la compagnie de la Mersey si elle acceptait 10,000 tonnes en sus.

(1) Soumission f. d. c. au nom de Cooper, Fairman & Cie.  
(2) Soumission au même nom pour différents points.  
(3) Soumission au nom de la Cie de fer et d'acier de la Mersey.

De ces soumissions, celle au nom de la Cie de fer et d'acier de la Mersey, est la seule qui ait été acceptée.

Croit que c'était pour 10,000 tonnes.

Le gouvernement ne demandait que 5,000 tonnes.

*CONTRAT No. II.*

Intéressé dans le contrat avec Naylor, Benzon & Cie.

Comment la Cie de la Mersey a fourni 20,000 tonnes bien que le gouvernement n'eût d'abord demandé que 5,000 tonnes.

*Achat de rails—  
Contrat No. 8.*

17401. Était-ce au moyen de négociations avec votre maison?—Oui.

17402. Qui a fait la proposition?—Le département. Je crois que ce fut M. Trudeau ou M. Braun.

17403. Votre maison s'est-elle adressée au gouvernement pour demander que cette quantité fût augmentée?—Je ne le crois pas.

17404. Autant que vous vous le rappelez, la proposition est venue du gouvernement?—Oui, autant que je puis me le rappeler.

CONTRAT No. 11.

Comment a été  
amené le contrat avec  
Naylor & Benzon.

17405. Veuillez examiner ce rapport imprimé; pouvez-vous dire maintenant ce qui a amené le contrat avec Naylor, Benzon & Cie?—La chose est due à M. Cooper. Je vois son nom dans la correspondance sur le sujet. Je supposerais d'après sa lettre qu'il avait reçu une offre de l'autre côté, et qu'il l'a soumise.

17406. Vous croyez que c'est M. Cooper qui a écrit cette lettre?—Elle est signée: James Cooper.

17407. Voici la lettre originale, datée du 29 décembre (remettant une lettre au témoin) est-ce là l'écriture de M. Cooper?—Oui.

17408. Examinez cette lettre, et dites-nous si vous vous rappelez aucune des circonstances?—L'offre a dû venir par mon entremise; j'étais là, à Liverpool.

17409. Vous rappelez-vous qu'elle était l'offre que vous avez communiquée à votre maison de Montréal, pour qu'elle l'expédiât au gouvernement?—Je ne me le rappelle pas; seulement, ce qu'il dit ici, £10 10 ch. Je suppose que ce devait être le chiffre probablement.

17410. Cette offre n'a pas été acceptée, n'est-ce pas?—Eh bien; je ne me rappelle pas cela.

17411. Vous rappelez-vous avoir envoyé une dépêche télégraphique à votre maison, vers le commencement de janvier 1875, mandant que la compagnie de la Mersey avait signé pour la livraison à Montréal seulement, et mentionnant que 10,000 tonnes en sus seraient requises livrables à Liverpool?—Je ne me rappelle pas tel télégramme, monsieur.

TRANSPORT DES  
RAILS C. A.

CONTRAT No. 17.

Cooper, Fairman &  
Cie. écrivent au mi-  
nistre des travaux pu-  
blics (janvier 1875),  
offrant de transporter  
des rails à l'île de  
Vancouver au taux de  
£2 la tonne.

17412. Il y a une lettre consignée ici, en date du 4 janvier 1875, de Cooper, Fairman & Cie, pour la compagnie de fer et d'acier de la Mersey, et adressée au Ministre des Travaux Publics, recommandant que, pour faciliter les choses, la maison serait heureuse de recevoir ses instructions au sujet de cette quantité requise à Liverpool, et la livraison d'icelle à l'île de Vancouver; et qu'on pouvait s'assurer le fret à £2 la tonne, quoique on eût demandé £2 10 ch.; vous rappelez-vous être occupé d'aucune de ces choses en Angleterre?—Je ne me rappelle que la question du fret.

17413. Et que vous rappelez-vous à ce sujet?—Le taux du fret devait être de £2. On demandait alors £2.10 ch., mais nous réussîmes à l'obtenir à £2.

Anderson, Anderson  
& Cie. expéditeurs.  
Le témoin agissait  
comme intermédiaire  
dans l'intérêt de  
Anderson, Anderson  
& Cie.

17414. De qui?—Je crois que c'était de Anderson, Anderson & Cie, une maison d'expéditeurs à Londres.

17415. Quand vous vous procuriez les prix pour ce fret, agissiez-vous au nom du gouvernement ou dans l'intérêt de Anderson, Anderson & Cie?—Je servais simplement d'intermédiaire.

*Transport de rails,  
C. A.—  
Contrat N<sup>o</sup>. 17.*

17416. Dans l'intérêt de qui?—Dans l'intérêt de Anderson, Anderson & Cie.

17417. Alors, si vous agissiez dans leur intérêt, vous deviez vous efforcer d'avoir autant de fret que possible, et le prix le plus élevé possible?—Oui.

17418. Était-il compris que vous agissiez pour le gouvernement durant cette communication?—Oui.

17419. Voici comment parle votre maison : " Nous pouvons probablement nous procurer le fret à £2 la tonne : " croyez-vous que votre maison voulait dire par là que, agissant dans l'intérêt de Anderson, Anderson & Cie., elle pouvait s'assurer le fret à £2 la tonne, taux moins élevé que £2. 10 ch. : était-ce là agir, ou croyiez-vous que vous agissiez par là dans l'intérêt du gouvernement pour avoir le fret au plus bas prix possible?—J'étais naturellement désireux de ne payer rien au-delà du nécessaire dans cette affaire, et si je comprends bien, il y avait une contre-proposition venant de ce côté que l'on prendrait une certaine quantité de rails si le taux du fret pouvait être fixé à un certain chiffre, et il est possible que j'aie eu un intérêt dans l'affaire, de cette façon. Il y a bien longtemps de cela, et il est très difficile pour moi de me rappeler ce qui m'a induit à agir ainsi.

*Intérêt du témoin dans la transaction.*

17420. Avez-vous eu aucune entrevue personnelle avec la maison Anderson, Anderson & Cie?—Oui, un bon nombre.

17421. Avec quel membre de la maison?—Je crois que c'était avec Anderson.

17422. L'un des associés?—Oui.

17423. Avez-vous arrêté avec lui le prix du fret jusqu'à l'Isle de Vancouver?—Je crois que c'est moi qui ait fait l'arrangement.

17424. Est-ce que vous n'en êtes pas sûr?—Oui, à peu près. Il est très difficile, comme je l'ai dit, de se souvenir de si loin et de se rappeler les incidents qui se rattachent à ces sujets. J'ai eu une entrevue avec lui et j'ai tâché d'obtenir la meilleure offre ; j'en ai aussi parlé à d'autres.

17425. Vous rappelez-vous si vous avez eu une entrevue avec lui et si vous avez arrêté les prix?—Je me rappelle qu'en effet j'ai eu une entrevue avec lui et que je lui ai demandé ses prix, ainsi que je l'ai fait à d'autres.

17426. N'est-ce pas votre maison qui s'est entendue finalement avec le gouvernement au sujet du prix à payer pour ce transport de rails à l'Isle Vancouver, avant que la chose n'eût pris la forme d'une convention réelle au nom de Anderson, Ander & Cie?—Je le suppose, et il est probable que la chose nous est venue de vous par mon entremise.

*Pense que l'arrangement a été conclu par l'entremise de sa mission.*

17427. Croyez-vous que l'arrangement s'est fait directement entre Anderson, Anderson & Cie., et le gouvernement, et non par votre canal comme leur agent, ou comme l'agent de quelqu'autre?—Je ne sais pas s'ils communiquaient directement ou non avec le gouvernement? Tout ce que je sais, c'est que j'ai eu des entrevues avec eux.

17428. Avez-vous entendu dire, à votre connaissance, que le fret payé pour ce transport était moins élevé que celui que le gouvernement a payé ; savez-vous que Anderson, Anderson & Cie., ont reçu £1. 10 ch. et non £2?—Non.

*Ne se rappelle pas avoir entendu dire que le fret payé était moindre que celui que le gouvernement a payé.*

*Transport de rails,  
C. A.—  
Contrat No. 17.*

17429. Avez-vous entendu cette rumeur donnée pour un fait?—Je ne me le rappelle pas.

17430. Avez-vous pris quelque part à l'arrangement pour le fret; je veux dire avec quelque vaisseau ou quelqu'armateur?—Non.

17431. Est-ce là le prix que Anderson, Anderson & Cie., ont reçu de vous?—Ils n'ont rien reçu de nous.

17432. N'aviez-vous aucun intérêt dans cette affaire de transport à l'île Vancouver?—Aucun.

Intérêt de la maison  
du témoin dans  
l'affaire.

17433. Ni comme principal, ni comme courtiers, ni comme agents de commission?—Notre intérêt était de faire faire le transport au prix le plus raisonnable possible.

17434. L'objet en obtenant le fret au plus bas prix possible, était je suppose, d'induire le gouvernement à commander les rails? Était-ce de rendre l'offre aussi attrayante que possible?—En vérité, je ne me rappelle pas.

17435. N'est-il pas plus probable que le gouvernement commanderait les rails si le fret était aussi raisonnable que possible?—C'est là une conclusion fort naturelle.

ACHAT DES RAILS—  
CONTRAT No. II.

17436. Dans vos communications avec le gouvernement au sujet de ces rails qui furent plus tard fournis par Naylor, Benzon & Cie., agissiez-vous en votre nom, ou comme leur agent?—Comme leur agent.

Ne se rappelle pas  
s'il a envoyé une sou-  
mission formelle ou  
s'il a simplement  
écrit une lettre.

17437. Avez-vous déposé auprès du Gouvernement aucune soumission formelle, ou lui avez-vous simplement écrit une lettre?—En vérité, je ne me rappelle pas de quelle manière la chose a été mise devant le Gouvernement.

17438. Pour qui dites-vous que vous agissiez dans cette affaire?—Pour Naylor, Benzon & Cie.

17439. Consultiez-vous leurs intérêts dans la transaction, ou les vôtres, ou agissiez-vous dans l'intérêt du Gouvernement, comme vous dites, dans une certaine mesure?—Je consultais leur intérêt et le mien.

17440. Vous n'essayiez pas d'obtenir le prix aussi bas que vous pouviez l'obtenir pour le Gouvernement?—Oui, je faisais certainement de mon mieux pour cela.

17441. Considérez-vous que vous agissiez dans l'intérêt du Gouvernement, alors?—Non; je désirais naturellement faire une offre, s'il s'offrait quelque chose dans ce genre, aussi basse que possible, dans l'espoir que le Gouvernement l'accepterait peut-être. La chose était bien naturelle.

Le principal objet du  
témoin était le profit.

17442. Dans tous les cas, votre objet principal, c'était de vous assurer un profit?—Certainement.

17443. C'était là l'objet principal de la transaction?—Certainement.

17444. L'intérêt des autres n'était plus que secondaire—après le vôtre?—Certainement.

17445. Le Gouvernement vous a-t-il employé en aucune façon pour faire cet achat au plus bas prix, avec l'entente que vous auriez une commission du Gouvernement?—Non, monsieur.

*Achat et transport  
de rails—  
Contrat. Vos. 8 et 11.*

17446. Si vous avez reçu quelque compensation pour mener à bonne fin cette affaire, de qui l'avez-vous reçue?—Des individus pour lesquels je travaillais.

17447. Alors, ce serait de Naylor, Benzon & Cie?—Oui; de Naylor, Benzon & Cie.

17448. Vous rappelez-vous le prix pour lequel la Compagnie de Fer et d'Acier de la Mersey a soumissionné en novembre 1874; livraison à Montréal?—Je ne me rappelle pas les chiffres.

17449. Votre soumission parle de £11 3ch. sterling par tonne de 2,240 lisses?—Alors, cela devait-être le prix.

*La Cie d'Acier et  
de Fer de la Mersey,  
soumissionna en  
novembre 1874, à  
£11 3 ch. par tonne  
de 2,240 livres,  
livrables à Montréal.*

17450. Pouvez-vous dire quelle proportion de cette somme était pour le transport à travers l'Atlantique, entre Liverpool et Montréal?—Je ne puis le dire.

17451. Avez-vous quelque idée du prix du fret dans ce temps-là?—J'en ai une idée générale.

17452. Eh bien; quel prix dites-vous d'après votre idée générale?—Eh bien; dans les steamers de première classe—il est très difficile de donner des chiffres à une époque aussi éloignée, six ans.

17453. Votre offre personnelle pour rails livrés f.d.c à Liverpool, faite dans le même temps, en novembre, 1874, était de £10.10 ch. sterling?—Oui.

*L'offre du témoin,  
livrables f. d. c. à  
Liverpool, £10 10 ch.*

17454. L'offre faite par la Compagnie de Mersey, livraison, à Montréal, était de £11.3 ch.; cela vous aide-t-il à vous rappeler le prix du fret?—Non; pas à cette époque si éloignée.

17455. Vous devriez être capable de le dire si, à la même date, vous avez fait ces deux offres?—Je ne saurais dire. Ces gens peuvent avoir eu des frets dont je ne sais rien du tout. Sous mon propre nom nous offrons f.d.c. à Liverpool, parce que par là nous échapperions à toute responsabilité.

*Cependant ne peut  
pas dire quel était  
le taux du fret.*

17456. Connaissez-vous la tendance du marché entre novembre, 1874, et janvier 1875; était-elle à la baisse ou à la hausse pour le prix des rails?—Je crois que le marché a baissé ensuite—probablement après trois mois ou quelque chose comme ça. Je ne me rappelle pas la date, mais le marché a baissé quelque temps durant cette année, et devint plus facile plus tard.

*Tendance du marché  
à la baisse, entre  
novembre 1874 et  
janvier 1875.*

17457. Pourriez-vous comparer les prix entre novembre, 1874, et janvier, 1875?—A l'heure qu'il est je n'ai aucun moyen de le faire.

17458. Vous rappelez-vous si, quand cette transaction se fit avec Naylor, Benzon & Cie., il était compris que le prix était plus bas que lorsque l'offre fut faite au mois de novembre précédent?—Je me rappelle que je l'ai soumise tout simplement.

17459. Vous rappelez-vous le temps de votre retour d'Angleterre dans cette année 1875?—Je ne m'en rappelle pas la date; c'était autour d'avril, il me semble.

17460. Si vous êtes revenu au pays en avril, alors cette négociation entre votre maison à Montréal et le gouvernement a été conduite par M. Cooper, n'est-ce pas?—Durant quel temps?

*Achat et transport  
de rails—  
Contrats Nos. 8 et 11.*

17461. Pendant que vous étiez absent ?—Oui.

17462. Je parle de ce contrat de Naylor, Benzon & Cie. ?—Il était le seul qui eût autorité pour agir.

17463. Vous rappelez-vous qu'il y avait des déclarations bien contradictoires au sujet du prix payé ou à payer pour le fret de l'Angleterre à l'Isle de Vancouver ?—Je ne me rappelle pas cela.

17464. Avez-vous eu quelque difficulté à sujet en Angleterre ?—Non ; pas que je sache.

Ne croit pas qu'il ait même consenti à payer plus de £2 par tonne pour le fret jus- qu'à Vancouver, ou moins.

17465. Est-ce que vous avez toujours consenti à payer ce fret £2, ou plus ou moins ?—On demandait davantage. On demandait £2 10s. à quelques personnes.

17466. Avez-vous jamais consenti de payer au-delà de £2 ?—Je ne le crois pas.

17467. Etes-vous jamais convenu de payer moins ?—Je ne le crois pas.

17468. Eh bien ; vous vous rappelez tout le temps que ce prix devait être payé pour le transport ?—Je désire déclarer que je ne sais pas si le prix était même de £2. Je ne me rappelle pas que ce fut même £2 ; je le crois sur la foi de certaine correspondance que j'ai sous les yeux.

17469. Vous rappelez-vous avoir eu quelque difficulté à propos de fret avec Anderson, Anderson & Cie, ou toute autre maison avec laquelle vous négociez sur le sujet ?—Non.

17470. Avant votre départ pour l'Angleterre dans ce temps-là, vous rappelez-vous si vous avez été informé qu'il y aurait un autre contrat pour rails à l'Isle de Vancouver ?—Je ne me le rappelle pas.

17471. Vous rappelez-vous quand vous avez d'abord reçu cette information qu'il était désirable de négocier une quantité additionnelle de 5,000 tonnes ou environ pour l'Isle de Vancouver ?—Non ; je ne me le rappelle pas. Je suppose que j'ai dû la recevoir, mais je ne sais pas où.

17472. Vous rappelez-vous si, en négociant cette quantité supplémentaire de rails pour l'Isle de Vancouver et pour le prix de leur transport, votre maison était autorisée à agir pour la compagnie d'acier et de fer de la Mersey, en aucune façon ?—Je ne me le rappelle pas.

17473. Vous rappelez-vous si dans cette transaction vous seul—je veux dire votre maison—avez reçu le paiement ?—Je ne saisis point votre question.

L'argent n'a jamais été payé par le canal de la maison du témoin ; sa commission venait directement de la maison en Angleterre.

17474. Je veux dire ceci : le prix payé pour les rails et le transport payé par le Gouvernement, l'ont-ils été à vous ou par votre entremise au nom de quelqu'autre, soit de Naylor, Benzon & Cie, ou de la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ?—Jamais par notre intermédiaire.

17475. Quelque profit que vous ayez fait, vous l'avez reçu de personnes de l'autre côté de l'Atlantique ?—Oui ; en la manière ordinaire.

17476. Vous dites donc que dans cette affaire particulière,—je parle de la fourniture d'une quantité supplémentaire pour l'Isle Vancouver et du fret sur icelle—vous n'agissiez pas pour la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ?—De quelle quantité supplémentaire voulez-vous parler ?

*Achat et transport  
de rails—  
Contrats Nos. 8 et 11.*

17477. Je parle de la quantité que la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ne voulait pas fournir ; elle n'avait entrepris que la livraison à Montréal, et elle ne voulait pas s'engager à faire aucune livraison à Liverpool?—Et moi, qu'est-ce que j'ai fait ?

17478. Avez-vous agi, ou aviez-vous aucune autorité pour agir pour cette compagnie dans la fourniture de cette quantité additionnelle qui fut obtenue plus tard, et qui fut expédiée à l'Isle de Vancouver?—Je ne me rappelle pas que la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ait envoyé des rails à l'Isle de Vancouver.

17479. Vous rappelez-vous si vous étiez intéressé dans l'achat de plus d'un lot pour l'Isle de Vancouver?—Je ne me souviens que d'un lot.

*Ne se rappelle pas  
autre chose qu'un  
seul lot de rails pour  
l'Isle de Vancouver.*

17480. La Compagnie d'acier et de fer de la Mersey avait-elle un intérêt dans le contrat pour le transport sur la côte du Pacifique?—Je ne le sais pas.

17481. En avait-elle un, autant que votre maison était concernée?—Non ; pas que je me rappelle.

17482. Veuillez examiner cette lettre du 4 janvier, 1874—elle a été écrite en janvier, 1875, évidemment—et dites-nous si votre maison était autorisée à agir dans cette affaire pour la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey?—Nous avons été autorisés à écrire cette lettre, ou nous ne l'aurions pas écrite.

17483. Dites-vous maintenant que cette offre fut faite apparemment au nom de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey?—En apparence.

17484. Avez-vous eu connaissance de quelqu'autorisation de la part de cette Compagnie pour soumissionner le transport à l'Isle de Vancouver?—Je suppose que nous avons dû avoir cette autorisation, ou nous n'aurions pas écrit cette lettre.

*Le témoin ne connaît  
pas d'autorisation  
donnée à sa maison  
par la Cie. d'Acier et  
de Fer de la Mersey  
pour écrire la lettre  
du 4 janvier 1874,  
soumissionnant le  
transport des rails.*

17485. Est-ce seulement cette lettre qui vous fait croire cela?—Voilà tout.

17486. Vous n'avez pas d'autre motif pour le croire?—Pas d'autres. Je ne me rappelle pas la transaction—du moins, les détails.

17487. Si je comprends bien, vous avez pris vous-même, quand vous étiez en Angleterre, la part principale dans les négociations?—Oui.

17488. Y avait-il quelqu'autre qui en sût plus que vous sur le sujet?—Non.

*Personne autre n'en  
connaît plus que lui  
sur le sujet.*

17489. Et vous dites que vous ne savez rien de cette autorisation?—Je ne me rappelle pas. Six années se sont écoulées, et la chose m'est sortie de l'idée. Une fois l'affaire terminée, tout fut dit, et il y a beaucoup de choses que je ne puis me rappeler. Une grande partie de ce qui s'est passé a eu lieu dans des conversations avec le président de la compagnie et d'autres personnes.

17490. Il n'est pas improbable que vous puissiez avoir oublié quelques-unes des circonstances, mais cependant, nous avons le devoir de rechercher ce que vous rappelez ; avez-vous eu quelque négociation avec la compagnie d'acier et de fer de la Mersey sur le sujet de transport pour l'Isle de Vancouver?—Nous agissions comme ses agents, mais je dois dire que je ne me rappelle certainement pas la transaction Vancouver.

*Ne se rappelle au-  
cune négociation avec  
la Cie de la Mersey  
pour le transport à  
l'Isle Vancouver.*

*C. Mackenzie se retire de la maison Cooper, Fairman & Cie.*

dont on parle là. Je ne veux paraître éluder la question, parce que je ne me rappelle certainement pas la transaction. Je ne pense pas que la compagnie de la Mersey y ait jamais expédié de rails.

En janvier 1875, James Cooper et F. Fairman formaient la maison Cooper, Fairman & Cie.

17491. A l'époque où a été écrite cette lettre que je vous ai montrée ; en janvier, 1875, qui composaient la maison de Cooper, Fairman & Cie ?—James Cooper et Frederick Fairman.

17492. Dites-vous que les associés de la maison n'étaient pas les mêmes que ceux qui étaient intéressés en novembre 1874 ?—Ce n'étaient pas les mêmes associés.

17493. Pourquoi pas ?—L'un d'eux s'était retiré.

17494. Comment s'est faite cette retraite ?—Vraiment, je préférerais ne pas répondre à cette question. On a déjà examiné cette question, et je ne crois pas nécessaire de la resasser de nouveau.

17495. Avez-vous répondu à quelque interrogatoire sur cette question ?—Non, pas sur ce point.

La retraite d'un membre d'une compagnie est enregistrée dans la province de Québec.

17496. Est-ce que la retraite d'un membre d'une maison est enregistrée dans votre Province ?—Oui.

17497. Savez-vous si ce changement de membres s'est fait avant que la circonstance ait été enregistré ?—Quelquefois ; il n'y a pas nécessité d'enregistrer le fait.

17498. On nous a amenés à croire que, d'après la preuve faite précédemment devant nous, que cette retraite n'a pas eu lieu pendant que vous étiez en Angleterre ; eh bien ; si cela vous rafraîchit la mémoire, vous pouvez nous renseigner plus au long ?—Est-il nécessaire que nous traitions la question de la retraite d'un membre de la société ? Cela affecte-t-il nos transactions, l'exécution de nos contrats avec le gouvernement, pourvu que nous ayons fidèlement rempli nos conventions. Comme de raison, je peux répondre à la question. Cette affaire a couru tant le pays, et l'on a traîné notre maison devant le public sous toutes les formes. Ce n'est pas une chose bien agréable à traiter, et je désire éviter cet ennui, si c'est possible.

17499. Est-ce que la déclaration de faits est propre à vous nuire ; dans ce cas, je comprends facilement pourquoi vous ne désirez pas parler ?—Je n'ai pas d'objection à parler de ce point même, mais c'est donner accès à d'autres points que je ne veux pas discuter.

17500. Peut-être ferons-nous mieux de nous en occuper à mesure qu'ils se présenteront : pour le moment, je vous demande qui étaient ceux qui faisaient cette offre au gouvernement ?—En vertu de cette lettre ?

Un membre de la maison disait que la dissolution ne pouvait avoir lieu en l'absence du témoin en Angleterre. Les affaires ne pouvaient se faire légalement en l'absence du témoin, mais la dissolution avait eu lieu tout de même à partir du 1er janvier.

17501. Oui, en vertu de cette lettre ?—James Cooper et Frederick Fairman.

17502. Voyons : Je veux bien vous rafraîchir la mémoire, s'il y a quelque erreur à cet égard, en disant que l'un de vos associés a dit, en rendant son témoignage que la dissolution ne pouvait avoir lieu à cause de votre absence en Angleterre ?—Oui.

17503. Or, dites-vous qu'elle a eu lieu tout de même malgré votre absence en Angleterre ?—Elle ne pouvait se faire légalement avant mon retour. Ce retour fut retardé bien longtemps, mais la dissolution avait eu lieu depuis le 1er janvier.

*C. MacKenzie se retire de la maison Cooper, Fairman & Co.*

17504. Comment cette dissolution pouvait-elle se faire sans que vous y prissiez part ?—Nous avions consenti. Les parties engagées dans l'association avaient consenti à la dissolution, et cette dissolution devait dater du 31 décembre, et la seule raison pour laquelle les pièces, bien que rédigées, n'ont pas été exécutées, c'est que j'étais absent. Toutes les signatures, hors la mienne, peuvent avoir été attachées au document. Je n'en sais rien, mais ma signature finale y fut apposée à mon retour. Voilà pourquoi je dis qu'en janvier il n'y avait plus que deux associés dans la maison. On a fait l'inventaire en janvier, et il fut clos de mon consentement et de celui des associés ici, à la date du 31 décembre.

17505. Etiez-vous convenu, avant le 31 décembre 1854, que la société serait changée, et que M. Charles MacKenzie cesserait d'en faire part ?—Il a cessé vers cette date. J'avais consenti à cela—je ne me rappelle pas exactement la date. C'était l'entente qui existait entre nous.

17506. Mais vous avez dit positivement, qu'au temps de cette négociation en janvier 1875, la dissolution avait été accomplie ?—Eh bien ; si vous le voulez, elle l'était virtuellement, mais non légalement. La dissolution virtuelle mais non légale.

17507. Nous laisserons là pour le moment la légalité ; je vous parle maintenant de la convention entre vous-mêmes ; quand cette convention a-t-elle eu lieu ?—C'était le ou vers le 1er janvier, je ne me rappelle pas la date. Si je ne me trompe, il y avait de l'autre côté, quand j'y arrivai, une lettre disant que M. MacKenzie désirait se retirer. J'ai répondu, comme de raison, que j'y consentais.

17508. Vous dites que l'association devait expirer le 1er janvier 1875 ; est-ce que vous ne vous rappelez pas si cette convention qu'elle devait expirer alors a été faite après cette date ou auparavant ?—Oh ! je crois que les documents écrits ont été rédigés après. Je sais qu'ils l'ont été. Les documents écrits constatant que l'association devait se terminer en janvier, 1875, exécutés après cette date.

17509. Pour le moment je ne vous parle pas des documents écrits. Je vous parle des conventions dans votre esprit à tous ?—Comme je vous le dis, il m'est impossible de fixer la date, soit en décembre ou en janvier, à laquelle j'ai donné mon consentement à la dissolution, mais c'était vers cette date.

17510. Naturellement, vous ne devez pas avoir de doute sur ceci : que tant que vous n'auriez pas donné votre consentement formel sous une forme ou sous une autre, que cette dissolution n'était pas obligatoire. Je ne parle pas du document légal qui prouvait la convention, mais de votre consentement mental et de la signification de votre consentement à vos associés ; avez-vous quelque doute là-dessus, à savoir : que votre consentement était nécessaire avant qu'il pût y avoir une dissolution, et ce indépendamment des documents formels ?—Il y a un point là. Je ne me rappelle plus la phraséologie de l'acte original de l'association. M. MacKeneie était un associé spécial, et il y avait des clauses spéciales qui s'appliquaient à cela. Il pouvait y avoir une clause en vertu de laquelle il pouvait se retirer, parce qu'il était décidé de le faire. Il insistait sur sa retraite.

17511. Avez-vous dans l'esprit le moindre doute sur l'existence d'une telle clause dans la convention originale, à savoir : qu'il avait l'option, de son propre chef, de consommer une telle dissolution ?—J'ai peine à me rappeler les détails de ce document. Il y a déjà huit ou neuf ans qu'il a été rédigé.

*C. Mackenzie se retire de la maison Cooper, Fairman & Cie.*

17512. Avez-vous le document même ou une copie d'icelui?—Non; je ne le pense pas. Il est possible qu'il se trouve parmi nos vieux papiers quelque part à Montréal.

C'est d'Angleterre que le témoin a envoyé son consentement dès qu'il a appris le désir de Mackenzie.

17513. Autant que vous vous souvenez de la manière dont la dissolution s'est accomplie, croyez-vous que M. MacKenzie a agi de son propre mouvement, et sans votre consentement formel?—J'ai donné mon consentement. Je l'ai envoyé d'Angleterre dès que j'ai su son désir de se retirer.

17514. Et quand vous parlez de dissolution, en parlez-vous comme d'un fait accompli au temps où vous avez donné votre consentement?—Oui; la dissolution était virtuellement accomplie.

Croit que son consentement a été donné entre Noël et le jour de l'an.

17515. Veuillez nous dire si vous aviez donné votre consentement dans le temps ou dans le mois avant que cet arrangement à propos de la soumission Naylor, Benzon & Cie., eut été consommé?—Je ne puis pas me rappeler les dates. Je sais que la lettre m'a suivi suivi presque immédiatement, et j'y ai répondu. Je croirais que mon consentement a été donné quelque temps vers la fin de décembre, entre Noël et la nouvelle année.

17516. Vous savez, sans doute, qu'il y a eu beaucoup de discussion, dans la presse et de différentes façons sur ce sujet, et nous avons le devoir, entre autres chose, de rechercher ce qu'il y a au fond de ces ont dit ou rumeurs?—Eh bien, voilà les faits qui se rattachent à l'affaire.

17517. Ne pourriez-vous pas nous dire d'une manière un peu plus précise que vous ne l'avez fait, le temps ou la date où vous avez donné votre consentement à ce que la dissolution s'accomplît?—Non; c'est très difficile de le dire plus clairement. Je suis arrivé là avant Noël, si ma mémoire ne me trompe, la lettre me suivait par un prochain sinon le plus prochain steamer qui arriva, et j'y répondis de suite, en sorte que, s'il en est ainsi, la lettre aurait été envoyée entre Noël et le Jour de l'An. Je ne donne pas cette époque comme très précise, mais les incidents qui s'y rattachent m'inclinent à croire que c'est la vraie.

17518. Depuis ce temps-là avez-vous essayé, en examinant des papiers à fixer la date de cette dissolution?—Non, je n'ai pas examiné de papiers pour cet objet.

17519. Est ce intentionnellement que vous avez évité toute occasion de la découvrir?—Non, je n'ai pas cru que la chose était nécessaire, les journaux nous attaquaient de tous les côtés. Je les laissais faire, ils ne m'affectaient pas d'une manière sérieuse.

17520. Savez-vous si la dissolution formelle a été enregistrée en la manière ordinairement suivie pour cela dans notre Province?—Oh! oui; c'est-à-dire, mes avocats me le disent.

Aussitôt que le témoin fut de retour la dissolution était enregistrée.

17521. Vers quelle date, croyez-vous?—Je ne le sais pas, c'était immédiatement après mon retour.

17522. Où a-t-elle été enregistrée?—A Montréal, dans le bureau du protonotaire.

17523. Chez le même protonotaire qui a enregistré votre acte de société?—Non; je crois que les associés spéciaux sont enregistrés dans

*C. MacKenzie se retire de la maison Cooper, Fairman & Cie.*

un livre particulier, ou dans un endroit outre que celui où s'enregistrent les associés généraux. Nous sommes des associés généraux maintenant, mais auparavant notre association était spéciale, et il y a un lieu spécial, je crois, pour cet acte d'enregistrement.

17524. Vous parlez-là peut-être de votre nouvelle association avec Cooper?—Non; je parle des deux: de la dissolution et de la nouvelle association.

17525. Je vous parle dans le moment, du document qui fait preuve de la dissolution; et ce document a-t-il été enregistré?—Je le crois.

17526. Pouvez-vous dire où il l'a été?—Non; mais cela est facile à constater. Il est enregistré dans la cour régulière à Montréal.

17527. Ainsi donc, outre ce document de la dissolution, il y en a un autre, celui de votre nouvelle association avec M. Cooper seul, n'est-ce pas?—Oui.

17528. Vous dites donc qu'après le consentement que vous avez donné à la dissolution que demandait M. MacKenzie, celui-ci a cessé d'avoir un intérêt dans ces offres qui ont été faites?—Oui, il a cessé d'avoir aucun intérêt depuis.

Après le consentement du témoin à la dissolution, Charles Mackenzie cessa d'avoir un intérêt dans la maison.

17529. Et, par conséquent, il n'existe pas d'entente qui, bien qu'il se soit séparé de vous, il continue d'être en réalité votre associé?—Non; il n'y a pas d'entente de cette nature.

17530. Ni d'option ni d'occasion ouverte pour lui de venir et de parler dans les affaires de la maison depuis ce temps?—Aucune.

17531. Je crois que vous avez dit déjà que le paiement des articles fournis pour Naylor, Benzon & Cie, et leur transport à Vancouver, n'avait été en aucune façon, fait à votre maison, mais à ceux qui avaient passé le contrat?—Nous avons cessé d'avoir une part dès l'ouverture des offres; tout passa entre leurs mains, je pense que les documents mêmes passèrent également entre leurs mains. Rien ne passa par les nôtres.

Paiements à Naylor, Benzon & Cie., et faits directement à eux.

17532. Pourriez-vous dire s'il y avait longtemps que vous étiez arrivé en Angleterre quand vous avez appris pour la première fois que M. MacKenzie désirait se retirer de votre maison.—Ce fut presque immédiatement après mon arrivée, si je me le rappelle bien.

17533. Vous croyez, dites-vous, que la lettre est probablement arrivée par le steamer suivant?—Oui.

17534. Vous n'en aviez pas entendu parler avant votre départ pour l'Angleterre?—Je ne me le rappelle pas; je ne le crois pas. Je suis parti à la hâte; je partis instantanément.

17535. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à ce contrat de Naylor, Benzon & Cie., ou d'Anderson, Anderson & Cie., que vous désiriez expliquer?—Non; je ne vois rien.

17536. Quel est le contrat suivant dans lequel vous avez été intéressé?—En vérité, je ne sais trop. Je n'ai rien pour me rafraîchir la mémoire à cet égard.

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

Cooper, Fairman & Cie, intéressés dans le contrat avec la Merchants Lake and Steamship Co. 17537. Aviez-vous un intérêt dans le contrat pour le transport au nom de la Merchants Lake and Steamship Co?—Oui; je ne sais pas si c'est le contrat suivant, mais j'y avais un intérêt. Je crois que c'était le contrat suivant.

19538. Dans l'une ou l'autre des soumissions acceptées faites par votre maison au nom de quelques autres personnes—soit de la compagnie d'acier et de fer de la Mersey, ou de Naylor, Benzon & Cie.,—le gouvernement a-t-il passé quelque contrat pour le transport des rails en Canada?—Oui; il y a eu un contrat de passé avec la compagnie de navigation des Lacs et du Fleuve, par notre intermédiaire comme agents.

Ont soumissionné en leurs noms pour la livraison à Duluth. 17539. Dans l'une ou l'autre des soumissions que vous avez faites vers novembre, 1874, avez-vous proposé quelque offre qui n'ait pas été acceptée,—pour le transport en Canada?—Oui; nous avions fait, en chiffres ronds, une offre pour le transport tout du long jusqu'à Duluth.

17540. Quelle était cette soumission?—C'est une soumission se rapportant à des livraisons à Duluth et à la Baie du Tonnerre.

17541. Était-elle en votre propre nom?—Oui; c'est-à-dire, au nom de notre maison.

17542. Pas au nom de la compagnie d'Acier et de Fer de la Mersey?—Non. Nous avons fait des offres au nom de la Mersey pour l'acier et le fer; mais la soumission pour la livraison à ces deux points était en notre propre nom.

A compris que cette soumission était acceptée conjointement avec la soumission faite pour la fourniture des rails.

17543. Cette soumission a-t-elle été acceptée?—Nous avons compris qu'elle l'était conjointement avec l'autre.

17544. De quelle manière compreniez-vous qu'elle était acceptée? D'après la teneur des lettres que nous reçûmes du département. Je ne sais pas si nous avions de bonnes raisons de croire qu'elle était acceptée; mais certainement nous le croyions.

17545. Avez-vous eu connaissance de quelque lettre à ce sujet—je veux dire: au sujet du transport en Canada—à part celle qu'écrivit M. Braun à votre maison, concernant l'acceptation de la soumission de la compagnie d'Acier et de Fer de la Mersey: vous savez que des lettres se trouvent à la page 31 du rapport?—Je ne me souviens d'aucune lettre.

Mais la soumission n'a rien à faire avec le transport en Canada.

17546. Cette soumission de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey qui a été acceptée n'a rien du tout à faire avec le transport en Canada, n'est-ce pas?—Non; pas dans cette lettre particulière.

17547. Cette soumission particulière de la Compagnie d'Acier et de Fer de la Mersey se rapporte-elle en aucune façon au transport en Canada?—Non.

17548. Outre cette soumission de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey, en novembre, y en a-t-il eu d'autre faite par vous, acceptée par le gouvernement?—D'autre que celle de la Compagnie d'acier et de Fer de la Mersey?

17549. Et faite par vous?—Je ne pense pas qu'il y en ait eu.

La seule explication que le témoin peut donner, c'est que sa maison supposait que

17550. Si aucune autre soumission que celle de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey n'a été acceptée, et que cette dernière n'avait aucun rapport avec le transport, comment se fait-il que vous ayez écrit en

*Transport des rails—  
Contrat No. 20.*

avril pour dire que votre soumission ayant été acceptée, y inclus le gouvernement le transport, vous aviez pris des arrangements pour en remplir les obligations?—La seule réponse que je puis vous faire, c'est que les soumissions furent déposées ensemble, et que les ayant acceptées, le gouvernement acceptait également la question du transport.

17551. Comment pourriez-vous croire cela, puisqu'elles étaient fermées dans des enveloppes différentes, et étaient faites au nom de différentes personnes; l'une en votre propre nom, et l'autre au nom de la compagnie d'acier et de fer de la Mersey, comment pourriez-vous supposer qu'elles avaient été traitées de la même manière?—Je ne sais pas trop comment, mais je sais bien que c'est cela que nous croyions. Ne sait pas pas trop comment ils en sont venus à cette opinion.

17552. Saviez-vous que les annonces étaient publiées demandant des soumissions pour le transport de Montréal vers l'ouest : au Fort William et à Duluth?—Oui; je ne me souviens pas des soumissions, mais il devait y en avoir.

17553. Avez-vous soumissionné sur la foi de cette annonce?—Je ne le crois pas. Je ne me rappelle pas bien les circonstances. Il me semble que nous croyions que nous avions le droit de les livrer—nos rails. Ils croyaient avoir le droit de livrer les rails.

17554. Il y a une copie de l'annonce qui demande des soumissions pour cet objet jusqu'au 19<sup>me</sup> jour d'avril 1875; et le 23 avril 1875, apparemment vous écrivez une lettre—je parle de votre maison—dans laquelle vous mentionnez que l'annonce, ou quelque autre chose, vous a induit à croire que le gouvernement exigeait le charroyage, le mouvement et l'empilement, ce qui n'était pas mentionné dans la soumission de novembre, et que vous vouliez bien vous charger de cet excédant de travail à raison de 60 cts par tonne : voyons, ne saviez-vous pas, quand vous écriviez cette lettre que vous parliez de services pour lesquels on demandait des offres, et que vous cherchiez à en obtenir au moyen d'une simple lettre privée?—Nous prétendions que nous avions droit au transport de nos rails à l'ouest. Je pense que la lettre comporte cette idée. Je ne me rappelle pas tous les détails de cette affaire, mais c'est l'impression qui m'en est restée. L'annonce demandait des soumissions jusqu'au 19 avril, 1875; le 23 avril, Cooper, Fairman & Cie., écrivirent une lettre disant qu'ils comprenaient que le charroyage, le maniement et l'empilement n'étaient pas mentionnés dans la soumission de novembre, et disant que la maison s'en chargerait à 60 cts par tonne.

17555. Avez-vous refusé de soumissionner, sachant que ces items étaient inclus—je parle du charroyage, du maniement et de l'empilement—Avons-nous refusé de soumissionner? Le témoin a compris cela du ton de la lettre.

17556. Avez-vous refusé de soumissionner, sachant que le gouvernement exigeait d'autres services en dehors de ceux pour lesquels vous dites que vous supposiez avoir pris des arrangements auparavant?—Je ne me rappelle pas; je ne crois pas que nous ayons refusé. Peut-être; je ne le crois pas.

17557. Dans cette même lettre, écrite après l'expiration du temps pour la réception des soumissions, et qui porte la date du 23 avril, 1875, vous vous servez de ces expressions : " On nous apprend aussi que vous exigez que l'expéditeur se charge du charroyage, du maniement et de l'empilement, ce qui n'est pas inclus dans la soumission, mais nous nous chargerons volontiers de ce travail à raison de la somme additionnelle de soixante centins par tonne : " eh bien; comment saviez-vous, le 23 avril, 1875, que ce travail était exigible?—Je suppose que nous l'avons su d'après la soumission. Le témoin ne sait pas comment sa maison savait que l'on exigeait le charroyage et l'empilement.

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

17558. Quelle soumission ?—Vous dites que le Gouvernement avait publié des annonces.

17559. Voulez-vous dire que ce sont les annonces qui vous l'ont appris ?—Oui, l'annonce—la date de l'annonce. Je ne sais pas comment nous aurions pu le savoir autrement.

Pourquoi Cooper, Fairman & Cie n'ont pas soumissionné ; ils croyaient le gouvernement lié envers eux.

17560. Si c'est par l'annonce que vous l'avez découvert, vous deviez probablement le savoir avant le temps fixé pour l'envoi des soumissions : pourquoi alors ne pas inclure ces services dans la soumission ?—Je considère que le gouvernement était déjà lié envers nous—à l'endroit des rails que nous avions fait venir—et que ce fut là ce qui nous empêcha de soumissionner.

Prix avec les extras, \$6.20 par tonne.

17561. Votre prix total pour ce travail, le transport et ces "extras" s'élevait, je pense, à \$6.20 par tonne, est-ce bien cela ?—Je ne me rappelle pas les chiffres précis.

17562. Saviez-vous, vers ce temps-là, qu'une autre personne avait offert de faire l'ouvrage, y inclus tous ces extras, à un prix moindre ?—Je suppose que d'autres personnes ont fait des offres ; je n'en sais rien.

17563. Saviez-vous qu'un M. Samuel avait soumissionné ?—Je ne le crois pas. Comme de raison, toutes ces choses parurent dans le temps dans les journaux, et c'est ainsi que je les ai apprises ; mais je ne pense pas que, dans le temps, je savais que M. Samuel avait soumissionné.

17564. Avez-vous pris quelque arrangement plus tard avec lui à ce sujet ?—Non ; je ne pense pas lui avoir adressé trois mots.

17565. Votre maison a-t-elle fait plus tard quelque arrangement avec lui ?—Je ne le crois pas.

17566. Saviez-vous qu'il avait retiré sa soumission avant que vous n'eussiez réellement reçu le contrat ?—Je ne le pense pas.

La retraite de Samuel s'est faite sans la participation de la maison du témoin.

17567. Il appert des documents officiels sur la matière, que la décision du Gouvernement était qu'il n'aurait pas le contrat ; et une semaine environ plus tard, il envoya une lettre formelle par laquelle il retirait sa soumission ; nous pensions que la chose pourrait s'expliquer de quelque façon. En connaissez-vous quelque chose ?—Non, je n'en connais rien.

17568. Cela s'est fait sans aucune participation de votre part ?—Oui.

Lorsqu'il a écrit la lettre d'avril 1875, n'avait d'intérêt dans aucune ligne de bateaux à vapeur.

17569. Etiez-vous, à l'époque où cette lettre a été écrite en avril 1875, propriétaires pour le tout ou pour partie d'aucune ligne de steam-boats ?—Oui.

17570. L'une des raisons qui militaient contre M. Samuel était, paraît-il, le fait qu'il ne possédait aucun vaisseau de cette description ?—M. Samuel était commis dans un magasin de Montréal. Son bureau voisin de la maison de Jacques & Cie, expéditeurs.

Ne se rappelle pas que sa maison ait proposé plus tard de transporter une plus grande quantité.

17571. Après avoir écrit cette lettre en avril à laquelle nous avons fait allusion, il paraît que vous avez reçu une lettre de Braun, le secrétaire du département, en date du 30 mai 1875, qui vous informait qu'on vous avait accordé le transport de 5,000 tonnes de rails d'acier et des accessoires, de Montréal à Duluth ou au Fort William ; vous rappelez-

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

vous qu'après cela vous avez fait un autre marché avec le gouvernement pour le transport d'une plus grande quantité?—Non; je ne me le rappelle pas.

17572. Vous rappelez-vous que vers le mois de juin de la même année, vous avez proposé en votre propre nom, mais parlant comme les agents de la même compagnie, de transporter de 10,000 à 20,000 tonnes de rails aux mêmes termes et conditions?—Je suppose bien que nous en avons fait la proposition. Notre lettre est là. Je ne me souviens pas de la lettre.

17573. Vous rappelez-vous avoir fait pareil marché?—Je ne me souviens pas de la lettre, et je ne sais pas si nous avons transporté la quantité additionnelle.

17574. Le premier contrat, qui était apparemment pour 5,000 au prix que vous nommez \$6.20, ne s'élèverait qu'à \$31,000 environ?—Oui.

17575. Eh bien; voici Fleming qui déclare dans son rapport de 1880 par la somme totale payée, en raison de vos deux propositions, a été de \$67,126; cela vous aide-t-il à vous rappeler cette deuxième transaction?—Cela a dû être la continuation de nos 20,000 tonnes. Nous réclamions le transport de 20,000 tonnes. Nous l'avons prétendu tout le temps.

17576. Mais dans vos deux propositions, vous dites que vous agissiez pour la Merchants Lake and River Steamship Co.—Oui.

17577. Eh bien, croyez-vous qu'elle ait jamais fait d'offre en 1874 pour rails et leur transport? vous n'avez jamais eu cette idée, n'est-ce pas?—Elle travaillait de concert avec nous. J'obtins les prix et elle me tenait chargé de passer le marché, et m'aurait tenu responsable, si je signais Cooper, Fairman & Cie.

17578. Voulez-vous dire que vous avez réellement passé un marché avec elle?—Non; j'ai obtenu les prix d'elle.

17579. Alors, comment pouvait-elle vous considérer comme lié envers elle pour la seule raison que vous aviez obtenue les prix d'elle?—Elle nous considérait comme liés.

17580. Qu'est-ce qui vous fait dire qu'elle vous tenait pour liés?—Parce qu'elle m'en a parlé.

17581. Qu'avez-vous dit quand elle vous en a parlé?—Elle a demandé pourquoi nous ne poussions pas l'affaire jusqu'au bout.

17582. Voulez-vous dire que vous croyiez que vous aviez fait un marché avec elle pour le transport de ces rails?—J'ai fait pour elle ce marché: que si notre soumission était acceptée, elle aurait le transport des rails.

17583. Il est arrivé que votre soumission ne fut pas acceptée; ce fut celle de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey qui le fut?—Nous considérons que notre soumission a été acceptée pour le transport des 20,000 tonnes que nous avons fait venir.

17584. Il est bien singulier que vous la considériez comme acceptée, à moins qu'il n'existe d'autres documents que ceux que nous avons ici, ou quelque convention qui n'ait pas été écrite?—C'est ainsi que nous prenons la chose. Toutes nos lettres en font foi.

*Dans les deux propositions ils agissaient ostensiblement pour la Merchants Lake & River Steamship Co.*

*Le témoin croit que cette ligne a fait une offre en 1874. La Cie. ci-dessus le tenait responsable.*

*Il n'a jamais fait de marché avec la Cie.*

*Avait passé un marché avec cette Cie pour le cas où sa soumission serait acceptée.*

*Mais ce fut celle de la Cie de la Mersey qui fut acceptée.*

*Croyait toujours que leur soumission pour le transport de 20,000 tonnes avait été acceptée.*

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

Il n'y a pas d'autres documents sur la matière que ceux qui sont consignés au rapport de la chambre des communes.

17585. Savez-vous s'il y a eu d'autres documents sur le sujet qui ne sont pas consignés dans ce rapport à la Chambre des Communes?—Non, je n'en connais pas.

17586. Connaissez-vous quelque autre arrangement entre vous ou quelqu'un de vos associés, et quelque personne dans le département des Travaux Publics, en dehors de ce qui est écrit dans ce Rapport?—Non.

17587. Votre maison tient-elle un registre de sa correspondance d'affaires?—Oui, de presque toute sa correspondance; c'est-à-dire de ses affaires les plus considérables.

17588. Par exemple, sur des matières comme celles dont nous nous sommes occupés aujourd'hui?—Généralement, oui.

17589. Avez-vous jamais fait quelque recherche pour voir s'il n'y avait pas quelque lettre ou télégramme de quelque sorte, en dehors de ceux dont nous avons parlé, qui pourrait appuyer la prétention que vous dites?—Je ne me rappelle pas avoir fait de recherches. La chose est possible.

17590. Si vous avez cherché, vous n'avez rien trouvé?—J'aurais pu trouver si j'avais cherché. Il y a cinq ans de cela. Je ne me souviens que de l'impression dans mon esprit.

17591. Vous rappelez-vous le fait que le Gouvernement a passé un marché avec Patrick Kenny pour le transport par ce dernier d'une certaine quantité de rails, depuis le vaisseau jusqu'à un endroit voisin—la Tranchée de Lachine, je crois que c'est ainsi que cet endroit se nomme? Je crois, en effet, qu'il a transporté quelques rails, mais je n'en sais pas la quantité.

17592. Pendant que l'ouvrage se faisait, vous rappelez-vous avoir écrit au gouvernement une lettre à ce sujet?—Je ne me rappelle pas avoir écrit de lettre; j'ai pu le faire.

Se souvient qu'en juillet 1873, il a écrit proposant de transporter 10,000 ou 15,000 tonnes de rails d'acier à \$1.30 à Kingston.

17593. Vous rappelez-vous avoir écrit en juillet, 1875, à M. Trudeau, le sous-ministre, à l'effet qui suit: que le coût supplémentaire du transport des rails, une fois chargés, serait une bagatelle jusqu'à Kingston; et qu'on s'en tiendra à ceux qui les transporteront de là vers l'Ouest, et que, comme presque une moitié des derniers rails pour Duluth et le Fort William avait été mise à bord de barges pour Kingston, les canaux n'admettant pas de bateaux tirant de plus de huit pieds, et que vous compreniez que le gouvernement possédait de vastes terrains et des docks à Kingston, et que vous entrepreniez, en conséquence, de livrer et empiler dans les docks à Kingston, soit 10,000 ou 15,000 tonnes de rails à \$1.30: vous rappelez-vous avoir écrit pareille lettre?—Je me rappelle la substance de la lettre.

17594. Vous rappelez-vous que votre maison a écrit pareille lettre?—Je suppose qu'elle l'a écrite.

17595. Qu'est-ce qui vous a porté à faire cette offre d'une manière si spontanée en apparence?—Je ne me souviens pas des circonstances qui m'ont poussé à le faire, mais je suppose qu'il y avait eu encombement à Montréal, les rails arrivant trop vite, et qu'il devenait nécessaire d'y remédier. Je ne donne pas ceci comme la raison qui a fait écrire la lettre, mais je supposerais naturellement que c'était là le motif.

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

17596. Savez-vous si, dans le transport des rails de Montréal vers l'ouest jusqu'à un point quelconque sur le Lac Supérieur, par exemple, il est généralement nécessaire d'opérer un transbordement à Kington ? — Pas dans tous les cas.

17597. Savez-vous si ce transbordement a généralement lieu ? — Quelque-fois.

17598. Il appert du rapport imprimé que dans ce même mois de juillet 1875, votre maison a adressé une lettre à M. Trudeau, le sous-ministre à cet effet : que vous aviez appris que le gouvernement se proposait de faire transporter des rails d'acier sur le bord du canal, près de La Chine ; que vous soumissionneriez le lendemain pour ce transport, y compris le charroyage, le fret et l'empilement, et que vous espériez qu'il aurait la bonté de ne pas clore l'affaire avant d'avoir reçu de vos nouvelles ; vous rappelez-vous quelque chose de cela ? — Je me rappelle qu'il y a eu certaine correspondance relative à ce sujet, et je ne doute pas que nous ayons écrit cette lettre.

Se souvient qu'en juillet 1875, il a proposé de transporter les rails sur le bord du canal, près de Lachine.

17799. Comment saviez-vous que le gouvernement avait le dessein de faire enlever ces rails pour les porter sur la berge du canal près de Lachine ? — Je ne me le rappelle pas.

17600. Il n'y avait pas eu d'annonce pour cela, n'est-ce pas ? — Je n'en sais rien, non plus. Nous recevions ces rails pour le compte de la Mersey, c'est-à-dire nous surveillions l'arrivée de ces rails, le contrôle de la quantité et le reste ; nous prenions les quittances nécessaires pour les gens de la Mersey, et naturellement nous devions savoir qu'il se faisait là un encombrement, et qu'il deviendrait nécessaire d'y obvier de quelque façon, mais j'ai su de l'agent du gouvernement qu'il fallait faire quelque chose de suite, et naturellement ma proposition a suivi.

17601. Savez-vous si le transport de ces rails à la Tranchée de Lachine a diminué le coût de leur transport vers l'Ouest, ou le coût était-il le même à partir de ce point que s'ils eussent été laissés à Montréal ? — En vérité je n'en sais rien.

17602. Avez-vous fait, plus tard, une offre au gouvernement à ce sujet ? — Je ne me le rappelle vraiment pas. J'ai pu en faire une. Si je ne me trompe, il y avait encombrement sur les quais à Montréal, et il fallait soit emmagasiner les rails ou adopter quelqu'autre mesure.

17603. Après votre lettre du 14 juillet, 1875, proposant de transporter tous les rails à Kingston, Holcomb et Stewart ont fait une offre au gouvernement ; étiez-vous en aucune façon intéressé dans cette transaction de Holcomb et Stewart ? — Non, pas que je sache.

CONTRAT No. 22.  
N'était pas intéressé dans l'offre de Holcomb & Stewart.

17604. L'année suivante, le 16 mai, 1876, il a été passé un autre marché avec la Merchants Lake and River Steamship Co., pour le transport de rails de Montréal, Lachine et Kingston à l'ouest ; aviez-vous quelque intérêt dans ce contrat ? — Je ne le crois pas.

17605. Cette offre paraît avoir été soumise au concours public, et Jacques & Cie., paraissent avoir été heureux dans leur soumission : savez-vous qui ils sont — s'ils sont en rapport avec cette ligne ? — Je pense qu'ils l'étaient.

CONTRAT No. 27.  
Jacques & Cie en rapport avec la Lake and River Steamship Co.

17606. Il paraîtrait que votre maison a soumissionné, demandant \$5.40 par tonne jusqu'au Fort William, \$5.40 par tonne jusqu'à Duluth,

*Transport de rails—  
Contrat No. 27.*

\$5.40 jusqu'au Fort William, et \$5.40, par terre encore, jusqu'à Duluth ; dans les deux premiers cas, à partir de Montréal, et dans les deux derniers, à partir de Lachine ; en sorte que vous semblez ne faire aucune différence dans le coût de transport de ces deux endroits à l'Ouest?—Voilà une question à laquelle il est bien difficile de répondre, parce que quelques hommes de barges ou de *propellers* pouvaient demander moins à prendre les rails sur les berges à Lachine que s'ils avaient à descendre au bassin et à prendre les rails au milieu des vaisseaux qui se trouvaient là. Je ne crois pas, du reste, qu'il y eut beaucoup de différence dans l'un ou l'autre cas, s'il y en avait une.

17607. Vous rappelez-vous quel est le contrat suivant dans lequel vous avez été intéressé?—Non.

FICHES DE CHEMIN  
DE FER—  
CONTRAT No. 29.

17608. En juillet 1876, il y eut un contrat avec votre maison pour des fiches de chemin de fer au Fort William?—Je sais que nous avons eu un contrat avec le Gouvernement pour des fiches.

17609. Vous rappelez-vous s'il y a eu concours public pour ce contrat?—Je crois que oui.

17610. Il paraît qu'il y eût une annonce datée du 7 juillet 1876, invitant des soumissions jusqu'à midi, le 24 juillet?—Quelle est la date de votre soumission?

La soumission du  
témoin la plus basse  
\$57 par tonne.

17611. Les soumissions furent ouvertes le 25 juillet 1876 ; dans cette affaire votre soumission paraît être la plus basse, à \$57 par tonne : y a-t-il quelque explication que vous désireriez donner sur la question?—Aucune. Je crois que nous avons rempli le contrat d'une manière satisfaisante, et nous avons été payés.

BOULONS ET  
ÉCROUS—  
CONTRAT No. 30.

17612. Celui qui vient ensuite paraît être le contrat No 30, pour boulons et écrous ; vous rappelez-vous cette affaire?—Oui.

17613. Eh bien, qu'en dites-vous?—Si j'avais quelque chose pour aider ma mémoire—je me rappelle, naturellement, que nous avions un contrat pour boulons ; nous agissions pour d'autres personnes?

Ne sait pas si ce  
contrat a été soumis  
au concours public.

17614. Savez-vous s'il a été offert au concours public?—Je l'ignore.

17615. Vous rappelez-vous que par suite de ce que le contrat avec la compagnie de la Mersey n'a pas été rempli, en ce qui concernait les boulons et écrous, le gouvernement dut s'adresser à d'autres personnes pour se les procurer?—Oui.

Robb & Cie ont  
fourni les articles.

17616. Qui a fourni ces boulons et écrous au nom de la compagnie de Boulons et Écrous?—La compagnie de Boulons et Écrous, de Toronto.

17617. Robb & Cie?—Oui, c'est Robb & Cie ; je suppose que le titre véritable est la compagnie de Boulons et d'Écrous de Toronto. Nous étions ses agents à Montréal.

17618. Où étaient-ils faits?—La fabrique était à Toronto.

17619. Est-ce là que les boulons et écrous ont été fournis en vertu de ce contrat?—Je ne le crois pas.

17620. Où ont-ils été fournis?—Si je ne me trompe, la fabrique fut brûlée avant l'exécution de la commande.

*Boulons et Écrous—  
Contrat No. 30.*

17621. Comment le contrat a-t-il été rempli ?—Ce fut la compagnie La Cie de Boulons et écrous brevetés de Londres qui eut ultérieurement le contrat.  
de Boulons et Écrous brevetés de Londres a eu le contrat.

17622. Qui a conduit cette affaire du transport du nom de Robb & Cie à la nouvelle association ?—La nouvelle association, le Cie de Boulons et écrous brevetés ?

17623. Oui ?—Je crois que c'est moi. Je crois que je notifiai au Département qu'il y avait eu un incendie, et qu'il aurait à faire fabriquer ailleurs les boulons et écrous. Le témoin a prit avec elle des arrangements.

17624. Alors, où la livraison s'est-elle faite en vertu de ce nouveau contrat ?—La livraison a eu lieu à Montréal. Je sais que nous avons eu à payer les droits sur ces articles. Je m'y objectais, mais on nous dit que quelque part que nous les ayons obtenus, il nous fallait payer les droits quand même. Tous les autres boulons reçus, d'après ce que m'a déclaré les personnes qui en faisaient la livraison, étaient consignés en entrepôt à Montréal. Nous eûmes à payer les droits. A payé les droits.

17625. Si ces articles avaient été livrés comme ils devaient l'être dans le principe suivant la soumission de la Cie de Mersey, y aurait-il eu des droits à payer ?—Non ; ils auraient été mis en entrepôt. C'est le gouvernement qui aurait eu à payer les droits.

17626. Et pourquoi a-t-on exigé de vous ces droits ; était-ce parce que le nouveau contrat portait que Robb & Cie., livreraient les articles à Toronto ?—Je le suppose. Le gouvernement était très arbitraire, et il nous intima simplement que nous devions payer les droits. Je m'élevai contre cette prétention, mais le gouvernement passa outre et nous força de payer ? Pourquoi ils ont dû payer les droits.

17627. Je suppose que Robb & Cie., n'avaient pas de relation avec la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ?—Non, je ne crois pas.

17628. Toute l'affaire a été arrangée par vous à votre propre avantage, et en votre propre nom comme marchand à commission ?—Oui ; nous savions que le gouvernement ne pouvait se passer de ces articles, et naturellement, nous avons fait des efforts pour en avoir la commande par l'entremise de nos amis ; c'est-à-dire, des personnes que nous représentions.

17629. Ce contrat paraît avoir été obtenu à la suite d'une lettre de votre maison, et ne pas avoir été mis au concours public ; est-ce comme cela que vous l'entendez ?—C'était parce que la Mersey refusait de remplir—refusait de les fournir. Le contrat obtenu à la suite d'une lettre de Cooper, Fairman & Cie.

17630. Vous voulez parler du contrat de novembre de la compagnie de la Mersey ?—Oui.

17631. Mais en mars, quand ce nouvel arrangement eut lieu, il n'y a pas eu de concurrence n'est-ce pas ?—Je n'en sais rien.

17632. Avez-vous pris quelque part à la concurrence, ou avez-vous fait une offre spontanément ?—J'ai fait une offre—du moins je le suppose—Je ne me rappelle pas les termes même de la lettre. J'ai offert que l'on transmette cette commande à Robb & Cie., que nous représentions. Nous étions leurs agents.

17633. Vous rappelez-vous si les prix de ces articles avaient baissé depuis novembre ?—Je ne me le rappelle pas.

*Boulons et Écrous—  
Contrat No. 20.*

Ne peut se rappeler l'état du marché.

17634. Ne pourriez-vous pas nous dire à l'heure qu'il est ce que vous avez donné pour les articles, et si le marché était réellement moins ferme dans le temps qu'en novembre ?—En vérité, je ne saurais dire.

Ne se rappelle pas si le marché a baissé entre novembre et mars.

17635. Si la tendance du marché avait été à la baisse depuis novembre à mars, le fait a dû probablement se graver dans votre esprit puisque en mars vous avez pris part à une transaction basée sur l'offre de novembre : ne vous rappelez-vous pas si elle était plus profitable que celle que vous fîtes en novembre ?—Non ; je sais que nous eûmes à payer les droits ; c'est ce qui m'a frappé davantage. Nous avons envoyé une protestation.

17636. Vous nous avez dit cela déjà ?—Cela nous a coûté de \$1200 à \$1600, je ne puis dire au juste ; mais entre \$1200 ou \$2000 de droits, voilà ce que nous eûmes à payer, en sorte que, en ce qui nous concernait, il ne nous restait pas un grand profit.

17637. Vous dites que vous considérez qu'il était dur pour vous de payer ces droits ?—Oui.

17638. Ne savez-vous pas qu'en mars, quand vous avez fait l'offre de fournir les articles, vous avez en même temps proposé de payer les droits ?—Oui ; je me souviens de cela. C'était là que se trouvait l'embarras, nous supposions et c'était notre intention et celle de Robb & Cie que les boulons seraient faits dans ce pays et étant faits dans ce pays, on aurait à payer les droits sur le fer qui entrait ; qu'il y aurait des travailleurs à employer, et pour préciser davantage, que la commande serait transmise à Robb & Cie. J'ai dit avec trop de légèreté que les droits seraient payés, c'est-à-dire sur le fer. Puis, quand la fabrique a été consumée par le feu, cette parole m'a été reavoyée.

17639. Vous rappelez-vous les prix que vous avez eus pour les boulons ?—Non.

\$101 par tonne pour les boulons et écrous.

17640. Il semble d'après les registres que le prix par tonne était de \$101 ?—Cela est probablement exact. Je ne me rappelle pas les chiffres.

A appris depuis que d'autres personnes avaient offert de fournir les boulons et écrous à un prix bien moindre

17641. Est-il à votre connaissance que d'autres personnes, soit en novembre ou auparavant, ou quelque temps avant mars, aient offert de fournir des boulons à un prix bien moins élevé ?—Dans le temps, je pense que je ne le savais pas ; mais plus tard, comme de raison, tout cela est tombé dans le domaine public, et je l'ai appris. Je veux dire que je ne crois pas que dans le temps où j'ai fait cet arrangement, je connaissais les chiffres des autres personnes.

17642. Savez-vous comment il s'est fait que votre soumission pour \$101 par tonne ait été acceptée en mars, si ces offres plus basses avaient été faites précédemment ? Vous voulez parler de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey ?

17643. Non ; je parle de votre offre du mois de mars : la Compagnie de la Mersey, si je suis bien renseigné, n'a pas fait d'offre pour cet objet ?—C'est à mon offre en mars pour Robb & Cie. que vous faites allusion à présent ?

17644. Oui ; je vous demande si vous savez pourquoi votre offre du mois de mars, à \$101 par tonne, a été acceptée de préférence à ces

offres antérieures faites pour des prix moindres?—Je ne savais pas dans le temps qu'elles étaient plus basses.

17645. Le gouvernement les connaissaient; pouvez-vous expliquer la chose?—Pas d'autre explication que celle-ci: que les boulons s'adaptent spécialement à ces rails, et qu'il est d'usage quand on commande des rails de commander en même temps les boulons et les éclisses. Il faut qu'ils correspondent; et c'est l'usage d'en faire la commande aux mêmes personnes.

Ne peut expliquer pourquoi le gouvernement a accepté son offre, plus haute qu'elle était que les autres.

17646. Est-il pour quoi vous avez reçu la commande pour Robb & Cie, quand les rails étaient fournis par la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey, en Angleterre?—Nous avons demandé la commande, et nous avons eu les rails de la Compagnie de la Mersey.

17647. Croyez-vous que votre explication s'applique bien à cette transaction?—Pas très bien. C'est ainsi que j'ai dû agir probablement. Le gouvernement fait ce qu'il lui plaît.

17648. Y a-t-il quelque autre chose se rapportant à ce contrat particulier, le contrat Robb & Cie., que vous désiriez expliquer?—Non; pas autre chose.

17649. Il paraît que votre contrat suivant est au nom de la compagnie de boulons et d'écrous brevetés pour des boulons et écrous pour les rails à Vancouver; vous rappelez-vous comment ce contrat a été obtenu?—Je ne sais pas. Je suppose que nous agissions pour elle et elle fit ses affaires directement avec le gouvernement. Nous ouvrimmes des négociations ou quelque chose comme cela. Nous étions ses agents ici, comme vous savez.

CONTRAT NO. 31,  
C. A.  
Le contrat de Cooper, Fairman & Cie au nom de la Cie des boulons d'écrous brevetés.

17650. Il paraît qu'il y a eu une offre en le 2 mars 1875, comme vous pouvez le voir pas l'Exhibit No. 149; est-ce là votre écriture?—Oui.

Offre de Cooper, Fairman & Cie., en mars 1875.

17651. Comment en êtes-vous venu à coter et à faire des propositions au Gouvernement sur ce sujet, en mars 1875?—Je l'ignore, à moins que je n'aie appris, naturellement, qu'il faisait venir des rails, et que, conséquemment, il aurait besoin de boulons.

Ne sait pas comment il en est venu à faire cette proposition.

17652. Autant que vous vous en souvenez, a-t-on demandé des offres à cet effet?—La chose est possible, mais je ne me rapelle pas.

17653. En ce qui vous concerne, votre offre a-t-elle été spontanée?—Je le pense. C'était une proposition que j'aurais fait à toute compagnie pour aucune chose de cette nature.

Offre spontanée.

17654. Est-ce que vous croyez qu'il est d'usage que des offres de cette nature soient faites au Gouvernement sans qu'une annonce ou une demande ait été faite invitant des soumissions?—Je n'ai jamais donné un moment d'attention à cette question. Mes propositions étaient sous ses yeux et elles ont été acceptées, et c'est tout ce que je voulais.

17655. Ce lot particulier n'avait pas été compris dans aucune offre antérieure, en novembre, ou dans aucune autre temps, qu'en dites-vous?—Je ne le crois pas?

17656. Autant que vous le savez, ce furent là la première et la dernière transactions pour lesquelles vous avez fait une offre spontanée à ce prix et que le gouvernement a acceptée?—Je ne sais pas si le gouvernement l'a acceptée.

*Boulons et Écrous—  
Contrat No. 31,  
C. A.*

17657. Ne savez-vous pas que la commande a été exécutée?—Je ne me le rappelle pas.

17658. Est-ce que vous ignorez que cette transaction de la Cie de boulons et d'écrous brevetés a été exécutée?—Je me rappelle que nous avons avec le gouvernement une transaction de concert avec la Cie de boulons et d'écrous brevetés, mais je ne me souviens plus des détails. Je présume que nous avons eu notre commission, et tout a été dit.

Ne pourrait dire si le marché était à la baisse en mars 1875.

17659. Je crois vous avoir déjà demandé s'il était à votre connaissance, vers le temps où vous avez fait cette offre en mars 1875, que le marché avait baissé depuis novembre?—Je ne saurais dire.

17660. Vous rappelez-vous avoir eu dans l'esprit cette impression : qu'en mars, vous avez eu un prix plus haut ou plus bas que vous n'auriez pu obtenir en novembre?—L'acier et le fer, voyez-vous, ne sont pas toujours de pair dans la même direction ; surtout les rails en acier. La chose est difficile à dire, pour moi, du moins. Je ne me rappelle plus l'état du marché. Comme de raison, les prix des boulons sont réglés par le marché du fer.

N'aimerait pas à se prononcer.

17661. Nous avons été induits à croire, d'après ce que nous a dit un témoin précédent, qu'en mars, 1875, le prix du marché pour boulons était considérablement plus bas qu'en novembre 1874—peut-être de £2 sterling par tonne ; cette déclaration vous rafraîchit-elle la mémoire sur cette question?—Non ; je n'aimerais pas à me prononcer d'un côté ou d'un autre sur le sujet.

Au département, a parlé à M. Trudeau, à M. Braun et à l'Hon. A. MacKenzie.

17662. Dans ce contrat ou dans tous les autres dont je vous ai parlé, avez-vous eu des communications, au moyen d'entrevues particulières avec aucune personne attachée au département?—Pas d'entrevues privées. J'allais au département quand j'avais quelque renseignement spécial à demander, et je parlais principalement à M. Trudeau.

17663. Avec qui encore discutiez-vous les affaires?—Eh bien ; avec M. Braun, et j'ai pu avoir une ou deux entrevues avec MacKenzie.

17664. Avec d'autres encore?—Non, pas que je sache.

17665. Il y a ici quelques lettres adressées à M. Buckingham, lui avez-vous écrit sur le sujet?—Pas que je sache.

17666. Dans aucune de ces entrevues, a-t-il été question de ces offres que vous avez faites par écrit, et sur lesquelles nous avons essayé de nous renseigner?—Non ; je ne crois pas en avoir jamais parlé. Si je lui ai demandé quelques renseignements, où si j'ai eu quelque conversation avec lui, ça dû être par rapport à quelques points dans quelque contrat que j'avais entre les mains, ou pour lequel j'avais l'intention de soumissionner.

17667. Quelque chose se rapportant à des matières que vous aviez déjà entreprises ou offert d'entreprendre?—Oui.

17668. Voulez-vous dire qu'il n'a pas été question de savoir si le gouvernement ferait bien d'accepter aucun de ces contrats que vous demandiez dans une lettre spontanée?—Non.

17669. Ni des termes de vos offres après la lettre?—Pas que je sache. J'écrivais généralement mes lettres de Montréal ; et le Gouvernement y répondait.

Dans ses conversations avec des personnes attachées aux départements, il n'a pas été question de contrats qui n'étaient pas passés.

*Boulons et Ecrus—  
Contrat No. 31,  
C. A.*

17670. N'avez-vous personne ici pour mener ces négociations au nom de votre maison?—Non, jamais.

N'avait personne à Ottawa pour surveiller les affaires de sa maison.

17671. Le contrat qui vient ensuite en est un avec vous, en votre propre nom, et nom comme agents d'aucune autre maison mais agissant apparemment pour vous-mêmes; l'affaire débute par une lettre que vous écriviez à M. Trudeau, le 19 janvier 1877, en ces termes :

FICHES DE CHEMIN  
DE FER.—  
CONTRAT No. 32.

“ Nous avons appris l'automne dernier que le Département avait besoin d'une quantité additionnelle de clous de chemin de fer pour Duluth, mais, par suite d'une hausse dans le fret et les assurances, nous n'étions pas capables de fournir cette quantité au même prix que pour le contrat au Fort William que nous avons placé bien bas. Cependant, nous sommes en mesure aujourd'hui de livrer 100 tonnes ou plus à Duluth, dès l'ouverture de la navigation au même prix (plus haut mentionné).”

Lettre du 19 janvier 1877, offrant de fournir des fiches en fer à \$57 par tonne; prix payé en juillet 1876, et considéré comme peu élevé.

Ce contrat se passait vers juillet, 1876, et le prix était de \$57 par tonne; vous rappelez-vous ces circonstances?—La lecture de cette lettre me fait rappeler, mais je ne me rappelle pas la lettre.

17672. Vous rappelez-vous avoir fait une proposition au gouvernement comme celle-ci: qu'il vous permit de fournir les fiches au prix du contrat précédent qui était très bas?—J'en ai un vague souvenir, dû à la lecture de cette lettre. Si j'avais la lettre (Exhibit No. 153) je pourrais probablement confirmer le fait.

17673. Voici la lettre?—Oui; c'est nous qui avons écrit cette lettre.

17674. Vous-mêmes?—Oui.

17675. Eh bien, ainsi la lettre sous les yeux, pouvez-vous nous donner quelque autre explication sur le sujet; pouvez-vous dire, par exemple, comme il est advenu que vous ayez appris que le gouvernement avait besoin de 100 tonnes à Duluth, s'il n'y avait pas eu concours public pour cela ni annonce?—Je n'en sais rien, en vérité. Je me rappelle un incident à propos de Ryan. Soit Ryan ou d'autres personnes m'ont dit qu'ils avaient acheté des fiches à Toronto. Je ne sais pas si cela s'applique ou non à cette époque particulière. Voilà tout ce qui me reste dans l'esprit relativement à ces fiches là-bas.

Ne peut expliquer comment il a appris que le gouvernement avait besoin de 100 tonnes de fiches, aucune annonce n'ayant demandé des soumissions.

17676. Eh bien, croyez-vous aujourd'hui que vous étiez exact quand vous disiez dans la lettre de janvier, 1877, que le prix dans le contrat antérieur était bien bas?—Je l'étais probablement ou je n'aurais pas dit cela.

17677. Croyez-vous que vous aviez proposé peu de temps après de les fournir à un prix encore plus bas de beaucoup?—Si je l'ai fait, j'ai réussi à les avoir des fabricants à des prix beaucoup plus bas.

17678. Comme matière de fait, vous rappelez-vous si cette fourniture a été mise au concours public?—Je ne me le rappelle pas. Puis-je attirer votre attention sur cette lettre?—Il n'y est pas dit que j'ai offert de la prendre à un prix très bas, mais seulement que le contrat pris l'année précédente, à \$57 par tonne, était très bas. Il n'y a pas de doute qu'il a dû être bien bas dans ce temps-là, et j'ai offert, le printemps suivant, de fournir encore de ces articles au même prix.

17679. Mais n'avez-vous pas offert alors, en janvier, 1877, d'en fournir encore au même prix?—Oui.

17680. Voulez-vous dire que lorsque vous aviez offert de les fournir

*Fiches de chemin de fer*  
*Contrat No. 32.*

au prix antérieur, vous n'aviez pas l'intention de faire voir que le prix était bien bas pour ce temps-là ? Cela pouvait peut-être en avoir l'air, mais mon intention était de dire, et je l'ai fait, tout simplement, que le prix de \$57 dans l'automne ou l'été précédent était un bas prix.

17681. Un bas prix pour ce temps-là ?—Oui.

17682. Mais pas pour le temps où vous écriviez cette lettre ?—On pourrait l'interpréter ainsi.

Ecrivit la lettre avec l'intention de suggérer que \$57 était un bas prix en 1877.

17683. L'avez-vous écrite avec l'intention qu'elle fût interprétée ainsi ; que \$57 était un bas prix ?—Oui, on pouvait le croire.

17684. Dites-vous aujourd'hui que c'était un bas prix pour ce temps-là ?—Je ne me le rappelle pas.

17685. Il paraît que l'on demandait des soumissions le 19 février 1877, pour la fourniture de 100 à 300 tonnes de ces fiches, et vous paraissiez avoir soumissionné pour cela ?—Quelle est la date, à quelle date avons-nous soumissionné ?

17686. Le temps fixé pour la réception des soumissions était le mardi, 13<sup>e</sup> jour de mars, en sorte que ce ne pouvait être postérieurement à cette date ; connaissez-vous quelque chose se rapportant au prix de cette soumission ?—Non ; je n'en sais rien.

Peu de temps après il soumissionna pour \$54.95.

17687. Les prix parmi ces différentes soumissions varient entre celui-ci qui est le plus bas, \$54.96 et le plus haut à \$75 ; vous rappelez-vous si, vers ce temps-là, il y avait une grande concurrence pour ces articles ?—Non ; je ne crois pas avoir jamais connu auparavant d'autres chiffres que les miens.

Avant d'envoyer sa soumission peut avoir découvert que Pillow, Hersey & Cie avaient soumissionnés à \$55 par tonne.

17688. Il y avait une autre soumission à 5cts la tonne au-dessus de la vôtre ; savez-vous si vous avez découvert ce dernier prix avant d'avoir envoyé votre soumission ?—La chose est possible.

17689. Savez-vous comment ?—Non, je m'en souviens pas. Qui étaient ces soumissionnaires ?

17690. Pillow, Hersey & Cie ?—Je ne me rappelle pas que nous ayons connus leur prix ; mais comme je viens de le dire, la chose est possible.

16691. Si vous l'avez fait, savez-vous par quelle entremise ?—Je l'aurais appris de Pillow, Hersey & Cie., eux-mêmes. Nous étions très-intimes.

17692. Étiez-vous leurs rivaux, ou bien étiez-vous intéressés dans leur soumission ?—Nous travaillions avec eux.

17693. Dans cette affaire ?—Je ne sais pas trop, mais je sais que nous avons agi avec eux dans d'autres transactions.

A préparé des soumissions avec Pillow, Hersey & Cie.

17694. Cet envoi de soumissions sous ces deux noms, l'une au nom de Pillow, Hersey & Cie, et l'autre sous celui de Cooper, Fairman & Cie, était-il pour l'avantage des deux maisons ?—Je ne saurais le dire. Nous avons agi de concert non-seulement dans ce cas, mais dans d'autres occasions—si celle-ci en est une, ce que je ne sais pas. Si nous avons agi ensemble dans cette affaire, nous étions convenus, avant de faire nos soumissions, que c'est de cette façon que nous enverrions nos soumissions.

Fiches de chemin de  
fer—  
Contrat No. 32.

17695. Le prix que vous avez reçu est, comme vous voyez, quelque peu au-dessous de \$57 ; vous rappelez-vous s'il y avait eu une baisse bien sensible entre le temps où vous avez écrit cette lettre et celui où vous avez déposé cette soumission ?—Je ne me le rappelle pas ; mais vous nommez certaines parties et vous parlez de \$75, en sorte qu'il ne devait pas y avoir une bien grande baisse. \$57 sont un bas prix aujourd'hui pour de bonnes fiches livrées là-bas à cet endroit.

17696. Je vous parle de la baisse, afin de pouvoir nous rendre compte de cette différence dans vos idées entre le 19 janvier 1877, et le 30 mars 1877 ; à l'une de ces dates vous dites que \$57 est un taux très-bas, et à la dernière, que \$54.95 sont suffisantes ?—C'est peut-être parce que le fer varie très rapidement quelquefois. Les prix peuvent avoir baissé entre le 19 janvier 1877, et le 30 mars 1877 ; mais il n'en sait rien.

17697. Nous comprenons, sans doute, que cela peut avoir eu lieu, mais je vous demande comment cela s'est fait ?—Oh ! je ne me rappelle pas. Il nous passe par les mains un grand nombre de transactions tout le temps, il m'est tout à fait impossible de me rappeler toutes les circonstances et particularités à moins qu'il n'y ait quelque chose d'écrit.

17698. Nous espérons que, ayant reçu une assignation comme témoin, vous vous rafraîchiriez la mémoire de façon à pouvoir nous donner tous les renseignements possibles ?—Je n'ai pas eu la moindre chance de la faire. J'ai quitté Montréal à l'improviste pour aller à l'ouest et puis je supposais que vous aviez ici toute la correspondance et les formules imprimées, et que j'y trouverais tout ce qui me concernait.

17699. Etiez-vous intéressé dans une transaction entre le gouvernement et la Cie de transport du Nord-Ouest, pour le transport de rails de Kingston à St-Boniface ?—Je ne le crois pas.

17700. Vous rappelez-vous quelle est la transaction suivante dans laquelle votre maison avait un intérêt ?—Non ; à moins que ce ne fût pour une autre quantité de fiches.

17701. Il y en avait une, le No. 35, pour clous, Fort William et Duluth ; savez-vous si cette fourniture a été mise au concours public ?—Je le pense. CONTRAT No. 35.

17702. Il y a une annonce du 21 février 1878, demandant des soumissions jusqu'au mardi, le 19 mars suivant ; je crois que dans cette affaire vous avez réussi, vous trouvant 5 pour cent plus bas que les plus bas après vous : vous rappelez-vous si vous aviez avec l'autre maison un arrangement comme celui dont vous nous avez parlé ?—Je pense qu'il est probable que nous en avons un avec Pillow, Hersey & Cie. Nous achetons beaucoup d'eux, et ils en font autant chez nous. Nos transactions s'élèvent à plusieurs milliers de piastres par année. Cooper, Fairman & Cie de 5cts plus bas que la plus basse soumission suivante. Pense que cela a pu être par suite d'une entente.

17703. Savez-vous si, dans cette affaire, vous aviez un arrangement en cette nature : ils paraissent être de 5 % par tonne au dessus de votre soumission ?—Je ne puis dire positivement, mais il est probable que nous en avons un.

17704. Après un examen plus minutieux de la liste des soumissions, je trouve qu'il y avait une soumission intermédiaire, Lee & Leys, 5 cts. par tonne au-dessus de vous, Pillow, Hersey & Cie se trouvant 20 cts. au-dessus de la leur ; vous rappelez-vous si vous aviez un tel arrangement avec Lee & Leys ?—Jamais.

*Fiches de chemin de  
fer—  
Contrat No. 35.*

17705. Savez-vous si vous aviez été informé de leur prix avant d'envoyer les vôtres ?—Non.

17706. Avez-vous, en aucun temps, reçu des renseignements sur aucune telle matière, de la part de quelque personne attachée au Département ?—Non.

17707. Je veux dire à propos du prix ou de la substance de quelque autre soumission ?—Non.

Reconnaît pas d'influence indue exercée en faveur de qui que ce soit.

17708. Savez-vous si quelqu'un dans aucun des Départements a reçu quelque avantage ou somme en retour de l'aide donnée à quelqu'un d'intéressé dans aucun contrat ou soumission ?—Non.

17709. Ni de vous ni d'aucun de vous, ni d'aucune autre personne ?—Non.

17710. Savez-vous si quelque membre du Parlement ou quelque ministre a obtenu quelque avantage en retour de son aide ou influence ?—Non.

17711. D'aucune maison ou d'aucun associé d'une maison ?—Non.

17712. Savez-vous si un associé de quelque maison ou aucun individu a obtenu quelque avantage en dehors de ses droits par l'entremise de quelque membre ou de quelque ministre ?—Non.

17713. Savez-vous si aucune personne a obtenu quelque droit ou bénéfice par l'entremise de quelque personne attachée à un Département ?—Non.

17714. Savez-vous s'il y a eu des promesses de faites à aucun ministre ou membre ou personne liée avec aucun Département, pour les indemniser de quelque avantage ou bénéfice conféré à quelqu'un ?—Non.

17715. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à ces contrats dans lesquels vous avez été intéressé, que vous désiriez expliquer ?—Je ne vois rien pour le moment.

17716. Avez-vous été intéressé dans quelque autre transaction que je n'ai pas nommée relativement au chemin de fer Pacifique-Canadien ?—Je ne le crois pas.

17717. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien, que vous puissiez expliquer sous forme de témoignage ?—Je n'en connais pas.

17718. Y a-t-il autre chose que vous désiriez dire sur le sujet, soit à propos de relations avec le chemin de fer du Pacifique Canadien ou des arrangements entre votre maison, ou de toute autre matière dont il a été question dans votre interrogatoire ?—Je ne me rappelle rien pour le moment. Je suppose que je vais me rappeler bien aussitôt que je serai parti.

17719. Vous n'avez plus rien à dire sur le sujet ?—Rien de plus.

OTTAWA, samedi, 27 novembre, 1880.

TOUSSAINT TRUDEAU continuation de son interrogatoire :

Trudeau.

*Par le Président :—*

*Soumissions—  
Contrat No. 61, C. A.*

17720. Quel est le contrat qui vient ensuite ?—Le contrat No. 61. Entrepreneurs : Il s'agit de la construction de vingt-neuf milles de chemin de fer dans la Colombie Anglaise, entre Boston Bar et Lytton. Les entrepreneurs étaient Purcell, Ryan, Goodwin & Cie., la date du contrat est le 16 février, 1889.

17721. Cet ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique ?—Oui.

17722. En même temps que le dernier contrat ?—Oui.

17723. Je veux dire : l'annonce pour les soumissions a-t-elle été publiée dans le même temps ?—Oui.

17724. Avez-vous un rapport séparé sur les soumissions pour cette section, et le temps où elles ont été ouvertes ?—Oui ; je le produis. (Exhibit No. 244.)

17725. Qui assistait à l'ouverture ?—M. Fleming, M. Brown et moi.

17726. A quelle date était-ce ?—Le 20 novembre 1879.

Soumissions ouvertes  
le 20 novembre 1879.

17727. C'est-à-dire quelques jours avant le temps fixé pour la réception des soumissions ?—Oui.

17728. Vous rappelez-vous pourquoi l'ouverture a été retardée ?—Parce le ministre des chemins de fer et des canaux était absent, et l'on retarda l'ouverture jusqu'à son retour.

17729. Ces soumissions se trouvaient-elles dans le même paquet que celles que vous nous avez décrites quand vous nous avez parlé de la section A ?—Oui.

17730. A cette ouverture, avez-vous trouvé quelques soumissions que vous avez mises hors concours en ce qui concerne cette section B ?—Il y avait une soumission de Brown & Corbett qui avait été reçue trop tard, et qui, d'ailleurs, n'était pas accompagnée d'un mandat d'argent.

La soumission de  
Brown & Corbett  
reçue trop tard, et  
n'était pas accompa-  
gnée d'un chèque.

17731. Avait-elle quelqu'autre sûreté équivalant à un mandat ?—Non.

17732. Avez-vous cette soumission qui a été rejetée, aussi bien que les autres soumissions ?—Oui ; je produis quinze soumissions. (Exhibit No 245.)

17733. Si cette soumission avait été admise à concourir, aurait-elle réussi de préférence à celle qui a été acceptée ?—Non ; elle n'était pas la plus basse.

Cette soumission  
tardive n'était pas  
la plus basse.

17734. Et celle qui a été acceptée était-elle la plus basse de toutes les soumissions ?—Oui.

La plus basse a été  
acceptée.

17735. Le contrat a-t-il été finalement passé avec cette même maison qui avait fait la soumission la moins élevée ?—Oui.

17736. Avez-vous le contrat ou une copie ?—Je produis l'original ; et l'on en trouvera une vraie copie à la page 36 du Livre Bleu de 1880.

*Soumissions—**Contrat No. 61, C. A.*

Contrat transporté à  
Onderdonk le 10  
février 1880.

17737. Cette copie imprimée fera notre affaire sans qu'il soit besoin que vous produisiez l'original : Savez-vous si ce contrat a été transporté plus tard, ou si on l'a remplacé par un autre?—Oui; le 10 février, 1880, il a été transporté à Andrew Onderdonk.

17738. Aviez-vous ce transport?—Oui; je le produis. (Exhibit No. 246,)

17739. Le gouvernement a-t-il donné son consentement à ce transport de la première maison à Onderdonk, et accepté celui-ci comme entrepreneur aux lieu et place de première?—Oui; le gouvernement l'a sanctionné par un Ordre en Conseil que je produis. (Exhibit No. 247.)

Avant d'y consentir  
le département a  
demandé le temps  
d'y réfléchir.

17740. Cet ordre en conseil porte la date de juin 1880, tandis que le transport à Onderdonk est daté, comme vous avez dit, de février 1880; savez-vous s'il y a eu quelque doute ou quelque retard de la part du gouvernement pour accepter la position d'Onderdonk comme cessionnaire?—On trouve dans le Livre Bleu de 1880, une courte correspondance entre le ministre des chemins de fer et M. Trutch sur l'a-propos de ce transport; cela pourra peut-être vous aider dans l'explication de cette affaire?—Avant de donner son assentiment à cette proposition le gouvernement avait besoin de temps pour réfléchir.

17741. Savez-vous s'il y avait chez les premiers entrepreneurs quelque hésitation à exécuter le transport proposé, et si c'est cela qui a amené un certain retard : quoique le document soit daté du 10 février, il est possible qu'il n'ait pas été exécuté aussi à bonne heure que cela?—Je ne trouve rien sur le sujet dans la correspondance.

17742. Savez-vous s'il y a eu des entrevues privées, ou avez-vous assisté à quelqu'entrevue, dans lesquelles cette question a été discutée par quelques-uns des entrepreneurs?—Non.

17743. L'ordre en Conseil que vous avez produit, daté de juin, autorise non seulement le transport de Purcell, Ryan & Cie., à M. Onderdonk, mais une autre cession par Onderdonk à M. D. O. Mills; avez-vous quelque correspondance sur ce sujet?—Il y a quelques lettres imprimées dans le Livre Bleu de 1880; si vous pouvez nous dire que c'est là toute la correspondance, nous nous en contenterons; s'il y a quelque chose à y ajouter, veuillez nous le dire?—Autant que je le sais, le Livre Bleu contient toute la correspondance sur le sujet.

17744. Savez-vous s'il y a eu quelques entrevues sur le sujet, dont le résultat ne serait pas donné dans ce Livre Bleu?—Non.

17745. Savez-vous s'il y a eu quelque rapport de l'ingénieur en chef sur le sujet de ce transport du contrat de Purcell & Ryan à Onderdonk : il y en a un à la page 190, apparemment, mais je désire savoir s'il y a encore quelque chose de plus?—Il n'y a pas d'autre rapport de l'ingénieur en chef, en dehors de celui qui est imprimé à la page 190.

17746. Pouvez-vous nous donner quelqu'autre renseignement sur l'adjudication de la section B, ou le transport d'icelui, en dehors de ce qui se trouve dans les Livres Bleus, et de ce que vous nous avez déjà dit?—Non.

17747. Le rapport dont vous parliez quand vous avez déposé sur la section A, fait par l'ingénieur en chef en 1879, comprend cette section aussi bien que la section A, n'est-ce pas?—Oui.

*Soumissions—*  
*Contract No. 62, C. A.*

17748. Quel est le contrat qui vient ensuite?—C'est le contrat No. 62 Entrepreneur : pour la construction de vingt-huit milles et demi de chemin de fer dans la Colombie Anglaise, entre Lytton et Junction Flat et le nom de l'entrepreneur est Andrew Onderdonk, et la date du contrat est le 23 décembre 1879. Andrew Onderdonk.

17749. Cet ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique, et demandé de la même manière que les deux derniers contrats?—Oui.

17750. Avez-vous quelque rapport sur les soumissions pour cette section en particulier?—Oui ; je le produis. (Exhibit No. 248.)

17751. Quand les soumissions pour cette section ont-elles été ouvertes et en présence de qui?—Elles ont été ouvertes le 20 novembre, en la présence de M. Fleming, M. Braun, et en la mienne.

17752. Ces soumissions se trouvaient-elles également dans le paquet que vous nous avez déjà dit avoir été mis de côté en l'absence du ministre?—Oui.

17753. Quand vous avez ouvert les soumissions, en aviez-vous trouvé qu'il a fallu rejeter et mettre hors de concours?—Il y en avait une de Brown & Corbett reçue trop tard, et sans accompagnement de mandat. *La soumission de Brown & Corbett reçue trop tard et sans mandat.*

17754. Était-elle accompagnée de quelqu'autre sûreté équivalant à un mandat?—Non.

17755. Cette soumission aurait-elle été acceptée si elle avait été reçue au temps voulu, et accompagnée de sûretés convenables?—Si les additions faites par les personnes envoyant leurs soumissions sont exactes, elle aurait été la plus basse.

17756. Vous rappelez-vous s'il avait été décidé avant d'ouvrir les soumissions, par les personnes alors présentes, qu'on ne devait pas la laisser participer au concours, ou est-ce après l'avoir ouverte, et en avoir connu les chiffres, que cette décision a eu lieu?—Elle a été mise de côté, avant que nous eussions commencé d'ouvrir les soumissions. *Mise de côté avant l'ouverture des soumissions.*

17757. Quand vous dites qu'elle a été mise de côté, voulez-vous dire que les fonctionnaires présents étaient d'opinion qu'on ne devait pas l'admettre à concourir?—Oui.

17758. Le contrat a-t-il été accordé au soumissionnaire régulier le plus bas?—Oui. *Contrat accordé au plus bas soumissionnaire régulier.*

17759. Cette soumission était faite par les mêmes personnes qui avaient réussi pour la section A?—Oui.

17750. Ce contrat a-t-il été transporté à la même personne qui avait obtenu le transport de la section A?—Oui.

17761. Y a-t-il eu à l'endroit de ce contrat pour la section C des transactions différentes que pour la section A—je veux dire par le gouvernement et les soumissionnaires heureux ou toute autre personne ; ou les choses se sont-elles passées comme pour la section A?—Il n'y a pas eu de différence.

17762. Ainsi, l'arrangement pour le transport de ce contrat était réellement compris dans l'arrangement pour le transport de la section A, n'est-ce pas?—Oui. *Les arrangements à l'égard de ce contrat sont les mêmes que pour le contrat 60.*

17763. Savez-vous s'il a été nécessaire, en aucun temps, d'en venir

*Soumissions—*

Contrat No. 62, C. A.

à une décision, ou de faire quelque transaction à l'endroit de l'une ou de l'autre de ces sections, séparément l'une de l'autre, après que le contrat a été une fois accordé?—Il y avait deux contrats séparés, mais je crois que la correspondance s'applique aux deux sections.

Les contrats 6c—33 17764. Y a-t-il eu, à votre connaissance, quelque différend à propos inclusivement, trans- de l'adjudication du contrat A ou du contrat B dans la Colombie portés à un syndicat Anglaise, ou quelque plainte de la part de quelque soumissionnaire représenté par Mills. malheureux?—Non.

Approuvé par un 17765. Y a-t-il quelque autre chose que vous vous puissiez déclarer, ordre en conseil. sous forme de témoignage, sur le sujet de ce contrat C, en dehors de ce qui paraît dans les Livres Bleus?—Non.

CONTRAT No. 63 17766. Tous ces contrats pour les quatre sections de la Colombie C. A. Anglaise ont été non seulement transportés à Onderdonk, mais par lui également transportés à un Syndicat représenté par M. Mills n'est-ce pas cela?—Oui.

17767. Et tout cela a reçu la sanction de Son Excellence en Conseil?—Oui.

17768. Quel est le contrat suivant?—Le contrat qui vient ensuite est le No 63, pour la construction de quarante milles et demi de chemin de fer dans la Colombie Anglaise entre Junction Flat et Savona's Ferry; le nom de l'entrepreneur est Andrew Onderdonk, et la date du contrat le 15 décembre 1879.

17769. Les soumissions pour cet ouvrage ont été demandées par les mêmes annonces dont vous nous avez déjà parlé, n'est-ce pas?—Oui.

17770. Avez-vous quelque rapport au sujet de cette section?—Oui, je le produis. (Exhibit No 249.)

17771. Quand l'ouverture a-t-elle eu lieu et en la présence de qui?—Elles furent ouvertes le 20 novembre 1879, en la présence de M. Fleming, de M. Braun et en la mienne.

17772. Les soumissions pour cette section étaient-elles incluses dans le paquet dont vous nous avez déjà parlé?—Oui.

Soumission irrégulière n'a pas été admise à concourir.

17773. En les ouvrant, vous êtes-vous aperçu qu'il y en avait une à laquelle vous n'avez pas permis de concourir?—Il y en avait une de Brown & Corbett qui était arrivée trop tard et qui n'avait pas de mandat.

17774. Contenait-elle quelque autre sûreté équivalant à un mandat?—Non.

17775. Avez-vous décidé qu'elle ne serait pas admise au concours avant de l'ouvrir et d'en connaître les prix?—Nous avons cru que nous ne devions pas l'admettre à concourir.

Pas aussi basse que celle qui a réussi.

17776. Était-elle aussi basse que celle qui a été acceptée?—Non.

17777. Le contrat a-t-il été adjugé au soumissionnaire le plus bas?—Oui.

Kavanagh le plus bas soumissionnaire.

17778. Qui a fait l'offre la plus basse?—T. & M. Kavanagh.

A la demande de Kavanagh, l'ouvrage a été donné à Onderdonk.

17779. Avaient-ils exécuté aucun contrat d'abord avant que Onderdonk ne devint l'entrepreneur; ou bien leur droit a-t-il été transporté

*Soumissions—  
Contrat No. 63, C. A.*

de telle façon qu'il devint l'entrepreneur originaire?—Il n'y a pas eu de contrat passé avec les Kavanagh, mais à leur demande, l'ouvrage a été donné à M. Andrew Onderdonk.

17780. Avant cette adjudication du contrat, avaient-ils fait le dépôt nécessaire pour leur donner le droit d'en disposer?—Ils avaient envoyé un mandat, mais ils n'avaient pas donné d'autre sûreté.

17781. Quel temps leur a-t-on accordé, après qu'ils eurent été notifiés que le contrat leur était adjugé, pour faire leur dépôt additionnel?— Dans une lettre du Département à M. Kavanagh, dont copie est imprimée à la page 147, M. Kavanagh est prié de faire son dépôt final le ou avant le 8 décembre, et à la page 150 du même Livre Bleu, on trouve la copie d'une lettre du Département à M. Kavanagh par laquelle on lui accorde un délai jusqu'au 11 décembre.

17782. Ont-ils fait ce dépôt le 11?—Non; mais le 11, ils ont adressé Onderdonk déposa une lettre au département demandant que l'ouvrage fût accordé à \$90,000. M. Andrew Onderdonk, et M. Onderdonk fit un dépôt de \$90,000 le jour suivant, le 12.

17783. On leur a donné au delà du 11 pour leur permettre de le faire?—Le temps avait été prolongé jusqu'au 13.

17784. Par quelle autorité cette extension avait-elle été permise?— Elle a été accordée par le ministre avec l'autorité d'un ordre en conseil. Prolongation de temps accordée par le ministre et approuvée par un ordre en conseil.

17785. Voulez-vous dire, quand vous dites que l'extension est approuvée par le conseil; que la transaction elle-même est approuvée, et que cela entraîne l'extension sur laquelle la transaction est basée?—Oui.

17786. Y a-t-il d'autre document, en dehors de ce que l'on trouve au Livre Bleu, sur le sujet de cette prolongation, autant que vous le sachiez?—Non.

17787. Avez-vous pris part à quelque discussion sur la question de cette prolongation soit avec le ministre ou quelqu'autre officiel, ou quelqu'autre personne?—Je ne me rappelle pas d'autre discussion que celle dont il est question dans le Livre Bleu.

17788. Avez-vous quelques moyens de savoir pourquoi cette extension a été accordée à Kavanagh, soit la première ou la seconde extension?—Non.

17789. Savez-vous s'il s'est élevé quelque difficulté au sujet des sûretés à fournir avant que le contrat fût passé dans aucune des sections dans la Chambre Anglaise; on trouve à la page 149 un rapport à ce sujet, mais il est possible que vous en sachiez plus long que ce que l'on trouve là?—Non; le rapport, à la page 149, contient tous les renseignements que je pourrais donner.

17790. Je crois que vous avez déjà dit que ce contrat, après avoir été donné à Onderdonk en vertu de ce transport de Kavanagh, fut ensuite cédé par le dernier à Mills comme les contrats pour A, B et C?—Oui.

17091. Avez-vous les soumissions originales dans cette affaire?—Oui; je produis douze soumissions. (Exhibit No. 250.)

17792. Avez-vous les soumissions originales pour la section C?—Oui; j'en produis douze. (Exhibit No. 251.)

*Soumissions—*  
*Contrat No. 63, C. A*

17793. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à cette section D sur laquelle vous puissiez nous fournir des renseignements en dehors de ceux que l'on trouve dans le Livre Bleu?—Non.

**Goodwin.**

JAMES GOODWIN : continuation de son interrogatoire :

CONTRAT No. 61  
 C. A.

*Par le Président :*

17794. Il n'est pas nécessaire que vous soyez assermenté à nouveau, vu que vous avez déjà prêté serment dans cette affaire ; est-ce ainsi que vous le comprenez?—Oui.

Le témoin et ses associés ont soumissionné sans intention de vendre.

17795. Aviez-vous pris, avant de soumissionner pour les sections de la Colombie Anglaise, aucun arrangement avec quelqu'autre soumissionnaire, aux fins de lui vendre plus tard votre contrat, ou quelqu'autre arrangement par lequel une soumission serait faite à certain taux, soit plus haut soit plus bas que celui d'aucunes autres personnes?—Non ; Ryan, le Col. Smith et moi, nous avons fait une soumission et l'avons envoyée, mais pas avec l'intention, dans le temps, d'en disposer plus tard.

Pas d'arrangement entre sa maison et d'autres maisons au sujet des prix.

17796. Existait-il, dans le temps, aucun arrangement entre votre maison et quelqu'autre personne que ce fût sous le rapport des prix?—Aucun arrangement quelconque.

17797. Savez-vous s'il existait aucun arrangement semblable entre quelques-uns de ceux qui soumissionnaient?—Non ; je puis déclarer ici que je n'ai vu Onderconk qu'après que les soumissions eurent été déposées, je ne l'ai jamais vu ni lui ai-je jamais parlé.

**Trudeau.**

TOUSSAINT TRUDEAU, continuation de son interrogatoire :

PONT SUR LA  
 RIVIÈRE ROUGE—  
 CONTRAT No. 64.

*Par le Président :—*

17798. Quel est le contrat qui vient ensuite?—Le contrat No 64, pour l'érection d'un pont temporaire sur la Rivière Rouge, à Winnipeg. Le contrat fut passé le 18 mars 1880, avec Ryan, Whitehead et Ruttan.

17799. L'ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique?—Oui.

17800. Il y a eu des annonces demandant des soumissions?—Oui.

17801. Où furent publiées ces annonces?—Dans Manitoba

17802. Par qui ont-elles été ouvertes?—Une liste des soumissions reçues a été envoyée au Département dans un rapport de Sandford Fleming, daté du 6 avril 1880. Le rapport ne dit pas par qui elles ont été ouvertes.

17803. Avez-vous ce rapport?—Oui.

17804. Qui, d'après le rapport, avait la plus basse soumission?—Ryan, Whitehead & Ruttan.

17805. Est-ce cette même maison qui a obtenu le contrat?—Oui.

17806. Quel est le chiffre de leur soumission?—\$7,350.

Contrat adjugé au plus bas soumissionnaire \$7,350, montant de la soumission.

*Pont sur la Rivière  
Rouge—  
Contrat No. 64.*

17807. Savez-vous quels progrès les travaux avaient faits en juin dernier, ou pouvez-vous dire si l'ouvrage a été parachevée?—Le pont a été terminé.

17808. A-t-il été payé?—Oui.

17809. Sans difficulté?—Oui, sans différend.

17810. Y a-t-il eu quelque plainte ou dispute de la part des soumissionnaires malheureux; ou d'aucun d'eux?—Pas que je sache.

17811. Veuillez produire le rapport dont vous parlez?—Oui; je le produis. (Exhibit No. 252.)

17812. Y a-t-il quelque autre matière se rapportant à ce contrat que vous désiriez expliquer?—Non.

OTTAWA, lundi, 29 novembre, 1880.

TOUSSAINT TRUDEAU, continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :*

17813. Quel est le contrat qui vient ensuite?—Le contrat No. 65, avec James Crossen, pour la construction de quatre wagons de voyageurs de première classe. La date du contrat est le 15 mars, 1880.

17814. L'ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique?—Oui.

17815. Avez-vous une copie de l'annonce et de quelque rapport sur les soumissions?—Oui; je la produis. (Exhibit No. 253.)

17816. Quel est le temps fixé pour la réception des soumissions?—Lundi, le 23 février 1880.

17817. Quand ont-elles été ouvertes, et en la présence de qui?—Elles ont été ouvertes le 2 de mars 1880, en la présence de M. Smellie de M. Braun et en la mienne.

17818. La description de ce contrat dans le rapport de Fleming comprend quatre wagons de voyageurs de première classe et un wagon officiel. Ce rapport des soumissions déposées et de l'annonce fait voir que la demande n'était que pour des soumissions pour les wagons de première classe et autres wagons, mais non pour un wagon officiel?—Oui.

17819. Comment les soumissions sont-elles venues pour le wagon officiel?—Un rapport de l'ingénieur du département, daté du 15 mars 1880, fait voir que lorsque les soumissions pour les wagons de première classe ont été reçues, les dessins du wagon officiel n'étaient pas prêts. Dès que ces dessins furent prêts, les constructeurs qui avaient envoyé des offres pour les wagons de première classe, demandèrent à envoyer des soumissions pour le wagon officiel. Les mêmes parties ont envoyé des soumissions, et la plus basse a été acceptée.

*L'arrangement séparé pour le wagon officiel.*  
*La soumission la plus basse pour le wagon officiel et les wagons de première classe, a été acceptée.*

17820. Tous ceux qui avaient d'abord soumissionné pour les wagons de première classe ont-ils été demandés à faire des offres pour le wagon officiel?—Oui.

17821. Le contrat des wagons de première classe a-t-il été donné au soumissionnaire le plus bas?—Oui.

*Wagons de Voyageurs—*  
**Contrat No. 65.**

Somme du contrat  
 \$24,900.

17822. Et celui du wagon officiel?—Oui.  
 17823. Quelle est la somme totale de ce contrat?—'Environ \$24,900.  
 17824. A-t-il été accepté?—Oui.  
 17825. Y a-t-il quelque difficulté à son sujet?—Non.  
 17826. Dans ce rapport des différentes soumissions envoyées, en réponse à votre annonce, je trouve sept maisons qui ont fait des offres, mais je vois aussi que deux seulement ont fait des offres pour les wagons de première classe?—Oui.  
 17827. Les autres offres étaient pour les autres wagons, tels que wagons du bagage, wagons à marchandises, etc.?—Oui.

**WAGONS DE LA  
 MAILLE ET WAGONS  
 PLATEFORMES.—**  
**CONTRATS NOS. 67  
 ET 68.**

Le contrat 67 pour soixante wagons à marchandises et soixante wagons plateformes, basé sur une soumission la plus basse pour wagons plateformes, mais non pour wagons à marchandises.

Simon Peters offrit de fournir de quinze à trente wagons à marchandises, à \$5 plus bas, mais l'annonce demandait soixante wagons.

Simon Peters demande à retirer sa soumission.

Il s'agit d'une somme de \$70,800 dans le contrat 67 qui est en voie de s'exécuter.

\$6,230 dans le contrat 68.

17828. Quelqu'autre contrat pour wagons ordinaires était-il basé sur ces offres?—Oui; il y avait des contrats pour wagons de la malle et pour wagons à marchandises et wagons-plateformes.  
 17829. Avec qui ces contrats ont-ils été passés et quels sont leurs numéros?—Les wagons à marchandises et les wagons-plateformes sont connus sous le nom de contrat No. 67; et les wagons de la malle et du bagage sous le nom de contrat No. 68.  
 17830. Le contrat No. 67 a-t-il été donné au soumissionnaire le plus bas?—Le contrat No. 67 est pour soixante wagons à marchandises et soixante wagons-plateformes. Le contrat est passé avec la Compagnie des wagons de Mouctou, et est basé sur une soumission qui est la plus basse pour les wagons-plateformes, mais non pour les wagons à marchandises.  
 17831. Quelle est la différence entre le soumissionnaire heureux et le plus bas pour les chars à marchandises?—\$5 par wagon.  
 17832. Qui a fait cette soumission: \$685 était l'offre la plus basse?—Par Simon Peters. L'annonce demandait des soumissions pour soixante wagons à marchandises. M. Peters offrait d'en fournir quinze à trente seulement.  
 17833. Dois-je comprendre alors qu'il aurait été nécessaire, dans tous les cas, afin de se procurer le nombre voulu, de s'adresser à MacKay & Elliott, connus sous le nom de la Cie des wagons de Moncton?—Oui.  
 17834. Simon Peters s'est-il plaint de ce qu'il n'avait pas le contrat pour la proportion qu'il offrait de fournir?—Non; au contraire, il y a une lettre de lui par laquelle il demande à retirer sa soumission. Je produis la lettre. (Exhibit No. 254.)  
 17835. Y a-t-il eu des plaintes, à propos de ces contrats de wagons, de la part des personnes qui n'ont pas obtenu de contrats?—Non.  
 17836. Toutes les soumissions envoyées ont-elles été examinées et admises à concourir, ou y en a-t-il quelques-unes d'irrégulières et mises de côté pour cela?—Toutes furent admises à concourir.  
 17837. Quelle est la somme embrassée dans le contrat 67?—\$70,800.  
 27838. Ce contrat a-t-il été exécuté?—Pas encore, il est en voie de l'être.  
 17839. Quelle est la somme du contrat No. 68?—\$6,230.  
 17840. Quelle est la date du contrat No. 68?—Le 8 mai, 1880.

*Wagons de la maïo  
et Wagons plute-  
formes—  
Contrats Nos. 67  
et 68.*

17841. Avez-vous les soumissions originales qui ont été envoyées pour ces différents contrats de wagons?—Oui; j'en produis sept (Exhibit No. 255.)

17842. Elles ne comprenaient pas les soumissions pour le wagon officiel, n'est-ce pas?—Non; je produis maintenant la soumission pour le wagon officiel. (Exhibit No 256.)

17843. Est-ce que le contrat pour le wagon officiel a été commandé par un ordre en conseil ou par le ministre?—Il a été commandé par le Conseil, le 18 mars 1880. Je produis l'ordre en conseil. (Exhibit No. 257.)

Le wagon officiel commandé par un ordre en conseil.

17844. Y a-t-il quelque autre chose se rapportant à ces contrats de wagons que vous croyiez nécessaire d'expliquer?—Non.

SOUMISSIONS—  
CONTRAT No. 66.

17845. Quel est le contrat qui vient ensuite?—Le contrat No 66, pour la construction des deuxième 100 milles de la ligne à l'ouest de la Rivière Rouge.

Les deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière-Rouge.

17846. Avez-vous quelque rapport de l'ingénieur sur les soumissions pour ces deuxième 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge?—Oui; je produis un rapport de M. Sandford Fleming, daté du 13 avril 1880. (Exhibit No 258.)

17847. Le contrat a été accordé, dans le principe, à Bowie et McNaughton; ont-ils transporté, et si oui, qui en est devenu l'entrepreneur?—En vertu de l'autorité d'un ordre en conseil, daté du 22 mai 1880, le nom de George McTavish a été ajouté à l'Association de Bowie & McNaughton.

Suivant un ordre en conseil, le nom de Georges McTavish est ajouté à l'association de Bowie & McNaughton.

17848. La raison sociale a-t-elle, dans ce cas, continué comme Bowie, McNaughton & McTavish, ou bien le nom de McNaughton a-t-il été laissé de côté?—La nouvelle association est connue sous le nom de Bowie, McTavish & Cie, et se compose de Bowie, McNaughton et McTavish.

17849. Avez-vous une copie de l'ordre en conseil que vous pouvez produire?—Oui; je la produis [Exhibit No. 259.]

17850. Pouvez-vous produire celle des soumissions pour cet ouvrage qui se trouve la plus haute immédiatement après celle qui a été adoptée? Je pense qu'elle a été faite par une maison de Barrie, Marpole & Cie?—Oui, je la produis. [Exhibit No. 260.]

TRANSPORT DES  
RAILS.—

17851. Quel est le contrat non examiné encore et qui vient ensuite?—Le contrat No. 70, avec la compagnie de Transport du nord-ouest, pour le transport des rails, de Montréal à Emerson et au Fort William.

CONTRAT No. 70.  
De Montréal à Emerson et au Fort William.

17852. Comment ce contrat a-t-il été amené: Y a-t-il eu concours?—Une annonce a été publiée, et des soumissions ont été reçues. Je la produis. (Exhibit No. 261.)

17853. Quand les soumissions ont-elles été ouvertes et en la présence de qui?—Elles ont été ouvertes le 13 mai par M. Fleming et moi.

17854. Toutes les soumissions reçues ont-elles été admises à concourir?—Oui.

17855. Qui a fait la soumission la plus basse?—Henry Beatty, de la compagnie de transport du nord-ouest.

Le plus bas était Henry Beatty, de la Cie de transport du Nord-Ouest.

*Transport de rails—  
Contrat No. 70.*

23,000 tonnes.

17856. Je vois que l'annonce invite des soumissions jusqu'à samedi, le 8 mai, pour le transport d'environ 23,000 tonnes de rails, éclisses et boulons, dont une partie livrable sur les wagons à Emerson et le reste au Fort William, était-ce à peu près la quantité qui avait été entreprise ?—Oui.

\$5 par grosse tonne livrables au Fort William.

17857. Quel est le taux porté au contrat pour la livraison au Fort William ?—\$5 par tonne.

17858. La grosse tonne, je suppose ?—Oui.

17859. Et le transport se faisait de Montréal ?—Oui.

\$14 par tonne jusqu'à Emerson.

17860. Quel est le prix nommé pour le transport de la grosse tonne de Montréal à Emerson, dans la soumission la plus basse ?—14.50.

\$9.50 de différence entre livraison au Fort William et à Emerson.

17861. Ainsi, la différence entre la livraison au Fort William et à Emerson est de \$9.50 pour la grosse tonne, est-ce bien cela ?—Oui.

17862. Quel rapport ce prix a-t-il avec les contrats antérieurs pour la même ouvrage ?—Il est plus bas.

Ce contrat est de \$8.50 plus bas que ce qu'il a été payé à la compagnie de transport du Nord-Ouest, en vertu du contrat 34.

17863. De combien ?—De \$8.50 par tonne entre le Fort William et Emerson.

17864. A qui, et en vertu de quel contrat, ce prix—le prix plus haut— a-t-il été payé pour le transport des rails du Fort William à Emerson au taux de \$18 la tonne ?—C'était en vertu du contrat No. 34 avec la Compagnie de transport du Nord-Ouest.

17865. Alors, en comparant ces prix tout le long de Montréal à Emerson, quel rapport le prix total a-t-il avec celui des contrats antérieurs pour le même ouvrage ?—Il est d'environ \$4.80 par tonne plus bas.

A payé auparavant \$4.80 de plus, de Montréal à Emerson.

17866. Trouvez-vous que dans aucune occasion précédente le transport des rails de Montréal à Emerson vous a coûté \$4.80 de plus que cela ?—Oui.

Contrat 22, \$1.20 de Montréal à Kingston ; contrat 34, \$18 de Kingston à St. Boniface.

17867. Vous rappelez-vous en vertu de quel contrat, vous avez payé le prix plus haut pour le même ouvrage ?—En vertu du contrat 22 ; on a payé \$1.20 pour le transport de rails de Montréal à Kingston, et en vertu du contrat 34, \$18, de Kingston à St. Boniface.

Contrat donné au plus bas soumissionnaire.

17868. Ce contrat que nous examinons à l'heure qu'il est a-t-il été adjugé au soumissionnaire le plus bas ?—Oui.

Pas de plainte au sujet du contrat.

17869. Quelques-unes des autres personnes qui avaient soumissionné ont-elles formulé quelques plaintes de ce qu'elles n'avaient pas obtenu le contrat ?—Non.

17870. Ce contrat, No. 70, était-il autorisé par ordre en conseil ?—Oui ; je produis cet ordre. (Exhibit No. 262.)

Travaux en voie de progrès.

17871. L'ouvrage de ce contrat 70 a-t-il été exécuté ?—Ces travaux sont en voie d'exécution.

CONTRAT No. 60.

N'est pas un contrat formel.

17872. Y avait-il, avant celui-ci, un contrat pour le même objet, le No. 69 ?—Le No. 69 n'est pas un contrat formel. Dans l'été de 1879, la compagnie de transport du nord-ouest devait transporter 11,000 tonnes à Manitoba pour M. Ryan, l'entrepreneur des premiers 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge. La compagnie du nord-ouest avait aussi avec le département un contrat pour le transport de quelques 4,000

*Transport de rails—  
Contrat No. 69.*

tonnes au Fort William. Tard dans l'automne de 1879, on découvrit que les fabricants en Angleterre envoyaient au-delà des 15,000 tonnes que l'on attendait, et M. Beatty recut l'ordre de transporter cet excédant, les taux restant les mêmes que ceux que payait M. Ryan, qui était l'entrepreneur pour la section 48.

17873. En vertu de quelle autorité cet arrangement a-t-il été fait ; par celle du ministre ou du conseil ?—M. Fleming seul en parle dans son rapport, et la chose a été approuvée par ordre en conseil ; je les produis tous deux. (Exhibit Nos. 263 et 264.)

17874. Quel prix a-t-on payé pour cet ouvrage ?—\$16.

17875. Quel rapport a ce prix avec les prix que vous payez auparavant pour le même travail ?—Il est moins élevé.

17876. De combien par tonne ?—Prenant pour base les contrats 22 et 34, il était de \$3.30 moins élevé. \$3.30 en moins comparé au prix précédent.

17877. L'ouvrage, est-il fait d'après cet arrangement ?—Le travail s'est fait, mais les comptes n'en ont pas encore été réglés finalement.

17878-9. Quel est le contrat qui vient ensuite ?—Le contrat No. 71 pour l'érection et la fourniture de construction en fer sur les débouchés ouest du Lac des Bois. Le contrat était avec la compagnie des Ponts de Toronto. CONSTRUCTIONS EN FER—  
CONTRAT No. 71. \*  
Entrepreneurs, la Cie des ponts de Toronto.

17880. Cet ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique ?—Oui.

17881. Avez-vous une copie de l'annonce et du rapport sur les soumissions ?—Oui ; et je le produis. (Exhibit No, 265.)

17882. Il appert de ce rapport que deux soumissions furent envoyées. Elles ont été ouvertes par vous et par M. Smellie deux jours après la date nommée pour les recevoir : y a-t-il, à propos de cette affaire, quelque autre chose que ce que l'on trouve dans ce rapport ?—Non.

17883. Toutes les soumissions reçues ont-elles été admises à concourir ?—Oui.

17884. Et le contrat a été adjugé au plus bas soumissionnaire ?—Oui. Contrat donné au plus bas soumissionnaire.

17885. Ceux qui n'ont pas réussi ont-ils formulé des plaintes à cet égard ?—Non.

17886. Quelle est la somme totale en jeu dans ce contrat ?—Environ \$50,000. Le contrat embrasse une somme de \$50,000.

17887. On en est venu à la décision d'accorder ce contrat, paraît-il, avant la date de notre commission, mais le contrat lui-même a été exécuté postérieurement ; cela est-il exact ?—Oui.

17888. Y a-t-il quelque chose à propos de cette affaire, jusqu'au moment de l'adjudication du contrat, qui demande de plus amples explications ?—Rien.

17889. Quel est le contrat suivant ?—Les contrats 72 et 73 furent passés en juillet et octobre.

17890. Avait-on pris les mesures préliminaires—telles qu'annoncées ou adjudication du contrat—avant le 16 juin ?—Non.

*Construction en  
fer—  
Contrat No. 71.*

17891. Quel est l'autre contrat à propos duquel on a pris des mesures préliminaires avant le milieu de juin dernier?—Le 17 mai, 1880, on reçut des soumissions pour les réservoirs et ponts requis pour fournir de l'eau aux locomotives, mais aucune de ces soumissions n'a été acceptée.

*CLOTURE EN FIL DE  
FER—  
CONTRAT No. 77.*

17892. Quelle est l'autre affaire avant le milieu de juin dernier?—Les Nos. 75 et 76 sont des contrats passés après le mois de juin. Le No. 77 est un contrat pour clôture. On publia une annonce, en date du 26 avril, 1880, demandant des soumissions pour clôtures en fil de fer. L'annonce portait que les soumissionnaires fourniraient des spécifications, dessins et échantillons de clôture, ou des différentes sortes de clôtures qu'ils proposaient de faire. Des soumissions furent reçues en réponse à cette annonce, et la comparaison des soumissions entraîna la comparaison des plans proposés.

17893. Avez-vous un rapport sur le sujet?—Oui, j'en produis. (Exhibit No 266.)

17894. Par qui les soumissions ont-elles été ouvertes?—Elles ont été ouvertes le 1<sup>er</sup> de juin 1880, par M. Smellie, M. Braun et moi. Je produis un certificat de l'ouverture. (Exhibit No 267.)

17895. A-t-on décidé si l'on devait adjuger le contrat avant la mi-juin?—Non.

17896. A-t-on rejeté quelqu'une ou quelques-unes des soumissions pour cause d'irrégularité suffisante pour ne pas les admettre à concourir?—Non.

17897. Quelle est l'autre affaire avant le milieu de juin?—Dans l'ordre des dates, celui-là est le dernier.

17898. Y a-t-il quelque matière à laquelle nous n'avons pas touché que vous croyiez demander des explications, c'est-à-dire des contrats qui n'ont pas été exécutés avant le milieu de juin?—Non.

17899. Pouvez-vous dire s'il y a eu des frais à propos d'aucuns d'eux—je parle de ceux qui n'ont pas été exécutés avant le milieu de juin?—Non ; il n'y a pas eu de frais.

*SUBSIDE AU  
CANADA CEN-  
TRAL—  
CONTRAT No. 16.*

*Le Président du  
Canada Central  
demande un subsidé  
de \$12,000 par mille.*

17900. Y a-t-il quelques-unes des anciennes matières sur lesquelles vous pouvez être interrogé dans le moment?—Le contrat 16 avec le chemin de fer du Canada-Central pour subsidé.

17901. La dernière fois que vous nous avez parlé de cette affaire dans votre témoignage, on vous avait demandé de produire la correspondance qui avait amené la transaction ; avez-vous cette correspondance aujourd'hui?—Je produis ici une lettre du Président de la compagnie du chemin de fer du Canada-Central, en date du 22 août 1874. Elle est adressée à Son Excellence le Gouverneur-Général, et dans laquelle il le prie d'accorder un subsidé de \$12,000 par mille sur la ligne à construire jusqu'au village de Renfrew, et jusqu'au terminus Est du chemin de fer Canada-Central, soumis aux dispositions prescrites par la 14<sup>e</sup> section de l'Acte du chemin de fer du Pacifique-Canadien de 1874. (Exhibit No. 268.)

17902. Qu'est-ce qui suit cette lettre?—L'affaire fut renvoyée à l'ingénieur en chef qui envoya un de ses aides sur la ligne pour examiner la contrée.

Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 16.

17993. Le résultat de cet examen est-il consigné au rapport de l'ingénieur?—M. Fleming fit son rapport le 6 octobre. Je produis le rapport.

17994. C'est celui qui est attaché à la lettre que vous avez déjà produite, n'est-ce pas?—Oui.

17995. Et que fit-on ensuite?—Ensuite il fut passé un Ordre en Conseil le 4 novembre 1874, accordant un subside de \$12,000, soumis à certaines conditions, et à la ratification de l'Ordre en Conseil par résolution de la Chambre des Communes, copie de laquelle je produis. [Exhibit No. 269.]

Ordre en conseil, 4 novembre 1874, accordant le subside de \$12,000.

17996. Cet Ordre a été ratifié, je crois, par une résolution de la Chambre des Communes?—Oui, le 13 mars 1875.

17997. Et ensuite?—Le 24 mars, 1875, le secrétaire de la Compagnie du chemin de fer Canada Central informa le Département que la Compagnie avait passé contrat avec l'Hon. M. Foster pour la construction de la ligne, et envoyait, incluse, une copie du contrat. Une copie du contrat est incluse dans le papier déjà produit, exhibit No. 269. M. Brown accusa réception de cette lettre le 27 mars, 1875.

Le 24 mars 1875, lettre reçue disant que la compagnie avait passé contrat avec Foster.

17998. Ce contrat dont vous avez parlé est simplement entre la compagnie du chemin de fer et M. Foster? Y avait-il quelque contrat entre la Compagnie du chemin de fer et le Gouvernement?—Il n'y a rien autre chose que l'Ordre en Conseil accordant le subside aux conditions établies dans l'Ordre en Conseil.

17999. L'une des conditions dans cet Ordre en Conseil est, apparemment que la compagnie, dans un mois de la ratification de l'Ordre en Conseil, procurera à la satisfaction du ministre des Travaux, qu'elle a passé un contrat ou des contrats *bonâ fide* pour la construction du chemin de fer, et qu'elle s'est assuré des moyens suffisants pour terminer la ligne dans le temps fixé: savez-vous si elle a donné au gouvernement des garanties suffisantes qu'elle s'était assuré les moyens nécessaires de même qu'elle avait passé le contrat avec M. Foster?—On le croyait dans temps.

Une des conditions était que dans un mois, la compagnie ferait un contrat *bonâ fide*, pour la construction du chemin de fer, etc.

17910. On le croyait, qui?—Le ministre des Travaux Publics.

17911. L'affaire a-t-elle été examinée et décidée d'une manière formelle: Existe-t-il quelques correspondance ou documents sur le sujet?—Il n'y a pas de correspondance à ce sujet.

17912. Y a-t-il quelque preuve du fait que la compagnie a, dans le temps voulu, donné les quantités suffisantes au Ministre des Travaux Publics?—Il n'y a pas de preuve écrite de ce fait.

17913. Y en a-t-il une sous une forme ou sous une autre?—Rien; si Foster passait pour ce n'est que je me rappelle que M. Foster passait, dans le temps, pour riche. un homme fort riche.

17914. Voulez-vous dire qu'on a tenu compte de cela; et qu'on a décidé sur cette réputation de M. Foster que la Compagnie avait des moyens suffisants?—Je suis porté à croire que le ministre était convaincu que la Compagnie avait des moyens suffisants.

17915. Le ministre vous a-t-il déclaré cela d'une manière formelle, ou étiez-vous là quand cette décision a été prise, ou bien voulez-vous dire que c'est simplement cette rumeur de la richesse de M. Foster qui

*Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 16.*

Le 26 octobre 1875, Foster envoya un rapport indiquant les difficultés rencontrées dans la construction de la ligne.

Fleming fit un rapport en faveur d'un nouvel examen.

vous porte à croire que la chose a dû être ainsi?—Je ne puis me rappeler cela.

17916. Quelle démarche fut faite ensuite?— Ensuite, la première chose importante c'est que M. Foster envoya au département un rapport de M. Walter Shanly, daté du 26 octobre 1875. Ce rapport parle des difficultés à rencontrer dans la construction de la ligne. Je produis le rapport. (Exhibit No. 270.)

17917. Dans ce rapport, M. Shanly suggère qu'il serait bon de demander la permission de changer l'emplacement de la ligne : l'a-t-on fait, et si oui, quel en a été le résultat?—Le rapport de M. Shanly fut renvoyé à M. Fleming. M. Fleming fit un rapport le 17 novembre, et un autre le 22 novembre 1875. La principale recommandation de M. Fleming dans son rapport est à l'effet qu'on devrait procéder à un nouvel examen des lieux. Je produis les deux rapports. (Exhibit Nos. 271 et 272.)

17918. Dans le temps où le rapport de M. Shanley a été soumis à la considération du gouvernement, y a-t-il eu aucune demande faite par les entrepreneurs de la compagnie du chemin de fer du Canada Central?—Il n'y avait pas de lettre formelle accompagnant le rapport de M. Shanly, et il n'y en avait aucune d'écrite vers ce temps-là.

17919. A-t-il été fait quelque demande pour changer la ligne ou pour modifier sérieusement le contrat?—M. Foster fit une proposition formelle le 20 décembre 1875, et je la produis. (Exhibit No. 273.)

17920. Que fit le gouvernement à cet égard, en tant que la compagnie du chemin de fer Canada Central était concernée?—L'affaire fut renvoyée à M. Fleming, et le 23 décembre 1875, M. Fleming envoya le rapport que je produis ici. (Exhibit No. 274.)

17921. Le gouvernement a-t-il agi sur ce rapport de M. Fleming?— Dans un rapport au Conseil, en date du 26 février, 1876, le ministre déclare qu'il fera plus tard son rapport sur la demande de la compagnie du chemin de fer Canada-Central. Le 23 mars 1876, dans une lettre adressée au département, M. Foster proposa d'explorer la contrée entre Pembroke et le Lac Nipissing; laquelle lettre je produis. (Exhibit No. 275.)

17922. Cette lettre renvoie à un rapport de M. Shanly, d'une date probablement plus récente que celui que vous avez précédemment produit : avez-vous ce rapport?—C'est un rapport adressé à M. Foster; je ne l'ai pas.

17923. Voulez-vous dire qu'il n'était pas dans les dossiers de votre Département? Il paraît qu'il a été inclus dans la demande de M. Foster, et qu'on y met en doute la possibilité d'obtenir une ligne praticable que la route projetée dans le principe. C'est quelque chose de la teneur de son rapport d'octobre. Je désire savoir simplement s'il a fait un rapport postérieur au même effet, ou si celui-ci fait allusion au rapport antérieur d'octobre?—La date du rapport de M. Shanly n'étant pas donnée et comme il n'y a pas de rapport inclus dans la lettre, je ne puis le dire.

Le 10 février 1877, lettre du Vice-Président de la Cie du

17924. Qu'advint-il ensuite?—Une lettre, en date du 10 février 1877, signée par le vice-président de la compagnie du chemin de fer Canada

*Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 16.*

Central, fut reçue, dans laquelle il était proposé que la compagnie prolongeât, à ses propres frais, la ligne jusqu'à Pembroke, et que la ligne subventionnée au lieu de commencer à Douglas et d'aller à Bonnechère, commercât à Pembroke et remontât la vallée de l'Ottawa, le nombre de milles à subventionner dans chaque cas étant le même. M. Fleming fit un rapport sur le sujet le 10 février 1877, et recommanda favorablement cette proposition. Je produis les deux lettres comme l'Exhibit No. 276.

chemin de fer Canada Central proposant de prolonger la ligne jusqu'à Pembroke, et suggérant que la ligne subventionnée parte de Pembroke en remontant la Vallée d'Ottawa.

17925. En réalité, cette proposition de février 1877, c'est l'abandon de la ligne entreprise par contrat, n'est-ce pas?—Oui; c'est l'abandon de cette ligne que l'on propose.

17926. Cette proposition de 1877 vient de la compagnie comme cor-Lettre de Foster, analogue.  
poration; la dernière que vous avez mentionnée venait de M. Foster comme individu—avec un intervalle entre elles de onze mois; s'était-il entre ce temps opéré quelque changement marqué dans la position des parties. Je veux dire: le Gouvernement continuait-il de faire des affaires avec M. Foster comme en mars, où est-il survenu quelque autre chose qui ait eu pour résultat de remettre toute l'affaire entre les mains de la compagnie?—Je produis une lettre écrite par M. Foster, en janvier 1877, qui est dans le même sens que la lettre envoyée par le vice-président de la compagnie. (Exhibit No 277.)

17927. La date de janvier dans cette lettre paraît être une erreur veuillez bien examiner les autres marques sur la lettre—les endos et les timbres—et dites-nous quand elle a été reçue?—Je vois le timbre du Secrétaire indiquant le temps où la lettre a été reçue par lui le 19 mai, 1877.

17928. Et qu'est-ce que les endos indiqueraient suivant la pratique de votre Département?—Cette lettre, après le 19 mai, a été probablement pliée en dedans de quelqu'autre document, et n'a reçu d'enveloppe séparée que le 17 décembre, 1877.

17929. Et quant à la date réelle—je parle de la date à laquelle elle a été réellement écrite—dites-vous que vous croyez que c'était en janvier ou en mai, 1877?—Il n'y a pas d'autre date sur le papier que janvier et la date du timbre.

17930. Dans sa lettre M. Foster parle d'un rapport de M. Murdock qui avait été envoyé au Département le mois d'auaravant; avez-vous ce rapport de M. Murdock?—Je ne trouve pas d'indice écrit que ce rapport ait été reçu.

17931. Quel autre pas ont fait les négociations?—Vient ensuite un Ordre en Conseil, avril 1878, approuvant la proposition faite par la Compagnie du chemin de fer Canada Central que la ligne subventionnée commencât à Pembroke et se prolongeât jusqu'à un point près de la traverse du chemin de Nipissing au coin sud-est du lac Nipissing, et que le subside total fût de \$1,440,000. Il y a encore Subside entier : \$1,440,000.  
d'autres conditions exprimées dans l'ordre en Conseil. Je produis l'ordre en Conseil (Exhibit No. 278.)

17932. N'avez-vous aucune preuve écrite des progrès dans cette transaction entre le rapport de M. Fleming, en février 1877, et cet Ordre en 1878?—Non; je n'ai par devers moi que les papiers se rapportant au contrat.

*Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 16.*

17933. Voulez-vous dire qu'il y a dans votre Département des papiers que vous n'avez pas sur vous dans le moment et qui se rapportent aux démarches qui ont amené ce contrat final sur la ligne changée?—Non ; je ne crois pas qu'il y en ait de cette nature.

C'est pourquoi la demande de changement de ligne a été accordée.

17934. Ainsi, cet Ordre en Conseil, comme je le comprends, accorde la demande que fait la compagnie de changer entièrement la ligne, et d'adopter une nouvelle route pour le chemin de fer subventionné?—Oui.

17935. Y avait-il quelque arrangement par lequel la compagnie du chemin de fer Canada Central a été remboursée en aucune façon des dépenses qu'elle avait encourues pour remplir son contrat sur la première ligne?—Non.

Le 20 avril 1878, contrat avec McIntyre & Worthington pour la construction de la ligne.

17936. Y a-t-il eu un contrat formel de passé entre la compagnie du chemin de fer et le gouvernement basé sur ce nouvel arrangement?—Oui ; il a été passé un contrat en forme le 20 avril, 1878, entre la compagnie du chemin de fer Canada Central, et MM. McIntyre & Worthington pour la construction de la ligne.

La sixième clause autorise les entrepreneurs à négocier directement avec le gouvernement.

17937. N'y en avait-il pas entre la compagnie et le gouvernement? D'après ce que je comprends maintenant, ce contrat dont vous parlez, en est un dans lequel M. McIntyre et M. Worthington; entreprenaient avec la compagnie du chemin de fer de construire cette ligne ; mais je vous parle d'un contrat—s'il y en a eu un entre la compagnie du chemin de fer et le gouvernement?—La sixième clause au contrat entre la compagnie du chemin de fer Canada Central et M. McIntyre et M. Worthington donne le pouvoir aux entrepreneurs—McIntyre et Worthington—de transiger directement avec le gouvernement ; et il a été passé un ordre en conseil le 17 de juin, 1878, approuvant le contrat à certaines conditions. Ces conditions avaient été communiquées à la compagnie du chemin de fer Canada Central ; et acceptées, en retour, par McIntyre & Worthington, et une lettre fut adressée au président de la compagnie du chemin de fer Canada Central.

Aucun contrat avec le gouvernement sans un ordre en conseil.

17938. Eh bien ; dans tous ces papiers dont vous avez parlé trouvez-vous qu'il y ait entente avec le gouvernement que la compagnie du chemin de fer Canada Central ferait construire cette ligne : vous dites qu'ils pouvaient transiger avec le gouvernement, mais l'ont-ils fait ? La clause dont vous parlez semble simplement autoriser les entrepreneurs à recevoir de l'argent du gouvernement, ou quelque chose à leur avantage ; il ne paraît y avoir rien dans la clause se rapportant à une entreprise avec le gouvernement?—Il n'y a pas eu d'autre contrat en dehors de l'ordre en conseil.

17939. Avez-vous une copie de cet Ordre en Conseil du 17 juin?—Oui ; je la produis. (Exhibit No, 279.)

17940. Veuillez produire le marché entre la compagnie et McIntyre & Worthington?—Oui ; je le produis. (Exhibit No, 280.)

17941. Cet arrangement tient-il toujours—je parle de celui qui s'est fait par le contrat entre McIntyre & Worthington et la compagnie, et l'Ordre en Conseil?—Oui.

17942. Les travaux ont-ils progressé en vertu de cet arrangement?—Oui.

*Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 25.*

17943. Savez-vous quelle est, en bloc, la somme qui a été déboursée à même la subvention jusqu'au 30 juin dernier?—Environ \$880,000, jusqu'au 30 juin.

\$880,000 payées sur les subsides jusqu'au 30 juin 1880.

17944. Quelle longueur à peu près de la ligne a été finie, aux termes de l'arrangement?—Environ soixante-dix milles. Les paiements à l'entrepreneur comprennent les avances sur rails. Les rails pour la ligne entière ont été achetés par les entrepreneurs et livrés sur le terrain.

Soixante-dix milles finis. Les paiements à l'entrepreneur comprennent les avances sur rails.

17945. Pouvez-vous nous fournir, sous des rubriques différentes, le montant qui a été dépensé sur ce contrat jusqu'à juin dernier?—Pas dans le moment, mais je le pourrai dans une occasion ultérieure.

17946. Il y a eu un item de \$68,000 qui a été payé pour rails de bonne heure dans l'histoire de cette transaction de ce chemin de fer Canada Central, n'est-ce pas?—Oui.

\$68,000 payées de bonne heure pour rails dont partie de la dépense totale.

17947. Cela forme-t-il partie de ce que vous appelez maintenant la dépense totale?—Oui.

17948. L'ouvrage se poursuit-il à la satisfaction du Département d'après le marché?—Oui.

17949. Connaissez-vous quelque'autre chose sur cette affaire qui demande explication?—Non.

OTTAWA, mercredi, 1<sup>er</sup> décembre 1880.

HUGH RYAN, assermenté et interrogé :

**Hugh Ryan.**

*Par le Président :—*

SOUSSIONS.—  
CONTRAT No. 25.

17950. Où résidez-vous?—A Perth.

17951. Quel est votre état?—Entrepreneur.

17952. Avez-vous eu beaucoup d'expérience dans cette ligne?—Oui, pendant plus de trente ans—c'est-à-dire, en tout trente ans d'affaires de chemins de fer. J'ai été entrepreneur durant vingt-six ou vingt sept ans—vingt-sept ans.

Entrepreneur depuis 26 ans.

17953. De tout ce temps combien en avez-vous employé aux travaux de chemins de fer?—Tout le temps—tout le temps à l'exception de deux ans.

17954. Avez-vous eu quelque'intérêt dans aucun des travaux du chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui.

17955. Quel est le premier ouvrage dans lequel vous avez été intéressé?—Dans la section 25.

17956. Cet ouvrage a été mis à l'enchère publique, n'est-ce pas?—Oui,

17957. Etiez-vous intéressé dans aucune des soumissions dans le temps où elles furent faites?—Oui.

17958. Laquelle?—J'étais intéressé dans la soumission de Brown, Brooks & Ryan quand les soumissions ont été d'abord envoyées.

Intéressé dans la soumission de Brown, Brooks & Ryan.

*Soumissions—  
Contrat No. 25.*

17959. Cette soumission n'était pas de celles qui étaient les plus basses?—Elle n'a pas été acceptée.

17960. Avez-vous appris qu'il y en avait plusieurs moins élevées?—Dans le temps, oui.

17961. Etes-vous devenu intéressé dans la soumission Purcell avant l'adjudication du contrat?—Non.

17962. Avez-vous participé à la préparation de cette soumission, je veux dire, à fixer les prix pour les quantités?—Pour la soumission?

17963. Oui?—Non.

17964. Saviez-vous quelque chose des chiffres jusqu'au moment où la soumission on a été déposée?—Je ne connaissais rien des classes des prix. Naturellement, comme entrepreneur, je parlais souvent avec d'autres de la nature des travaux, mais ce n'était que des conversations générales que les entrepreneurs avaient entre eux.

Après l'adjudication de l'ouvrage à Purcell le témoin, à la demande de celui-ci, se joignit à lui.

17965. Comment êtes-vous devenu intéressé d'abord dans les travaux?—Après que l'ouvrage eut été accordé à M. Purcell, celui-ci me demanda de me joindre à lui dans le contrat, et c'est ce que j'ai fait.

Toutes les sûretés fournies par Purcell.

17966. Avez-vous participé au dépôt des sûretés exigé avant que le contrat fut finalement passé?—M. Purcell avait déposé toutes les sûretés voulues avant mon association avant lui, et toutes les sûretés étaient à lui.

17967. Avez-vous été partie au document formel, le contrat, quand il a été passé?—Oui.

17968. Les travaux du contrat 25 ont-ils été terminés?—Oui.

CONSTRUCTION DE  
CHEMIN DE FER.  
Travaux complétés  
en octobre 1879.

17969. Vers quel temps ont-ils été parachevés?—En 1879, à la fin d'octobre 1879. A propos de cette question, je dois dire que l'an dernier le gouvernement avait l'intention d'augmenter le ballast (je ne sais pas si cela fait partie de ma réponse à la question), de rendre le chemin plus parfait qu'il ne l'est.

17970. C'est-à-dire de faire faire de l'ouvrage additionnel; était-ce en dehors du contrat?—Oui. Nous avons en réalité appliqué plus de cailloutis ou de ballast que ne l'exigeait le contrat. Il en fallait davantage pour rendre le chemin complet que ne comportait le contrat.

17971. S'est-il élevé quelque différend entre le gouvernement et les entrepreneurs au sujet de ce contrat 25?—Le contrat n'est pas encore réglé. Il y a quelque différend.

Différend à propos  
des quantités.

17972. Quelle est la nature de ce différend?—Les quantités ont dépassé l'estimation première des quantités; et dans l'hiver de 1878, les ingénieurs croyaient que les quantités—je ne sais lesquelles—dépassaient tellement qu'ils ont envoyé un autre parti d'ingénieurs pour mesurer de nouveau en 1879.

17973. Qui a fait la première estimation de cet ouvrage qui a été considéré comme trop élevée?—Je ne puis le dire. Je crois que feu M. Hazlewood était l'ingénieur de district des travaux, et je présume qu'il avait la charge de l'ouvrage, et qu'il a préparé les quantités.

17974. Était-il ingénieur de district dans le temps où l'on trouvait les quantités excessives?—M. Hazlewood est demeuré ingénieur de district jusqu'à sa mort qui arriva en janvier 1878—oui, janvier 1878.

*Construction de che-  
min de fer—  
Contrat No. 25.*

17975. Dans quel temps, alors, le Département vous a-t-il informé que les quantités estimées étaient à son avis, trop élevées, et qu'il ne ferait point les paiements sur cette base?—Après que l'ouvrage eut été entièrement terminé—c'est-à-dire après que le nivellement des pentes eut été complètement fini—vers décembre 1878, ou janvier 1879.

En décembre 1878, ou janvier 1879, fut informé que les quantités avaient été estimées trop haut.

17976. Cela se trouverait près d'une année après la mort de M. Hazlewood?—Oui.

17977. A-t-on constaté les quantités au moyen d'un nouveau mesurage?—Je pense que oui.

17978. Avez-vous été informés du résultat de ce nouveau mesurage?—Non.

17979. Par qui avez-vous appris que le nouveau mesurage s'était fait?—Il a été fait par M. Bell—par les deux MM. Bell. M. Leonard G. Bell.

Quantités mesurées de nouveau par L. G. Bell.

17980. Était-ce après la fin des travaux—ce que l'on appelle une estimation finale—ou avant que cette estimation finale fût faite?—C'est après, que les rampes furent finies et les rails posés sur tout le chemin, et après, je puis dire, que le ballast fut tout fini. C'était pendant que nous étions à parachever le ballast.

17981. Était-ce, dans tous les cas, après le parachèvement des travaux à propos desquels on supposait que les quantités étaient excessives?—C'était après le parachèvement complet de l'ouvrage—une bonne partie de ce mesurage s'est faite trois ans après la fin des travaux—c'est-à-dire, trois ans après que nous les avons commencés.

Le nouveau mesurage fait après les travaux terminés.

17982. Vous rappelez-vous vers quel temps vous avez été informé pour la première fois par le Département qu'il n'était pas content des premiers mesurages?—C'était au commencement de l'année 1879—janvier ou février—vers ce temps-là.

17983. Sur quelle portion des travaux supposait-on que les mesurages étaient excessifs?—Sur les ouvrages de terre et de roc.

C'est sur les ouvrages de terre et de roc que l'on disait les quantités excessives.

17984. De roc solide?—Roc solide et pierres détachées, je crois.

17985. Sur les ouvrages de terre, était-ce sur l'excavation ordinaire pour la ligne, ou bien pour les fossés d'écoulement?—Je ne saurais dire où l'excédant se trouvait, parce qu'on ne nous a pas fourni de rapport sur le sujet, mais c'était sur les deux, je pense, mais principalement sur les fossés; je pense qu'il y avait peu d'excédant sur les excavations ordinaires de la ligne.

17986. Ces estimations avaient-elles été réellement faites par quelque subordonné de l'ingénieur, par l'ingénieur-assistant, par exemple?—Vous voulez parler des premiers mesurages?

17987. Oui?—Oui.

17988. Qui était cet ingénieur?—Il y en avait plusieurs. Il y avait l'ingénieur de division, M. McLennan, qui avait la charge de toute la section sous les ordres de l'ingénieur du district, et il avait des aides ou assistants, un à chaque dix milles du chemin, qui mesuraient chaque portion partie de l'ouvrage dont il avait la charge.

C'est l'ingénieur McLennan qui a fait les premiers mesurages.

17989. Avez-vous constaté à qui on attribuait la faute, si faite il y

*Soumissions—  
Contrat, No. 25.*

avait—d'avoir fait ces mesurages excessifs?—Je ne saurais dire. Je suppose que je puis dire que, dans mon opinion, ces mesurages n'étaient pas excessifs.

17990. Avez-vous maintenu dès le commencement qu'ils étaient exacts—qu'ils n'y avait jamais eu cet excédant que le gouvernement prétendait?—Oui.

17991. Ni aucun excédant?—Ni aucun excédant.

Le second mesurage a eu lieu de juin à octobre 1879.

17992. Vers quel temps s'est fait ce nouveau mesurage, d'après ce que vous en avez appris?—Je pense que les ingénieurs se rendirent sur les lieux soit en juin ou juillet; et ils y ont travaillé jusqu'au mois d'octobre.

17993. De 1879?—Oui, de 1879.

17994. Pas de l'année courante?—Non, de 1879.

La terre et les pierres détachées considérablement au-dessus de l'estimé la première du double, et les secondes encore davantage.

17995. Les travaux, tels qu'ils ont été exécutés en vertu de ce contrat, étaient-ils beaucoup au-dessus de ceux qui avaient été estimés au temps où les soumissions furent déposées?—Le matériel de terre était considérablement augmenté, de même pour les pierres détachées. Le roc solide, je crois, était de beaucoup au-dessous de l'estimation.

17996. A prendre le tout ensemble, quel rapport avaient entre elles ces quantités?—Je ne pourrais comparer par verge; l'ouvrage de terre, j'imagine, était bien près du double, et les pierres détachées encore davantage.

17997. Aviez-vous parcouru la contrée avant d'envoyer votre soumission ou de devenir intéressé dans le contrat Purcell?—Non.

17998. N'aviez-vous aucune connaissance spéciale, avant de faire votre arrangement avec Purcell, de la nature du matériel à enlever, ou d'aucune des particularités d'après lesquelles la soumission avait été faite?—Rien autre chose que ce que j'ai recueilli ici dans le bureau.

17999. Ces renseignements étaient-ils les mêmes que ceux que l'on fournissait aux autres personnes, ou aviez-vous des renseignements particuliers en dehors de ceux que les autres pouvaient obtenir?—J'apprenais ce que l'on pouvait communiquer au public, je recueillais, monsieur, les mêmes renseignements que les personnes qui étaient à se décider si elles soumissionneraient.

Prix du roc solide et pilotis trop bas.

18000. Est-il arrivé que certains prix dans le contrat étaient beaucoup plus bas qu'ils n'auraient dû l'être, ou considérablement plus élevés qu'il ne semblait juste lorsque les soumissions furent faites?—Je puis dire qu'il y avait dans la soumission deux items pour lesquels nos prix n'étaient pas assez forts, et l'un d'eux était pour le roc solide. Nos prix pour le roc solide n'étaient pas assez élevés eu égard à la nature de l'ouvrage; il en était de même de nos prix pour pilotis.

Il y avait dix fois plus de pilotis que dans l'estimé.

18001. Sur ces deux items l'ouvrage fait était-il au-dessous de l'ouvrage estimé?—Oui, sur le roc solide; sur le pilotis il était encore plus au dessus, dix fois plus.

18002. Sur les deux items pour lesquels vous dites que vos prix étaient trop faibles, le changement des quantités avait pour effet général de vous causer une perte plus grande que vous n'attendiez, ou que vous

*Soumissions—  
Contrat No. 25.*

n'auriez éprouvée si on s'en était tenu aux premières quantités?—Permettez, je ne saisis pas bien votre question, je ne la comprends très clairement.

18003. Ces changements dans les quantités de roc solide et dans le pilotis ont-ils eu l'effet de vous faire éprouver des pertes plus grandes que vous n'en auriez éprouvé si on s'en était tenu aux quantités premières?—Indubitablement. Je puis dire, pour ce qui concerne le pilotis que le pilotis a été causé par le changement opéré dans la construction des ponts d'après le procédé Howe, avec culées et jetées pour y substituer des approches en pilotis; et tout en abandonnant l'ouvrage pour lequel nous avions un prix payant, on l'a remplacé par des ouvrages pour lesquels nous avions un prix perdant—ou plutôt un prix bas au lieu de perdant.

*Pilotis augmenté par suite de l'abandon des ponts sur chevalets.*

18004. Je suppose que cette perte a été compensée par l'augmentation des quantités sur lesquelles vous aviez de bons prix, n'est-ce pas?—Eh bien: on n'aurait pas pu construire le chemin sans les quantités augmentées, parce que les quantités en premier lieu estimées étaient presque épuisées par le temps qu'un peu plus de la moitié du chemin était terminé.

18005. Mais l'augmentation a eu pour résultat de produire un plus grand profit sur cet article en particulier que si les quantités premières seules avaient été exécutées, n'est-ce pas?—Eh bien; si nous faisons un petit profit sur quelques articles, nous en ferions, comme de raison, un bien plus grand sur un plus grand nombre.

18006. A quoi attribuez-vous cette grande augmentation dans la quantité du creusement dans la terre?—A ce que la première estimation n'était pas exacte, et aussi au manque de connaissance de la contrée et des travaux à faire là chez ceux qui ont fait cette estimation.

*La divergence dans les quantités est venue du manque de connaissance de la contrée.*

18007. Sous quel rapport manquaient-ils de connaissance du pays, croyez-vous?—On me dit que l'emplacement fut choisi dans la saison d'hiver, alors que le sol était couvert de neige, et qu'on ne pouvait pas juger de la nature du terrain; et aussi, que, pour un grand nombre d'entre eux, cette partie particulière du pays trop nouveau pour y construire un chemin de fer—je parle relativement à la nature du sol. Il n'y avait aucune mesure prise, au cas de rencontre de muskegs, pour faire face au resserrement qui aurait naturellement lieu.

*L'emplacement choisi l'hiver quand il était impossible de voir les muskegs qui couvraient le sol.*

18008. Croyez-vous que l'on doive attribuer une bonne portion de l'excédant sur la quantité estimée aux terrains marécageux?—Oui, presque tout l'excédant.

18009. Est-il arrivé que les comblements étaient plus profonds que les profils me l'indiquaient dans le principe, ou si ce n'est pas cela pour quelle autre raison fallait-il des quantités plus grandes?—Dans des cas, la surface entière du terrain s'est affaisée de deux, trois ou quatre pieds, et quelquefois d'un pied seulement. Sur une longue distance des deux côtés du chemin et où les rampes étaient tenues au niveau en premier lieu fixé, toute la surface s'est affaisée causant, naturellement, par là la nécessité de terrassements d'une grande hauteur. Là où l'on proposait d'abord de faire une terrasse de deux ou trois pieds, toute la surface du muskeg s'est entassée deux pieds plus bas qu'elle n'était auparavant, et, par conséquent, la terrasse augmentait d'autant en élévation, et le matériel même se resserre considérablement.

*Submissions—  
Contract No. 25.*

Augmentation due  
au resserrement et  
aux éboulements des  
terrasses.

18010. Vous voulez dire que la quantité de terre extraite diminue une fois placée sur le lit du chemin, en sorte que la voie requiert un plus grand nombre de verges de matériel pour remplir le même espace, que si le matériel était pris des fossés latéraux et autres endroits?—  
Oui; le matériel se resserre après avoir été extrait. Il est entièrement saturé d'eau quand il est dans son état normal dans la terre; puis quand il est extrait et posé sur la tenasse, il sèche comme une éponge, et s'affaisse; partie de l'augmentation est également causée par les éboulements de la terrasse.

18011. Voulez-vous parler de terrasses à travers les comblements?—  
Oui, à travers les comblements considérables.

Fossés d'écoulement  
de beaucoup aug-  
mentés.

18012. Cela était-il dû à la mauvaise fondation, ou à la nature du sol dans la terrasse qui ne se maintenait pas en place?—Aux deux causes. Dans un des deux cas, au mauvais fond le long d'un ancien vaisseau, et dans deux ou trois cas, à la nature du matériel même; et partie des quantités augmentées venait d'un changement de la ligne après que le premier estimé a été fait; et une autre partie—une grande partie—venait de ce que les fossés d'écoulement ont été augmentés considérablement au-delà de la quantité estimée en premier lieu. Il y a eu un nombre excédant de fossés creusés pour le drainage de cette contrée.

18013. Ces changements dont vous parlez affectaient-ils principalement les excavations en terre?—Vous voulez dire le changement dans la ligne.

18014. Vous parliez des quantités augmentées; vous disiez qu'elles étaient dues, en grande partie, aux changements dans la ligne: je vous demande si ces changements affectaient principalement les excavations en terre, ou s'ils affectaient également le roc solide ou les pierres détachées?—Ce changement dans la ligne affectait le roc.

Le changement de  
ligne augmentait les  
frais, mais raccourcis-  
sait et améliorait la  
ligne.

18015. Eh bien; ce changement a-t-il eu pour effet d'augmenter le coût sur le tout?—Je crois qu'il a augmenté légèrement le coût de la voie, mais il a eu l'effet de la raccourcir et de la redresser—de faire une bien meilleure ligne.

18016. Vers quel endroit se trouve ce changement particulier dont vous parlez, ou y a-t-il eu plus d'un, et si oui, nommez-nous les différents endroits. Le principal changement a eu lieu à un endroit qui se trouve à environ quarante milles à l'ouest du Fort William.

18017. Sous quel nom cet endroit est-il généralement désigné?—On traverse là un ruisseau appelé l'Oscondéga. Nous passons par un tunnel sur la ligne immédiatement après avoir traversé le ruisseau ou rivière.

18018. Vous avez dit que les quantités augmentées étaient dues en partie à la différence dans la nature de la contrée qui s'est trouvée bien autre qu'on le supposait, et en partie au manque d'informations ou d'informations positives sur les quantités: Voulez-vous dire que les coupes transversales n'étaient pas suffisantes pour permettre aux ingénieurs de dire quelles seraient les quantités en toute probabilité?—Les coupes transversales avant que les premières estimations fussent faites?

Croit que les quan-  
tités estimées ont été  
prises du niveau  
central.

18019. C'est à cela que je fais allusion?—Je ne crois pas qu'on ait fait de coupes transversales. Je pense qu'on a pris les quantités des niveaux du centre.

*Submissions—  
Contrat No. 28.*

18020. Des profils ?—Des profils, oui. Je ne sache pas qu'il y ait eu de coupes transversales ; je ne suis pas allé là.

18021. On ne vous avait pas donné connaissance qu'on avait obtenu des quantités au moyen de sections transversales quand vous avez pris le contrat ?—Non ; et je ne pense pas qu'il y en eût. Il n'y avait pas de temps pour les faire. Tout cela s'est fait tellement à la hâte, et une grande partie de la ligne a été changée plus tard et retirée de l'emplacement sur lequel les estimations premières étaient basés.

18022. Quelle est la nature de la contrée ; la surface en est-elle plane ou montueuse ?—Il y en a une partie. Après avoir dépassé la hauteur des terres, on trouve un terrain plat, mais avant d'y arriver le terrain est accidenté.

18023. Sur cette partie de la contrée qui est passablement unie, la ligne centrale donnerait un assez bon indice des quantités voulues ?—Oui.

18024. En sorte que dans cette sorte de contrée il ne serait pas bien nécessaire d'avoir des coupes transversales ?—Pour arriver à des quantités approximatives aux fins de vous donner une idée des quantités à faire, les niveaux de la ligne centrale vous les donnerait assez exactement. La plus grande partie de la contrée n'avait besoin que des niveaux de la ligne centrale pour donner les quantités approximatives.

18025. Y avait-il quelque partie de cette contrée d'une nature telle qu'il aurait fallu un examen plus attentif pour arriver à obtenir des quantités approximatives ?—Oui, une certaine partie.

18026. Quelle proportion de toute la ligne, à peu près ?—Sur quinze milles environ, un sixième environ de toute la longueur.

18027. Eh bien ; quant aux cinq sixièmes de tous les travaux, croyez-vous que la nature de la contrée permet d'arriver à un estimé raisonnable des quantités approximatives sans avoir recours à des coupes transversales ?—Je le pense ; par la ligne centrale, pourvu que le sol et le matériel fussent les mêmes que nous avons ici dans ce pays.

18028. On pouvait obtenir les quantités même si on ne pouvait constater la nature du matériel ; par exemple, on pouvait connaître le roc plus ou moins, mais, comme tout, les quantités seraient approximativement correctes ?—Oui, dans toute contrée ordinaire.

18029. Je parle des cinq sixièmes de la ligne ?—Les cinq sixièmes, sur lesquels la ligne centrale devrait donner la quantité approximative, étaient cette partie des travaux sur lesquels ce plus grand excédant se trouva plus tard, c'est à dire, sur le creusement de la terre.

18030. Eh bien ; sur toute cette question d'excédant de quantités sur celles qui avaient été estimées en premier lieu, vous expliquez que cet excédant doit être attribué plus aux muskegs et aux déviations de la ligne qu'au manque de connaissance suffisante dans le commencement : est-ce bien cela que vous voulez dire ?—Oui, indubitablement ; mais ce que j'entends par manque d'informations suffisantes dans le principe est ceci : que les ingénieurs, quand ils ont préparé ces quantités, n'ont pas fait une part suffisante au grand resserrement qui s'opère dans ce matériel. Or, je désire que l'on me comprenne bien distinctement, et si je ne donne pas mes idées, qu'on me remette sur la voie. Je ne veux pas dire que les ingénieurs se sont trompés, parce qu'ils n'ont pas fait L'excédant des quantités sur l'estimé venait de ce que les ingénieurs n'étaient pas capables de calculer l'entassement sur les muskegs.

*Summaries—  
 Contrat No. 25.*

ce qu'ils devaient faire : mais il y avait tant de muskegs dans la contrée, et ils ignoraient que le resserrement serait aussi considérable ; ils n'en ont pas tenu compte, et voilà comment la chose est arrivée.

18031. Voulez-vous dire que si le matériel qui se trouve-là était de la même nature que ceux des autres parties de la contrée, les quantités approximatives seraient à peu près exactes ?—Oui, bien près.

18032. Que le manque d'informations était réellement à propos du matériel, tant de celui qu'il fallait enlever que de celui qui restait là pour servir de fondation à la voie ?—Le matériel restant comme fondation—je ne comprends pas bien où vous voulez en venir.

18033. Voici ce que j'entends : vous dites que, lorsque les terrasses étaient placées où l'on avait ordonné de les placer, les fondations cédaient et s'affaissaient ?—Précisément.

Présume que lorsque l'emplacement a été choisi, le terrain était couvert de neige, et que les muskegs étaient cachés.

18034. Tellement que le matériel du fond se trouva être d'une nature toute différente de ce que l'on attendait.—Je m'imagine cela. Je présume que lorsqu'on a choisi et marqué l'emplacement, la neige couvrait la terre, et qu'on n'a pu découvrir que c'était une contrée de muskegs. La contrée paraissait unie et l'on croyait probablement que le sol était solide sous la neige bien qu'il y eût beaucoup de muskegs sur cette section—des milles et des milles—et l'entassement s'opérait en raison de la quantité de muskegs qu'il y avait, où plutôt les quantités s'augmentaient. Mais je pense que je devrais m'expliquer mieux que cela. Les quantités augmentées sur chaque section de dix milles étaient, pour ainsi dire, en proportion du plus grand nombre des muskegs sur chaque division de dix milles au-dessus des premières quantités estimées.

Un examen plus attentif de la contrée eût fourni les informations nécessaires.

18035. Avez-vous eu suffisamment d'expérience en matière de chemins de fer pour pouvoir dire maintenant si l'on eût pu faire de la contrée un examen assez minutieux pour permettre de s'assurer de la nature du matériel et des quantités probables ?—Oui ; j'en fait beaucoup de travaux de cette nature dans d'autres endroits, et j'y ai trouvé le même entassement ou resserrement que l'on a trouvé ici.

18036. Où cela ?—Nous avons fait beaucoup de travaux sur le chemin de fer Européen et Nord Américain dans l'Etat du Maine, et une partie du Nouveau-Brunswick.

18037. Savez-vous quels moyens on a pris pour s'assurer de la nature du matériel dans ces endroits dont vous parlez ?—Voulez-vous dire en bas ?

18038. Je veux dire sur le chemin de fer dont vous venez de parler ; par quels moyens les ingénieurs ou d'autres se sont-ils assurés de la nature du matériel avant l'adjudication de l'ouvrage ?—Il n'y a pas moyen de s'y tromper ; vous parcourez à pied le terrain, et le sol est marécageux—de la boue épaisse. Si le sol est nu vous ne pouvez pas manquer de vous en apercevoir.

Dans les mauvais marais il est d'usage d'enfoncer une baguette pour sonder le fond.

18039. Connaissez-vous d'autre moyen que celui-là pour s'assurer de la nature de la contrée et du matériel ?—Dans les mauvais endroits, dans les lieux marécageux, on a l'habitude de sonder, d'y enfoncer une baguette pour voir à quelle profondeur on rencontre un fond solide.

18040. Avez-vous connaissance que cela se soit fait avant l'adjudication des travaux ?—Là haut ?

*Submission—  
Contrat No. 22.*

18041. En quelqu'endroit que ce soit?—Je crois que dans les dernières adjudications sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, la chose s'est faite dans quelques cas.

17042. Qu'entendez-vous par les dernières adjudications?—J'entends les sections A et B.

18043. Savez-vous si la chose s'est faite dans d'autres endroits que ceux où vous l'avez vu faire aux Etats-Unis ou au Nouveau-Brunswick?—Au Nouveau-Brunswick, nous avions le chemin au mille—nous l'avions pris pour la somme en bloc, pour le construire à tant du mille. Nous ne l'avons pas fait alors, mais après avoir obtenu le contrat, nous l'avons fait faire nous-même.

18044. Y a-t-il une méthode convenue pour faire cet examen : je veux dire : est-ce avec des baguettes ou des pieux ferrés ou autres cas on peut toucher instruments?—Le marais est de telle nature que la plupart du temps vous pouvez prendre une perche ou une baguette de fer dans les mains et l'enfoncer jusqu'à ce qu'elle frappe un fond solide. Dans presque tous les cas on peut toucher le fond avec la baguette.

18045. Est-ce que cette opération ou cet examen pour trouver la profondeur pourrait se pratiquer en hiver?—Aussi bien en hiver qu'en été, vous n'avez alors qu'à briser la surface gelée, et puis vous enfoncez la baguette absolument comme en été. Cette opération est praticable l'hiver comme l'été.

18046. S'il en est ainsi, attribuez-vous l'erreur sur les quantités au fait que cette sorte d'examen n'a pas eu lieu?—Indubitablement.

18047. N'avez-vous pas dit que cette opération pouvait se faire sans plus de difficulté l'hiver que l'été ou tout autre temps?—Elle aurait pu se faire l'hiver, mais j'ignore si l'on savait dans l'hiver que le sol couvert de neige sur lequel on marchait, était tout marais.

18048. Je vous demande si vous croyez qu'on aurait pu découvrir si le sol était marécageux ou non?—Cela ne fait pas un doute; oui. On aurait pu découvrir l'hiver que le sol était du marécage.

18049. Des gelées telles qu'il y en a dans cette contrée ne forment pas un obstacle à un examen suffisant des muskegs?—Non, pas un obstacle permanent, pas un obstacle qui ne pût être surmonté; cela prendrait un peu plus de temps, voilà tout, vous me permettrez bien de dire ceci; qu'à moins que l'ingénieur n'eût eu quelque expérience antérieure dans les ouvrages de cette sorte, il ignorerait qu'un tel entassement ou resserrement pût avoir lieu. On en sait plus long là-dessus que par le passé.

18050. Et quant à la nature du fond dans la contrée des muskegs, savez-vous si quand vous aviez atteint le premier fond qui parût solide, c'était un fond réellement solide, ou si ce n'était qu'une simple croûte, sous laquelle on trouvait un matériel plus mou?—Dans le marécage repose sur un matériel ferme, soit sur du gravier, ou généralement sur un lit de glaise. Le fond des marécages est dans tous les cas est un matériel solide.

18051. En sorte que, du moment que vous frappez ce qui semble un fond solide, il n'y a pas à craindre que ce fond manque?—Non, il n'y a plus de danger.

18052. Avez-vous quelque information sur ceci, à savoir : si on aurait pu éviter davantage les muskegs sans nuire à l'alignement de la voie?—Je suis convaincu que non. Je suis certain d'une chose, c'est que l'alignement était correct, et que le chemin a été construit à aussi Est convaincu que l'alignement est correct.

*Soumissions—*  
*Contrat No. 25.*

bon marché que possible, et qu'il n'y avait pas moyen de se procurer d'autre matériel à moins d'avoir à le transporter des milles et des milles de distance.

18053. Savez-vous si, sur ces muskegs que l'on me dit former une partie considérable de la contrée, les rampes auraient pu être diminués beaucoup plus que ce n'était l'intention de le faire d'abord en conséquence de l'affaissement, de manière à ce que le chemin, tel que finalement terminé, n'aurait pas été aussi élevé qu'on avait l'intention de le placer quand on supposait que les fondations étaient solides?—Je ne puis rien dire de positif là-dessus. Je crois que, dans certains cas, on suit les dépressions du terrain avec la rampe. Je ne sais pas si cela s'est fait dans tous les cas. Je n'en parlerai pas positivement, mais je crois qu'il en a été ainsi.

Obligé de baisser les rampes par la nature de la contrée. 18054. Connaissez-vous quelque endroit où la rampe aurait pu suivre les dépression sans nuire à l'efficacité du chemin, et où elle n'a pas suivi la dépression?—Non, de fait la dépression était telle qu'on a été forcé de baisser presque toutes les rampes. Il nous a fallu baisser presque tous les ponts deux ou trois fois dans ces endroits. Quand les ponts ont été bâtis.—Mais pour faire comprendre tout cela il ne suffit pas de dire oui ou non, il faut entrer dans les détails.

Les ponts ont dû être baissés par suite de l'entassement constant. 18055. Nous désirons avoir de vous tous les renseignements que vous jugerez à propos de nous donner sur le sujet?—Un grand nombre des petits ponts jetés sur les cours-d'eau et les marais étaient faits en chevalet sur pilotis. Ces pilotis étaient enfoncés dans le fond dur et solide, traversant le muskeg, puis l'on élevant les terrassements jusqu'au niveau des pièces destinées à recevoir la vole. Au bout de quelque temps, les terrassements s'entassaient tellement que nous ne pouvions passer sur ce pont sans monter d'un côté et descendre de l'autre. Afin d'épargner les frais d'éhausser le terrassement, nous coupions le pont ainsi que la tête des pilotis et nous abaissions toute la charpente jusqu'au niveau de la terrasse. La saison suivante, l'opération était à recommencer sur le même pont.

18056. Cet entassement se produisait donc de temps en temps?—Il n'a pas cessé à venir jusqu'à l'été dernier, et il a fallu faire la même chose l'année dernière. Plus le marais est profond, plus grand sont naturellement l'entassement et la dépression.

Il a été nécessaire de faire un plus grand nombre de fossés d'écoulement. Pourquoi. 18057. Vous dites qu'il y a eu un excédent considérable dans les fossés d'écoulement; est-ce qu'il semblait nécessaire de faire un plus grand nombre de fossés qu'il n'était projeté d'en creuser dans le principe?—Oui; la chose était nécessaire dans tous les cas.

18058. Pourquoi cela?—Eh bien; ainsi que je l'ai déjà dit, l'emplacement a été choisi durant l'hiver quand il était impossible de voir où il y avait de l'eau, et de dire où il faudrait des fossés d'écoulement. Par exemple, nous avons fait des fossés d'écoulement—un seul fossé—dans lequel la quantité était plus grande qu'elle n'avait été estimée pour la ligne toute entière.

18059. A votre sens ce fossé d'écoulement était-il pour drainer la localité par laquelle passait la voie?—Oui; il l'était sans contredit. Ce fossé d'écoulement fit baisser de quatre pieds l'eau du ruisseau, et aida à raffermir le muskeg ou le matériel environnant. Nous n'aurions pas pu finir cette portion du chemin sans ce fossé d'écoulement.

*Soumissions—  
Contrat No. 25.*

18060. Si je comprends bien cette nécessité découlait de la nature de la contrée que l'on ne connaissait pas dans le commencement?—  
Oui, telle était tout le long la cause de cette nécessité. Je désire que l'on comprenne bien, Juge, qu'il est impossible à tout homme ou parti d'hommes de parcourir cette contrée l'hiver et de dire quel nombre il faudrait de fossés d'écoulement. On ne pourrait arriver à cette connaissance qu'au fur et à mesure que les travaux avançaient.

On ne pouvait voir le nombre de fossés requis qu'au fur et à mesure que l'ouvrage avançait.

18061. A-t-on quelquefois recours à des caissons de bois rond pour prévenir l'entassement, dans une contrée de cette nature?—Oui.

18062. Y avez-vous eu recours pour cet objet dans cette occasion?—Non; on n'en a pas construit sur la section 25.

Il n'y avait pas de caissons sur la section 25.

18063. Auraient-ils eu pour résultat de diminuer l'ouvrage de creusement et du terrassement d'une manière efficace?—Eh bien oui, je crois, dans quelques-uns des marais, et dans une certaine mesure; mais les marais là haut sont, pour la plupart, si mauvais que tout s'affaisse à la fois—caissons, boue, sable, gravier et tout le reste.

18064. Quant à ces parties de la ligne que vous dites avoir été finies jusqu'au niveau des ponts dans quelques endroits, et qui se sont affaissées de nouveau, est-ce qu'elles étaient ballastées avant le tassement?—La plus grande partie du tassement s'est faite avant le ballastage, mais le tassement a continué depuis également.

Presque tout l'entassement a eu lieu avant le ballastage.

18065. Est-ce là une des raisons pour lesquelles on a posé une plus grande quantité de ballast qu'on avait projeté d'en mettre d'abord, comme vous l'avez mentionné dans une partie antérieure de votre témoignage?—Oui, dans une certaine mesure; mais la quantité première de ballast destinée à la voie n'était pas suffisante; c'est-à-dire comme on l'avait projeté d'abord. Ce n'était, comme nous l'appelons, que la première couche de ballast.

18066. La voie a-t-elle été généralement construite de la largeur mentionnée dans les spécifications?—Non; dans certains cas la terrasse dans le muskeg a été faite à dessein plus étroite et un peu plus basse, de façon à pouvoir recevoir plus tard un lit de gravier pour la préserver du feu, et aussi pour épargner la quantité qu'il fallait y mettre.

Le chemin un peu plus étroit que spécifié—pourquoi cela.

18067. Eh bien; a-t-on l'intention, dans ces endroits, de compléter la largeur telle qu'elle a été estimée dans le principe, ou bien veut-on laisser la terrasse dans cet état afin de la couvrir plus tard de graviers comme protection contre le feu?—Mais, c'est le ballast même qui a fait la largeur, parce que lorsque on le décharge avec une pelle des wagons, il s'en échappe par les côtés, ce qui amène graduellement la voie à la largeur projetée d'abord dans ces endroits.

18068. Ainsi, généralement parlant, la voie a la largeur qu'on voulait qu'elle eût dans le principe?—Oui.

18069. Mais cette largeur est faite de différentes matières?—Précisément.

Généralement parlant, le chemin est aussi large qu'on le voulait d'abord, mais il a reçu une plus grande quantité de ballast.

18070. Il y a plus de ballast qu'on n'avait d'abord projeté d'en mettre?—Oui.

18071. Y a-t-il quelqu'autre chose se rattachant à la section 25 que vous croyiez devoir expliquer, y compris, si vous voulez, la conséquence d'avoir construit la voie là où on l'a construite, et le coût final?—Non.

*Submissions—  
Cont. et No. 25.*

A mon sens, quel qu'ait été le premier examen, et quelles qu'aient été les quantités placées dans le premier estimé, cela n'a pas affecté le moins du monde les quantités en fin de compte. Ces quantités se seraient trouvées là, quelles qu'aient pu être les quantités portées au premier estimé. Le chemin ne pouvait pas se construire avec des quantités moindres qu'il l'a été. Je pense que l'emplacement est judicieux, aussi bon qu'on en pouvait trouver dans cette contrée. L'alignement est correct, et l'homme en charge des travaux s'est donné toutes les peines du monde pour faire construire le chemin de la meilleure façon, et réduire les quantités au minimum compatible avec l'exécution des travaux.

18072. Y a-t-il quelque autre chose se rapportant à la section 25 sur laquelle vous désirez être entendu en témoignage?—Je ne me rappelle rien. Je puis vous dire, cependant que M. McLennan, l'ingénieur de division—l'ingénieur qui a travaillé sous M. Hazlewood jusqu'à la mort de ce dernier, et qui était en charge des travaux jusqu'à leur parachèvement—est ici dans la ville aujourd'hui.

18073. Y a-t-il quelque autre chose à propos de la section 25?—Rien que je me rappelle.

18074. Quel est l'ouvrage suivant du chemin de fer du Pacifique Canadien dans lequel vous avez été intéressé?—La section 41.

18075. Cet ouvrage a-t-il été mis au concours public?—Oui. Pardon, mais avant de terminer ce que j'avais à dire sur la section 25, je dois déclarer ceci : qu'il était absolument impossible à tout homme ou parti d'hommes d'arriver à rien qui approchât d'un estimé approximativement exact des quantités, au moyen de ce nouveau mesurage.

18076. Dites-vous cela dans le but d'établir l'équité de votre réclamation sur les estmés faits en premier lieu?—Je le déclare parce que je sais que c'est un fait, et en réponse à votre question : si je désirais dire quelque autre chose à propos de la section 25.

18077. Nous n'avons pas l'intention de juger si vous avez droit à une plus forte somme que celle que le gouvernement veut vous donner et quelle somme ; en sorte que si vos paroles tendent à ce but, nous ne les accepterons pas pour le moment.—C'est fort bien, monsieur.

18078. Si vous aviez à dire quelque chose qui ne soit pas à l'appui de votre réclamation d'argent, nous sommes prêts à vous entendre ; par exemple si c'était pour nous informer de quelle façon les travaux ont été faits?—Je vous l'ai dit quand j'ai répondu à la question ; si j'avais quelque chose à ajouter à propos de la section 25.

Pourquoi le nouveau mesurage ne pouvait pas être correct.

18079. Eh bien ; peut-être serait-il bon maintenant de vous demander pourquoi le nouveau mesurage ne pouvait pas être correct?—Parce que les fossés latéraux d'où était tirée d'abord la substance destinée au terrassements se trouvaient, au temps du second mesurage, de comblés de nouveau dans certains cas à moitié et dans d'autres aux deux tiers.

18080. Etaient-ils remplis ou comblés avec la même sorte de matériel qui en avait été extrait?—Voici comment la chose arrivait, de deux manières. Il y avait deux causes de cette différence. En premier lieu, les fossés étaient dans le principe, généralement creusés à trois pieds de profondeur. Cela dépendait de la hauteur du terrassement quand le

*Soumission—  
Contrat N<sup>o</sup>. 23.*

matériel y était appliqué ; mais, comme règle, ils avaient trois pieds de profondeur, et quand ils avaient été creusés et le matériel placé dedans, l'eau s'écoulait de la contrée environnante, et la surface du muskeg se tassait de un pied ou d'un pied et demi environ.

18081. L'eau sortait du matériel, lequel vous dites être spongieux, n'est-ce pas?—Quand l'eau se retirait de la contrée environnante pour se jeter dans les fossés, alors la pression sur le centre de la voie entre les deux fossés faisait s'épancher le matériel du fond de chaque côté, en sorte que les fossés paraissaient moins creux quand on les a mesurés de nouveau que lorsqu'ils avaient été creusés la première fois. Et c'est pour ces deux causes, le tassement par-dessus et l'épanchement par le fond, qu'on ne pouvait faire un nouveau mesurage exact.

18082. Avez-vous encore quelque autre chose à dire, croyez-vous sur la section 25?—Ne pouvant traiter cette question, je ne vois rien de plus à dire.

18083. Voulez-vous parler de la question de la validité de votre réclamation sur le premier mesurage?—Oui.

18084. Nous ne nous proposons pas de la traiter ici ; revenons maintenant à cette section 41 que vous dites être la suivante dans laquelle vous avez été intéressé ; avez-vous été l'un des premiers soumissionnaires?—Oui.

18085. Sous quel nom?—Nous avons soumissionné au nom de Purcell, Ginty & Ryan, je crois. Je n'en suis pas sûr cependant.

Ont soumissionné au nom de Purcell, Ginty & Ryan.

18086. N'était-ce pas d'abord Marks & Conmee, ou avez-vous fait une soumission séparée au nom que vous venez de dire?—Nous avons fait une soumission séparée sous le nom que je viens de dire.

18087. Compreniez-vous qu'il y avait plusieurs soumissions moins élevées que celle faite par cette maison?—Par Purcell, Ginty & Ryan?

Plusieurs soumissions plus basses que celle de Purcell, Ginty et Ryan.

18088. Oui?—Oui.

18089. Quand vous avez fait cette soumission, aviez-vous aucun intérêt dans quelque autre soumission?—Aucun.

18090. Quand êtes-vous devenu intéressé dans la soumission de Marks et Conmee ; était-ce avant l'expiration du temps pour la réception des soumissions?—Non ; c'était après.

Est devenu intéressé dans la soumission de Marks & Conmee après l'expiration du temps pour la réception des soumissions.

18091. Était avant l'adjudication du contrat à Marks et Conmee?—C'était après—mais non, ce n'est pas cela. Je crois qu'il y avait des objections à donner le contrat à Marks et Conmee à moins qu'ils ne pussent s'associer d'autres personnes en qui le gouvernement avait plus de confiance pour terminer les travaux.

18092. Avez-vous eu connaissance de quelque négociation à cet égard avant l'adjudication du contrat à Marks et Conmee?—Je sais qu'il n'y en a pas en.

18093. Je parle de négociations au sujet de leur association avec d'autres entrepreneurs?—Je n'en connais pas.

18094. Pourquoi dites-vous donc qu'il y avait des objections à leur donner le contrat à eux seuls?—Il y en avait ; c'est après l'ouverture des soumissions que ces objections ont été soulevées.

*Submissions—**Contrat No. 41.*

Avant l'adjudication du contrat à Marks & Conmee, on leur intima qu'ils eussent à s'associer d'autres entrepreneurs.

18095. Eh bien ; ces objections ont-elles été soulevées avant que le contrat leur fût accordé, bien que leur soumission fût la plus basse ?—C'est avant que le contrat leur ait été accordé, je pense qu'on leur a dit qu'il leur faudrait s'associer d'autres personnes.

18096. Saviez-vous qu'ils avaient reçu cette intimation, ou de quelle manière elle leur était parvenue ?—Je sais que Marks est venu nous trouver et nous a proposé de nous joindre à lui, et nous a offert un certain intérêt dans le contrat si nous voulions nous joindre à eux dans ce contrat.

18097. Vous a-t-il donné à entendre qu'il courait risque de ne pas l'avoir, bien qu'il fût le plus bas, parce qu'il n'était pas associé à un entrepreneur possédant une plus grande expérience ?—Oui, il me semble.

18098. De qui avez-vous appris d'abord qu'il existait une objection de cette nature à l'adjudication du contrat à Marks & Conmee seuls ?—Je ne saurais dire de qui je l'ai appris ; mais on répétait publiquement ici que tel était le cas.

18099. Disait-on ouvertement que quelqu'un d'attaché au Département des Travaux Publics avait rendu ce fait public ?—Je n'ai pas entendu nommer personne. Je n'ai jamais entendu mentionner le nom d'aucune personne attachée au Département des Travaux Publics ou aucun autre département, à l'endroit de ce fait.

18100. Mais si je vous comprends bien, vous avez appris cela avant de recevoir la visite de M. Marks ?—Je ne saurais dire positivement, mais il est probable que oui. Marks était en relation intime—eh bien ; je ne dirai pas en relation avec d'autres—mais il était de Prince Arthur's Landing, et vint ici ; c'était une ancienne connaissance, et je crois qu'il nous en a dit plus long sur la question qu'il n'en a dit à d'autres.

Pourquoi Marks est venu trouver le témoin.

18101. Savez-vous pourquoi il s'est adressé à vous à propos de cette affaire ?—Oui ; voici pourquoi : nous étions allés là haut, et Marks nous avait fourni une grande quantité d'effets ; il est marchand à Prince Arthur's Landing, et il l'était auparavant, nous le connaissions très intimement et avions fait beaucoup d'affaires avec lui ; il nous demanda à quel cas où le contrat lui serait adjugé, de prendre l'ouvrage et de lui donner un intérêt avec nous.

Le témoin avait travaillé sur la section avoisinante.

18102. Aviez-vous travaillé sur la section avoisinante ?—Oui ; nous avons fait ces travaux là.

18103. Est-ce que c'est pour cela qu'il vous a fait son offre ?—Je suppose que c'est uniquement à cause de cela. Nous avions là l'outillage et l'équipe nécessaires pour la construction des travaux sur la section voisine et toute une organisation complète.

Aucune tentative d'influence auprès d'aucune personne attachée au gouvernement, aux fins d'engager le gouvernement à ne pas donner le contrat à Marks & Conmee seuls, afin que le témoin pût devenir intéressé avec eux.

18104. Avez-vous essayé, en aucune façon, d'influencer le Département ou quelqu'un d'y attaché, pour faire soulever les objections à l'adjudication du contrat à Marks et Conmee seuls, dans le but de pouvoir plus tard obtenir un intérêt avec eux ?—Pas le moins du monde, monsieur. Nous n'avons jamais dit un mot à aucun membre du gouvernement ni aucune personne quelconque attachée au Département, au sujet de l'adjudication du contrat, avant le moment où nous avons appris de M. Marks qu'il avait grande chance d'avoir le contrat, s'il pouvait prendre des arrangements satisfaisants pour conduire les travaux et les terminer.

*Soumissions—  
Contrat No. 41.*

18105. Et vous avez appris tout ceci de Marks sans avoir tenté aucune démarche dans le même sens, c'est-à-dire, à l'endroit de votre association avec lui ?—Précisément ; nous n'avons fait aucune démarche quelconque. Nous hésitâmes longtemps avant de nous décider à nous mêler du tout de cette affaire, parce que nous considérions ses prix trop bas, et n'eussent été les facilités que nous avions là dans la possession de tout le matériel et outillage nécessaires, nous n'aurions pas entrepris ces travaux au prix que nous l'avons fait, aux prix plutôt de la soumission de Marks, au prix qu'il avait pour son contrat.

18106. Vous compreniez que c'était la soumission la plus basse, n'est-ce pas ?—Je pense que oui. C'est ainsi que je le comprenais.

18107. Dans votre arrangement, les prix de sa soumission sont restés les mêmes pour le contrat ?—Sans doute.

18108. Les prix ne se sont pas élevés par suite de votre association avec lui ?—Pas d'un centin. Les prix n'ont pas été élevés par suite de l'association de Marks & Conmee.

18109. En sorte que, vous compreniez que le gouvernement donnait les travaux au plus bas soumissionnaires ?—Oui ; mais si vous voulez en prendre note, je vous dirai, à des prix qui étaient réellement trop bas.

18110. Oui, nous en prenons note ?—C'est le cas, j'ai le regret de le dire.

18111. Saviez-vous au temps où vous vous êtes joint à Marks et Conmee, que quelques-uns de leurs prix étaient excessivement bas— Item de charroyage 10 cts trop bas. par exemple, le prix de la terre emportée et transportée n'était-il pas trop bas ?—Il y avait un item dans la cédule qui nécessitait le transport du matériel sur une très longue distance, et dont le prix était certainement trop bas.

18112. 10 cts seulement, n'est-ce pas ?—10 cts seulement.

18113. De fait, ce prix était au-dessous de celui qu'il recevait pour le creusement sur la ligne ?—Oui.

18114. N'y avait-il pas un autre item qui était bien bas ?—Sous ce rapport, monsieur, je désire déclarer que Marks prétendait qu'il avait compris que ces 10 cts devaient être ajoutés au prix du creusement ordinaire pour le transport, et le département, de son côté, maintenait—c'est-à-dire les ingénieurs—que cela comprenait le tout, et que c'était ainsi que la chose était formulée au contrat.

18115. Vous comprenez, je suppose, qu'il avait été formellement notifié que s'il prenait le contrat, ce devait être à ce bas prix et non avec cette addition de 10 cts. au prix ordinaire ?—Oui.

18116. Et il a résolu délibérément de le prendre ainsi sans cet ajouté ?—Oui.

18117. N'y avait-il pas un autre item de bien bas dans sa soumission, par exemple, les tubes en fer, ou vous êtes-vous occupé de cela avant de vous joindre à lui ?—Quant aux tubes en fer, nous n'y avons pas fait grande attention, parce que nous savions très bien que nous ne pourrions pas en placer là. Prix trop bas pour tubes en fer.

18118. Vous saviez que ses prix étaient très bas pour les tubes en fer ?—Oui.

*Soumissions—  
Contrat No. 41.*

18119. Quel était son prix pour cet article ?—Je ne me le rappelle pas au juste, mais je sais qu'il était trop bas.

18120. S'en est-on servi de quelques-uns sur le contrat ?—Non.

Contrat basé sur une longue et sur une courte période.

18121. Avez-vous eu connaissance de quelques négociations entre Marks & Conmee et le Département, ou y en a-t-il eu entre vous et le Département à propos de cette question, à savoir : si le contrat devait se donner de manière à ce que les travaux se terminassent dans un temps éloigné ou rapproché—je veux dire avant l'exécution finale du contrat ?—Les soumissions demandées donnaient deux prix, l'un pour ce que l'on appelle le temps court, et l'autre pour une époque plus éloignée, et le contrat est basé sur ces deux prix distincts.

18122. En sorte que vous avez le prix plus élevé si vous finissez l'ouvrage dans un temps plus rapproché, et les prix plus bas si au contraire, vous ne terminez les travaux qu'à l'époque plus éloignée ?—Oui.

18123. Savez-vous si dans le temps on croyait pouvoir terminer les travaux dans le temps rapproché ou dans le temps plus éloigné ?—Eu égard aux facilités que nous donnait la possession de l'équipe et de l'outillage sur les lieux, et eu égard au fait que nous avions beaucoup de monde là dans le temps, nous croyions que nous pouvions nous-mêmes terminer les travaux à l'époque la plus rapprochée.

18124. Et vous l'espérez encore ?—Oui.

Pratiquement, il eut les prix de la courte période.

18125. Ainsi, en substance, vous aviez l'espoir que vous obtiendriez les prix de la courte période ?—Oui.

18126. Parce que vous seriez capables de terminer les travaux dans ce temps-là ?—Oui.

18127. Savez-vous quel rapport avait votre prix pour la courte période avec celui des autres soumissions ?—Même comparé aux autres il était encore le plus bas. Permettez-moi, s'il vous plaît, de rectifier ceci. Je n'ai jamais vu les autres soumissions. Je ne sais pas ce que portaient les autres soumissions, à l'exception de celle de Marks, et de celle de Purcell, Ginty & Ryan. Je n'ai jamais vu d'autres soumissions, soit avant qu'ils fussent envoyées, soit après leur envoi, ou depuis.

La soumission de Marks & Conmee pour la période courte était de \$2,300,000.

18128. Vous rappelez-vous quel était le chiffre de votre soumission pour la courte période—je parle de celle Marks & Conmee ?—\$2,300,000 en chiffres ronds.

18129. Vous ne connaissez pas quel était le prix de Andrews, Jones & Cie., pour la courte période ?—Non.

Soumission de Andrews, Jones & Cie. \$2,250,000.

18130. Il appert du Livre Bleu qu'ils venaient, en rang de bas prix, après Marks & Conmee ; il n'est pas fait de prix pour la longue période, mais pour la courte, ils ont demandé moins de \$2,250,000, en sorte qu'un peu plus de \$50,000 serait la différence qui se trouvait entre vous et eux pour la courte période, leur soumission étant la plus basse ?—Je ne savais rien de tout cela.

18131. Vous dites que cette question n'a pas été discutée du tout avant la signature finale du contrat ou le règlement avec le gouvernement ?—De quelle question parlez-vous ?

18132. La question des prix de votre soumission pour la courte période comparés à ceux de Andrews, Jones & Cie., pour la même période ?—Pas que je sais.

*Soumissions—*  
*Contrat No. 41.*

18133. Y a-t-il eu quelque changement marqué dans les travaux en vertu de ce contrat?—Oui; l'alignement a été modifié considérablement. L'alignement a été changé considérablement.

18134. Y a-t-il eu d'autres changements considérables dans les rampes, ou autres choses?—Les rampes sont conformes à la spécification, mais la ligne même a été changée, et il y a eu une grande épargne dans les quantités et la distance.

18135. Voulez-vous dire qu'il y a probabilité que l'ouvrage lui-même, une fois terminé, coûtera moins qu'on ne s'y attendait quand le contrat a été fait?—Oui. L'ouvrage, une fois fini, coûtera moins que l'estimation.

18136. Ces changements ont-ils nui à l'efficacité du chemin, ou bien croyez-vous que le chemin sera aussi serviable et efficace?—Je pense que la voie sera meilleure. Elle sera plus courte avec des rampes également bonnes et des courbes faciles, je crois.

18137. Je ne vous demande que votre opinion. Je ne m'attends pas à ce que vous disiez positivement que la voie sera meilleure; pouvez-vous dire s'il y aura économie ou épargne—je parle d'une somme quelconque?—Causede par le changement même?

18138. Oui, par ces changements?—Eh bien, je l'ai entendu estimer à \$300,000 environ. Les changements feront une économie de \$300,000.

18139. A votre sens, cette somme approche-t-elle en réalité de l'épargne qui résultera de ces changements?—Je suis convaincu que, relativement au premier estimé, l'ouvrage sera fait avec une économie de bien près de cette somme.

18140. Ces changements ont-ils été faits par l'ingénieur de district ou par l'ingénieur en chef, ou savez-vous comment il se fait que ces changements ont eu lieu?—Oui, je le sais. M. Bell fut envoyé là dans le printemps sur une partie des travaux—dans le printemps de 1879—et il traça la ligne à nouveau; c'est-à-dire, il en marqua l'emplacement une seconde fois et y fit quelques changements. M. Middleton, l'ingénieur de division de M. Bell, a la charge de 40 milles de chemin. Middleton, un autre ingénieur, fut envoyé dans l'automne de 1879, sur une partie des lieux où les plus grands changements s'étaient faits, pour tracer les travaux, ainsi que je l'ai appris, et il y fit de bien grands changements: M. Bell changea la voie dans plusieurs endroits et raccourcit la distance. M. Middleton y alla et la changea encore et la raccourcit encore davantage, et réduisit encore plus les quantités. M. Cuddy était l'ingénieur de district. Je suppose que cet ouvrage se faisait sous sa direction et avec son assentiment. Dans le printemps de 1879, Bell traça la ligne de nouveau. Middleton, l'ingénieur, fit de grands changements dans l'automne de 1879. Bell changea le chemin et le raccourcit. Middleton le raccourcit encore plus, et réduisit les quantités.

18141. La nature de la contrée à travers laquelle cette section a été construite est-elle la même que celle que vous avez décrite sur la section 25?—En partie.

18142. La partie accidentée ou la partie unie?—Je crois que c'est la partie la plus unie.

18143. Vous croyez que cette section est à peu près semblable à la partie unie de 25, est-ce là ce que vous voulez dire?—Il n'y a pas autant de muskegs sur la section 41, en proportion de la longueur du chemin et de la somme du travail, qu'il y en a sur la section 25. On y rencontre plus de gravier et de terre—c'est-à-dire de la glaise. La proportion de muskegs au reste de l'ouvrage sur la section 41 n'est pas aussi grande que sur la section 25.

*Soumissions—*  
*Contrat No. 41.*

Les quantités prises des niveaux du centre.

18144. Savez-vous si, avant l'adjudication de ces travaux, on avait fait des coupes transversales et si les quantités avaient été prises correctement, ou à peu près correctement?—Non; je crois qu'elles ont été prises de la même manière que sur la section 25—des niveaux du centre.

18145. Avez-vous quelque moyen de savoir si les quantités ont été constatées au moyen de coupes transversales, ou si ce n'est de votre part qu'une présomption: par exemple, avez-vous demandé des renseignements qui pouvaient être fournis par des coupes transversales?—Non.

18146. Etes-vous capable de dire si ces renseignements, en supposant qu'on les eût demandés, auraient pu être fournis, dès le commencement, par les ingénieurs?—Je ne saurais dire.

18147. Avez-vous quelque autre chose à déclarer à propos de cette section 41?—Non.

CONTRAT No. 61  
C. A.

Intéressé dans la section B, Colombie Anglaise.

18148. Quel est l'ouvrage suivant dans lequel vous avez été intéressés?—Nous étions intéressés dans la section B des travaux dans la Colombie Anglaise.

18149. Cet ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique?—Oui.

18150. Etiez-vous intéressés dans les premières soumissions?—Oui.

18151. Sous quel nom avez-vous soumissionné—sous le nom de quelle maison?—Si je me rappelle bien, je crois que c'était sous le nom de Ryan, Goodwin & Cie. Je puis vous donner les noms qui ont été apposés à la soumission.

Noms apposés à la soumission: James Goodwin, J. M. Smith, Patrick Purcell et Hugh Ryan.

18152. Eh bien, donnez-les?—Il y avait James Goodwin, J. M. Smith, je crois, Patrick Purcell et Hugh Ryan.

18153. Où réside Purcell?—Purcell a résidé principalement durant les quatre dernières années sur le chemin de fer du Pacifique Canadien au Fort William.

18154. On le donne comme étant de Williamstown, où est cet endroit?—Sa résidence régulière est à Williamstown, Glengarry.

Nulla entente avec Onderdonk avant l'envoi de la soumission.

18155. Avant de faire cette soumission, avez-vous eu quelque convention avec M. Onderdonk qui est devenu par la suite intéressé dans le contrat?—Quelque convention avec Onderdonk à propos de l'ouvrage?

10156. A propos d'aucune partie de cette affaire?—Non.

10157. Voulez-vous dire alors que, lorsque Purcell, Ryan, Goodwin & Smith ont déposé leur soumission, il n'y avait, à votre connaissance, aucune entente que Onderdonk deviendrait postérieurement intéressé dans le contrat?—Aucune entente quelconque.

Nulla entente avec Onderdonk entre le dépôt de la soumission et l'adjudication des travaux.

18158. Y avait-il avec lui quelque autre convention au sujet de l'ouvrage dans la Colombie Anglaise, avant l'envoi de votre soumission?—Il n'y avait aucune entente ou convention avec M. Onderdonk, ni avec qui que ce fût, au sujet de l'ouvrage ni avant ni après l'envoi de notre soumission.

Avant l'adjudication du contrat la maison du témoin n'avait aucune entente avec Onderdonk.

18159. Y a-t-il eu, entre le temps où vous avez déposé la soumission et celui de l'adjudication du contrat à votre maison, aucune entente avec M. Onderdonk?—Aucune quelconque.

*Soumission—  
Contrat No. 61, C. A.*

18160. Dites-vous que quelque convention que vous ayez faite, vous l'avez faite après que l'ouvrage vous a été accordé?—Oui.

18161. Il appert des rapports que c'est votre maison qui a fait la soumission la plus basse?—Oui.

18162. Et que le contrat vous a été accordé: Veuillez nous dire ce qui vous a engagé à disposer de votre intérêt dans ce contrat, et comment il est arrivé que M. Onderdonk y soit devenu intéressé plus tard? —Je ne vois pas grande objection à répondre à cette question, mais je dois déclarer que je m'objecte à répondre à des questions qui ne se rapportent qu'à ce qui s'est passé entre mes associés et moi, ou à des choses en dehors de celles où le Gouvernement était intéressé, ou dans lesquelles il ne pouvait pas être intéressé.

18163. Nous croyons la question d'un intérêt public: nous ne cherchons pas à savoir comment vous avez partagé entre vous—les associés de votre maison—quelque argent que vous ayez obtenu de monsieur Onderdonk; mais il est nécessaire que nous sachions, je pense, par quelles négociations vous avez été induit à disposer de votre intérêt, parce qu'il est possible que quelqu'un ait pris part à ces négociations qui aurait dû prendre les intérêts du pays, et ne pas s'occuper, au lieu de cela, d'intérêts particuliers; c'est pourquoi nous aimerions à les connaître?—Avant d'avoir aucune conversation avec nous, monsieur Onderdonk avait déjà obtenu les trois autres sections. Cette section B se trouvait entre elles, au milieu, et il tenait beaucoup à avoir cette section afin d'avoir le contrôle entier sur tous les travaux. Voilà pourquoi il disait qu'il voulait avoir cette section; et une autre raison qui nous a déterminés, c'est que, lorsque nous avons soumissionné, nous croyions que nous obtiendrions tout l'ouvrage, si nous obtenions quelque chose. Notre maison était importante. Nous croyions pouvoir compter sur des sommes considérables de manière à contrôler l'ouvrage, et quand on ne nous a accordé qu'une section, nous trouvions cela trop peu—travaux de trop peu d'importance pour un aussi grand nombre d'associés.

Avant de converser avec la maison du témoin, Onderdonk avait obtenu les trois autres sections A. C. & D. Onderdonk voulait contrôler tout l'ouvrage. La maison du témoin a accepté l'offre parcequ'elle croyait obtenir tout l'ouvrage.

18164. Vous rappelez-vous si les négociations ont promptement amené la convention, ou son offre d'acheter votre intérêt n'a-t-elle été acceptée qu'après un long délai?—La transaction s'est faite en quelques jours.

18165. Avez-vous été influencé ou pressé par aucun membre du Parlement de faire cette convention avec M. Onderdonk?—Nous avons nous mêmes signer le contrat. Le gouvernement refusa de nous permettre de transporter le contrat à M. Onderdonk, et nous força de signer nous-mêmes le contrat, ce que nous avons fait.

Le gouvernement ne voulait leur permettre de faire le transport à Onderdonk; et les a forcés de signer le contrat.

18166. Eh bien, une fois que vous étiez réellement intéressés dans le contrat, a-t-on exercé aucune pression sur vous à l'endroit du sujet que j'ai mentionné—c'est-à-dire, le transport à Onderdonk?—Pression de la part de qui?

18167. De la part de quelque membre du Parlement ou du gouvernement; je ne vous demande pas dans le moment s'il y a eu quelque malentendu entre vous; je parle de personnes attachées aux intérêts publics du pays?—Non; on nous dit que nous pourrions signer notre contrat et procéder aux travaux. Nous avons en effet signé le contrat,

Personne d'attaché aux intérêts publics n'a exercé de pression sur eux, pour leur faire transporter le contrat; on leur a

*Soumissions—*

Contrat No. 61. C. A.

dit de signer le contrat et de procéder aux travaux.

mais nous avons donné à Onderdonk une procuration l'autorisant à exécuter les travaux, et c'est ce qu'il fait.

18168. Nous avons compris, d'après M. Goodwin et M. Smith, que votre intérêt a été réellement transporté à M. Onderdonk pour le prix et considération de \$100,000, et je vous demande à présent si cette cession ou transport a été amenée, autant que vous le savez, par la pression de quelque personne attachée au gouvernement?—Ce qui m'a engagé à faire ce transport du contrat à M. Onderdonk, c'est que nous étions trop nombreux dans notre association pour l'importance des travaux à faire; c'était aussi l'opinion de mon associé, M. Purcell.

Transport fait volontairement à Onderdonk.

18169. Voulez-vous dire que vous avez finalement consenti à ce transport à Onderdonk, sans aucune pression de la part de qui que ce soit dans le Gouvernement?—Je veux dire que cet acte de ma part a été volontaire, et avec l'assentiment de mon associé qui était au Fort William. Il me télégraphia que nous ferions mieux d'abandonner l'ouvrage vu qu'il y avait trop d'associés au contrat pour une seule section, puisque nous ne pouvions pas les avoir toutes.

Comment la maison du témoin en est arrivée à prendre \$100,000.

18170. Voici pourquoi je vous fais cette question : il a été insinué que vous avez hésité plus longtemps que vos autres associés à consentir à cette cession à Onderdonk, et que, finalement, vous vous y êtes prêté, non par suite des vœux de vos associés, mais parce que vous avez été influencé de la part du Gouvernement, et je désire placer la question nette devant vous et connaître ce que vous avez à dire à ce sujet?—Quand nous nous réunîmes pour décider ce que nous demanderions pour notre cession du contrat à Onderdonk, nous déterminâmes de demander \$120,000; mais Onderdonk ne voulait donner que \$100,000. Cependant, M. Smith, d'après ce qu'il m'a appris, avait obtenu aux Etats-Unis, entre l'époque de notre soumission et ce temps-ci, certains ouvrages qu'il avait soumissionnés, et il voulait s'y rendre et surveiller ces travaux, comme j'ai pu m'en convaincre moi-même par les télégrammes qu'il avait reçus. M. Goodwin ne se souciait pas d'aller aussi loin que la Colombie Anglaise pour son intérêt dans cette seule section, et tous étaient probablement plus désireux que moi de se débarrasser du contrat. Ils étaient prêts à accepter les \$100,000, je disais que nous devrions avoir \$120,000. Puis M. Smith avait tant envie de se rendre aux Etats-Unis pour ses ouvrages, qu'il me dit que si je voulais baisser jusqu'à \$58,000, qu'ils combleraient entre eux la différence; en sorte qu'ils donnèrent \$58,000 à Purcell et Ryan pour leur part d'intérêt, et ils arrangèrent la chose entre eux.

18171. Vous nous avez décrit ces négociations entre vos propres associés dont je n'avais pas l'intention de vous parler; ma question était pour savoir si aucune personne attachée au département des chemins de fer, soit ministre ou autre officier, soit aucun député au Parlement vous a pressé de faire la cession de votre intérêt à Onderdonk?—Personne du dehors ne nous a forcés. Je vous ai dit nos motifs et la cause.

18172. Vous dites donc qu'aucune personne attachée au gouvernement ne vous a fait faire cette cession ou transport?—Nous avons agi uniquement pour les raisons que j'ai dites.

18173. Quand vous avez fait la soumission pour cet ouvrage, connaissiez-vous ou aviez-vous appris quels étaient les chiffres des autres soumissions?—Non.

*Soumissions—  
Contrat No. 61, C. A.*

18174. Quelque personne attachée à quelqu'un des départements N'a jamais reçu de renseignements particuliers.  
vous a-t-elle donné, en aucun temps, des renseignements sur le sujet qui  
aient pu vous fournir des avantages sur les autres qui soumissionnaient  
avec vous ?—Jamais.

18175. Connaissez-vous quelqu'un d'attaché aux départements, soit témoin, personne  
comme ministre ou subordonné, qui ait retiré quelque avantage d'aucune d'attache aux départe-  
de ces transactions se rattachant au chemin de fer du Pacifique ?—Je reçu d'avantage ni de  
n'ai jamais connu personne d'attaché au département qui ait reçu un promesse à propos de  
avantage quelconque. l'adjudication des  
travaux publics.

18176. Savez-vous si quelqu'un d'eux a reçu la promesse de quel-  
qu'avantage ?—Je n'en connais pas. Je n'ai jamais reçu de renseigne-  
ments au sujet d'aucun ouvrage à donner ici, ou de quelque chose se  
rattachant aux travaux, autre que ceux que l'on reçoit d'ordinaire quand  
on prend des contrats, soit d'une compagnie, soit du gouvernement, ou  
de n'importe qui.

18177. Vous voulez dire : d'autres informations que celles qui sont  
annoncées et celles que donnent d'ordinaire les ingénieurs et les spécifi-  
cations ?—Précisément ; c'est là tout.

18178. Vous êtes vous occupé de la question d'adjudication de Un seul entrepre-  
travaux de la nature de ceux de la Colombie Anglaise à une seule per- neur pour faire l'ou-  
sonne en vertu d'un seul et même contrat, plutôt qu'en vertu de diffé- vrage à meilleur mar-  
rents contrats à plusieurs personnes, et pouvez-vous nous donner votre ché et mieux que  
opinion à ce sujet ?—Dans certains cas, l'ouvrage peut se faire avec plus plusieurs dans des  
d'économie et être mieux contrôlé quand un seul entrepreneur a le cas comme celui de  
contrôle de tout l'ouvrage, et je pense que ce cas s'applique à l'un de ces la Colombie  
endroits. Je pense qu'il était décidément avantageux pour Onderdonk, Anglaise.  
du moment qu'il avait une partie des travaux, de les avoir tous.

18179. Voulez-vous dire qu'il est vraisemblable qu'une seule personne  
finira tous les travaux dans la Colombie Anglaise à meilleur marché que  
quatre personnes ne le pourraient faire avec quatre contrats séparés ?—  
Oui, si la chose est bien conduite et administrée. Un seul a plus  
d'avantage en ayant le contrôle de tous les travaux qu'en ayant le con-  
trôle d'une portion seulement, d'autres ayant le contrôle à ses côtés  
d'autres portions.

18180. Y a-t-il ici, à cause des circonstances particulières de localité, La centralisation est  
quelque chose qui rendrait cet avantage plus marqué que pour des plus nécessaire dans  
ouvrages de même nature et de même importance dans d'autres contrées ? ce cas parce qu'on n'a  
—Oui. On n'a ici accès aux travaux que par un seul endroit, et tous les accès aux travaux  
travailleurs et tous les accessoires nécessaires ont à passer par le même que d'un côté.  
chemin et à suivre, pour ainsi dire, une même direction, et celui qui  
aurait l'unique contrôle et direction de l'ouvrage peut le faire avec plus  
d'économie que si cet ouvrage était partagé entre différentes personnes.  
Ainsi, par exemple, il a le contrôle des gages des hommes quand ceux-  
ci sont rares et la main d'œuvre est élevée ; cela met fin naturellement Il n'y a plus de con-  
à la concurrence qu'il rencontrerait si l'ouvrage se trouvait entre les currence parmi les  
mains de plusieurs entrepreneurs. Je suis convaincu que M. Onderdonk travailleurs.  
aurait à payer des gages plus élevés s'il y avait deux ou trois autres entre-  
preneurs, ou lieu d'avoir à lui seul le contrôle de tout l'ouvrage.

18181. Avez-vous jamais examiné cette question, à savoir : s'il est  
plus avantageux au public que les ouvrages soient adjugés d'après une  
MODE D'ADJUDICA-  
TION DES CON-  
TRATS.

*Mode d'adjudication des contrats.*

L'adjudication des contrats par cédule et par sommes rondes présente également des avantages selon la nature des travaux.

somme ronde que suivant une cédule ou liste de prix et de quantités? —Je crois que cela dépendrait un peu de la nature des ouvrages. Dans certains cas, il est bien difficile—presque impossible de soumissionner d'après une somme en bloc et d'arriver—à ce qui serait un prix raisonnable pour l'ouvrage, parce qu'il surgit beaucoup d'incidents durant la construction de l'ouvrage qu'il n'est pas possible de prévoir au moment où l'ouvrage est donné. Ce mode peut présenter certains avantages dans le cas de travaux ordinaires.

18182. Vous dites que ce mode offre quelque avantage : dans quel mode y a-t-il un avantage?—Eh bien ; si j'entreprenais de construire une certaine longueur de chemins, j'aimerais mieux le faire à tant le mille et d'en donner le contrôle entier que de tout autre façon.

18183. Voulez-vous dire, alors, que c'est le mode le plus avantageux à l'entrepreneur?—Naturellement, c'est au point de vue des entrepreneurs que nous considérons ces choses.

Si l'entrepreneur a le contrôle de l'ouvrage c'est son avantage de la prendre d'après une somme en bloc.

18184. Je vous demande si c'est un avantage pour l'entrepreneur de prendre l'ouvrage d'après une somme en bloc?—Oui, pourvu qu'on lui donne le contrôle unique de tous les travaux.

Le public ne peut souffrir de ce que les travaux sont donnés suivant une liste de prix.

18185. Pouvez-vous nous dire ce qui vaudrait mieux dans l'intérêt du public ; si, généralement parlant, il vaut mieux que les travaux de chemin de fer soient donnés d'après une somme en bloc comme prix ou d'après une cédule de prix attachés aux quantités?—Je ne vois pas que le public pût avoir à souffrir du mode d'adjudication d'après une cédule des prix car les entrepreneurs ne sont payés que pour l'ouvrage qu'ils font réellement, et il est à supposer qu'il ne se fera que ce qui est indispensable pour parachever les travaux.

## PRÉTENDUE INFLUENCE INDUE.

18186. Pour en revenir à cette cession par votre maison à Onderdonk, vous a-t-il été promis quelque chose de la part d'aucune personne attachée au gouvernement si vous consentiez à cette cession à Onderdonk?—Non, monsieur, absolument rien.

18187. Vous a-t-on fait quelque promesse que lorsqu'il s'agirait d'autres travaux vous recevriez quelque faveur ou avantage?—Aucune.

18188. Y a-t-il quelqu'autre chose se rattachant aux ouvrages dans la Colombie Anglaise sur laquelle vous désiriez être interrogé?—Non.

CONTRAT No. 25.  
Soumission de Purcell au-delà de \$100,000 plus basse que l'autre soumission.

18189. Y a-t-il quelqu'autre matière se rapportant au chemin de fer du Pacifique Canadien sur laquelle vous désiriez déposer?—Je puis déclarer ici que, relativement à la section 25, la soumission de Purcell à laquelle je me suis associé plus tard, et pour laquelle nous avons fait les travaux, était de \$100,000, au dessous de toute autre soumission présentée pour cette section.

CONTRAT No. 41.  
Ne se serait pas joint à Marks & Connee s'ils n'avaient pas eu sur les lieux tout le matériel nécessaire.

18190. Avez-vous autre chose à dire relativement au chemin du Pacifique?—J'ajouterai que, relativement à la section 41, nous ne nous serions pas joints à Marks & Connee dans leur contrat, car nous trouvions leurs prix trop bas, si nous n'avions pas eu sur les lieux un matériel considérable et un nombre d'hommes qui travaillaient pour nous depuis des années, et nous désirions continuer à leur donner du travail.

18191. Pouvez-vous nous donner d'autres renseignements sur le chemin de fer du Pacifique Canadien?—Je n'en ai plus à donner, monsieur.

CHARLES HORETZKY, assermenté et examiné :

*Par le Président :*

**Horetzky.**

*Explorations—  
Entre le Fort Garry  
et les Montagnes  
Rochueuses.*

18192. Où résidez-vous?—A Ottawa.  
 18193. Quel est votre état?—Je ne fais rien dans le moment.  
 18194. Avez-vous un état?—Non, je ne puis pas dire que j'en ai un.  
 18195. Qu'est-ce que vous avez fait ces années passées?—J'ai travaillé comme arpenteur-explorateur pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien.  
 18196. Depuis quand avez-vous été ainsi occupé?—A partir de 1871.  
 18197. Jusqu'à quand?—Jusqu'au printemps dernier, à l'exception d'une saison en 1873, et d'une partie de 1876.  
 18198. Une lettre de vous nous avait donné à comprendre que vous aviez dressé un exposé que vous désiriez présenter comme votre déposition?—Oui.

De 1871 au printemps de 1880, a servi comme ingénieur explorateur sur le chemin du Pacifique, à l'exception de la saison de 1873 et une partie de 1876.

Le témoin a préparé un exposé.

18199. Vous pouvez le produire maintenant, si vous le désirez ; vous comprenez, sans doute, que vous le donnez comme partie de votre déposition assermentée?—Comme de raison. J'ai fait un exposé de mon travail, et je l'ai fait succinct de manière à ce que vous puissiez l'amplifier vous-mêmes, et m'interroger sur le contraire. Le 4 août 1871 étant attaché au parti d'exploration de M. Moberly, je quittai le Fort Garry pour explorer une ligne pour le chemin de fer du Pacifique Canadien. Notre route longeait la Rivière Assiniboine jusqu'au Fort Pelly et au nord du Lac à la Plume, en ligne directe pour la Saskatchewan Sud, que nous traversâmes sous la latitude 52° 22', de là au coude de la Saskatchewan Nord, et le long de cette dernière jusqu'à un point, soixante milles environ au-delà de Battle River, et de là presque franc Ouest, jusqu'au Lac au Foin. La ligne que j'ai exploré là est, à quelques déviations près, la même qui est tracée sur les cartes les plus récentes. Durant ce voyage, M. Moberly, M. Nichols et moi, nous avons arpenté plusieurs embranchements au nord et au sud de la ligne. Arrivé à Edmonton, le parti se dispersa, le plus grand nombre retournant à Winnipeg, tandis que M. Moberly et moi nous dirigeâmes vers le sud jusque à la Howse Pass et aux Plaines Kootanie. Nous revînmes à Edmonton de bonne heure en décembre. Ce voyage dans les montagnes s'est fait avec grande expédition, et le parti se composait en tout de cinq hommes et de dix chevaux. Vers le 20 de décembre, je pris charge de l'arpentage depuis Edmonton jusqu'à Jasper House. Je le terminai dans un mois, le parti se composant de trois hommes, de trois attelages de chiens, et de moi-même. En mai, 1872, M. Fleming me demanda si je pouvais lui faire parcourir la ligne arpentée par le parti de M. Moberly durant la saison précédente. Je lui dis que si, et il fut tout de suite convenu que M. Fleming ferait personnellement l'examen de la ligne depuis Winnipeg, gagnant l'ouest, jusqu'à Jasper House. On me confia tous les arrangements, et le 2 août, 1872, l'expédition quitta le Fort Garry. Préalablement à notre départ, M. Fleming décida de ne pas suivre la ligne proposée pour le chemin de fer, mais de nous rendre à Edmonton par la voie la plus courte et la plus facile. Nous suivîmes, par conséquent, les traces d'un

Le 4 août 1871, a quitté avec Moberly, le Fort Garry pour explorer une ligne pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

La ligne jusqu'aux Lacs au foin partiellement celle des cartes récentes.

Le parti se divisa à Edmonton.

Moberly et le témoin s'en vont au sud à Howse Pass.

Le 20 décembre, prit charge de l'arpentage d'Edmonton à Jasper House.

EXAMEN DE LA LIGNE DU LAC SUPÉRIEUR AU PACIFIQUE PAR FLEMING.

En mai 1872, M. Fleming lui demanda de lui faire parcourir la ligne examinée par Moberly.

Le 2 d'août 1872, l'expédition quitta le Fort Garry.

**Explorations—****Examen de la ligne du Lac Supérieur au Pacifique, par Fleming.**

Prit le chemin de charrette ordinaire et non la ligne du chemin de fer jusqu'à Edmonton.

Du Fort Garry à Edmonton, on a fait quarante milles par jour.

L'Exposé de Fleming dans un rapport de 1872, qu'il avait parcouru la ligne depuis le Lac Supérieur jusqu'au Pacifique, est inexact.

**Route de Fleming.****PASSE DE LA VALLÉE DE LA RIVIÈRE DE LA PAIX.**

Avant d'atteindre Edmonton, Fleming demanda au témoin de faire une tournée de reconnaissance jusqu'à la côte du Pacifique *via* la Passe de la Vallée de la Rivière de la Paix, John Macoun devant l'accompagner comme botaniste.

Le témoin dans son rapport faisait voir les AVANTAGES d'une ligne par la passe plus au sud de la Rivière aux Pins.

Fleming s'en tient à ses vues relativement à la Rivière de la Paix.

**Passe de la Rivière de la Paix IMPRATICABLE.**

Le rapport de MacLeod et Cambie confirmait les vues du témoin.

chemin de charrette, *via* Rat Creek, Shoal Lake, le Fort Ellices, les Butte de Tondre, et Carleton, de là au nord de Saskatchewan nord par le chemin de charrette ordinaire, et à cinquante ou soixante-dix milles de la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien. Nous n'avons vu ni la Saskatchewan ni aucune autre rivière, traversée par la ligne, excepte à la traverse des charrettes de l'embranchement sud de la Saskatchewan, et à Carleton. Le voyage de Fort Garry à Edmonton se fit remarquablement vite, et à raison d'une moyenne de quarante milles par jour. On prit pour prétexte de ne pas exécuter l'objet ostensible du voyage, le fait qu'un des membres du parti se trouvait forcé de se rendre à Halifax pour le 15 novembre suivant. A la page 3 du dernier rapport de M. Fleming sur le chemin de fer, on lit ce qui suit : "Le premier examen sous ma direction a été faite en 1872; je parcourus alors la ligne depuis le Lac Supérieur jusqu'au Pacifique." Cette assertion est entièrement inexacte, car, en premier lieu, ce sont M. F. Moberly, M. Nichols et moi qui avons fait le premier examen en 1871, entre Winnipeg et Edmonton, et en justice pour M. Moberly, on doit faire observer que les examens subséquents faits par d'autres ingénieurs n'ont pas découvert de meilleure ligne, à l'exception, peut-être, de quelques déviations; et, en second lieu, M. Fleming, dans son voyage de 1872, a suivi la route ordinaire des canots entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg, et de là à travers les prairies jusqu'à Edmonton, et n'a traversé la ligne projetée que dans un endroit, à savoir : vers le 52° 12' de lat. ouest et le 105° 12 de long. comme je l'ai déjà montré. Avant d'atteindre Edmonton, M. Fleming me pria de faire une tournée de reconnaissance depuis là jusqu'à la côte du Pacifique, *via* la Passe de la Vallée de la Rivière de la Paix; il décida également M. John Macoun de m'accompagner en qualité de botaniste de l'expédition. Je pris charge de l'expédition de la Rivière de la Paix, et après avoir vu partir l'ingénieur en chef et ses aides pour Jasper House, je quittai Edmonton le 4 septembre, pour le Petit Lac de l'Esclave. A la page 46, du rapport de 1874, sur le chemin de fer du Pacifique, on trouvera une courte relation du voyage à la Rivière de la Paix. J'y hasardais, sans me prononcer formellement contre la route par la Vallée de la Rivière de la Paix, quelques considérations en faveur d'une ligne passant plus au sud par la passe de la Rivière aux Pins. Cette proposition, néanmoins, a été considérée comme visionnaire, et l'ingénieur en chef a tout-à-fait mis de côté le conseil que je donnai d'examiner la Passe des Pins d'une manière systématique, et, jusqu'au dernier examen des Rivières de la Paix et aux Pins par MM. Cambie et MacLeod, on s'est accrochée avec une persistance obstinée à la première route, à celle de la Rivière de la Paix, et à ne pas reconnaître la justesse de mon appréciation. [Vide page 10, rap. 1878.] C'est obstination toute pure, et M. Fleming s'en tient toujours à ses vues relativement à la Rivière de la Paix. Aux pages 72 et 97, du rapport de 1874, M. John Macoun prit sur lui de faire un rapport sur les traits caractéristiques de la Rivière de la Paix au point de vue du génie civil, et il a induit apparemment l'ingénieur en chef en erreur par certaines assertions opposées aux miennes touchant la possibilité de construire un chemin dans le niveau bas de la Vallée de la Rivière de la Paix à l'est de la chaîne des Montagnes Rocheuses, dans un endroit où aucune personne jouissant de son bon sens ne réverait de placer un chemin de voitures ou un chemin de fer. Le dernier examen par MM. MacLeod et Cambie, comme je l'ai déjà fait remarquer, a complètement corroboré

mes vues ; mais quand j'ai voulu le démontrer, dans mon récent rapport de 1879, l'ingénieur en chef me défendit d'en parler, et fit effacer dans mon rapport un passage qui faisait allusion à cette circonstance.

18200. Ce passage existe-t-il aujourd'hui ?—Non ; il a été biffé. On n'a pas permis qu'il parût du tout au rapport.

18201. Avez-vous une copie de ce passage ?—Je ne pense pas en avoir une, mais je puis vous le réciter verbalement presque mot pour mot.

18202. Veuillez-bien le faire ?—Il me fait plaisir de voir que les explorations de MM. Cambie et MacLeod ont pleinement corroboré mes vues touchant la route du chemin de fer à partir de la région de la Rivière de la Paix par la Passe des Pins. C'était dans ce sens—sans vouloir dire que ce soient les mots mêmes du rapport.

18203. L'original de votre rapport n'est-il pas déposé aux archives du Département ?—De quel rapport parlez-vous ?

18204. De celui duquel le passage en question a été biffé ?—Déposé : le manuscrit ?

18205. Oui ?—Oh ! non ; le manuscrit n'a jamais été déposé. Le manuscrit m'a jamais été remis.

18206. Est-ce qu'on n'en a pas gardé une copie dans le Département ?—Je ne pense pas. Peut-être y en a-t-il une ; quelqu'un peut l'avoir copié, mais cela s'est fait à mon insu. Le manuscrit m'a été remis entre les mains, et quand on m'en a montré les épreuves, j'ai demandé à M. Smellie pourquoi ce passage était biffé ? Et il me dit que M. Fleming le jugeait inutile. M. Smellie m'informa que M. Fleming avait retranché ce passage—la chose a été faite à son instigation—voyant qu'il y avait un tel antagonisme contre la Passe des Pins, même de la part de M. Marcus Smith jusqu'à ces dernières années, je crois que je me devais à moi-même de faire la remarque que les examens faits par les propres ingénieurs du choix de M. Fleming—Cambie et MacLeod—corroboraient mon expérience. C'était une justice que l'on me devait, mais on n'a pas voulu me la rendre, M. Fleming n'a pas voulu en permettre l'insertion au rapport.

18207. Savez-vous si la copie qui en a été imprimée a été prise de votre manuscrit ?—Je le crois. Elle a dû être prise de mon manuscrit. M. Smellie vous donnera tous les renseignements là dessus, car c'est de lui que j'ai reçu l'intimation du fait.

18208. Si je comprends bien, vous dites que vous avez examiné l'épreuve de cet imprimé, avant qu'elle ait été finalement adoptée, et que vous ayez appelé l'attention de M. Smellie sur l'omission de ce passage ?—Oui ; j'ai examiné l'imprimé. J'ai eu les épreuves entre les mains, et le passage s'y trouvait alors, mais quand la revise—soit que ce fut la dernière revise ou les épreuves mêmes sous forme de livre, je l'oublie—me fut montrée de nouveau, le passage n'y était plus, et j'en ai demandé la cause à M. Smellie. Il était alors trop tard pour y rien changer.

18209. Avez-vous trouvé d'autre différence marquée entre le rapport tel qu'imprimé et le rapport tel que contenu dans votre manuscrit ?—Aucune, excepté ce que je viens de mentionner—cette seule phrase.

*Exploration, C. St.  
Examen de la ligne  
du Lac Supérieur  
au Pacifique, par  
Fleming.*

M. Fleming fait effacer un passage du rapport du témoin à propos de cette circonstance.

Donne, de mémoire, le passage que le témoin dit que Fleming a supprimé.

Smellie dit que Fleming ne voulait pas permettre l'insertion du passage.

*Explorations, C. A.  
Passe de la Rivière  
de la Paix.*

On n'a pas touché au reste du rapport. 18210. Et quant au reste, vous le corroborez ici ?—Oh ! le reste est absolument tel que je l'ai donné—c'est à dire celui de 1879, le dernier.

18211. Et corroborez-vous maintenant ce rapport, abstraction faite de l'omission de ce passage ?—Certainement, il a été imprimé exactement d'après mon manuscrit.

Toujours de la même opinion que lorsqu'il a écrit son rapport. 18212. Mais, avez-vous changé vos opinions, ou ce rapport renferme-t-il en substance vos propres idées ?—Il est parfaitement exact ; oui.

18213. Continuez :—Le passage de la Rivière de la Paix fut fait si tard dans la saison que certains employés de la Cie de la Baie d'Hudson en route vers le même point que moi, s'en retournèrent. Je poussai de l'avant, néanmoins, et j'arrivai à Stewart Lake vers le milieu de novembre et je détachai le botaniste de l'expédition. Je parle ici de 1872. Après un difficile et ennuyeux voyage à la raquette je parvins jusqu'à Port Simpson, sur la Côte du Pacifique, en janvier 1873. Je revins à Ottawa deux mois plus tard, et, je dois le supposer, en considération de mes découvertes, le Gouvernement se dispensa de suite de mes services. Je n'aurais pas dû parler de la route de la Rivière aux Pins, et j'aurais dû sovoir que toute opposition à la théorie favorite de l'ingénieur en chef sur la passe de la Rivière de la Paix, serait le signal de mon renvoi. A partir de là, toute allusion à la route de la Rivière aux Pins a été systématiquement dénoncée, non seulement par les ingénieurs de M. Fleming, mais par d'autres ; et j'ai lieu de croire qu'une série de lettres, publiées dans la *Gazette*, de Montréal, par M. MacLeod, d'Aylmer, ont été inspirées, par M. Fleming. En mai 1874, après le changement d'administration, M. Alexander MacKenzie me fit engager de nouveau, et je fus envoyé pour examiner la côte de la Colombie Anglaise, depuis le cinquante-troisième parallèle de latitude en remontant, l'objet principal étant de rechercher et fixer la hauteur des différentes passes dans les montagnes de la Cascade, et la nature de leurs abords à partir du niveau de la mer. On trouvera un rapport tronqué de ce travail à la page 137 du rapport de l'ingénieur en chef pour 1877. A ce propos, je me vois forcé de me plaindre de la suppression de passages importants de mon rapport sur la côte septentrionale de la Colombie Anglaise, et particulièrement sur le Kitimat Inlet et sur le Kitlope. De fait, les sept dernières pages de mon rapport ont été entièrement supprimées, et c'est sans sans doute à cette circonstance bien extraordinaire qu'est due, en grande partie, la coûteuse, difficile et inutile expédition de M. Gamsby, en février 1876, en remontant la Rivière Kitlope, à la recherche d'une route conduisant au Lac Tochquonyala. Car si l'officier responsable de cette expédition eût été en possession des faits détaillés dans les portions supprimées de mon rapport, on aurait vu que la recherche en question devenait inutile, son inutilité probable étant démontrée à la page 30 de mon manuscrit original—

En novembre 1872, arriva au Lac Stewart.

Revint à Ottawa de bonne heure en 1873, et quitta le service du gouvernement.

Toute allusion à la route de la Rivière aux Pins était dénoncée par les ingénieurs de Fleming.

En mai 1874, a été engagé de nouveau et est allé examiner la côte de la Colombie Anglaise, depuis la 53e parallèle de latitude et au-delà.

Passages de son rapport supprimés.

EXPLORATION DE  
GAMSBY EN RE-  
MONTANT LA  
RIVIÈRE KITLOPE.

La suppression de passages peut expliquer, à son avis, l'inutilité de l'expédition de Gamsby.

18214. Qui avait la charge de cette expédition de M. Gamsby ?—M. Gamsby lui-même.

Marcus Smith, ingénieur en chef du côté de la Colombie Anglaise.

18215. Qui était l'ingénieur en chef ?—Du côté de la Colombie Anglaise, M. Marcus Smith.

18216. Alors, vous voulez dire que M. Smith n'avait pas l'avantage du rapport que vous aviez antérieurement envoyé sur ce sujet à M. Fleming ?—C'est ce que je veux dire, Monsieur.

*Exploration, C. A.  
Exploration de  
Gamsby en remontant  
la rivière Kitlope.*

18217. Et quant au rapport, savez-vous si une copie en a été gardée au département ?—Je ne saurais dire vraiment ; il peut y en avoir une comme il peut n'y en pas avoir une.

18218. Le rapport original vous a-t-il été rendu ?—Je crois que l'original ici, c'est-à-dire, ce rapport, a été écrit par moi à Bella-Bella, côte nord-ouest, le 15 novembre, 1874, et qu'une copie au net en a aussi été faite là et expédiée par la malle à M. Smith à Victoria.

18219. A. M. Marcus Smith ?—Oui, à M. Marcus Smith. C'est lui qui avait la charge des arpentages, vous comprenez. M. Fleming était ici. Ça dû être à l'un ou à l'autre. Elle est adressée à Marcus Smith, mais dans le rapport imprimé, l'adresse est à M. Fleming.

18220. Cela a été modifié ; est-ce que je dois comprendre que vous dites que votre premier rapport a été envoyé à M. Fleming, et que M. Marcus Smith n'a pas eu l'avantage plus tard de le lire, et qu'il a commis, en conséquence, l'erreur de faire partir l'expédition de Gamsby ?—Ce rapport fut envoyé à Marcus Smith.

18221. L'original ?—Oui, et une copie au net également.

18222. Alors, pourquoi dites vous qu'il n'a pas eu l'avantage de ce rapport ?—Parce que deux années s'étaient écoulées. Ce rapport n'a été imprimé que deux ans plus tard. C'est en 1876 que M. Gamsby partit en expédition. M. Smith était retourné à la Colombie Anglaise, et il avait alors probablement oublié mon rapport et tout ce qui s'y rattachait. Je ne dis point qu'ils ne connaissent point le contenu de tout mon rapport, mais il semble que non, puisqu'ils ont envoyé une expédition dans un endroit que j'avais déjà déclaré dans mon rapport être impraticable. Expédition de Gamsby en 1876.

18223. Alors, vous ne voulez pas dire que M. Marcus Smith, en décidant d'envoyer l'expédition de M. Gamsby, avait toujours ignoré les rapports que vous aviez soumis ?—Non, je ne veux pas dire cela.

18224. Mais que, s'il l'avait lu, il l'avait oublié ?—Il l'avait oublié.

18225. Et parce qu'il ne l'avait pas en imprimé devant lui ?—Je conclus ce que les sept dernières pages de mon rapport n'ont pas été imprimées, qu'on les jugeait de nulle importance, ou quelque chose comme cela. Je conclus que M. Marcus Smith avait perdu mes assertions.

18226. Voulez-vous insinuer cette idée : qu'il a dû, autrefois, connaître tout votre rapport ?—Certainement, il a dû le connaître. Croit que M. Marcus Smith, a dû autrefois connaître son rapport.

18227. Mais qu'il a agi plus tard comme s'il l'avait oublié ?—Lui ou M. Fleming. M. Fleming a toujours été le chef, et c'est lui, je présume, qui a donné ses instructions à M. Smith sur ce que ce dernier avait à faire. Naturellement, je ne sais rien au juste de tout cela. Mais je sais ceci, et il vaut autant que je le dise tout de suite : au printemps de 1877, il faut bien se le rappeler, mon manuscrit a été manié et corrigé par un nommé Dixon, des Travaux Publics ici, et M. Dixon peut avoir pris sur lui de faire cette suppression, d'enlever ces pages. J'ignore qui l'a fait, mais la chose a été faite. Je me suis plaint à M. Smith, en 1877, de la suppression de mon rapport, et M. Smith me dit : " Ils n'ont pas droit de faire cela ; vous devriez vous en plaindre à M. Fleming." Je me suis en effet, plaint auprès de M. Fleming, et M. Fleming m'a répondu que la chose n'avait pas d'importance. S'est plaint de cette suppression à M. Fleming qui lui a dit que la chose n'avait pas d'importance.

*Explorations, C. A.*  
*Exploration de*  
*Gamsby en remon-*  
*tant la Rivière*  
*Kitlope.*

18228. Pourriez-vous produire le rapport, tel que vous l'avez maintenant, et que vous avez envoyé dans une occasion précédente?—Non, je ne l'ai pas. Voici tout ce que j'ai, mon premier manuscrit. La copie au net sur laquelle ils ont fait l'imprimé, j'ignore ce qu'on en a fait.

18229. Cela ne vous a pas été remis?—Non; on ne me l'a pas rendu; bien plus, quand je suis arrivé à Ottawa, en mars 1875, je fis quelques ajoutés à mon rapport—quelques ajoutés que je passai à M. Marcus Smith. Ces ajoutés ne sont pas consignés dans le livre imprimé; mais je ne blâme en aucune façon M. Smith pour la suppression du rapport, parce qu'il m'a dit qu'ils n'avaient pas le droit de supprimer quoi que ce fut. Je ne puis dire sur qui le blâme doit tomber—peut-être sur M. Dixon, et peut-être aussi sur M. Fleming.

Dès le début, l'expédition de Gamsby alla de travers.

18230. Continuez?—Comme matière de fait, l'expédition alla de travers, dès le début, et au lieu de remonter la fourche nord-est du Kitlope, elle prit un tributaire, celui de l'ouest, qui conduisait au cœur même de la chaîne extérieure des Montagnes de la Cascade, résultat qu'ils auraient prévu s'ils avaient consulté mon rapport. Quant à Kitimat Inlet, dont la vallée conduit à la Rivière Skeena à travers une passe remarquablement facile de la chaîne de la côte, rien n'a été rendu public dans les rapports officiels, bien que j'eusse tout particulièrement appelé l'attention sur le sujet dans mon rapport de 1874. Le 9 mai dernier, je me suis adressé à M. Fleming à cet égard [Vide page 46 de mon pamphlet "Faits étranges" (*Startling Facts*); je le fis ressouvenir de mon rapport sur le Kitimat; mais évidemment il avait oublié tout cela entièrement, et il me pria de ne plus parler de cela. Il est étrange, cependant, que, malgré l'injonction de monsieur Fleming de ne plus parler de Kitimat, monsieur George Keefer qui se trouvait dans une chambre voisine en train de corriger les épreuves de son rapport sur le Skeena, fait par deux fois allusion au Kitimat à la page 74 du rapport de 1880, et le jour suivant M. Fleming m'adressa la lettre citée à la page 47 des "Faits étranges." Ce que je veux faire ressortir, c'est que je remis cette lettre entre les mains de M. Fleming lui-même; il la lut, et parut très frappé du renseignement qu'elle contenait; alla vers la carte, et après que je lui eus expliqué la circonstance, il me dit: "Ne soufflez pas un mot de tout ceci, cela embarrasserait le Gouvernement." "Bien," lui dis-je. Comme je l'ai dit, M. Keefer était dans le bureau voisin en train de corriger ses épreuves. M. Keefer n'a jamais vu la vallée du Kitimat, et cependant il en parle dans son rapport, et dit qu'il l'a vue. Mon idée est que M. Keefer n'a jamais vu la vallée de Kitimat, mais M. Fleming lui a soufflé ce qu'il devait en dire (c'est mon idée) simplement pour faire voir que la chose n'avait pas été oubliée. La vallée de Kitimat est la plus belle vallée depuis la Colombie Anglaise jusqu'au bord de la mer, et jusqu'à cette lettre de mars adressée par M. Fleming, il n'y a eu aucune reconnaissance officielle de l'existence de cette vallée; c'est comme le passage des Montagnes Rocheuses—

LA VALLÉE DE  
 KITIMAT INLET.

Il n'est rien dit de Kitimat Inlet dans les rapports officiels, bien que dans son rapport le témoin eût appelé l'attention sur le sujet.

Théorie du témoin sur la première reconnaissance officielle de la vallée de Kitimat.

La Rivière Kitimat descend par la vallée de Kitimat vers la mer.

18231. Est-ce que la Vallée du Kitimat est cette vallée par laquelle la Rivière Kitimat descend à la mer?—Oui.

18232. Elle se décharge dans le chenal Douglass?—Oui; le chenal Douglass—autrefois appelé le Kitimat Inlet; et pour faire voir que M. Keefer écrivait à propos de choses qu'il ne connaissait pas du tout si

vous avez le Rapport de 1880 je vais vous faire voir cela. M. Keefer a fait une erreur à la page 73. M. Keefer dit : Prétendue erreur de Keefer.

“ J'avais intention de continuer mon examen quelques milles plus à l'est ou jusqu'à Kitsalas, mais ayant appris qu'il se faisait immédiatement au-dessus de l'embouchure de la Bymoets, quelques milles en amont, un mouvement dans l'entassement de la glace, je ne voulus pas risquer un plus long délai, car l'entassement une fois en dessous de moi, et un changement de temps qui s'annonçait évidemment — auraient rendu notre départ très difficile à effectuer sinon impossible dans des canots. Cet état de choses a rendu illusoire toute possibilité d'un examen de la vallée de la Lakelse jusqu'à la tête de Kitimat. ”

C'est de la Vallée de Kitimat qu'il parle.

“ Mais d'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir, je conclus qu'il n'y a aucune difficulté, si la chose devenait désirable, de faire passer une ligne par cette vallée jusqu'à la tête de Gardner Inlet. ”

Eh bien, Monsieur, il est physiquement impossible de faire un chemin de fer à partir de la tête de Gardner Inlet. Gardner Inlet en est tout-à-fait éloigné, comme vous pouvez vous en assurer en jetant un coup d'œil sur la carte. Cela démontre qu'il ne savait pas un mot de ce qu'il écrivait. Il le répète à l'avant dernier paragraphe de son rapport, en recommandant que : Idée de Keefer impossible.

“ S'il devenait encore nécessaire pour atteindre Gardner Inlet comme point terminal, la vallée du Lakelse offre un accès facile à ce point, à partir de la vallée de la Skeena. ”

J'ai une petite carte qui fait voir cela.

HUGH RYAN : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

18233. J'apprends que vous désirez ajouter quelque chose au témoignage que vous avez donné ce matin?—Ce que je désire ajouter, monsieur, c'est que, à ma connaissance du moins, et je crois ne pas me tromper, lorsque les quantités ont été estimées pour la section 25, c'est-à-dire, avant l'adjudication des travaux, on n'a pas fait la part du tassement ou resserrement sur les muskegs ou sur tout autre matériel, tandis que les estimés faits pour la section 41 ou la section avoisinante plus tard, on faisait une large part au resserrement, d'après ce que l'on savait de la section 25, ce qui démontrerait, dans une grande mesure, pourquoi l'ouvrage sur la section 41 allait au-dessous tandis que celui de la section 25 allait au-dessus des prix.

18234. Y a-t-il autre chose?—Non ; voilà le point que je désire établir.

18235. Vous avez parlé ce matin de quelques papiers que vous désirez produire?—Ces papiers se rattacheront à ce que vous m'avez demandé, s'il y avait entre le gouvernement et nous quelque différend au sujet de la section 25.

Hugh Ryan.

CONSTRUCTION DE  
CHEMIN DE FER.—  
CONTRATS Nos. 25  
ET 41.

On n'a pas fait la part du resserrement dans les estimés, tandis qu'on la fait pour la section 41.

Construction de che-  
min de fer—  
Contrats Nos. 25  
et 41.

18236. S'ils ne se rattachent qu'à la validité de votre réclamation d'argent, nous ne voulons pas dans ce cas les examiner?—Ils ne traitent qu de cela.——

St. Jean.

ST. JEAN, assermenté et interrogé :

TÉLÉGRAPHE.—  
SOUSSIONS.—  
CONTRAT No. 4.

*Par le Président :*

Se rappelle avoir été avec Waddle, et avoir vu soit M. Mackenzie ou M. Trudeau.

18237. M. Waddle qui a donné son témoignage devant nous, a parlé de vous comme l'ayant accompagné dans quelques-unes de ses entrevues, soit avec le ministre soit avec le sous-ministre des Travaux-Publics relativement à sa soumission pour l'un des ouvrages du télégraphe sur la ligne : vous rappelez-vous quelque chose de cela?—Je me rappelle, Votre Honneur, que j'ai été avec lui. Je ne pourrais pas dire au juste si c'était chez M. Mackenzie ou chez le sous-ministre ; je crois plutôt que c'était chez ce dernier, mais je ne pourrais pas dire au juste ce qui s'est dit parce que je croyais que la chose était de bien peu de conséquence. Ce que je me rappelle est si vague, que je ne puis dire rien de positif ; cependant, si je me souviens bien, je puis dire que Waddle n'a pas pu donner les sûretés nécessaires dans le temps voulu, et il était avec M. Smith, si je ne me trompe pas, et il y avait quelque entente entre lui et M. Smith. Il est venu ici à plusieurs reprises pour voir le ministre à ce sujet, pour essayer d'avoir le contrat, mais si j'avais eu le temps de réfléchir sur la question, j'aurais pu vous en dire un peu plus long quoiqu'il n'y ait rien d'important, parce que mon idée est qu'il n'a pas eu le contrat pour deux raisons—la première c'est que, je pense, le gouvernement n'était pas prêt à procéder sur cette section, et n'avait pas reçu les garanties nécessaires. Je ne suis pas très sûr, Votre Honneur, de tout cela, parce que je ne suis allé là que pour l'accompagner. Il croyait que, vu que j'étais le député de la cité et un ami du gouvernement—je pourrais l'aider de ma présence. C'est un de ses amis qui l'a amené chez moi—je ne suis pas sûr mais je crois que c'était M. Coffey—M. Thomas Coffey—je n'en suis pas sûr, mais c'est quelqu'un qui l'a conduit chez moi. J'allais souvent avec des gens que je n'avais jamais vus. Je passais pour être facile d'accès et toujours prêt à accompagner les gens, et il pensait que je pouvais l'aider à obtenir le contrat. Voilà tout ce que je me rappelle ; il y a environ six ans de cela, je crois.

Waddle ne peut fournir des sûretés à temps.

Le Gouvernement n'était pas prêt à procéder sur cette section.

Comment le témoin est venu au département avec Waddle.

18238. Pourquoi croyez-vous que l'une des raisons était le gouvernement n'était pas prêt à donner le contrat?—Je ne saurais dire, je n'ai jamais pris d'intérêt à la question, et n'en ai jamais parlé à M. MacKenzie, et je me souciais peu que le contrat fût donné ou non. Je consacrais tout mon temps, lorsque j'étais au Parlement, à essayer de procurer de l'ouvrage aux pauvres gens, en sorte que je n'ai ni songé ni réfléchi à cette question.

18239. Vous rappelez-vous maintenant ce que le ministre, ou le sous-ministre a dit à propos d'une prolongation de temps qui permettrait à Waddle de déposer ses sûretés plus tard que le temps d'abord fixé?—Eh bien, Votre Honneur, la raison qu'a donné M. Trudeau à Waddle est tellement vague dans mon esprit. Je sais que, dans le temps, la

*Télégraphique—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

réponse de M. Trudeau m'a paru satisfaisante. C'est tout ce que je puis me rappeler ; mais M. Trudeau pourrait bien mieux que moi expliquer cela à la Commission, car c'est lui qui est chargé de toutes ces choses. Tout cela est si vague dans mon esprit que c'est comme un rêve.

18240. Vous voulez dire, alors, que vous n'avez pas un souvenir assez vif des circonstances pour vous permettre d'en rendre témoignage ?—Non, Votre Honneur. Je ne me rappelle pas suffisamment les choses pour dire pourquoi les travaux ne procédaient pas, ni pourquoi M. Waddle n'a pas obtenu le contrat. Cela est pour moi aussi vague que le fait que M. Smith et lui avaient soumissionné et qu'il y avait un certain malentendu entre eux, mais je ne saurais dire la nature ni la cause de ce malentendu. Je l'ai rencontré l'été dernier, sur la rue, il m'aborda, me serra la main et me parla du contrat, et il me dit : "C'est dommage que je n'aie pas eu le contrat cette fois-là." Je lui répondis : "Cela aurait fait votre affaire ; je n'en connais rien du tout." En sorte que je sais si peu de chose que je ne sais que dire.

Ne se rappelle pas suffisamment l'entrevue entre Waddle et le ministre ou sous-ministre.

18241. M. Waddle a dit qu'une fois vous étiez présent quand il a été informé que si quelqu'autre personne à qui le contrat avait été offert ne fournissait pas ces sûretés il (Waddle) aurait une nouvelle chance de déposer ses sûretés sur ses soumissions ; vous souvenez-vous de quelque chose à ce propos suffisamment pour le donner ici comme témoignage ?—Je crois que M. Trudeau lui a dit quelque chose comme cela —que si ces personnes ne se présentaient pas, il aurait le contrat. Au mieux de ma connaissance, ce fut là sa réponse ; mais je ne me rappelle rien autre chose, à moins qu'on n'aide ma mémoire.

Trudeau dit à Waddle que si l'un des soumissionnaires n'arrivait pas à temps avec ses sûretés, Waddle aurait le contrat.

18242. Connaissez-vous quelque autre chose relativement au chemin de fer du Pacifique Canadien que vous puissiez nous donner comme votre témoignage ?—Rien autre, votre Honneur—rien du tout.

CHARLES HORETZKY : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

18243. Quant à ce rapport que vous dites avoir été supprimé en partie, je comprends que vous l'avez préparé dans l'automne de 1874 ?—Oui.

Le rapport du témoin qui avait été supprimé en partie et qu'il avait adressé à

18244. Vous rappelez-vous s'il était adressé à M. Marcus Smith ou à M. Fleming ?—Il était adressé à M. Smith, mais dans la copie imprimée l'adresse de M. Fleming a été substituée à celle de Smith, ainsi que vous pouvez le voir par l'en-tête.

Marcus Smith, parut dans le rapport imprimé comme adressé à M. Fleming.

18245. Il est clair que le commencement de votre lettre s'adresse à M. Smith, car vous nous servez ces mots : "me conformant aux instructions verbales de M. Fleming et aux suggestions écrites par vous," voulant dire, je suppose, M. Smith ?—Oui, cela le prouve.

18246. Vous rappelez-vous à qui vous avez donné ce rapport ?—Je l'ai mis à la poste, à Victoria, en février, 1875, et quand j'arrivai chez moi je découvris que M. Smith l'avait déjà reçu depuis quelques jours.

Rapport mis à la poste en février 1875, à l'adresse de M. Smith.

*Explorations, C. A.*  
*Vallée de la Kitlope,*  
*Kitlinaz Inlet.*

18247. Où se trouvait alors M. Smith?—Il était déjà de retour de la Colombie Anglaise. Il était de retour avant moi.

18248. En sorte que vous avez découvert, en arrivant à Ottawa, que M. Smith était déjà en possession de votre rapport?—Oui; à l'exception de ces *addenda*.

18249. Ceux-ci avaient été faits ici dans ce temps-là?—Oui; ils avaient été faits ici—l'un d'eux du moins.

L'expédition de Gamsby a été probablement le résultat de la suppression de son rapport.

18250. Si je vous comprends bien, vous dites que la suppression partielle de ce rapport ou le peu de cas qu'on en a fait, a été probablement la cause de cette expédition de M. Gamsby?—C'est là ce que je veux donner à entendre.

18251. Et qu'on aurait évité les frais de cette expédition si votre rapport n'avait pas été supprimé?—Ces frais auraient été évités si on avait pris connaissance de mon rapport.

18252. Quand dites-vous que votre rapport a été supprimé en partie?—Pas avant 1877.

18253. Comment croyez-vous que cela ait pu affecter les opérations de 1876?—Parce que le rapport était en la possession des autorités de cette période.

Mais la suppression partielle ayant eu lieu en 1877 ne pouvait affecter ce qui s'est passé en 1876, l'année de l'expédition de Gamsby.

18254. Mais le rapport, tel qu'elles l'avaient en 1876, était entier, n'est-ce pas?—Oui.

18255. Alors, la suppression de certaines parties en 1877 ne pouvaient pas avoir agi sur elles en 1776?—Peut-être que non.

18256. Croyez-vous la chose possible?—Non, pas du tout; mais je tire cette déduction que les sept dernières pages de mon rapport ayant été supprimées en 1877, les autorités ne s'en étaient pas occupées et n'y avaient fait aucune attention en 1876. Naturellement j'ignore qui a supprimé ces pages. Je ne blâme personne, mais M. Marcus Smith m'a dit que personne n'avait le droit de faire cela; et quand j'en parlais à M. Fleming, il n'en fit pas le moindre cas. Je désire que vous compreniez aussi que le rapport, à l'époque où il a été imprimé, était entre les mains de M. Dixon qui ne pouvait posséder aucune connaissance locale de l'endroit, en sorte que je ne vois pas trop pourquoi il aurait omis ces pages. Quant à la question que vous m'avez posée j'ai déclaré: "De fait les sept dernières pages de mon rapport ont été entièrement supprimées, et c'est à cette circonstance bien extraordinaire qu'est due en grande partie la coûteuse, difficile et malheureuse expédition de M. Gamsby en février 1876, jusqu'à la Rivière Kitlope, à la recherche d'une route conduisant au lac Tochquonyala. Remarquez bien que je n'affirme rien positivement.

18257. Je vous comprends. Je ne fais que rechercher les raisons de vos opinions; je ne les prends pas pour des énoncés de faits, mais pour des probabilités: à l'époque où cette expédition de Gamsby est partie, vous n'aviez aucune raison de croire que personne dans le Département avait supprimé, avec intention, aucune partie de votre rapport?—Non; je ne savais rien de tout cela.

Ce n'est qu'en voyant le rapport imprimé de 1877 qu'il s'aperçut que le sien avait été tronqué.

18258. Ce n'est que d'après l'état incomplet du rapport imprimé de 1877, que vous avez supposé qu'on ne s'était pas occupé de cette partie qui ne paraît pas dans le rapport?—Voilà tout. De fait, en 1877 j'avais oublié entièrement tout ce qui se rattachait au rapport—les détails.

*Exploration, C. 1.  
Vallée de la Kitlope,  
Kitimat Inlet.*

18259. Cette partie supprimée s'applique-t-elle principalement à la localité du Kitimat, autant que vous vous le rappelez?—L'addendum n'est certainement pas inclus dans le rapport imprimé. Je ne sache pas si le paragraphe suivant soit dans le rapport: "Il est inutile d'allonger ce rapport en faisant autre chose qu'une simple allusion en passant au Kitimat Inlet—immense échancre remplie d'eau comme les autres de la côte." Est-ce que le passage paraît au rapport imprimé?

18260. Je n'en sais rien pour le moment?—Puis suit l'addendum supprimé. Je vais vous le lire:

"Au coin nord-est de ce bras de mer, il y a, cependant, une longue et étroite baie qui, si elle était draguée, offrirait un havre excellent. Il y a amplement de l'espace pour des quais, mais pour augmenter la profondeur, il faudrait détourner la rivière Kitimat et la diriger vers le côté ouest de l'Inlet. Un examen micrométrique a été fait de cet endroit par M. Richardson, durant mon absence dans l'intérieur, à la recherche de passes conduisant au plateau oriental. Si j'avais réussi ici, nous aurions fait des sondages à l'extrémité supérieure de l'Inlet, et, de fait, un examen hydrographique minutieux. Comme débouché de la haute Skeena, la facilité de communiquer de ce point avec l'intérieur, est sans égale sur ces côtes."

Addendum supprimé dans lequel le témoin dit que comme débouché à la haute Skeena la vallée du Kitimat est incomparable.

Telle est l'ajouté, l'addendum que j'ai passé, je crois, au bureau de M. Smith après mon arrivée à Ottawa.

18261. Était-ce quelque temps autour de janvier, 1875?—Vers février ou mars; j'oublie quel jour je suis arrivé ici. C'était probablement en mars. C'est là l'addendum qui a été omis. Il y a d'autres parties, paragraphes et passages répandus par tout le rapport qui ont été omis, et les sept dernières pages entièrement.

D'autres passages et les sept dernières pages du rapport omis, et qui, le témoin prétend, contenaient des renseignements précieux.

18262. Si je comprends bien, vous dites, en fait, à propos des omissions, qu'elles donnaient des informations substantielles au département, et qu'elles étaient de nature, par leur contenu, à épargner certains frais et arpentages qu'on a faits plus tard?—C'est ce que je suppose.

18263. C'est là ce que vous pensez de la chose?—Oui; c'est là mon opinion.

18264. Et c'est pourquoi vous croyez que cette allusion à l'omission a de l'importance?—Oui.

18265. Est-ce que je vous comprends bien; vous dites que ces omissions s'appliquent particulièrement à la région de la Kitimat, la vallée de la Rivière Kitimat, et à la probabilité que cette localité offrirait des avantages à la construction d'un chemin de fer?—L'addendum parle de cela.

18266. Aux parties qui ont été omises; y a-t-il d'autres parties?—Oui, les parties qui s'appliquent à la Kitlope.

18267. Y a-t-il quelqu'autre partie, croyez-vous, qui s'appliquait à la Kitimat?—Non.

18268. Où est-ce que M. Gamsby a fait cette exploration qui, à votre sens, n'était pas nécessaire?—Au haut de la Kitlope, à la recherche d'une passe conduisant au lac Tochquonyala.

EXPÉDITION DE  
GAMSBY AU HAUT  
DE LA KITLOPE.

A la recherche  
d'une passe condui-  
sant au Lac Toch-  
quonyala.

18269. On me dit que vous avez l'original de ce rapport dont vous avez gardé la possession depuis le commencement?—Oui; il est ici.

*Explorations, C. A.*  
*Exploration de*  
*Gamsby en remon-*  
*tant de la Kitlope.*

18270. Veuillez en référer à cette partie de votre rapport que vous croyez avoir été omise?—Relativement à la Kitlope?

18271. Oui?—Quant à la Kitlope, il n'y a eu aucune exploration parfaite de cette rivière.

18272. Vous parlez là de l'examen qui a été fait sous votre surveillance?—Oui; voici mes propres remarques:

Il conclut, pour les raisons dites, qu'il n'y a pas de route praticable pour un chemin de fer le long de la Kitlope.

“Je n'ai fait réellement aucune exploration complète de la rivière par la raison que l'on se proposait de l'examiner à partir de sa source en descendant, et que, vers la fin de la saison, la connaissance de la contrée acquise par une visite à la région où deux ou trois de ses sources se trouvent, rendait la descente de la rivière une œuvre de surrogation. A son embouchure, la Kitlope entre dans la mer sur un fond plat et marécageux, encaissé dans de hautes montagnes à la cime glacée. Quelques milles plus haut, la rumeur (des sauvages) veut que la vallée s'améliore, et que les montagnes s'éloignent et deviennent moins abruptes. Je le crois facilement, et je sais qu'en ajoutant une distance de six ou sept milles à partir de la hauteur des terres de la chaîne de la Cascade, la branche nord-ouest de la rivière Kitlope coule réellement à travers une vallée d'une étendue médiocre, mais, malheureusement, à une hauteur au-dessus de la mer de pas moins de 1,100 pieds; et que, de plus, dans la direction de sa source, c'est-à-dire, au nord-ouest, on ne voit rien qu'une vraie mer de montagnes aux sommets glacés: il est possible, mais bien peu probable, que la branche en question, conduite à une passe. Une telle passe, s'il y en a une, ne peut se trouver à moins de 3,000 pieds au-dessus de la mer, et si l'on considère le voisinage rapproché de la hauteur des terres ou du sommet (au Lac Tochquonyala) de la vallée basse que j'ai vue, je crois qu'on en peut conclure sûrement que, dans cette direction, on ne saurait trouver de route praticable.”

Vallée de la Kitlop  
 1,100 pieds au-dessus  
 de la mer.

Tel est le paragraphe auquel je fais allusion, monsieur.

18273. Etes-vous toujours de la même opinion que celle que vous exprimez dans ce paragraphe?—Oui; décidément. Je considère qu'il n'y a pas de route là-haut conduisant au Kitlope à partir de la tête du Canal Gardner.

18274. Ainsi donc, la décision finale de ne pas adopter cette localité comme propre au passage d'un chemin de fer, était, à votre avis, judicieuse?—Certainement. Elle n'a jamais été suivie par M. Gamsby.

Suivant le témoin, la suppression partielle de son rapport a amené une expédition inutile.

18275. Eh bien: à l'endroit des intérêts du public, qu'elle a été la conséquence de cette omission d'une partie de votre rapport; laquelle partie vous croyez avoir été supprimée? Sont ce les frais de cet exploitation?—Certainement. Si M. Smith ou M. Fleming avaient lu ce paragraphe avec attention, je pense que probablement ils n'auraient pas envoyé cette expédition.

18276. Y a-t-il quelqu'autre conséquence que vous croyez pouvoir faire dériver du fait que votre rapport n'a pas été lu?—Non, pas d'autre.

18277. Est-ce cette partie que vous avez lue qui indique la montée abrupte à ce Lac, et dont la vue seule aurait convaincu toute personne raisonnable qu'il ne pouvait y avoir de passe-là?—Oui; ce que j'ai lu.

18278. Je croyais que c'était la partie omise?—C'est ça la partie supprimée.

18279. Mais est-ce bien celle qui, dites-vous ou croyez-vous, l'aurait informé qu'il était inutile d'envoyer une expédition qui ne pouvait avoir

*Explorations, C. A.  
Exploration de  
Gamby en remontant  
la Kitlope.*

de succès?—Oui; c'est cette partie même. Je ne l'ai peut-être pas énoncée assez clairement, mais j'avais l'intention de faire comprendre cela.

18280. Mais elle eût été inutile à moins qu'elle ne comportât clairement l'idée que vous aviez l'intention de lui faire comporter?—Certainement.

18281. Croyez-vous, après cette lecture que vous venez d'en faire, qu'elle démontrerait à M. Smith ou à qui que ce soit qui la lirait, l'inutilité palpable d'une expédition de la nature de celle de M. Gamsby?—Je le crois.

18282. A propos de cette Vallée de la Kitimat, vous plaignez-vous de ce que certaine partie de votre rapport a été omise qui aurait démontré que cette route aura été plus facile que ne le croyait le Département?—Oui; je dis qu'on n'a prêté aucune attention officielle à la Vallée de la Kitimat.

VALLÉE DE LA  
KITIMAT.

Il croit qu'il n'y pas eu de reconnaissance officielle de la vallée de la Kitimat, son rapport à ce sujet ayant été supprimé.

18283. Voulez-vous dire; dans aucun document?—Non; il n'en a été question dans aucun des rapports imprimés que j'ai vus, et mon rapport sur le sujet a été supprimé.

18284. Est-ce que le rapport de 1877, à la page 139, ne fait pas allusion au sujet?—Oui, il y a quelques observations préliminaires.

18285. Est-ce que toute la page ne traite pas de la question?—On n'y parle pas du tout du fait que la vallée de la Kitimat conduit à la Skeena. Un coup-d'œil sur la carte vous ferait comprendre ma pensée.

18286. Y a-t-il quelqu'autre partie de votre rapport se rattachant à la localité ou vallée de la Kitimat, qui ait été supprimé, et qui serait de nature à modifier la question, en dehors de cet addendum que vous nous avez lu?—Non, monsieur, pas d'autre.

18287. Continuez votre relation.—Outre l'examen de la Kitimat et de ses embranchements, l'ouvrage de 1874 comprenait l'exploration des eaux supérieures de la Rivière Kitlope, l'arpentage du Chenal Dean et de ses affluents les Rivières Tsatsquot et Kemsquit, de la Rivière Kimano, et le plateau d'épanchement des eaux des Cascades, depuis le Chenal Dean jusqu'à la tête de Douglas Arm—Je donnais dans mon rapport supprimé une description exacte de tout ce travail.

KITLOPE, DEAN  
CANAL, TSATS-  
QUOT, KEMSQUIT,  
DOUGLASS ARM.

Ce que contenaient les parties supprimées du rapport du témoin.

18288. Quand vous parlez du rapport supprimé, voulez-vous dire que tout un rapport a été supprimé?—Non; j'entends une partie supprimée de ce rapport. A la fin des opérations de la saison, je fus forcé de revenir sur mes pas jusqu'à Victoria, en faisant en canot un voyage plein de dangers qui dura onze jours le long de la côte du Pacifique et en plein cœur d'hiver. En 1875, on m'envoya de nouveau à la Colombie Anglaise, aux fins d'explorer la région inconnue près du lac François—

En 1875, a été envoyé explorer la région près du Lac François.

18289. Pour en revenir à la dernière phrase, vous dites que vous avez été forcé de faire un voyage périlleux le long de la côte?—Oui; forcé par les circonstances. Il n'y avait pas de steamers.

18290. Vous ne vous plaignez pas de cela?—Non, pas le moins du monde.

18291. Vous voulez dire qu'il devint nécessaire?—Oui, cela devient nécessaire. Je ne blâme pas le département pour cela.

*Killops, Dean  
Canal, Tsatsquot,  
Kemsquit,  
Douglas Arm.*

Explore le Lac François, la contrée au nord du Lac Huron, et en 1879, la région entre la rivière Skeena et la Rivière de la Paix.

En 1875, envoyé en exploration entre la Skeena et la Rivière de la Paix.

EXPLORATION  
ENTRE LES RIVIERES  
SKEENA,  
DE LA PAIX ET  
DES PINS.

Ce que pense le témoin de l'exploration de Cambie entre les Rivières de la Paix et Skeena.

L'exploration de Cambie faite par manière d'acquit.

18292. Continuez.—En 1875, je fus de nouveau envoyé à la Colombie Anglaise pour explorer la région inconnue près du lac François, et pour d'autres ouvrages. En 1876 et 1877, je fus employé à l'examen de la contrée au nord du Lac Huron. En 1879, je fus envoyé à la Colombie Anglaise pour arpenter la région inconnue qui se trouve entre la Rivière Skeena et la Rivière de la Paix ; on trouvera la relation de ces travaux dans le rapport général de 1880. A ce propos, le memorandum des instructions de l'ingénieur en chef à M. J. A Cambie, touchant les explorations dans la Colombie Anglaise du Nord, en date du 12 mai 1879, et notamment les paragraphes neuf et dix, sont dignes de remarques—

18293. Vous parlez du rapport de 1880?—Oui ; du rapport de 1880 :

(9) "C'est le désir du gouvernement que la contrée soit, dans le plus bref délai possible, explorée d'un bout à l'autre, de manière à ce que l'on puisse déterminer complètement quelle est la route la plus convenable entre la Rivière Skeena et la Rivière de la Paix, ou son tributaire, la Rivière aux Pins.

(10) "On a envoyé des instructions à MM. McLeod et Gordon, leur enjoignant d'accompagner M. Cambie et de co-opérer avec lui dans cet examen."

On verra par ces extraits que M. Cambie avait le devoir d'explorer d'un bout à l'autre la région dont parle le paragraphe neuf, dans le but de trouver la route la plus courte et la plus convenable pour le passage d'une voie ferrée entre les Rivières Skeena et de la Paix. Je vais maintenant vous montrer la manière comique dont cette exploration a été conduite. Vers le 24 juin, 1879, M. Cambie, avec son personnel, quitta les Fourches de la Skeena pour le Lac Babine *via* la vallée de la Susquah. Dans mon rapport du 15 mars, 1873, je fis la description succincte de la Vallée de la Susquah, et j'indiquai les difficultés des travaux, la raideur des rampes que l'on rencontrerait en s'en servant comme voie de communication entre le lac Babine et la Rivière Skeena. MM. Cambie et McLeod, ont les mêmes idées que moi sur les difficultés de cette route. M. Cambie atteignit le Lac Babine et de là, à l'exception de quelques petites marches d'environ une douzaine de milles en tout par d'excellents sentiers parcourut toute la distance jusqu'au Fort St. Jacques, à l'extrémité inférieure du Lac Stewart, en canot et en bateau. Du Fort St. Jacques il voyagea par une autre excellent sentier ou piste jusqu'au Fort MacLeod, avec quatre-vingt-quinze animaux et vingt-un domestiques engagés, outre son secrétaire et les autres membres de son personnel. L'examen de la carte de la Colombie Anglaise fera voir quelle farce complète a été ce voyage d'exploration, car à son arrivée au Fort MacLeod, M. Cambie en connaissait aussi long sur la contrée qu'on l'avait chargé d'explorer que lorsqu'il a quitté la Skeena. Il promena ses regards, et il vit dans son imagination "des lignes praticables" ; il entendit faire la description de plusieurs routes par des gens qui connaissaient bien la contrée ; et comme M. Horetzky avait été spécialement envoyé pour faire une exploration rigoureuse de cette région, entreprise, soit dit en passant, qu'un homme seul ne pouvait physiquement mener à bien durant la courte saison du nord, il, M. Cambie, s'est contenté de faire un examen de fantaisie sur le papier. Je puis aussi faire observer ici que, pour obtenir même un estimé brut de l'élévation des passes des montagnes, il *est pas* simplement suffisant d'envoyer un ignare sauvage au point d'observation avec un anéroïde, et de se fier à son doigt indicateur pour montrer ce que notait l'instrument Un ingénieur consciencieux irait de sa personne, quelques obstacles qu'il rencontrât sur sa route.

*Exploration entre  
les Rivières  
Skeena, de la  
Paix et des Pins.*

18294. De qui parlez-vous ?—De M. Cambie. Voilà ce qu'a fait le parti de M. Cambie.

18295. A-t-il parlé du tout de ces choses dans sa relation du sujet ? Non ; mais le memorandum d'instructions lui enjoit de faire un examen rigoureux entre le Skeena et la Peace River.

18296. Croyez-vous que son rapport sur le sujet démontre qu'il n'a pas obéi à ses instructions ?—Oh ! non. Il est parfaitement d'accord avec moi dans cette partie de son rapport, mais M. MacLeod, qui l'accompagnait, me dit qu'il n'alla pas de sa personne sur le sommet, mais qu'il y envoya un sauvage. Je dis que s'il eut été un ingénieur consciencieux, il y serait monté lui-même.

18297. Quel sommet ?—Le sommet de la Passe de Babine.

18298. Voulez-vous dire que vous déduisez de son rapport qu'il avait l'intention de leurrer le Département sur le progrès qu'il avait accompli, ou sur les démarches qu'il avait faites dans cette exploration ?—Oui. Je m'efforce de démontrer que son exploration a été une vraie farce. Prétend que Cambie avait l'intention de leurrer le département.

18299. Hors de cela, est-ce que son rapport énonce mal les faits, suivant votre avis ?—Non ; les faits ne sont pas mal contentés, mais il laisse croire aux gens qu'il a fait réellement une exploration.

18300. Et vous avez appris de quelqu'un qui l'accompagnait qu'il n'a pas fait l'exploration, bien que son rapport dise le contraire ?—C'est cela. Il envoya un sauvage sur le sommet de la Passe pour trouver la hauteur avec un anéroïde.

18301. Comment pouvez-vous dire qu'il y a envoyé un sauvage ; sur quelle autorité vous appuyez-vous ?—Sur ce que m'a dit M. MacLeod qui accompagnait Cambie.

18202. M. MacLeod fait-il lui-même un rapport sur le sujet ?—Oui.

18303. Énonce-t-il mal les faits ?—Non, sans doute. Mais il n'énonce pas le fait qu'ils ont envoyé un sauvage sur le sommet.

18304. Mentionne-t-il des faits, ou les énonce-t-il d'une façon positive —lesquels faits sont faux selon vous ?—Non ; je ne puis pas dire cela.

18305. Continuez.—J'ai parlé très brièvement de cette affaire, et je désire simplement faire voir que le mode si négligent, si coûteux mais si remarquablement facile d'explorer une contrée sauvage comme celle que j'ai décrite, n'est peut-être pas le seul exemple du genre. Les paragraphes cinq, six, sept et huit (si on les consulte,) des instructions de M. Fleming démontreront ce que l'ingénieur en chef attendait de moi. Il m'eût été impossible de faire tous les examens qui m'étaient confiés ; mais, en justice pour moi-même, je dirai que ce j'ai fait était d'une nature très exceptionnellement difficile et ardue. Il y avait à faire l'exploration et à fixer une série de niveaux à travers trois chaînes de montagnes, dans une contrée encore vierge et parfaitement inconnue, où l'on ne pouvait se servir de chevaux, et où tout ce qu'il fallait pour le service, devait être porté à dos d'hommes ou transporté dans des canots sur des rivières sur lesquelles personne n'avait encore navigué même les sauvages de la contrée ; et bien que l'ouvrage ait été fait de la façon la meilleure et la plus économique possible, l'ingénieur en chef, tout en sachant parfaitement bien que la réclamation que j'ai pro-

*Exploration entre  
les Rivières  
Beech, de la  
Paix et des Pins.*

L'ingénieur en chef refuse de payer au témoin un certain salaire.

Prétend que dès le commencement Fleming ignorait la nature de la ligne de la rivière de la Paix.

ROUTE DE LA RIVIERE AUX PINS.

Opinion du témoin sur la route de la rivière aux Pins partagée par Hunter Cambie et MacLeod.

Examen de la Rivière aux Pins par M. Hunter en 1878.

Le classement des terres du Nord-Ouest par Macoun dans le rapport de Fleming imaginaire.

duite demandant un salaire égal à celui de M. Henry MacLeod, et nonobstant sa promesse de recommander du Département des chemins de fer de la considérer favorablement, refuse aujourd'hui d'y donner son assentiment que le ministre a dit entendre uniquement pour faire droit à ma demande. En justice pour moi-même, je suggérerais très respectueusement que le public sache quels sont les salaires payés à M. H. J. Cambie et à son secrétaire et à moi, ainsi que le coût des différentes expéditions de 1879. L'exploration de M. Cambie, de 1879, a été équipée de la façon la plus extravagante. Pour terminer, je désire faire voir, à ne s'y pas tromper, que dès le principe même des arpentages, M. Fleming a de propos délibéré étouffé toute enquête sur la nature de la ligne de la Rivière de la Paix, et que, jusqu'au moment où le télégraphe lui a fait connaître les résultats du voyage de Messieurs Cambie et MacLeod en 1879, il s'est obstinément refusé des témoignages dignes de confiance en faveur de cette route. (Vide page 9. Rap. 1878). Que l'opinion que j'ai exprimée en 1873 et plus tard, en faveur de la route de la Rivière aux Pins, et contrairement à celle de la Rivière de la Paix, a été pleinement acceptée par M. Hunter, par MM. Cambie et MacLeod; et je n'hésite pas à dire de nouveau que la Passe des Pins est la clé à tous *termini* possibles depuis le Bute Inlet en gagnant vers le nord. Je déclare également que les examens de 1879 auraient pu être faits d'une manière beaucoup plus satisfaisante et à moitié des frais qu'ils ont coûtés, que l'expédition sous M. Tupper n'était pas nécessaire; et que, sans parler de l'ouvrage précieux fait par MM. H. MacLeod et le Dr Dawson de la Commission Géologique, les connaissances acquises n'ont été qu'une répétition inutile de ce que contenait le rapport de M. Hunter, de 1878, et le mien de 1873. M. Hunter a fait l'examen de la Rivière aux Pins en 1878, avec des animaux de bât au nombre de vingt, et dans des circonstances fort difficiles. C'est moi qui ai fait le premier examen de tous, dans des circonstances encore plus difficiles, à bien peu de frais, et j'ai trouvé, quand j'étais dans la région de la Peace River, qu'il suffisait de dix chevaux pour faire tout espèce d'ouvrage, prolongé ou non. Il n'y a que M. Cambie lui-même qui puisse expliquer pourquoi il lui a fallu cet énorme train d'hommes et de chevaux dont il a été parlé dans la saison la plus avantageuse (c'est-à-dire dans l'été). Monsieur Fleming ayant, durant une longue suite d'années de 1873 à 1879, refusé d'écouter des conseils donnés de bonne foi, sur un sujet aussi important que celui du passage des Montagnes Rocheuses, et touchant la contrée au nord de la Tête Jaune, on ne peut plus être surpris qu'au dernier moment, il se soit adressé au ministre des chemins de fer pour lui conseiller fortement de retarder la construction sur l'une ou l'autre des routes de Burrard Inlet ou de Bute Inlet. Dans ma lettre du 29 octobre dernier, adressée au secrétaire de la Commission Royale du chemin de fer du Pacifique, j'appelai l'attention sur le rapport de M. Fleming de 1877, dans lequel on trouvera le classement des terres du Nord-Ouest par M. John Macoun, botaniste, à la page 336. J'ai déclaré que les estimations étaient purement des suppositions, et par conséquent, peu sûrs. Je répète cet assertion aujourd'hui, et je prends à témoin M. Fleming qui partage précisément les mêmes vues que moi touchant ces estimations. Je produis ici une copie prise à la presse d'un memorandum que j'adressai au ministre des chemins de fer dans la première partie de 1879, dans lequel, après avoir discuté le rapport de M. Macoun sur la Rivière de la Paix en 1875, je fais cette observation :

*Route de la Rivière  
aux Pins.*

“ Nous n'avons, cependant, pour le moment, aucune autorité de faire des assertions pseudo-statistiques touchant l'étendue et la valeur des terres de la Puissance dans le Nord-Ouest, et le classement de M. Macoun, à la page 336 du rapport pour 1879, doit être, faute de preuve suffisante, considéré comme purement imaginaire et peu sûr. ”

Après avoir parcouru avec soin ce memorandum (M. Fleming prenait toujours le plus grand soin de voir tout ce que j'écrivais pour le ministre), l'Ingénieur en chef me fit cette observation : “ Je partage pleinement votre avis. ” Cette copie prise à la presse dont je parle, est ici.—

Fleming est de la même opinion que Je témoin sur les terres du Nord-Ouest.

18306. Est ce que nous vous comprenons bien ; vous soutenez la praticabilité de la Passe de la Rivière aux Pins de préférence à la Passe de la Rivière de la Paix?—Oui ; c'est là mon idée.

Le témoin est en faveur de la passe de la Rivière aux Pins de préférence à la passe de la Rivière de la Paix.

18307. Est-ce le point principal que vous soutenez aujourd'hui dans votre pamphlet et dans cet exposé?—Ce n'est pas l'idée principale ; c'est l'une des idées.

18308. Croyez-vous que ce soit aujourd'hui une question d'importance pour la considération du Département?—Non ; je crois que la question est finie et passée ; c'est une lettre morte, je résume.

18309. Savez-vous si, en aucun temps, il a été sérieusement question de déterminer laquelle de ces deux passes serait adoptée?—Je crois que, en ce qui concerne les intérêts du pays—en ce qui concerne l'ouverture des meilleures terres dans le Nord-Ouest—la route *via* la Passe des Pins y conduirait.

18310. Je vous demande maintenant si vous avez jamais compris que le choix de l'un ou l'autre de ces Passes fût une matière de sérieuse considération pour le Département?—Je pense que la chose en aurait valu la peine.

PASSES DES RIVIERES DE LA PAIX ET DES PINS.

18311. Mais l'a-t-elle été? je veux dire, est-il survenu des événements de nature à rendre cette question digne d'attention sérieuse?—Pas que je sache.

18312. Ainsi, il importe peu laquelle de ces deux routes est la meilleure, d'après vos idées d'aujourd'hui?—Non ; pas à présent. La chose n'a pas d'importance, comme de raison.

18313. A-t-elle jamais été de quelques importance, en tant que les affaires du département étaient concernés, de savoir laquelle de ces deux passes seraient la meilleure?—Je le pense, d'autant plus que M. Marcus Smith, l'ingénieur en charge de la section Ouest, soutenait l'une d'elles.

18314. Laquelle des deux passes?—La passe des Pins.

Marcus Smith pour la passe des Pins, de préférence à la passe de la Tête Jaune.

18315. Voulez-vous dire de préférence à la Passe de la Tête Jaune?—Oui.

18316. Est-ce que, selon vous, il avait été en aucun temps décidé d'adopter un terminus plus au Nord que celui qui a été adopté depuis?—Dans un temps il fut question de Bute Inlet comme terminus.

Bute Inlet était, dans un temps, un terminus possible.

18317. Est-ce à cause de ce terminus que vous croyez que la question entre la Passe des Pins et de la Passe de la Rivière de la Paix devenait digne d'attention?—Oui ; je l'ai toujours cru. De fait, quand je parlai pour la première fois de la Passe des Pins je l'indiquai comme la clé de la grande route de Bute Inlet.

La passe des Pins est la clé de la route de Bute Inlet.

*Passes des Rivières  
de la Paix et des  
Pins.*

**BURRARD INLET** une fois adopté, les mérites relatifs de la passe des Pins ou de la Rivière de la Paix, n'avaient plus d'importance. 18318. Mais si le choix de Burrard Inlet de préférence à Bute Inlet était le fruit d'une décision sage, alors cette question de passe de la Rivière aux Pins ou de la Rivière de la Paix perdait toute son importance?—Sans doute.

18319. En sorte qu'il faut en revenir à la question principale : choisira-t-on Bute Inlet ou quelque autre port du nord pour terminus de préférence à Burrard Inlet. Oui, de préférence à Burrard Inlet.

L'adoption de la passe aux Pins dépendait du choix du terminus occidental. 18320. Dites-vous que vous croyez que la question avait de l'importance parce que le chemin de fer aurait pu être mieux construit à travers la Passe des Pins pour gagner un terminus au nord qu'à travers celle que l'on a adoptée. J'ai toujours cru que la Passe des Pins offrait la meilleure route, que dans le cas, par exemple, où l'on choisirait Bute Inlet, la Passe des Pins offrirait la meilleure comme la moins coûteuse des routes, et aussi qu'elle ouvrirait les terres les plus belles et les plus productives du nord-ouest.

18321. Voulez-vous dire que cette question de l'efficacité de la Passe de la Rivière des Pins a toujours été subordonnée en importance à la question principale, à savoir : si Burrard Inlet serait adopté de préférence à Bute Inlet ou quelque autre port plus au nord?—Comme de raison, la question de la Passe des Pins dépendait entièrement de la question du terminus occidental.

18322. Vous voulez dire le terminus septentrional?—Des terminus occidentaux. Il ne m'appartenait pas de dire que Burrard Inlet ou Bute Inlet ou tout autre port au nord devrait être adopté ; mais je maintiens que si Bute Inlet ou tout autre terminus au nord était adopté, la Passe des Pins est également utile à tous et à chacun d'eux.

18323. Pour le moment, je ne veux pas vous suggérer des arguments pour soutenir la justesse de vos opinions ; ce n'est pas dans cette intention que je vous pose ces questions. Eh bien, quel est votre opinion sur ceci : supposons que vous ayez eu raison de vous former ces opinions, je voudrais savoir maintenant quelle route vous voulez recommander. Voulez-vous dire que la route par la Passe de la Tête Jaune à Burrard Inlet n'est pas, eu égard aux intérêts du public, aussi bonne qu'une route plus au nord par la Passe de la Rivière des Pins?—Pour moi, je ne crois pas que Bute Inlet soit un bon endroit pour servir de terminus.

18324. Eh bien ; cela ne tranche pas la question de l'importance de la Passe de la Rivière des Pins et de la Rivière de la Paix?—Il y a d'autres terminus au nord.

La meilleure route canadienne et impériale par la passe des Pins allant à Kitimat ou au Port Simpson. 18325. Veuillez dire lequel de ceux-là vaut mieux, à votre sens, que celui que l'on a choisi?—Dans les intérêts du paps, et l'économie de la construction, et de l'établissement de la contrée, je crois que la meilleure route canadienne et impériale, serait par la Passe de la Rivière des Pins allant à Kitimat, ou peut-être au Port Simpson.

Décrite la route de la passe des Pins jusqu'à la mer. 18326. Veuillez décrire le cours de cette route, de la Passe des Pins à la mer?—De la Passe des Pins la route suivrait le tributaire de la Rivière aux Panais, passerait quelque part près du lac MacLeod, se dirigeant au sud vers un point de traverse sur la Rivière Stewart à quelques milles au dessous du Fort St-Jacques ; de la remontant la Rivière

*Passé de la Rivière  
des Pins.*

Fraser jusqu'au lac Fraser ; puis jusqu'au sommet entre la Rivière Was-tonquah et la rivière qui se décharge dans le lac Fraser ; puis longeant la Was-tonquah jusqu'à la vallée de la Sheena, descendant la Vallée de la Skeena jusqu'à un point vis-à-vis de la Rivière Kitsumgallun ; de là gagnant au sud jusqu'à la séparation entre le lac Lakelse et la Vallée de la Kitimat, et de là descendant la Vallée de la Kitimat jusqu'au chenal Douglas—ou au Port Simpson, s'il arrivait que les frais de construction d'un havre à Kitimat serait trop considérable, bien que je pense que l'on pourrait trouver un havre excellent à la tête de Douglas Arm.

18327. Quelles sont les principales considérations qui vous portent à croire que cette route que vous venez de décrire serait, dans l'intérêt public, préférable à celle que l'on a choisie?—Une des raisons, monsieur, c'est que de Kitimat à la Passe des Pins, suivant les estimations de MM. MacLeod et Cambie, le coût serait bien moindre que sur la route de Burrard Inlet.

18328. Vous voulez dire pour la distance correspondante?—Le coût de construction depuis l'eau salée jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses sur la route nord serait de beaucoup moins élevé qu'entre Burrard Inlet et la Passe de la Tête Jaune—C'est-à-dire, si l'on accepte les estimés de M. Cambie.

Croit que le coût par la passe des Pins eût été moindre que par la passe de la Tête Jaune à Burrard Inlet.

18329. Qu'est-ce que vous considérez comme le sommet de cette route de votre choix?—Le sommet est la Passe des Pins

18330. Savez-vous combien au moins coûterait cette route?—A calculer rondement, \$10,000,000, d'après les estimations de MM. Cambie et MacLeod ; c'est-à-dire, calculant les gros travaux, tous les gros travaux au même prix, c'est le seul moyen d'arriver à quelque appréciation.

18331. Par vous-même personnellement, pouvez-vous vous former un estimé sur ce sujet?—Non ; j'ai suivi entièrement les estimés de ces ingénieurs. Je n'ai fait aucune assertion basée sur mes propres estimés. Mes assertions sont toutes basées sur les estimés de MM. MacLeod et Cambie.

Il n'a par lui-même aucun moyen de faire un estimé du coût.

18332. De l'Est au sommet, soit à cette passe ou à la Passe de la Tête Jaune, pouvez-vous nous dire quelle serait la différence du prix de construction?—Je ne pourrais pas dire cela, parce qu'il n'y a pas eu d'explosions systématiques ; mais je sais que la topographie de la contrée démontre, sans conteste, que l'on peut construire une ligne à moins de frais au Nord qu'au Sud. Il y a moins de rivières et elles y sont moins difficiles à passer ; la contrée est plus unie et sous ce rapport elle est plus facile.

18333. Quant à la longueur de la ligne, abstraction faite du coût par mille, pouvez-vous nous dire votre opinion?—Oui ; la ligne Nord a cent milles ou environ de plus.

La route au nord est de 100 milles plus longue que la route au sud.

18334. Puis, en ce qui concerne la construction et l'opération de la ligne, vous croyez pouvoir dire que la ligne nord serait moins coûteuse?—Beaucoup moins coûteuse. Je désirerais ajouter quelque chose ici à propos de cette question. Puis-je vous demander si vous avez ici une copie de mon pamphlet? (Le président passe au témoin une copie du pamphlet "Faits étranges.") Vous me demandez ce que je pense de

Pourquoi le témoin croit la ligne nord au moins coûteuse que la ligne au sud.

*Passé de la Rivière  
des Pins.*

la contrée sur la ligne nord à l'est de la Passe des Pins, sous le rapport des frais. Je citerai le rapport télégraphique sur les explorations depuis le Fort Simpson, sur la côte du Pacifique, jusqu'à Edmonton via la Vallée de la Rivière de la Paix et la Passe de la Rivière de la Paix, par MM. Cambie, MacLeod, Dawson et Gordon :

“ Ligne rouge lettre A jusqu'au Lac de l'Esclave, droite et généralement facile, la Rivière des Pins 500 pieds de largeur; hauteur du pont, soixante-dix pieds; pentes en laissant la rivière, un pied par 100. Sommet vers l'Est, 900 pieds plus bas que celui de Hunter, et quinze milles plus au Nord. Rivière à la Vase, 400 pieds de largeur; hauteur du pont, soixante pieds; pentes du côté ouest, très faciles; du côté Est, un pied par 100. Rivière de l'Echafaud, 300 pieds de largeur; pont, soixante pieds de hauteur; pentes douces; travaux par ci par là difficiles trois milles de chaque côté du pont. Rivière Brulé, cinquante pieds de large; pont, soixante-dix pieds de haut; vallée, étroite; rampes, faciles. Rivière à la Boucane, 750 pieds de large; pont, 100 pieds de haut; vallée, presque 500 pieds de profondeur à la traverse; rampes, excédant légèrement un pied par 100; travaux très difficiles pendant trois milles de chaque côté. Rivière aux Oies, 400 pieds de large; vallée, 100 pieds de profondeur; pont, cinquante pieds de haut; rampes de chaque côté, faciles. Toute la contrée de la Rivière des Pins au Lac de l'Esclave, avec ces exceptions, favorable.”

De la passe de la Tête Jaune à la Rivière McLeod, ne peut parler avec connaissance de cause.

ces exceptions consistant en trois milles de gros travaux difficiles, le tout depuis le sommet de la Rivière des Pins jusqu'au Lac de l'Esclave, d'après les estimés de MM. Crombie et McLeod, tandis que, sur la partie correspondante, de la passe de la Tête Jaune à la Rivière MacLeod—je ne puis parler avec connaissance de cause, mais je puis vous renvoyer aux écrits de MM. Marcus Smith et autres—les travaux sont beaucoup plus difficiles.

La contrée est très bonne sur la ligne au nord.

18335. Plus difficiles sur la ligne sud?—Sur la ligne sud elle passe à travers une contrée absolument sans valeur; tandis que sur la ligne nord, on entre dans une contrée favorable à quarante ou cinquante milles à l'est du sommet de la Rivière des Pins et à l'est partit du Petit Lac de l'Esclave. La rive sud du Petit Lac de l'Esclave est un niveau plat propre à la construction d'un chemin de fer, et la contrée à partir de là jusqu'à la Passe d'Arthabaska est unie, basse et plate; de là au Lac Babine la contrée est plane. Prenons les estimés de M. Gordon, le seul, je crois, qui ait parcouru cette région; il nous dit que la région est légèrement montueuse tout près de l'Arthabaska, mais vient ensuite une contrée doucement onduluse; puis pour l'est, nous avons les rapports de M. Marcus Smith de 1878.

18336. Avez-vous passé vous-même par cette contrée à l'est de la Passe de la Rivière des Pins?—A l'est de la Rivière des Pins j'ai traversé la région de la Rivière des Pins, tout le long, je puis dire, d'une grande partie de cette route jusqu'à près de l'extrémité est du Lac de l'Esclave.

18337. Et au sud-est?—Pas sur la ligne. Je me suis rendu au Petit Lac de l'Esclave en allant du Fort Assiniboine, en allant franc nord jusqu'au Petit Lac de l'Esclave vers le 115<sup>e</sup> méridien.

CONTRÉE ENTRE  
LE FORT ASSINI-  
BOINE ET LE PETIT  
LAC DE L'ESCLAVE.  
Très accidenté et  
rocheux.

18338. Quelle espèce de contrée trouve-t-on entre le Fort Assiniboine et le Petit Lac de l'Esclave?—C'est un pays très accidenté et rocheux. La contrée paraît être une large étendue de pays montagneux situés entre le sud du Petit Lac de l'Esclave et l'ouest de la rivière du Petit

*Région entre le Fort Assiniboine et le petit Lac de l'Esclave.*

Lac de l'Esclave, et le nord de l'Athabaska ; mais je crois que, un peu à l'ouest du Fort Assiniboine, il y a une forte dépression qui se prolonge jusque dans la région de la Rivière de la Paix.

Dépression un peu à l'ouest du Fort Assiniboine.

18339. Vous n'avez pas parcouru ces deux étendues de pays qui ont été traversées par ces lignes rivales ; de manière à pouvoir vous former une opinion de la valeur relative de la région pour y former des établissements ou sous le rapport du coût relatif de la construction d'un chemin de fer ?—J'ai parcouru la ligne sud jusqu'à Jasper House ; je parle de la première expédition à Jasper House en 1871. J'ai suivi cette ligne, ou à-peu-près, tout du long à partir d'Edmonton. J'ai fait mon rapport concernant cette ligne à M. Fleming, et c'est d'après ce rapport que M. Fleming a fait faire les explorations. La ligne tracée ici (montrant la carte) dévie de quelques milles nord ou sud de la ligne sur laquelle j'ai fait mon rapport.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER C. A.—

18340. Et à l'ouest de Jasper House ?—Je ne connais pas personnellement le pays à l'ouest de Jasper House, excepté le voisinage d'un endroit appelée Cornwall—que vous remarquez ici sur la Rivière Thompson. Je connais le bas de la rivière Fraser. J'ai parcouru ces canyons à pied, et je connais cet endroit dans le voisinage de Cornwall. Je connais une partie de la route qui passe par là.

Ne connaît pas la contrée à l'ouest de Jasper House, excepté dans le voisinage de Cornwall.

18341. C'est cette partie de la ligne qui est maintenant en voie de construction ?—Oui ; une partie du contrat Onderdonk.

18342. Outre ces questions de routes, coût de construction, et d'opération, y a-t-il d'autres matière à considérer relativement à l'efficacité comparative des deux lignes ?—Eh bien, quant à la côte de la Colombie Anglaise, je suis d'opinion que la côte nord est plus accessible que la côte sud, c'est-à-dire, je crois que Burrard Inlet est bien plus difficile d'accès que le Port Simpson ou Kitimat ; et le capitaine Brundrage qui a été envoyé là l'été dernier—on l'y a envoyé en 1879—fit un rapport au sujet de cette côte, et s'est ce qu'il constate. Il corrobore ce que je dis, et il dit que la partie nord de la côte est beaucoup plus facile d'accès pour les vaisseaux à voiles et autres vaisseaux que la côte sud. Il dit que le Port Simpson est l'endroit le plus accessible de toute la ligne de la côte, et au moyen du même raisonnement, Kitimat—les passages sont les mêmes.

Croit que la côte au nord est plus accessible que la côte au sud.

18343. Outre cette facilité d'accès des havres et le coût de la ligne, y a-t-il d'autres considération à peser dans l'examen de cette question ?—Non ; je ne vois rien autre chose.

18344. Croyez-vous que ces deux considérations devraient décider de la question de savoir quelle ligne on devrait adopter : le coût de construction et d'opération, et la facilité d'accès des côtes ?—Ce n'est pas à moi de dire cela.

18345. Je vous demande votre opinion. Si je le comprends bien, votre théorie est qu'à tout prendre, la route nord serait préférable, et je vous demande si cette opinion se base uniquement sur les avantages que vous venez de mentionner ?—Il y a une considération que j'avais oubliée. Une autre considération en faveur de la ligne nord, c'est que je crois, avant tout, que cette ligne de la Rivière Fraser, si on la conduit jusque dans la vallée au-dessous de Yale à un point près de Sumas, sera reliée à une ligne Américaine venant de Holmes Harbour ; et je crois

Nouvelles raisons du témoin qui le portent à préférer la ligne au nord.

*Tracé du chemin de fer, C. A.*

Pourquoi il préfère une ligne plus au nord.

que, éventuellement, le port du chemin de fer du Pacifique Canadien sera à Holmes Harbour pratiquement parlant, parce que la contrée depuis Sumas jusqu'à Burrard Inlet sur la ligne Canadienne au nord de la Rivière Fraser, offre des obstacles d'une nature formidable. Les travaux sont considérables, et Burrard Inlet n'est pas facilement accessible du côté de la mer, à cause des embarras de la navigation. Il y a, de plus, le passage de San Juan. Cela est de peu d'importance; mais je crois être appuyé sur des autorités capables quand j'avance que la navigation du Détroit Georgien et de ses passages est extrêmement difficile et périlleuse pour les bâtiments à voiles, et même pour les steamers. Voilà ce qui me fait croire que si, éventuellement, le Pacifique Canadien est poussé jusqu'à Sumas, on fera un embranchement qui traversera la contrée entre Sumas et Holmes Harbour sur le territoire des Etats-Unis. La ligne serait presque de soixante à soixante et dix milles de long, et plusieurs autorités sont d'avis et reconnaissent que Holmes Harbour peut-être facilement transformé en un havre magnifique. Il ne faudrait qu'un petit canal d'environ deux milles de long pour relier ses eaux aux eaux de l'Admiralty Inlet, et dans ce cas, notre chemin de fer du Pacifique Canadien et le chemin de fer du Pacifique Nord des Etats-Unis auraient, pratiquement, le même terminus, car Holmes Harbour deviendra éventuellement, le terminus du chemin de fer du Pacifique Nord. Le terminus actuel du chemin de fer du Pacifique Nord est à un endroit appelé Tacoma à la tête du Puget Sound, mais il ne serait pas difficile de faire une ligne de Tacoma à Holmes Harbour, si l'on trouvait la chose désirable. Dans tous les cas, voilà quelles sont mes vues au sujet des deux lignes. Le chemin Canadien et le chemin Américain auraient à tous égards, le même terminus.

18346. Croyez-vous que cela serait plus désavantageux au chemin américain qu'au chemin Canadien?—Je n'en sais vraiment rien; je ne saurais dire, le chemin Canadien y perdrait, j'imagine, parce que le fret ou les voyageurs venant de Chine, débarquant à Holmes Harbour, choisiraient naturellement, il me semble, la ligne Américaine pour l'Est au lieu d'aller faire un long détour par le nord. Puis quand l'embranchement du Sault sera terminé et le raccordement fait avec St-Paul, il y aura une voie directe parfaite des Montagnes Rocheuses par le Nord-Pacifique, et de St-Paul par le Sault, à Montréal.

Croit que la voie du nord rivaliserait mieux que la voie du sud avec les avantages des Etats-Unis.

Le terminus au nord est de 300 milles plus rapproché du Japon que Holmes Harbour.

18347. Pensez-vous que ces avantages de la voie Américaine pourraient être contrebalancés par la construction d'un terminus plus au nord où le commerce de la Chine pourrait-être attiré?—Je crois que s'il y avait possibilité de contrebalancer ces avantages, le terminus du nord pourrait avoir ce résultat pour cette raison: que le terminus du nord est de 300 milles plus rapproché du Japon que Holmes Harbour. Le passage de mer est d'un jour et demi plus court, même aujourd'hui. En admettant que mes estimations de la différence de distance entre la voie du nord et la voie de Burrard Inlet—admettant que la différence n'est pas de 100 milles en faveur de la voie de Burrard Inlet—il y a encore une différence de 300 milles en faveur de la voie du nord par suite du peu de longueur du voyage de l'Océan. Ainsi, entre Yokohama et Livingstone—Livingstone est le point commun entre les deux voies rivales—cette voie du nord est de 300 milles plus courte.

Port Simpson ouvert toute l'année. Doutes à propos du Haut Kitimat.

18348. Est-ce que le port du nord serait ouvert aussi longtemps durant l'année que le port du sud?—Le port Simpson est ouvert durant toute l'année. Quant au haut Kitimat, j'en doute. Comme je l'ai déjà fait

*Tracé de chemin de fer, C. A.*

remarquer dans mon pamphlet, il se forme un peu de glace dans le port abrité de Kitimat, mais je crois que cela ne tire pas à conséquence. La tête de Kitimat Inlet ne gèle jamais—jamais ; et le Port Simpson est toujours ouvert. Le Port Simpson est le plus beau havre de la côte de la Colombie Anglaise sans aucune exception.

18349. Et vous croyez qu'il n'y aurait pas de désavantage à choisir cette voie sous le rapport du climat?—Non ; pas du tout. Je ne le crois pas, du moins en ce qui concerne le havre. Le climat probablement, disons : depuis l'Isthme de la Péninsule de Simpson tout du long par ici (indiquant la carte) est un peu plus mauvais que sur la voie des Kamloops à cause de l'élévation ; mais après tout, je crois qu'il n'y a pas grande différence. Le climat est extrêmement humide et pluvieux sur ces deux lignes à travers les montagnes de la Cascade. Le climat sur la voie nord est peut-être un peu plus mauvais que sur le Kamloops.

18350. Y a-t-il, à votre sens, quelque autre raison de choisir cette route du nord plutôt que la route du sud?—La question de la contrée comme propre à recevoir des établissements à l'est des Montagnes Rocheuses par la voie du nord.

18351. Et sur cette question, que dites-vous de l'efficacité relative des deux voies?—Je crois que sur la voie de nord, à compter disons : du méridien de 112½, la contrée serait beaucoup plus basse que sur la voie du sud. Tout le long, la contrée est plus basse ; c'est un pays en partie boisé. Le sol est infiniment meilleur le long de la voie du nord jusqu'au Petit Lac de l'Esclave que sur l'autre ligne ; et du Lac de l'Esclave vers l'est au Lac Babine jusqu'au Port La Come, la voie traverserait un pays accidenté et ne serait pas exposée aux terribles rafales de vent des plaines. Je maintiens que sur la voie du sud, entre le méridien 112 et la Saskatchewan, et je crois que les colons auront de la peine à vivre à cause du manque de bois, et de la nature exposée du pays. Je l'ai parcourue et je sais ce qu'il en est. C'est une contrée exposée aux vents, sur laquelle on trouve à peine une parcelle de bois, tandis que sur la partie correspondante de la voie du nord, la voie traverserait en partie des bois et sur un niveau moins élevé, et une contrée parsemée de lacs, où l'on rencontre de beaux lacs d'eau douce. Je crois que pour cette contrée nord-ouest, il y a eu beaucoup trop d'enthousiasme à propos de la quantité de terres propres à la culture, et du glorieux avenir des colons sur ces plaines. Pour ma part, je sais que je n'aimerais pas à m'y établir, et je doute que M. Macoun voulût y accepter en cadeau 500 acres de terre et s'y établir, lui pas plus que n'importe quel autre. Nature de la contrée sur la voie du nord.  
Contrée en partie boisée avec niveau peu élevé et de beaux lacs.

18352. Vous croyez que les nouvelles contrées se peuplent d'ordinaire par des personnes de la condition de M. Macoun et de la vôtre, et pour qui le cadeau de 500 acres de terre ne serait pas un attrait?—Je ne crois pas que les nouvelles contrées se peuplent généralement par des personnes qui mépriseraient un cadeau de 500 acres de terre, mais il arrive aujourd'hui que plusieurs individus de la classe des cultivateurs se sont déjà enfuis de Manitoba de dégoût, si on m'a bien renseigné.

18453. Par cette opinion voulez-vous faire entendre qu'il vaudrait mieux ne pas construire de chemin de fer du tout dans cette contrée?—Non ; mais je crois la voie du nord préférable, à cause qu'on y trouve plus de bois.

*Tracé du chemin de fer, C. A.*

Croit que la voie du nord attirerait plus de colons. 18354. Vous pensez qu'elle attirerait un plus grand nombre de colons ? — Je le pense.

18355. Et qu'elle ouvrirait une contrée qui offrirait plus de chances d'établissement ?—C'est mon idée. Je crois que les colons préféreraient naturellement une contrée couverte en partie de bois et en partie de prairies, à une contrée entièrement découverte et dépourvue de bois. Voilà ce que je veux faire comprendre. J'ai beaucoup voyagé dans cette contrée, et je connais les rigueurs de ses hivers, et je ne doute pas que je puis les endurer aussi bien que la moyenne de ces individus, mais je n'aimerais pas à m'y exposer. Je vois tous les jours que les colons qui s'y rendent choisissent toujours les endroits boisés de préférence aux parties découvertes.

OTTAWA, 2 décembre 1880.

Sir Ch. Tupper. SIR CHARLES TUPPER, assermenté et interrogé :

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER.—  
POLITIQUE DU GOU-  
VERNEMENT.

*Par le Président :—*

18356. Vers quelle époque avez-vous commencé d'administrer les affaires du chemin de fer du Pacifique ?—Comme ministre des Travaux Publics ?

Ministère des Travaux  
Publics, 17 octobre  
1878—Revint après  
ré-élection, le 17  
novembre 1878.

18357. Oui ?—Je crois que j'entrai en office vers le 17 octobre, d'une manière formelle, puis j'allai à la Nouvelle-Ecosse pour me faire ré-élire et je revins vers le 7 novembre 1878.

Le premier ouvrage  
du gouvernement a  
été de terminer la voie  
de la Baie du Tonnerre à la Rivière  
Rouge au plus vite  
possible.

18358. Pouvez-vous dire quelle a été la première démarche faite en vertu du système adopté pour la construction des travaux ?—La première chose que le gouvernement considéra ce fut l'importance de parachever, dans le plus court délai possible, et à des frais raisonnables, la voie de la Baie du Tonnerre à la Rivière Rouge. Il y avait un hiatus d'environ 185 milles entre les parties en voie de construction aux deux extrémités ; l'une allant de la Rivière Rouge vers l'Est, et l'autre du Fort William vers l'Ouest ; et le Gouvernement décida qu'il était de la dernière importance de les réunir au plutôt par cette section intermédiaire. Telle a été la première affaire importante qui a engagé mon attention à mon entrée en fonction.

Soumissions deman-  
dées par le gouverne-  
ment précédent en  
août 1878 ; les sou-  
missions reçues jus-  
qu'au 1er janvier  
1879.

18359. Cet ouvrage n'avait-il pas été annoncé déjà, et des soumissions n'avaient-elles pas été demandées par le Gouvernement précédent ? — Oui, au mois d'août, si je ne me trompe—au mois d'août précédent —il avait demandé des soumissions, recevables jusqu'au 1er janvier, je crois.

Pressa les plans et les  
spécifications de  
façon à s'assurer des  
soumissionnaires in-  
telligents.

18360. A-t-on reçu des soumissions dès le 1er janvier ?—Non. En accord avec le système que je viens de mentionner, j'appelai l'attention de M. Marcus Smith, qui avait fait les fonctions d'ingénieur en chef, et immédiatement après celle de M. Fleming qui, je pense, s'était absenté durant quelques jours, sur l'importance que nous attachions à l'adjudication du contrat pour les travaux à la date la plus rapprochée possible, et j'ordonnai que l'on fit tous les efforts possibles pour terminer les plans et spécifications de façon à permettre aux entrepreneurs de faire des soumissions intelligentes. Quand M. Fleming me dit que la chose n'était pas possible, c'est-à-dire d'avoir des soumissions pour le 1er

*Construction de chemin de fer—  
Politique du Gouvernement.*

janvier, le temps fut prolongé aussi peu loin, qu'il nous a semblé praticable; et subséquemment, quand il nous dit que cela ne pouvait pas se faire, nous eûmes de nouveau à prolonger le temps. Je crois qu'il y eut ainsi deux délais pour les raisons que je viens d'énoncer.

Le temps de la réception prolongé par deux fois.

18361. De fait, je suppose, qu'aucunes soumissions n'ont été déposées aux deux dates fixées en premier lieu?—Personne n'était en mesure de soumissionner en l'absence de données et spécifications sur lesquelles seules les soumissions pussent se baser; et c'est ce qui a causé le retard.

18362. Les premières soumissions reçues, l'ont été, n'est-ce pas, vers le 30 janvier?—Le 30 janvier. Aucunes soumissions n'ont été reçues avant le 30 janvier, ni aucuns renseignements donnés par le département aux entrepreneurs.

SOUSSIONS—  
CONTRAT Nos. 41  
ET 42.

18363. A-t-on changé dans l'annonce demandant des soumissions, le mode d'après lequel elles avaient été demandées, je veux dire: avaient elles été demandées pour toute la longueur, en premier lieu, par le gouvernement précédent, ou l'étaient-elles d'après un mode nouveau? Je ne me rappelle pas trop dans le moment comment était rédigée l'annonce—sous quelle forme les soumissions étaient invitées; mais, sauf erreur, je pense que l'ouvrage fut partagé en deux sections. Je pense que la première annonce le partageait en trois sections; mais je sais que le sujet—c'est-à-dire, comment on traiterait les soumissions de façon à exécuter notre dessein de faire terminer les travaux le plus tôt possible—a reçu la considération la plus attentive de la part du Gouvernement; et après avoir discuté la chose au long avec M. Fleming, je recommandai, suivant son avis, à mes collègues et nous résolûmes de ne demander que deux soumissions pour l'ouvrage et de faire savoir, en même temps, que nous considérions favorablement toute soumission s'offrant de faire tout l'ouvrage d'un bloc. La raison de ceci, c'est que, comme je l'ai dit, M. Fleming pensait que si une organisation assez puissante, possédant des ressources, les moyens et l'habileté nécessaires pour entreprendre l'ouvrage d'un bloc, avait en mains l'entreprise, elle serait capable de terminer les travaux à une époque plus rapprochée que s'ils étaient partagés en deux sections. Mais de peur que l'ouvrage en bloc ne fût trop considérable pour faire surgir une grande concurrence, nous décidâmes de demander des soumissions pour le tout, et aussi pour deux parties, ce qui le diviserait en deux sections, 118 milles de ce côté ou l'ouvrage était facile, et soixante-sept milles de l'autre côté où il offrait plus de difficultés.

Le gouvernement décide de partager l'ouvrage en deux sections, et aussi de donner l'ouvrage en bloc.

18364. A-t-on considéré que le pays pourrait payer un peu plus cher pour s'assurer, par compensation, que l'ouvrage serait fait par un seul entrepreneur?—La chose a été discutée à fond, et l'on considérait que nous serions pleinement justifiables—et je puis dire ici, dès le commencement, que tout en voulant bien prendre sur moi la responsabilité de tout ce qui s'est fait dans mon département à propos du chemin de fer du Pacifique Canadien, je considérais l'adjudication d'une section si importante, une chose si grave que je n'ai voulu prendre aucune mesure à cet égard, sans avoir consulté mes collègues. Du commencement à la fin, toutes les informations qui s'y appliquent ont été soumises à mes collègues pour être discutées en conseil, et la ligne de conduite adoptée n'a pas été le résultat de mon propre mouvement, mais des opinions réunies et de la décision collective du conseil. Je puis mentionner ici que je ne pourrais parler de la sorte si je n'avais reçu de Son Excellence

On considéra que le gouvernement serait justifiable de payer davantage pour faire l'ouvrage par un seul entrepreneur.

Le témoin n'a rien fait sans consulter ses collègues.

*Soumissions—*  
*Contrats Nos. 41*  
*et 42.*

le Gouverneur-Général la permission de déclarer ouvertement tout ce qui a rapport à cet ouvrage. Nous étions d'opinion—parce que je me servirai des termes propres, comprenant avec moi mes collègues—nous étions d'opinion, après discussion à fond et sérieuse, que l'importance de voir ces travaux terminés le plus tôt possible, nous justifierait de dépenser une plus grande somme d'argent qu'il n'en aurait fallu autrement pour le faire.

La soumission pour la construction de l'ouvrage en un bloc dépasse un peu les chiffres des soumissions les plus basses.

18365. Il appert des rapports qu'à l'ouverture des soumissions l'offre pour toute la section était à un prix considérablement plus élevé que celle pour les deux sections séparées, vous en rappelez-vous le chiffre?—Pas beaucoup, je pense, pas beaucoup. Je crois que la soumission pour la construction de toute la section était un peu plus élevée que les deux soumissions plus basses qui ont obtenu les contrats.

18366. N'était-elle pas au-dessus de \$150,000 ou quelque chose comme ça?—C'était quelque chose comme cela. Je ne me rappelle pas les chiffres dans le moment.

Si cette soumission eût été celle d'une maison suffisamment forte, elle aurait été favorablement accueillie.

18367. A-t-on considéré que c'était là un excédant de prix trop fort à payer pour l'avantage d'avoir l'ouvrage fait en vertu d'un seul contrat?—Non, on n'était pas de cet avis; et si cette soumission eût été faite par des entrepreneurs de moyens et ressources suffisants pour garantir la confection des travaux dans le temps voulu, je crois qu'elle aurait été favorablement accueillie. Mais vous verrez, en consultant le rapport de M. Fleming sur les soumissions, qu'il a dit que, les avantages de l'adjudication de l'ouvrage en bloc dépendaient entièrement des ressources et des moyens et des espérances des personnes auxquelles il serait adjugé; et après un examen attentif de toute la question, et après avoir obtenu toutes les informations qu'il a pu recueillir, il ne pouvait prendre sur lui de recommander de mettre l'ouvrage entre les mains d'un seul entrepreneur—un entrepreneur qui avait fait l'offre la plus basse—avec l'espoir de faire terminer les travaux au plus vite; et mes collègues et moi, après examen et discussion, nous décidâmes que cette opinion était juste, et, en conséquence, nous n'avons pas voulu adjuger le contrat en bloc au plus bas soumissionnaire.

La soumission la plus basse venait de Morse, Nicholson & Marpole.

18368. La plus basse soumission pour tout l'ouvrage venait de la maison de Morse, Nicholson et Marpole, n'est-ce pas?—Oui.

Le département a pour habitude de s'enquérir des ressources des soumissionnaires.

18369. Ils ne passaient donc pas pour des entrepreneurs de position et de ressources?—Eh bien, on a suivi la pratique ordinaire—ce que l'on dit être la coutume ordinaire dans le Département. Immédiatement après la réception des soumissions, leur dépouillement, la prolongation du temps et la constatation de leurs chiffres respectifs, il a été d'usage que, si les soumissionnaires et les personnes dont les offres étaient les plus basses n'étaient pas bien connus du Département, le ministre donnât instruction au sous-ministre des Travaux Publics (qui était alors M. Trudeau, et qui appartient aujourd'hui aux chemins de fer et canaux) et à l'Ingénieur en chef, de se procurer du mieux qu'ils pussent, quelquefois en faisant venir les parties, mais dans tous les cas, d'obtenir tous les renseignements nécessaires pour guider le gouvernement dans son adjudication des contrats. C'est la pratique qui a été suivie. Morse, Nicholson et Marpole, je puis le dire, n'étaient pas du tout connus du Département comme entrepreneurs, et dans ces circonstances,—eu égard à la somme importante en jeu et à l'importance non moins grande de la construction

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

prompte des travaux—il s'écoula un temps considérable, et l'on épuisa tous les moyens pour se procurer les informations les plus complètes sur le compte des parties qui avaient envoyé les offres les plus basses ; et vous verrez tout cela détaillé dans le rapport de M. Fleming lequel avait, suivant mes instructions, adopté cette ligne de conduite, et le résultat de nos recherches et investigations a été que l'Ingénieur en chef n'a pu recommander au gouvernement de mettre tout le contrat entre les mains de cette association, comme un moyen propre à garantir l'objet que nous avons en vue.

L'Ingénieur en chef n'a pas cru devoir recommander de mettre le contrat entre les mains de Morse & Cie.

18370. Si je comprends bien, c'est pour cela que vous avez eu recours aux contrats séparés ? Nous avons mis de côté la soumission pour toute la section pour le motif qu'elle n'était pas de nature à nous obtenir le résultat que nous cherchions, c'est-à-dire la poursuite vigoureuse et le parachèvement des travaux. Je puis dire que tout cela a donné lieu à de longs débats entre mes collègues et moi. Nous sentions, d'une part, la grande importance de voir le contrat entre les mains d'hommes capables et énergiques, et de l'autre, d'assurer la construction des travaux au meilleur marché possible ; et bien que l'Ingénieur en chef recommandât de passer par dessus plusieurs soumissions, les plus basses et d'adjuger le contrat aux premières personnes qu'il nous recommandait, après informations prises, comme ayant l'habileté et les ressources nécessaires pour garantir le rapide parachèvement des travaux, nous hésitions à adopter cette ligne de conduite parce que le Gouvernement avait en apparence établi une épreuve de capacité pour l'ouvrage, c'est-à-dire qu'il avait exigé, en premier lieu, que les parties déposassent une sûreté de \$50,000 pour la *bona fides* de leur soumission, et en second lieu, qu'ils eussent à prouver qu'ils étaient en mesure de faire les travaux en déposant 5 pour cent de la somme totale de leur contrat. Dans ces circonstances, nous comprenions que, bien que nous risquassions même que les travaux se fissent d'une manière aussi avantageuse que l'exigeait l'intérêt du pays, nous étions néanmoins forcés d'adopter le meilleur moyen qui nous restât, à savoir : le principe de la plus basse soumission, pourvu que le soumissionnaire fût en mesure de se conformer aux termes de la spécification, et de déposer 5 pour cent dans un court délai. Du moment que cette décision fut prise—et elle ne le fut, comme je l'ai dit, qu'après un temps considérable, parce que nous étions, en premier lieu, à nous enquerir, autant que nous le pouvions, des ressources et de l'habileté de ceux qui avaient fait les offres les plus basses, et en second lieu, à décider la question bien importante de savoir si nous devions passer par-dessus les soumissionnaires à bas prix, d'après le rapport de l'ingénieur, ou les examiner à la suite les unes des autres au fur et à mesure qu'elles se présentaient—nous notifiâmes aux deux soumissionnaires les plus bas que leurs soumissions étaient acceptées.

Le gouvernement, après mûre considération, ayant décidé de prendre les soumissions par ordre de rang, notifia aux deux soumissionnaires les plus bas que leurs soumissions étaient acceptées.

18371. Quant à la section A, il paraît que ce sont Marks & Conmee qui ont fait la soumission la plus basse, mais M. Ryan qui s'est joint à eux plus tard a insinué que, bien qu'ils eussent obtenu le contrat, on hésita longtemps à le leur confier parce qu'ils ne passaient pas pour avoir des ressources suffisantes, hésitation qui les porta finalement à traiter avec lui, entrepreneur d'une plus grande expérience, ceci ne paraît pas au Livre Bleu. Vous rappelez-vous comment cela est arrivé ?—Je comprends facilement comment cela s'est fait. Naturellement Marks & Conmee dirent que le département regrettrait que leur position comme entrepreneurs ne fût pas assez connue.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

Probablement le gouvernement leur dit qu'ils raffermiraient leur position en s'associant un entrepreneur posé.

Raisons de cette intimation.

et Conmee ont su de nous que nous étions tout à fait vexés de ce que leur position n'était pas suffisante comme entrepreneurs pour qu'on leur confiât l'ouvrage, et ils l'ont appris de M. Fleming et de M. Trudeau qui leur avaient intimé de déclarer les moyens et ressources à leur disposition, pendant que le Gouvernement s'occupait de savoir s'il considèrerait les soumissions les plus basses, ou s'il passerait pardessus jusqu'à ce qu'il rencontrât des personnes ayant tout à la fois, l'habileté et les ressources voulues. Il n'y a pas de doute qu'on leura intimé, comme le Gouvernement le fait toujours dans des circonstances analogues, que s'ils pouvaient s'associer quelque entrepreneur de position et de moyens, ils renforceraient sensiblement leur position. Et d'abord, cela prouverait que les travaux se feraient, et, en second lieu, que leur prix, bien que bas, ne rendraient pas improbable le parachèvement de l'ouvrage, et je ne doute pas que, dans les circonstances, ces choses leurs ont été dites. Toutes les négociations que nous avons eues avec les individus se sont bornées à leur dire qu'ils auraient une grande chance d'obtenir le contrat s'ils s'associaient quelque entrepreneur de ressources connues. La même chose fut intimée à Morse, Nicholson & Cie. Je savais que les deux parties, d'après la rumeur et d'après ce qu'elles m'apprirent elles-mêmes, prenaient tous les moyens de s'assurer la co-opération d'autres entrepreneurs.

18372. Vous rappelez-vous s'il y avait entre vous et cette association qui se joignit plus tard aux soumissionnaires heureux, une entente à l'effet qu'il fallait s'efforcer d'induire Marks & Conmee à se joindre à eux?—Non; il n'y eut aucune intimation pour induire Marks & Conmee à faire cela, mais l'intimation faite à Marks & Conmee était qu'ils amélioreraient leur position comme entrepreneurs s'ils pouvaient décider quelqu'entrepreneur avec des ressources abondantes se joindre à eux dans leur soumission.

Marks & Conmee ont agi de leur propre mouvement en s'unissant avec un autre entrepreneur.

18373. Ce résultat a-t-il été la conséquence d'influence exercée par le Département sur Marks et Conmee en faveur de Ryan?—Pas du tout. Marks & Conmee ni aucun autre soumissionnaire n'ont été notifiés que le Gouvernement désirait qu'ils s'associassent aucun entrepreneur en particulier, parce que, je puis le dire tout de suite, nous aurions considéré cette intervention comme dépassant les bornes de l'influence légitime du Département.

La lettre seule des soumissionnaires pour la section B a fait connaître qu'ils se retireraient.

18374. Après avoir lié le Gouvernement à la soumission de Marks & Conmee le jour où ces soumissionnaires ont été notifiés—c'est-à-dire le 20 février—pouvez-vous dire si vous avez été longtemps sans savoir que les soumissionnaires pour la section B qui, dans le cours ordinaire des choses, auraient reçu le contrat, avaient refusé le contrat?—Je n'ai pas reçu des soumissionnaires pour la section B d'autre intimation que la lettre par laquelle ils refusaient le contrat.

18375. C'est probablement la lettre qui est publiée dans le Livre Bleu?—Oui; c'est la lettre qui est publiée. Si je me le rappelle bien, c'était le 25; je n'en suis pas certain; c'était le 25 ou le 26.

18376. Elle paraît être datée du 25, mais celui qui l'a écrite, M. Nicholson, ou M. Marpole, a dit, dans son témoignage, que, autant qu'il s'en souvenait, elle n'avait été mise entre les mains du département que le jour suivant, le 26?—Je ne suis pas bien certain de cela. Au

*Soumissions*  
*Contrats Nos. 41*  
*et 42.*

mieux de ma connaissance, c'est la seule intimation que nous ayons eue qu'ils n'avaient pas l'intention de prendre le contrat.

18377. Eh bien, si c'est le 26 qu'elle a été reçue, c'est aussi le jour que le contrat a été adjugé aux plus bas soumissionnaires suivants, Andrews, Jones & Cie?—Oui, vous remarquerez que, dans son rapport sur ces soumissions, l'ingénieur en chef, parle de l'importance d'en disposer promptement pour la raison que la saison se gâte vite dans cette contrée, et que pour assurer le progrès des travaux, ou avoir l'espoir qu'ils seraient finis avant le temps fixé, il était indispensable de faire arriver là les approvisionnements durant le temps de la gelée. Et je puis dire qu'en dehors de ce que l'on trouve dans ce rapport, quand je dis à l'ingénieur en chef que Morse, Nicholson & Marpole avaient refusé de prendre le contrat, il me répondit : "voilà qui est grave, parce que si vous retardez une autre semaine vous vous exposez à perdre une autre année. Il n'y a pas une heure à perdre pour conclure cette affaire si vous voulez donner aux entrepreneurs la chance de faire transporter cette année leurs approvisionnements sur les lieux." En sorte que j'étais convaincu qu'il n'y avait pas un moment à perdre. Le gouvernement ayant décidé d'examiner les soumissions dans leur rang de prix, l'affaire fut réglée; le plus bas soumissionnaire eut le contrat et il lui en fut donné avis tout de suite.

Il était important de disposer du contrat, vu l'état avancé de la saison.

Fleming dit, quand Morse & Cie. ont refusé, que si l'on perdait une autre semaine c'était risquer la perte d'une autre année.

Le plus bas soumissionnaire suivant est averti tout de suite.

18378. Avant cette notification aux plus bas soumissionnaires suivants Andrews, Jones & Cie., il appert du Livre Bleu, que vous avez reçu deux lettres d'eux vous assurant qu'ils étaient prêts à remplir les conditions. L'une d'elles seulement est publiée au long—celle du 24 février—l'autre est, je crois, du 6 de février; avez-vous cette lettre?—Cette lettre existe, comme de raison, autrement on ne pourrait y renvoyer, et je suis surpris, en parcourant le Livre Bleu de ne l'y pas trouver, parce que je vois par le rapport au conseil que j'ai rédigé que j'en ai donné un extrait. Je n'aurais pu le faire, naturellement, si je n'eusse pas eu la lettre sous les yeux.

18379. Le temps accordé à Andrews, Jones & Cie., pour déposer leurs sûretés paraît avoir été de trois jours: veuillez nous dire pourquoi vous nommez cette période?—J'en ai déjà donné les raisons—que, lorsque je dis à M. Fleming que les parties auxquelles le contrat aurait été adjugé avaient refusé de le prendre, il m'informa que la perte d'une semaine entraînerait peut-être la perte d'une année; que la chose était vraisemblable; et que si nous allions donner le contrat avec quelque espoir de faire faire les travaux, il n'y avait pas de temps à perdre. Trois jours semblèrent suffisants. Je rapportai les paroles de M. Fleming à mes collègues au sujet du temps que nous devions accorder à Andrews, Jones & Cie., et nous décidâmes que si leur position—je puis dire que tous nos efforts pour recueillir des informations sur le compte de Jones & Cie., n'avaient abouti à rien. Vous verrez que M. Fleming dit, dans le rapport qu'il m'adresse sur le sujet, que, bien qu'il se fût enquis à Ste. Catherine d'où l'une des lettres paraît avoir été datée, et à d'autres sources, il lui avait été impossible de recueillir aucuns renseignements satisfaisants sur leur compte. Je ne crois pas, même jusqu'à ce jour, avoir jamais vu aucun des membres de cette maison; je ne dirai pas que je ne les ai pas vus, parce que je voyais constamment tant de monde, mais je ne me rappelle pas les avoir vus, et les efforts que nous fîmes pour avoir de leurs nouvelles n'ont eu aucun bon résultat. Mais leurs asser-

Andrews, Jones & Cie ont trois jours pour faire le dépôt de leurs sûretés, à cause que Fleming a dit qu'il fallait hâter le transport des approvisionnements avant la fin de la saison.

N'avait pu recueillir d'informations sur le compte de Jones & Cie.

*Soumissions—*  
*Contrats Nos. 41*  
*et 42.*

On pensait que Andrews, Jones & Cie., capables de faire les travaux, parce qu'ils avaient dit qu'ils étaient en mesure de déposer leurs sûretés immédiatement.

Si, cependant, ils ne pouvaient déposer dans trois jours, il n'y avait pas grand espoir qu'ils pussent faire les travaux.

Pourquoi on avait limité le temps à trois jours ; l'urgence d'une prompte décision à cause de l'état avancé de la saison ; parce que le témoin leur avait écrit que leur soumission serait prise en considération.

Lettre de Andrews, Jones & Cie., à Sir Charles Tupper.

tions écrites à deux reprises, et que j'avais sous les yeux, qu'ils étaient prêts à déposer tous de suite leurs sûretés—Je crois qu'ils se servent du mot "immédiatement"—et à pousser les travaux, me convinquirent que, s'il en était ainsi, s'ils disposaient des ressources qui leur permirent de faire promptement leur dépôt, il y avait une chance raisonnable de faire faire l'ouvrage ; mais que d'un autre côté, ils n'étaient pas capables de faire leur dépôt avec l'aide du télégraphe—parce que en réalité, voilà tout ce qu'il faut—dans le temps voulu, il n'y avait pas à espérer qu'ils pussent entreprendre l'ouvrage et le mener à bonne fin ; en sorte qu'après mûre réflexion, il fut décidé de limiter le temps à trois jours.

18380. Alors, si je vous comprends bien, vous dites que ces deux lettres reçues avant l'adjudication du contrat et dans lesquelles ils dirent qu'ils sont tout à fait en mesure de remplir les conditions, ont été en partie la cause de la fixation du temps ?—Certainement. Il y avait leur déclaration qu'ils étaient prêts immédiatement ; il y avait la nécessité urgente de ne pas perdre une heure à faire préparer le contrat ; et il y avait le fait qu'ils avaient reçu de moi, quelque temps auparavant, l'avis que leur soumissions recevrait l'attention voulue, lequel avis vous trouverez parmi les pièces que je viens de vous passer. C'était une réponse envoyée quelque temps auparavant à leur première lettre.

Le Président passe la lettre au secrétaire qui en fait la lecture à haute voix :

"STE-CATHERINE, 6 février 1879.

" Monsieur,

" Comme il a été rumeur que les soumissions approchant \$6,000,000 pour cette partie du chemin de fer du Pacifique, située entre la Rivière aux Anglais et le Portage du Rat—185 milles—ne seraient pas prises en considération par le département, nous désirons déclarer que nous avons toute confiance dans les chiffres que nous avons soumis, et si le contrat nous est adjugé nous sommes en mesure de fournir les 5 pour cent requis par le Gouvernement en garantie de l'exécution des travaux, et de nous mettre tout de suite à l'œuvre dès qu'on nous l'ordonnera. Nous pouvons vous donner des preuves satisfaisantes que nous sommes capables de mener à bonne fin cette entreprise. Tout ce que nous demandons c'est que, si elle est la plus basse, vous l'accueilliez favorablement.

" Nous avons l'honneur d'être,

" Monsieur,

" Vos obéissants serviteurs,

" ANDREWS, JONES & CIE.

" L'HON. DR TUPPER,

" Ministre des Travaux Publics,

" Ottawa."

(Exhibit No. 282.)

Le secrétaire lit aussi la réponse :

" OTTAWA, 12 février 1879.

" Messieurs,

" Je suis chargé d'accuser réception de la vôtre du 6 courant, relativement à votre soumission pour la construction de cette partie du chemin de fer du Pacifique Canadien qui se trouve entre la Rivière aux Anglais et le Portage du Rat, et de vous dire qu'elle recevra la considération voulue.

" Je suis, messieurs,

" Votre obéissant serviteur,

" (Signé) F. BRAUN.

" ANDREWS, JONES & CIE.,

" Ste-Catherine, Ont."

(Exhibit No. 283.)

Lettre de Braun à Andrews, Jones & Cie.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

18381. Savez-vous si, lorsque le contrat a été adjugé à Andrews, Jones & Cie, et le temps fixé pour le dépôt de leurs sûretés, le Gouvernement avait quelque raison de penser qu'ils savaient bien que leur soumission venait immédiatement après celle de Morse Nicholson & Cie?—Je n'en ai point le moindre doute. Le fait est que, d'une façon ou d'une autre, le public connaît en même temps que le Gouvernement, la position relative des soumissions. Voici comment j'explique la chose : du moment que l'heure fixée pour la réception des soumissions est expirée, chaque entrepreneur sait qu'il n'a rien à perdre, mais peut-être quelque chose à gagner, dans la discussion de sa position relative avec les autres soumissions ; ils discutent donc entre eux et font des comparaisons. Je sais que j'ai pris toutes les précautions possibles, et cependant la position relative était connue au dehors. Si je ne fais pas erreur, la position de Andrews, Jones & Cie était notoirement connue ; et je n'ai aucun doute que les personnes qui les représentaient surveillaient, jour par jour, les efforts que ceux qui étaient avant eux faisaient pour déposer les sûretés requises, et elles savaient peut-être avant moi qu'il était probable que la soumission au-dessous de la leur serait retirée. Nous avons aujourd'hui, comme de raison, une preuve évidente—c'est devant vous qu'elle a été faite—qui démontre que ces personnes savaient longtemps avant moi à quoi s'en tenir, car elles étaient en négociations avec les soumissionnaires au-dessous d'eux. M. Smith étant seul ici—le seul que j'aie vu ou que le Département ait vu relativement à Andrews, Jones & Cie—et je crois qu'il avait déclaré que si le contrat leur était accordé, les ressources nécessaires arriveraient promptement. Convaincu de la grande urgence du cas, et ne connaissant pas d'autre personne ici avec laquelle je pusse communiquer au sujet de leur soumission, je lui envoyai promptement l'avis de l'adjudication, immédiatement après que le conseil eût décidé d'employer ce moyen, et je les informais qu'on leur accordait trois jours pour faire leur dépôt.

Andrews, Jones & Cie. savaient certainement qu'ils étaient les soumissionnaires les plus bas après Morse, Nicholson & Cie.

Explique son opinion.

La position de Andrews, Jones & Cie., était notoirement connue.

Le Col. Smith ayant dit que si le contrat leur était accordé, les sûretés nécessaires seraient promptement déposées, avis lui a été donné que l'on accordait trois jours à sa maison pour faire ce dépôt.

18382. Vous ne vous trompez pas en disant que nous avons eu des preuves à ce sujet. D'après la déposition d'un des témoins, le jour avant que le Département fût informé que Morse, Nicholson & Cie ne voulaient pas accepter le contrat, ils s'étaient réunis à Andrews, Jones & Cie, les soumissionnaires qui les suivaient. Je parle maintenant de la lettre du secrétaire de votre Département à Andrews, Jones & Cie, par laquelle il refuse de prolonger le temps ; vous dites que, depuis plusieurs jours déjà ils savaient qu'on s'adresserait probablement à eux?—Oui.

Il est prouvé que le jour avant que Morse & Cie., ont notifié le département qu'ils ne prendraient pas le contrat, ils s'étaient réunis à Andrews, Jones & Cie.

18383. Je vous demande s'ils le savaient par suite d'informations communiquées par vous?—Ce qui m'a fait dire cela, c'est que M. Smith, leur représentant ; était sur les lieux, et connaissait les efforts que Morse, Nicholson & Cie., faisaient, et je puis dire qu'ils faisaient sans succès pour s'assurer l'aide et la coopération d'autres entrepreneurs pour exécuter l'ouvrage, tout cela aurait dû les mettre en mesure de remplir les conditions, le cas avenant.

18384. Entendez-vous dire par là qu'il s'attendait bien à ce qui arriverait?—Oui, je le pensais ainsi.

18385. Ce n'était donc pas la simple connaissance que peut avoir chaque soumissionnaire, dès le commencement, qu'il est possible que l'on s'adresse à lui?—Non, c'était le fait d'une discussion de tous les jours entre les entrepreneurs, et de relations avec moi à propos de ce qui arriverait en certains cas, car dès l'abord, nombre de ces soumis-

La connaissance que le Col. Smith avait que probablement Morse & Cie., ne pourraient pas faire le dépôt, doit avoir

*Soumissions—**Contrats Nos. 41  
et 42.*

tenu sa maison dans l'attente d'être appelée à déposer ses sûretés.

sionnaires s'enquéraient de la probabilité ou possibilité qu'il y avait qu'on les fit demander, s'informaient de la nature des sûretés, et de toute autre chose de cette espèce, de manière à se mettre en mesure, le cas échéant.

Ne sait pas si Morse & Cie., ont donné à Shields ou Close, ou à quelqu'autre une compensation en échange de leur influence.

18386. Quant à la soumission des premiers à qui le contrat avait été offert, je parle de Morse, Nicholson & Cie., saviez-vous, en aucun temps durant les négociations, qu'ils avaient promis à M. Shields ou à M. Close ou à quelqu'autre, une compensation en échange de l'influence qu'ils exerceraient pour faire adjuger le contrat à Morse & Cie. ?—Non, je ne me rappelle pas avoir vu ces messieurs, ni avoir eu aucune relation quelconque avec M. Close. Il est possible qu'il se soit trouvé parmi le grand nombre de personnes qui venaient à mon bureau, mais je ne me le rappelle pas. Je me souviens d'avoir vu M. Shields plusieurs fois, mais je n'ai pas remarqué chez lui d'autre intérêt que celui qu'il disait avoir à ce que ce fussent des gens de Toronto qui obtinssent le contrat.

18387. Si je vous comprends bien vous dites que vous ne saviez pas que Close et Shields fussent intéressés dans l'obtention du contrat par quelqu'un ?—Non ; je ne me souviens pas qu'aucun renseignement de cette nature me soit parvenu.

Quelque temps avant la lettre de Fraser, Grant & Cie., du 29 de février, dans laquelle ils disaient que s'ils avaient le contrat ils s'associeraient Shields, Manning et McDonald, le témoin savait que si Fraser, Grant & Cie., avaient le contrat, ils donneraient un intérêt à Manning & McDonald.

18388. D'après une lettre publiée, on décida, le 27 février, de prolonger le temps à la requête de Andrews, Jones & Cie ; il y a une lettre de Fraser, Grant et Pitblado, en date du 29 février, vous notifiant que, si le contrat pour la section B " leur était accordé, ils seraient en mesure de s'associer Shields, Manning et McDonald ;" saviez-vous, avant cette lettre du 29 de février, et dès le 27 de février, que ce refus aurait pour résultat de donner un intérêt dans le contrat à Shields et Manning ?—Je n'ai pas de doute à cet égard. Je parle maintenant de mémoire, car je n'ai pas de données que je puisse consulter. Mais je pense que le rapport de M. Fleming dans lequel il parlait avec beaucoup d'éloges de Fraser, Grant et Pitblado comme d'entrepreneurs de grande expérience —mais doutait qu'ils eussent les ressources nécessaires pour mener à bien une entreprise de cette importance— a eu pour effet de faire demander à ces entrepreneurs quand l'affaire est venue devant nous, s'ils ne croyaient pas désirable de se renforcer de quelqu'autre. Je parle absolument de mémoire, et d'après la portée générale de la question. Les circonstances particulières, sur lesquelles M. Fleming n'avait cessé d'insister auprès de moi, à savoir : que les parties avaient besoin non-seulement de ressources suffisantes pour faire le dépôt des sûretés requises, mais devait disposer d'une forte somme d'argent immédiatement pour l'appliquer sans perdre de temps à l'achat et au transport des approvisionnements —tout cela, je n'en doute pas, fit que M. Fleming, M. Trudeau ou moi nous leur intimâmes de préparer d'avance les ressources propres à faire face à toutes les éventualités ; et je crois que le sujet a été discuté en conversation—non pas la question de leur association avec M. Shields (car je n'ai jamais entendu prononcer son nom en relation avec cette affaire) mais avec Manning & Cie—Manning & McDonald—qui étaient bien connus comme des entrepreneurs de haute position et des hommes de ressources. Certainement il n'y avait rien de neuf dans cette suggestion d'une combinaison avec Manning. Je crois que cette lettre du 29 a été la première nouvelle que Shields était entré dans l'association de Manning & McDonald ; mais des rumeurs étaient parvenues à mes oreilles de négociations entre Fraser, Grant & Pitblado et Manning & Cie—au cas où le contrat irait à Fraser.

Lettre du 29 février a été la première nouvelle que Shields s'était joint à Manning & McDonald.

*Sommaire—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

18389. Est-ce que nous vous comprenons bien ? Vous dites que, lorsque une prolongation de temps à été refusée à Andrews, Jones & Cie., vous aviez raison de croire que non seulement Fraser, Grant & Pitblado seraient intéressés dans le contrat, mais que Manning & McDonald le seraient également ?—Je le pense. Comme je dis, je n'ai pas de données pour m'appuyer, je suis obligé de me fier à ma mémoire—mais je pense qu'on a dû nous faire savoir que ces personnes formeraient vraisemblablement une combinaison entre elles.

18390. Mais la première nouvelle que vous ayez eue de l'entrée de Shields dans le contrat vous est venue par la lettre du 29 ?—En effet, jusque-là, le 29, j'ignorais complètement qu'il eût un intérêt dans le contrat.

18391. La lettre est datée du 29 février ; il n'y avait pas de 29 du 29 février, en réalité mois cette année-là ?—Je n'en sais plus rien. Je n'ai pas même fait attention qu'il n'y avait pas vingt-neuf jours dans février. Je pense qu'il est plus que probable que c'était le 1<sup>er</sup> de mars. Je dirai ici, si vous voulez bien me le permettre, que bien que par ma lettre nous ayons refusé une prolongation de temps, pratiquement et en réalité c'était huit jours qu'ils avaient pour faire leur dépôt. Si je me souviens bien, le temps expirait à quatre heures le samedi ; le 1<sup>er</sup> de mars se trouvait, je crois, un samedi ; oui, à quatre heures le 1<sup>er</sup> de mars. Rien ne fut fait ce jour-là—nulle communication avec mes collègues sur le sujet ; mais entre ce temps et la réunion du Conseil, le lundi, M. MacDougall—l'honorable William MacDougall—vint me voir, accompagné de M. Goodwin, et me demanda si, dans le cas où M. Goodwin se joindrait à Andrews, Jones & Cie dans le contrat, nous ne leur donnerions pas un jour ou deux de grâce pour leur permettre de faire les arrangements nécessaires. Je dis à M. MacDougall qui représentait, dans mon opinion, Andrews, Jones & Cie—car c'est dans cette capacité que j'ai reçu, vu qu'il n'a rien demandé pour M. Goodwin, mais seulement ce qui arriverait s'ils pouvaient obtenir la coopération de M. Goodwin.—Je dis à M. MacDougall que je n'hésitais pas à lui déclarer que je conseillerai mes collègues, n'ayant pas le pouvoir d'agir seul, si Andrews, Jones & Cie pouvaient obtenir la coopération de quelque entrepreneur de position et de ressources, ou donnaient lieu au Gouvernement de croire que la chose se ferait, de leur accorder un ou deux jours de grâce, car nous serions alors certains que nous aurions une garantie raisonnable de l'efficacité de leurs ressources et l'espoir que les travaux seraient menés à bonne fin. Je rapportai à mes collègues en conseil ce qui avait été fait ; la communication que je croyais avoir reçue de Andrews, Jones & Cie, qu'il y avait probabilité que M. Goodwin se laisserait induire à se joindre à eux ; et que j'avais dit que, s'ils pouvaient décider quelque entrepreneur de position à prendre un intérêt dans leur contrat, je demanderais à mes collègues de consentir à leur accorder un ou deux jours pour leur permettre de faire les arrangements nécessaires. Mes collègues donnèrent tout de suite leur assentiment, et je crois que c'était le mardi, pendant que j'étais en conseil, M. Goodwin écrivit au crayon sur un morceau de papier qu'il avait refusé d'entrer dans le contrat—que les prix étaient trop bas. Je communiquai cette nouvelle à mes collègues, et leur dis qu'il n'y avait pas de vraisemblance à ce que Andrews, Jones & Cie pussent mener à bien leur entreprise.

Pratiquement, Andrews, Jones & Cie., avaient huit jours pour faire leur dépôt.

Avant la réunion du Conseil, lundi, le 3 mars, l'Hon. Wm. Macdougall représentant Andrews, Jones & Cie., est allé, avec Goodwin chez le témoin, et demanda un délai de quelques jours.

Lui dit que si Andrews, Jones & Cie., obtenaient la coopération d'un entrepreneur de position, il aviserait ses collègues d'accorder un nouveau délai d'un jour ou deux.

Pendant qu'il était au Conseil, reçut un billet de Goodwin, l'informant qu'il ne voulait pas entrer dans le contrat, sur ce qu'il représentait à ses collègues qu'il n'était pas vraisemblable que Andrews, Jones & Cie., fussent capables d'entreprendre l'ouvrage.

18392. Ce que vous dites là ne fait pas, si je comprends bien, partie.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

Nulla mesure prise avant le 5 de mars.

Considérait que le temps avait été prolongé par l'avis donné à leur représentant.

de votre rapport formel au Conseil, mais ce n'est qu'un simple exposé verbal des faits?—Oui, une déclaration verbale. Nous discutons la chose de jour en jour, et toutes les miettes de renseignements que je pouvais recueillir, je les soumettais à mes collègues et nous les discussions ensemble, et ce que nous décidions était mis à effet. Comme vous le verrez dans mon Rapport, nous ne primes aucune mesure avant le 5, bien que le délai qui leur avait été accordé en premier lieu fût expiré à quatre heures le samedi; mais je considérais qu'il avait été prolongé, et prolongé par l'avis qu'ils avaient reçu quand j'informai quelqu'un qui les représentait qu'ils auraient un ou deux jours de grâce.

18393. Vous rappelez-vous ce qui vous a porté à croire que M. Macdougall représentait la maison de Andrews, Jones & Cie?—Sa visite chez moi pour me demander si, dans le cas où ils pourraient induire.—Je savais que M. Macdougall—je crois qu'il représentait M. Smith qui avait agi pour Andrews, Jones & Cie., dans quelques autres affaires, si je me rappelle bien—et puis quand il vint me trouver ostensiblement de la part de Andrews Jones & Cie.,—et parce qu'il m'a demandé de leur donner du délai s'ils pouvaient induire M. Goodwin d'entrer avec eux dans le contrat.

18394. Vous rappelez-vous s'il a dit qu'il avait reçu tout récemment d'eux aucune communication sur le sujet?—Je suis porté à croire qu'il a dit qu'il avait reçu un télégramme de M. Smith, mais je n'en suis pas sûr; il s'est passé tant de choses à propos de cette affaire: mais j'ai reçu sa visite et sa communication en qualité de représentant de Andrews, Jones & Cie, car c'est en leur nom qu'il s'est adressé à moi et non au nom d'aucune autre personne, et j'ai cru bonnement qu'il s'efforçait, dans leur intérêt, de leur prêter toute l'aide possible pour les mettre en mesure de faire leur dépôt, et qu'il s'était adressé à M. Goodwin à cet effet et que M. Goodwin lui avait répondu: "Si j'en ai le temps, je verrai ce que je pourrai faire;" et il était venu à moi pour obtenir du temps pour arriver à ce résultat. Je recommandai à mes collègues d'accorder ce délai à Andrews, Jones & Cie, et, comme je l'ai dit, nous attendîmes.

18395. Entre le temps nommé en premier lieu dans l'avis donné à Andrews, Jones & Cie., à savoir: Samedi 1<sup>er</sup>, vers quatre heures, à cette réunion du Conseil le jeudi suivant, n'avez-vous pas reçu avis de quelque dépôt?—Oui; M. Yarker, je crois, m'avait donné avis que M. Thompson, un des associés de la maison Morse, Nicholson & Cie., avait déposé quelque chose comme \$48,950 au crédit de la section B, mais il ne disait pas que c'était pour Andrews, Jones & Cie. Je ne doutais pas que ce dépôt fût pour Andrews, Jones & Cie., à compte de leur soumission, mais sa communication—tant écrite que télégraphiée—n'aurait pu me permettre de retenir cet argent au compte de Andrews, Jones & Cie., car je n'avais aucune autorité à cet effet. Le dépôt était tout simplement au crédit de la section B. J'ai reçu, néanmoins, une communication de M. G. D. Morse m'informant qu'il avait déposé \$48,950 au compte de la section B de Andrews, Jones & Cie., et c'est tout (ces \$48,950) l'argent qui a jamais été, à ma connaissance, déposé au crédit de Andrews, Jones & Cie. L'autre, je n'ai pas eu de doute, était destiné pour le même objet, mais par suite d'un malentendu, cette intention n'a pas été exprimée.

18396. Voulez-vous dire que lorsque vous avez reçu cette communi-

*Submissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

cation que Morse & Cie avait déposé \$48,950, ou une somme semblable, vous n'avez pas été informé en même temps si c'était le même dépôt ou bien si c'en était un second?—Je ne doute pas que c'était un second dépôt, mais ce que je dis, c'est que le télégramme de M. Yarker annonçant le dépôt fait par M. Thompson ne disait pas que c'était pour Andrews, Jones & Cie, et, par conséquent, je ne pouvais le retenir pour Andrews, Jones & Cie, parce que le télégramme disait que c'était pour la section B, et ne disait pas que c'était pour Andrews, Jones & Cie. Je pris le dépôt de Morse pour un dépôt de \$48,950 tout-à-fait différent. Le télégramme, dans ce cas, déclarait positivement que c'était pour Andrews, Jones & Cie, et, par conséquent, je dis que c'est le seul dépôt que je pouvais retenir et porter au crédit de Andrews, Jones & Cie. Il y a eu incontestablement deux dépôts de faits, et je n'ai pas de doute qu'ils étaient destinés à Andrews, Jones & Cie. C'est probablement par suite d'un malentendu que l'un d'eux a été fait de façon à pouvoir être mis au crédit de Andrews, Jones & Cie, et l'autre mis au compte de la section B, et M. Thompson aurait pu dire, s'il avait voulu que n'était pour Andrews, Jones & Cie.

18397. Le deuxième dépôt était de Morse, Nicholson & Marpole? —Oui.

18398. Saviez-vous cela dans le temps?—Oui; j'ai compris que G. D. Morse était Morse, Nicholson & Marpole.

18399. Voulez-vous dire que la décision finale accordant le contrat a été influencé par le fait qu'on n'avait pas informé le Département pour le compte de qui l'autre dépôt avait été fait?—Non, je suppose que c'était probablement une inadvertance; mais je pose tout simplement le fait que jusqu'au huitième jour qui a suivi celui où ils ont reçu leur avis, tout l'argent que j'étais en position de retenir comme venant de Andrews, Jones & Cie., c'était \$48,950. Qu'il y avait un autre dépôt de \$48,950 fait au crédit de la section B et que je suppose avoir été pour eux mais que je n'étais pas en position de retenir contre le dépositaire; c'est pourquoi j'énonçai minutieusement tous ces faits dans mon rapport du conseil afin que mes collègues pussent avoir tous les faits de la cause devant eux tels qu'ils existaient.

*La décision finale n'a pas été influencée par le fait qu'il n'avait pas été déclaré au compte de qui avait été fait le premier dépôt.*

18400. Et le résultat de cette décision finale a été de donner le contrat à Fraser, Grant & Pitblado, et, comme vous le croyez, à Manning, Shields & McDonald à eux associés; veuillez nous dire s'il est à votre connaissance qu'aucun membre du Parlement ait reçu quelque avantage direct ou indirect d'aucunes de ces personnes par suite du fait que ces derniers avaient le contrat?—Je ne sais absolument rien de la sorte, et je n'ai pas lieu de supposer qu'aucun membre du Parlement eût aucun intérêt à ce que le contrôle fut donné à un entrepreneur plutôt qu'à un autre.

*PRÉTENDUE INFLUENCE INDUE. Il n'y a pas de raison de croire qu'aucun membre du Parlement ait été avancé par suite de l'adjudication du contrat à Fraser, Grant & Cie. et à Manning & Cie.*

18401. Avez-vous aucune raison de croire qu'aucun des employés du Département a retiré quelque avantage par suite de l'adjudication du département. Ni aucun employé du département. contrat telle qu'elle a été faite?—Je n'ai pas le plus petit soupçon à cet égard; je ne pense pas qu'aucun d'eux eût le moindre intérêt dans ces contrats excepté la rumeur qui a couru sur M. Chapleau sur le compte duquel je n'avais pas le moindre soupçon, jusqu'au moment où le fait est devenu public et soumis à une enquête.

*INFLUENCE SUR LES EMPLOYÉS. N'avait pas de soupçon sur Chapleau avant l'enquête faite sur lui.*

*Construction du che-  
min de fer.*

18402. A l'époque de la réception des soumissions pour cet ouvrage non-seulement sur la section B mais sur la section A, pouvez-vous dire où en étaient les plans, les profils et les renseignements destinés au public généralement?—Non; je ne puis rien dire autre chose sinon que j'ai prié les ingénieurs et M. Fleming, l'ingénieur en chef.—Les deux délais ont eu lieu afin de donner le temps de mettre sous les yeux des entrepreneurs des données suffisantes pour leur permettre de faire des offres de connaissance de cause, et permettre aussi au Département de faire ce que les ingénieurs pouvaient me garantir être un estimé approximatif, un estimé qui, dans tous les cas, embrasserait toutes les dépenses se rattachant aux contrats.

Avant l'adjudication des contrats, les ingénieurs lui dirent que pour les sections A et B, les informations étaient plus complètes que dans le cas des contrats précédents et qu'il n'avait pas besoin de craindre que les quantités fussent dépassées.

De fait, l'ouvrage est et sera fait à bien moins de frais que les estimés comportent.

18403. Vous rappelez-vous si les quantités ont été prises au moyen de ce que l'on appelle des coupes transversales?—Je ne puis pas dire cela bien positivement; mais je suis en mesure de vous dire que j'ai été informé que les particularités fournies étaient beaucoup plus complètes et sûres que dans tous autres contrats précédents, et que l'ingénieur en chef, et le pro-ingénieur en chef, M. Marcus Smith, m'ont assuré tous deux que je n'avais pas à craindre que les quantités fussent dépassées, comme la chose était arrivée dans des contrats précédents.

18404. Avez-vous reçu des informations au sujet des travaux exécutés; si, jusqu'à présent, ils sont au-dessus des estimés?—Les travaux ont été grandement diminués. L'ouvrage, tel que détaillé par les spécifications et tel qu'estimé quand les contrats ont été adjugés, va être considérablement diminué. L'ingénieur en chef est en mesure de m'assurer—et les ingénieurs de division, qui sont immédiatement en charge des travaux, se réunissent à lui pour m'assurer—qu'il y aura une grande réduction dans les dépenses, tant sur le contrat A que sur le contrat B.

18405. Avez-vous discuté la question?—Je l'ai discutée à fond sur les lieux avec M. Jennings qui a à la charge de la section B, et avec M. Schreiber et M. Fleming, et j'ai étudié sérieusement les rapports de M. Caddy qui à la charge de la section A, et qui fournit des données pour les grandes réductions qui ont été faites.

De grandes réductions résultent du changement du tracé.

18406. J'apprends quel résultat, jusqu'ici—c'est-à-dire, jusqu'au point où en sont rendus les travaux—a été de diminuer la quantité d'ouvrage que l'on s'attendait à faire sur ces sections?—Oui, de beaucoup. En changeant, avec jugement, la position d'une certaine section de la voie, en réduisant les travaux dans d'autres, ces deux sections présenteront une somme de travaux bien au dessous des estimés qui existaient à l'époque de l'adjudication des contrats.

La voie n'en est pas moins bonne.

18407. Ces changements ont-ils eu pour effet, à votre sens, de diminuer l'efficacité de la voie?—Non; ils n'ont en rien altéré la nature des travaux du chemin de fer; en certains endroits ils ont raccourci la distance de plusieurs milles. La voie qui se construit aujourd'hui est d'environ quatre milles, je crois, plus courte qu'à l'époque où les contrats ont été donués.

Distance raccourcie.

18408. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à la section B—c'est-à-dire aux contrats 41 et 42—qu'il vous semble nécessaire d'ajouter à votre déposition?—Je ne sais pas. Je ne vois rien qui n'ait été déjà pleinement examiné, autant que j'ai eu occasion d'en juger. Si vous-même, vous désirez éclaircir quelque point, je me ferai un plaisir de répondre à toute question que vous me poserez, et de vous donner toutes les explications que je pourrai.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

18409. Lorsque vous avez reçu ces avis de dépôts faits à Toronto, saviez-vous déjà que Andrews, Jones & Cie., les principaux dans la transaction, s'étaient retirés?—Pas le moins du monde. Je n'avais jamais soupçonné rien de semblable. Ce que je soupçonnais, c'est qu'il s'assurait la coopération de Morse, Nicholson & Marpole, pour les aider à faire le dépôt. Je n'avais d'autres motifs pour cela que le fait que l'avis du dépôt nous avait été donné par les membres de cette maison; ce n'était du reste qu'un simple soupçon. Je ne savais d'aucune source qu'il y avait une combinaison entre les parties.

Lorsque l'avis du dépôt au crédit de Andrews, Jones & a été donné, il était loin de supposer que ces entrepreneurs s'étaient retirés.

18410. La preuve démontre que le 28 février, la branche new-yorkaise de la maison qui avait été formée ici, avait décidé de ne plus avoir rien à faire avec Morse Nicholson & Cie, et le télégramme de N. F. Jones annonçant le fait à M. Macdougall a déjà été produit; dites-vous que vous ne pensiez pas à cela dans le temps?—Je n'avais pas la moindre idée de tout cela avant de l'avoir lu dans la relation de la preuve devant cette Commission.

18411. L'un des témoins a déposé qu'il avait porté un message verbal de Nicholson, l'un des associés de la maison Morse, Nicholson & Cie, vous intimant qu'ils n'avaient pas l'intention de prendre la section B si on la leur offrait, mais que si toute la longueur devait être partagée, ils prendraient la section A au prix arrêté en détachant la section B de toute la soumission pour la section C; vous rappelez-vous quelque chose comme cela?—Non, je ne me rappelle rien de semblable. J'ai vu qu'il était dit que M. McCormick, qui prétend qu'il me connaît, a déclaré cela; mais je ne sais pas qui il est, et je ne me souviens pas qu'on m'ait jamais fait semblable communication. Ce que j'ai appris de leur intention de se retirer me vient de la lettre qui m'a été adressée; du moins au meilleur de ma connaissance.

Ne se rappelle pas avoir reçu de message verbal de Morse, Nicholson & Cie., qu'ils n'avaient pas l'intention de prendre la section B, mais qu'ils prendraient la section A.

18412. Y a-t-il eu, avant l'adjudication finale de ce contrat, quelque promesse ou entente entre vous et aucune personne qui est devenue plus tard intéressée dans ces contrats, A ou B?—Pas la moindre promesse ni rien qui en approchât, à aucune personne vivante.

Il n'y a eu entre le témoin et aucune personne devenue plus tard intéressée dans les sections A et B, ni promesse, ni entente ni rien qui pût passer pour cela.

18413. Je crois qu'il appert des chiffres que Marks et Conmee avaient offert de faire l'ouvrage sur la section A à des taux s'appliquant également à la période courte et à la période longue, tandis que Andrews, Jones & Cie. ne s'offraient que pour l'une de ces périodes. L'entreprise à courte période par Marks & Conmee aurait eu l'effet de leur faire payer un prix plus haut que celui pour lequel Andrews, Jones & Cie., s'offraient de l'entreprendre pour la même période; savez-vous si cette question a été discutée ou si elle a eu quelque influence sur la décision?—C'est une question que nous avons examinée avec beaucoup de soin, et vous verrez les motifs qui ont déterminé la décision développés au long dans le Rapport de M. Fleming. M. Fleming rapporta qu'il en était à peu près arrivé à la conclusion qu'il était impossible d'assurer la construction de l'ouvrage aux prix mentionnés pour la courte période; que tout ce que l'on pouvait espérer, par conséquent, c'était de le faire faire pour la longue période, et l'effet qu'aurait la courte période, serait de nous faire payer de grosses sommes sans obtenir le résultat attendu; que, au fur et à mesure que l'ouvrage progresserait, nous aurions à payer le prix plus haut, et qu'il voudrait mieux prendre la soumission la plus basse, avec la condition, sous forme de bonus, que si la voie était construite au temps le plus court,

On a mûrement examiné la question de la période longue ou courte. Fleming a conclu qu'il était impossible de faire les travaux au prix fixé pour la courte période, et a recommandé le plus bas prix et la longue période, et qu'on offrit le plus haut prix sous forme de bonus, dépendant du parachèvement rapide des travaux.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

Admettant que Andrews, Jones & Cie., eussent déposé \$100,000 comme partie de leur dépôt, deux jours s'étaient écoulés sans qu'ils l'eussent complète, bien que leur représentant eût reçu avis que s'ils pouvaient s'associer un entrepreneur de ressources, le témoin aviserait le conseil d'attendre.

Si au bout d'une semaine au-delà du temps qu'ils avaient demandé, ils n'ont pu faire leur dépôt, comment pouvaient-ils mener à bien un ouvrage qui aurait exigé la possession immédiate d'un grand capital.

le soumissionnaire recevrait les prix les plus élevés. Je puis dire que ce qui engageait surtout le gouvernement à faire cet arrangement pour la section A, c'était la considération des difficultés à vaincre sur la section B, et le fait qu'on y donnerait accès par cette extrémité de la Section B, de façon que nous pourrions assurer l'ouverture de la voie à l'époque portée au contrat.

18414. Si vous croyiez que les dépôts qui avaient été faits à Toronto avaient été par M. Morse & Cie., à l'acquit de leur maison dans l'idée qu'ils deviendraient associés à Andrews, Jones & Cie., comment se fait-il, en admettant que \$100,000, avaient été versées comme partie de leur dépôt, qu'il n'y ait pas eu d'autres négociations avec eux?—Deux jours s'étaient écoulés depuis le versement du dernier dépôt sans qu'un dépôt additionnel le suivit, avant que le gouvernement ait agi. Les deux dépôts, en admettant que tous deux fussent au crédit de Andrews, Jones et Cie., furent faits le 3 mars, le lundi; et l'intimation ayant été donnée à une personne agissant, je suppose, au nom de Andrews, Jones & Cie., qui, dans l'espoir qu'ils pourraient obtenir la coopération de quelque entrepreneur de ressources, que je prierais le Conseil d'accorder un certain délai nous attendimes jusqu'au 5—c'est-à-dire jusqu'au mercredi—et vous remarquerez qu'entre le lundi et le mercredi il n'y eut pas d'autre dépôt. Il n'y avait donc qu'une conclusion à tirer, c'était que Andrews, Jones & Cie., n'étaient pas capables de se procurer, à une source ou à une autre, les moyens de faire leur dépôt, et que s'ils n'étaient pas en mesure de le faire au bout d'une semaine au delà du temps qu'ils avaient eux-mêmes fixé, comment pouvaient-ils se mettre pratiquement à l'œuvre avec quelque chance d'exécuter ces travaux qui auraient exigé la possession actuelle et immédiate de grands capitaux; en sorte que pour mes collègues et moi il était évident qu'il ne servait à rien d'attendre plus longtemps que nous l'avions fait dans l'espoir que le contrat serait rempli par Andrews, Jones & Cie. Comme de raison, nous n'avions aucune relation quelconque avec Morsec & Cie. Ils s'étaient retirés. Tout ce que nous avons fait, c'est d'avoir reçu l'argent de quelque part qu'on nous l'offrit comme venant de Andrews, Jones & Cie.

18415. Il paraît que M. Shanly télégraphia que les arrangements étaient faits, mais qu'il ne pourrait pas expédier les certificats avant la conclusion finale le 5?—Ce télégramme n'a été reçu qu'après que le Conseil m'eût enjoint de notifier à Fraser, Grant & Pitblado que le contrat leur était accordé, et comme M. Shanly me pria de répondre à G. D. Morse, je lui répondis immédiatement après la réception du télégramme que le contrat était déjà donné. Nous ne savions d'aucune façon, avant le règlement de toute l'affaire, que Andrews, Jones & Cie avaient prié M. Shanly de se joindre à eux.

Une année de retard dans ces travaux eût été très préjudiciable au développement du Nord-Ouest,

18416. Est-ce que le retard d'une année, qui serait survenu, d'après vous, si l'on n'avait pas complété ce contrat de bonne heure le printemps, aurait été considéré comme une grande perte pour le pays?—Comme je l'ai dit dès le commencement, nous étions arrivés à la conclusion qu'il était de l'importance la plus vitale pour le développement du Nord-Ouest que cette réunion des deux extrémités de la voie se fit et que la voie fût ouverte entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge dans le temps le plus court sans faire pour cela des dépenses exagérées, et que c'était là une question de toute gravité pour le pays. Les difficultés que nous trouvions à faire venir les immigrants au Nord-Ouest par la

Difficulté d'attirer les immigrants au Nord-Ouest par la voie des États-Unis.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

voie des Etats-Unis étaient telles que nous croyions qu'il était de la dernière importance pour tout le pays que cette route nouvelle fût ouverte le plus tôt possible, et que le retard d'une année aurait de fâcheuses conséquences pour les intérêts du pays.

18417. Je suppose qu'il ne serait pas facile de supputer quelle somme de dommages le pays souffrirait par suite d'un semblable retard?—Je n'aimerais pas à me hasarder à fixer une somme quelconque ; mais ce serait, dans tous les cas, une somme bien considérable.

18418. Quant à la section A, qui a été adjugée à Marks et Comtee, il y a une lettre d'un M. Wardrop qui dit que la soumission n'était pas suivant les formes ; a-t-on appelé votre attention sur ce point?—Celle question de manque de forme a été décidée par M. Trudeau, M. Smith et M. Braun, quand les soumissions ont été ouvertes, et on ne m'a fourni qu'une liste des soumissions qu'ils considéraient comme conformes aux spécifications et revêtues des formes voulues. Il y avait des erreurs manifestes dans la soumission, mais elles n'auraient pas constitué un manque de formalité. C'était affaire à l'entrepreneur et non au Gouvernement. On n'appelait l'attention du Gouvernement que sur les choses qui pouvaient avoir l'effet de diminuer la somme qui devait lui revenir. L'ingénieur en chef nous ayant fait remarquer la chose, on leur dit, une fois leur soumission acceptée, que le contrat devait être strictement conforme à leur soumission.

18419. Ils ont pris le contrat, je crois, aux plus bas prix nommés?—Oui, aux plus bas prix offerts, mais à la condition qu'ils supporteraient la perte qui pourraient entraîner leurs erreurs.

Marks et Comtee prirent le contrat au plus bas prix nommés, et supportèrent la perte que pourraient entraîner leurs erreurs.

18420. Ils portèrent la peine de leur erreur?—Oui.

18421. Pourriez-vous nous dire pourquoi l'on a abandonné l'embranchement de la Baie Georgienne qui était donné à faire par contrat à Heney, Charlebois & Cie?—Nous avons suivi la politique ordinaire du Gouvernement. Il a cru que les intérêts publics n'auraient rien à gagner dans la poursuite de ces travaux ; qu'il n'était pas désirable de les continuer ; qu'il y aurait une forte dépense de l'argent public sans aucune compensation, si le contrat s'exécutait. Il y avait eu bien peu de travail de fait jusqu'au moment où le contrat a été annulé, et la cession du contrat, si je me le rappelle bien, avait été faite, en contrevention avec les conditions, sans le consentement du Gouvernement. Je pense que je n'étais pas ici quand le contrat a été décidément annulé ; j'étais, je crois, en Angleterre ; mais autant que je me rappelle, les pièces démontrent que la question fut soulevée de savoir si le contrat pouvait être cassé pour le motif que, contrairement à une des propres conditions du contrat la cession en avait été faite sans le consentement du Gouvernement. Je parle, toutefois, de mémoire, de choses qui se sont passées depuis longtemps déjà.

EMBRANCHEMENT DE LA BAIE GEORGIENNE. CONTRAT NO. 37.

Contrat annulé parce que le Gouvernement décida que si l'on continuait ce contrat sur lequel peu de travaux avaient été faits, cela entraînerait de fortes dépenses sans compensation.

18422. Il paraîtrait que, dans l'été de 1879, plusieurs contrats ont été faits en Angleterre par l'entremise de M. Reynolds : avez-vous pris une part personnelle dans les arrangements, ou est-ce ce monsieur qui était chargé de toute l'affaire?—Vous parlez de contrats pour 50,000 tonnes de rails d'acier ?

ACHAT DE RAILS.—  
CONTRATS NOS. 53,  
55.

Moyen suivi pour l'achat de rails dans l'été de 1879.

18423. Non ; je parle d'un premier lot plus petit?—Voici comment nous avons agi pour le premier petit lot : je crois que ces rails étaient

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 53-55.*

destinées à l'Île du Prince Édouard, n'est-ce pas ? Je n'en suis pas certain, mais, dans tous les cas on avait besoin de 5,000 tonnes de ces rails—non c'était pour une autre fin ; et M. Reynolds reçut l'ordre d'envoyer des circulaires aux manufacturiers les invitant à soumissionner, et d'en communiquer le résultat au Département ; ce qu'ayant fait, et le Département étant satisfait—ayant obtenu plusieurs soumissions—il nous fit rapport du résultat. Il a reçu instruction d'accepter la plus basse soumission. C'est d'après les instructions du Département qu'il s'agissait.

50,000 tonnes.

18424. On se procura encore une autre grande quantité de rails, marché conclu et réglé, pendant que vous étiez en Angleterre ?—Oui ; 50,000 tonnes.

Enjoignit d'annoncer pour 5,000 tonnes, afin de ne pas faire monter les prix.

18425. Vous rappelez-vous quelle part vous avez prise, individuellement, dans les arrangements ?—Avant de quitter le Canada, j'avais ordonné la publication d'annonces invitant des soumissions pour 5,000 tonnes. Ce qui me faisait demander cette petite quantité est bien facile à comprendre, car une annonce invitant des soumissions pour une très grande quantité de rails aurait eu l'effet d'en faire hausser le prix de cet article. J'allai en Angleterre avec Sir John MacDonald et Sir Leonard Tilley, et quand ces soumissions ont été reçues, je me trouvais absent en Italie. Les soumissions furent ouvertes par Sir Leonard Tilley, et, je crois, M. Fleming, et, peut-être, par Sir John Macdonald ; je ne me rappelle pas très bien, mais, dans tous les cas, elles furent ouvertes et mises de côté jusqu'à mon retour à Londres. A mon retour

Soumissions ouvertes en Angleterre, en l'absence du témoin, par Sir Leonard et M. Fleming.

Au retour du témoin, il entra en communication avec les soumissionnaires par l'intermédiaire de Fleming et Reynolds.

je pris la direction de l'affaire et des négociations avec les soumissionnaires, par l'intermédiaire de M. Fleming et de M. Reynolds ; examen fait des soumissions, et ayant décidé qu'il serait de l'intérêt public de s'assurer au moins 5,000 tonnes de rails aux prix auxquels nous avions la chance de les acheter, j'ai accepté les offres les plus basses. Je demandai alors aux soumissionnaires s'ils voulaient augmenter la quantité du double, sans leur faire connaître, naturellement, qu'il y avait d'autres soumissions ; et je me trouvais ainsi en position de les faire augmenter leurs offres de façon à me permettre d'obtenir les 50,000 tonnes de rails aux prix que j'ai mentionnés. Toutes mes communications avec les soumissionnaires et les parties qui sont devenus les entrepreneurs, ont eu lieu par l'intermédiaire de M. Fleming, principalement par correspondance, et par l'intermédiaire de M. Reynold. Comme de raison, quand les soumissionnaires s'adressaient à moi personnellement, ou quelqu'un en leur nom, je les voyais en la présence de M. Fleming.

Accepte les offres les plus basses, et puis demande aux soumissionnaires de doubler la quantité.

Ordre en Conseil (13 juin, 1879), autorisant l'achat de 30,000 tonnes ; c'est le bon marché qui a causé l'achat du surplus.

18426. Il y a un Ordre en Conseil du 13 de juin 1879, autorisant l'achat d'environ 30,000 tonnes ; la quantité a été de beaucoup au-delà de ce chiffre ; pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez cru nécessaire d'en obtenir une plus grande quantité ?—La raison en est celle-ci : quand nous reçûmes les soumissions, nous trouvâmes les prix si bas, qu'en nous consultant ensemble Sir John Macdonald et le ministre des finances Sir Leonard Tilley et moi, nous décidâmes qu'il serait grandement de l'intérêt public que nous profitassions de la chance qui se présentait de nous assurer une plus grande quantité de rails, et qu'en ce faisant, nous effectuerions une grande économie des fonds publics.

L'achat de la voie de la Rivière du Loup rendit nécessaire l'achat des rails d'acier pour renouveler la voie.

18427. Il me semble que l'un des témoins a déclaré qu'à part ces rails destinés au chemin de fer du Pacifique, il en fallait encore une grande quantité pour le chemin de fer Intercolonial ; vous rappelez-vous si cela était le cas ou non ?—L'achat de la voie de la Rivière du Loup,

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 53-55.*

125 milles ou environ, entraînait la nécessité de se procurer assez de rails d'acier pour relisser cette longueur de chemin ; et nous nous trouvions par là même forcés d'en acheter une plus grande quantité. Mais la quantité procurée était encore plus grande qu'il nous fallait, y compris même ceux de l'embranchement de la Rivière du Loup et du chemin donné à l'entreprise et des chemins à donner à l'entreprise.

18428. Si je comprends bien, cette décision a été prise en conséquence d'un rapport de M. Fleming sur le sujet ; la quantité que recommandait M. Fleming dans ce rapport, comme je le comprends, était entièrement destinée au chemin du Pacifique ?—Oui, M. Fleming, comme de raison—nous télégraphiâmes à M. Schreiber pour savoir de lui la quantité qu'il fallait à l'embranchement de la Rivière du Loup, outre ce que nous avions déjà.

18429. Nous ne nous enquérons pas de la nécessité de ces rails pour l'autre chemin ?—En chiffres ronds, nous avons obtenu la quantité de 30,000 tonnes pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien, si je ne me trompe pas—quelque chose comme 29,000 tonnes.

18430. Vous rappelez-vous s'il y avait un ordre en conseil autorisant l'achat d'une quantité excédant le premier lot dont on aurait besoin ?—Je ne pense pas qu'il y en eût un. Je crois que la chose a été décidée quand les soumissions furent envoyées. Nous jugeâmes l'occasion favorable, et nous nous assurâmes si bien que le marché tendait à une hausse sur l'article, que, à la réception des soumissions, je crois que John Macdonald, Sir Leonard Tilley et moi, après en avoir avisé avec M. Fleming, l'ingénieur en chef, qui était aussi présent, nous décidâmes d'accepter la plus grande quantité.

18431. Il paraît qu'il n'y eut pas de contrat passé avec l'un des soumissionnaires les plus bas, Wallace & Cie ; vous rappelez-vous les circonstances de cette affaire ?—Oui je me rappelle ces circonstances.

18432. Veuillez nous dire pourquoi il n'y a pas eu de contrat ?—Ils ont refusé d'en faire un.

18433. Vous leur en avez donné la chance ?—Oui.

18434. Cela n'a pas été la faute de personne agissant au nom du gouvernement ?—Ces messieurs avaient l'occasion, et ils n'ont pas voulu en profiter.

18435. Les contrats ont-ils été donnés aux soumissions recevables les plus basses ?—Oui, tous. Nous avons obtenu les rails des soumissionnaires les plus bas.

18436. Avez-vous quelque raison de penser qu'aucun membre du Parlement ait reçu quelque avantage, directement ou indirectement, par suite d'aucun de ces contrats pour rails que vous avez obtenus ?—Pas la moindre. Le fait est que je ne connais aucun membre du Parlement qui eût connaissance de ces négociations, à l'exception des trois membres du Parlement que j'ai nommés, et je suis bien sûr que pas un membre du Parlement ni aucune autre personne n'a été avantagée le moins du monde par les contrats que nous avons faits.

18437. Il y avait une demande de M. Whitehead qui avait le contrat No 15, pour obtenir du gouvernement une partie de la somme qui avait été retenue comme garantie ?—Oui.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER.  
CONTRAT No. 15.  
Whitehead demande  
la retenue.

*Construction du chemin de fer—*

*Contrat No. 15.*

18438. Est-ce à vous que cette requête avait été adressée?—Oui.

Le témoin demanda à Trudeau quelle était la pratique du département.

Trudeau dit que, lorsque les travaux étaient assez avancés, c'était la coutume d'abandonner la retenue à mesure que l'ouvrage progressait.

Whitehead avait reçu sur la retenue \$70,000 de l'hon. A. Mackenzie. (Voyez quest. 18454. En réalité M. Mackenzie avait réellement avancé \$79,000.

Il ne restait plus que \$9,000 de la retenue.

Whitehead renouvela une demande qu'il avait déjà faite à M. Mackenzie à propos d'une avance de \$100,000 sur son matériel roulant.

Marcus Smith recommandait fortement de donner les \$100,000 à Whitehead.

18439. Veuillez nous dire quelles négociations ont eu lieu à ce sujet?—Il n'y a pas eu ce que j'appellerais des négociations. Bien peu de temps avant mon installation au Département, M. Whitehead s'adressa à moi pour le paiement d'une partie de la retenue—en fait, de toute la retenue—sur son estimé qui devait être alors payé. Je m'enquis auprès de M. Trudeau de la pratique suivie en pareil cas. M. Whitehead dit qu'il lui importait beaucoup de se procurer une somme d'argent additionnelle en sus et au-delà de ses estimés ordinaires, et M. Trudeau me dit que, les travaux étant fort avancés, il était d'usage d'abandonner la retenue au fur et à mesure du progrès, si les travaux allaient à la satisfaction de l'ingénieur en chef, et que mon prédécesseur, M. MacKenzie avait cru les travaux de M. Whitehead suffisamment avancés pour le rendre justifiable d'adopter ce moyen. Je découvris que M. Whitehead avait reçu la retenue à cette époque—celle où j'entrai en office. Elle s'était élevée à \$70,000 en sorte qu'il n'en restait plus qu'environ \$9,000. Voyant que c'était là la pratique adoptée par mon prédécesseur, je donnai l'ordre qu'on le traitât comme mon prédécesseur l'avait traité et comme il avait, je n'en doute point, le droit de le traiter. Je lui remis donc les \$9,000 de retenue, comme on la lui avait donné dans les autres cas.

18440. Voulez-vous dire que la somme que vous lui avez remise n'était que de \$9,000 environ?—Je veux dire que la première demande de M. Whitehead—vous remarquerez que la retenue qui s'était accumulée jusqu'à la date du premier estimé et dont on me demandait la remise était d'environ \$70,000. Il ne restait disponible de tout cela que \$9,000 à peu près. Et le cas était urgent, au dire de M. Whitehead, je suivis la pratique de mon prédécesseur qui lui avait donné la retenue sur ses estimés en dix versements différents se montant en tout à \$70,000. M. Whitehead fit ensuite la demande d'une avance de \$100,000 sur son matériel roulant. Je sentis que c'était une affaire plus grave et qui demandait un examen sérieux, et je renvoyai sa demande à M. Fleming. Je puis dire qu'il avait déjà fait, je crois, une première demande d'avance à mon prédécesseur peu de temps avant mon entrée en office—de fait, peu de temps après la défaite du dernier gouvernement, ce qui a été probablement la cause qu'on ne s'est pas occupé de cette demande. La demande, dans tous les cas, fût renouvelée auprès de moi, et monsieur Whitehead dit que vu que son appui et garant se trouvait à l'article de la mort, le sénateur McDonald, et à d'autres circonstances, il devenait pour lui de la plus haute importance d'avoir cette avance, et il me donna comme raison propre à la lui faire avoir le fait qu'il avait eu à déboursier une somme énorme pour son matériel roulant et son équipe. Je renvoyai la demande de M. Whitehead à M. Fleming, et comme M. Smith avait fait les fonctions d'ingénieur-en-chef, et avait parcouru récemment la ligne des travaux de M. Whitehead, M. Fleming renvoya la demande à M. Marcus. M. Smith fit rapport, pour dire vrai, de la manière la plus favorable, et recommandait de donner les \$100,000 que demandait M. Whitehead, que ses travaux allaient bien, que ses arrangements pour les pousser activement étaient excellents, qu'il avait été forcé de faire des avances considérables pour matériel et outillage, que cela aiderait beaucoup à faire avancer les travaux, et que ce paiement pouvait se

Construction de chemin de fer—  
Contrat No. 15.

faire en toute sûreté. M. Fleming fit son rapport sur ce rapport de M. Smith qu'il incorpora dans le sien, fesant voir la nature des travaux, et il recommanda qu'on fit à M. Whitehead une avance de \$40,000, avec hypothèque sur son matériel roulant que le gouvernement avait le pouvoir de prendre à la fin des travaux, après évaluation, suivant le contrat passé pour la construction de la section 15. La somme appliquée au matériel roulant et à l'outillage était très forte, et sur le rapport de M. Fleming et de M. Marcus Smith, fortement corroboré par ce dernier qui avait fait l'inspection de la voie, je recommandai au Conseil que toute la retenue alors entre nos mains, couvrant tout ce que M. MacKenzie avait avancé, de manière à l'incorporer dans un ordre en conseil, car c'était le premier qui était passé, je crois, en vertu duquel la retenue était remise, fut remise jusqu'au montant de \$100,000. Cela s'élevait à une retenue de \$11,000, et cet ordre en Conseil fut passé de manière à embrasser la retenue toute entière qui avait été remise à M. Whitehead ; et je recommandai également, sur la foi du rapport des ingénieurs, qu'il reçut une avance de \$40,000 sur hypothèque du matériel roulant qui deviendrait la propriété du gouvernement quand les travaux seraient terminés en vertu du contrat. Cet ordre en conseil fut passé.

Fleming fit son rapport sur celui de Smith et recommanda d'avancer \$40,000 à hypothéquer sur le matériel roulant.

Ordre en Conseil remettant \$100,000 de la retenue, couvrant tout ce qui avait été avancé par M. Mackenzie.

Et \$40,000 avec hypothèque sur le matériel roulant.

18441. Dois-je comprendre que toute la retenue qui a été remise s'élevait à \$100,000 ?—Non ; je crois que la retenue remise jusqu'ici se monte à \$148,000 ; mais je parle à l'heure qu'il est de l'état de choses existant quand M. Whitehead a fait sa demande.

La retenue remise jusqu'à cette date est de \$148,000.

18442. Ainsi, quand l'ordre en Conseil fut passé, toute la retenue s'élevait à \$100,000 ?—Par cet Ordre en Conseil autorisant la remise de \$100,000 de retenue en tout ; ou \$11,000, ce qui faisait en tout \$100,000.

18443. Il confirmait les avances antérieures ?—Oui, et les étendait. M. MacKenzie avait donné environ \$72,000 à M. Whitehead, et j'em brassai cette somme dans l'ordre qui, jusqu'au moment où il fut passé, couvrait quelques \$30,000 de plus.

18444. Il y avait, dans le temps, une disposition faite pour une avance sous une autre forme, c'est-à-dire au moyen d'une garantie prise à même son matériel roulant ?—Oui.

18445. Cette avance a-t-elle été faite ?—Oui ; nous avons avancé \$40,000. Je crois que c'était un peu plus tard, mais l'autorisation de la faire avait été donnée en vertu du rapport, comme je l'ai déjà dit.

18446. Y eut-il d'autre remise de retenue après ce temps ?—Oui ; il y a eu d'autres remises de retenue et d'autres avances à partir de ce temps jusqu'au moment où l'ouvrage lui a été retiré.

18447. Pourriez-vous dire, en chiffres ronds, le montant approximatif de retenue qui a été remis après votre première entrée en office au département ?—Je crois que jusqu'au moment où le contrat a été retiré à M. Whitehead, la retenue toute entière depuis le comment serait d'environ \$148,000.

18448. Sur cette somme vous avez conseillé ou ordonné le paiement de \$148,000 de la d'environ \$78,000 ?—Oui ; nous avons entre les mains \$9,000 environ de cette retenue quand je suis entré en office, les autres \$70,000 ayant été remises, de temps à autre et suivant l'ordinaire, par M. MacKenzie.

De \$148,000 de la retenue, le témoin ordonné la remise d'environ \$78,000. (Voir quest. 18454.)

*Construction de chemin de fer—**Contrat No. 15.*

Peu de temps après l'entrée en charge du témoin, MacIntosh vint le trouver et lui dit qu'il était l'agent de Whitehead en faveur duquel il parla hautement.

Whitehead écrivit au témoin de communiquer à Mackintosh la décision du gouvernement.

**PRÉTENDUE INFLUENCE INDUE.**

Whitehead n'a jamais reçu de faveur, pas un denier, en dehors de l'intérêt public.

C'était de grande importance que ce contrat s'exécutât promptement.

MacIntosh ne s'est pas occupé activement de procurer cette avance.

Il n'a jamais su qu'il y eût aucune relation entre MacIntosh et Whitehead autre que des relations purement d'affaires.

18449. M. MacKintosh a-t-il pris part aux arrangements qui ont amené cette avance de la retenue? — M. Mackintosh est venu me trouver peu de temps après mon entrée en office, et me dit qu'il était l'agent ici de M. Whitehead, parla hautement en sa faveur et comme d'un entrepreneur honnête et capable, et exprima l'espoir que je ferais tout en mon pouvoir pour l'aider dans son œuvre qui en était une de grandes difficultés; et M. Whitehead m'écrivit plus tard, en faisant sa demande, qu'il se voyait forcé de quitter la ville, et qu'il serait très heureux si je voulais bien communiquer, quand elle serait prise, la décision du gouvernement à M. MacIntosh. M. Mackintosh, comme agent de M. Whitehead, vint me voir, pas très souvent—trois ou quatre fois en tout, je crois—au sujet de sa demande et de son ouvrage.

18450. A-t-il contribué beaucoup à faire accorder cette faveur à Whitehead?—Je dois m'objecter à l'usage de l'expression de "faveur." M. Whitehead n'a jamais reçu rien que j'appellerais de ce nom. C'était peut-être une faveur pour lui, mais il n'a jamais reçu de moi ni du gouvernement une piastre de la retenue ou une avance qui n'ait été donnée à mon sens et au sens du gouvernement, dans l'intérêt du public. Il avait sur les bras une entreprise importante et considérable. Il importait grandement que cet ouvrage se fit aussi promptement que possible, car les entrepreneurs sur la section B—son contrat était dans une certaine mesure la clé des travaux sur la section B—jusqu'à ce que les rails pussent être posés sur la section 15, devaient encourir des dépenses énormes pour leurs travaux, lesquels augmentaient considérablement les difficultés du parachèvement des travaux. Il était donc de la plus haute importance, non dans l'intérêt de M. Whitehead, mais dans celui du pays de renforcer M. Whitehead, autant qu'on pouvait le faire avec sûreté, pour lui procurer cette augmentation de ressources nécessaires à la poursuite de son entreprise. La ligne de conduite suivie à l'endroit de M. Whitehead est celle que l'on suit d'ordinaire vis-à-vis des entrepreneurs qui poussent vigoureusement leurs travaux, c'est-à-dire, qu'on leur donne toute l'aide que l'on peut leur donner avec sûreté pour les soutenir dans la poursuite de leurs travaux, car si l'entrepreneur faillit et que l'ouvrage est redonné à un autre, cela entraîne un grand excédant de dépenses sur celles que l'on aurait eu à encourir autrement.

18451. Je croyais que si M. Whitehead demandait quelque chose qu'il ne pouvait exiger comme son droit, que cela serait une faveur?—Oui, dans ce sens, ce serait une faveur; mais la chose n'est pas faite par faveur, et dans tous les cas, jamais aux dépens du public.

18452. Ce n'est pas ce que je veux dire; M. Mackintosh s'est-il activement occupé de faire avoir cette avance?—M. Mackintosh ne s'en est pas du tout activement occupé. Il est venu me trouver, comme je l'ai dit, et m'a parlé fort amicalement de M. Whitehead; me dit qu'il était son agent et qu'il serait bien heureux que nous fissions quelque chose pour lui venir en aide. Je dis à M. Mackintosh que la demande serait renvoyée à l'ingénieur; M. Whitehead serait traité selon que l'exigerait les intérêts du pays; que tant qu'il poursuivrait ses travaux il recevrait toute l'aide possible, comme tout autre entrepreneur; et voilà tout.

18453. Saviez-vous, durant le temps que M. Mackintosh servait d'agent à M. Whitehead, qu'il dût recevoir aucune de ces sommes en compensation de ses efforts?—Non, je n'ai jamais su rien de semblable;

*Construction de chemin de fer—  
Contrat No. 15.*

je ne savais pas qu'il y eût entre M. Whitehead et M. Mackintosh d'autres relations que des relations purement d'affaires. Il me dit qu'il était l'agent de M. Whitehead, et quand ce dernier me pria de communiquer, en son absence, la décision du gouvernement à M. Mackintosh, j'ai compris que celui-ci agissait comme son agent. En fait, je ne connaissais pas les relations qu'ils avaient ensemble, ni que M. Mackintosh eût aucun intérêt à ce que M. Whitehead a reçu aucune aide ou faveur.

18454. Vous parlez d'une autre avance, sur hypothèque, faite à M. Whitehead, sur son matériel, en dehors des \$40,000 ; pouvez-vous nous en dire le chiffre ?—Cette avance a été faite pendant mon séjour en Angleterre, et à ce sujet, la première avance, je crois, a été annulée, mais je crois qu'elle embrassait toute la somme. M. Whitehead l'avait réduite. Cette première avance devait être remboursée, d'après une certaine méthode, à même les estimés réguliers ; les paiements, au fur et à mesure qu'ils devenaient dûs, et une grande proportion de l'avance avaient été ainsi remboursés. Il reçut encore une autre avance pour laquelle il donna une hypothèque, qui s'élevait en tout, je crois, à quelque chose comme \$40,000. Mais, comme je l'ai dit, nous savions que les travaux progressaient, et ce fait rendait, à nos yeux, l'avance justifiable ; qu'il n'y avait pas de perte causée par ce contrat ; que le gouvernement possédait des terres évaluées à quelque chose comme \$131,000 qui avaient été cédées au gouvernement précédent en remplacement des \$80,000 déposées pour la garantie de l'exécution du contrat, et nous avions l'hypothèque sur le matériel roulant et l'outillage qui, je crois, étaient évalués à \$200,000, en sorte qu'il n'y eût aucune avance faite qui ne fût justifiée par le fait des grands déboursés qu'il avait été forcé de faire pour poursuivre les travaux, et de l'état avancé où ils se trouvaient,—rien autre chose qui ne fût, aux yeux du gouvernement, nécessaire pour activer les travaux dans l'intérêt du public. Je vois que ce que M. MacKenzie avait avancé en tout et partout s'élevait à \$79,800 ; j'avais dit, je crois, \$70,000, et il restait en disponibilité un peu plus de \$9,000.

additionnelle faite à Whitehead pendant que le témoin était en Angleterre, une partie considérable de l'avance antérieure ayant été remise.

Le gouvernement avait des terres évaluées à \$131,000.

Et aussi une hypothèque sur le matériel roulant évalué à \$200,000.

\$9,000 sous la forme de retenue, avancées par M. Mackenzie.

18455. S'en suivrait-il que la somme remise dans votre temps ne serait pas aussi considérable que vous la croyiez ?—La somme totale remise a été d'environ \$148,000, comme je l'ai dit déjà ; et il est d'usage, à mesure que l'ouvrage avance de remettre la retenue ; autant que la chose peut se faire dans l'intérêt du public.

18456. Vous vous rappelez, probablement, la circonstance d'une obligation souscrite par Bowie & Mackintosh en faveur du gouvernement, dans le temps où s'est faite la remise d'une partie de cette retenue ; vous rappelez-vous si l'on croyait, dans le temps, qu'il faudrait donner au gouvernement une caution solide en échange du paiement de cette retenue ?—C'est là une impression tout à fait erronée. Bowie et Mackintosh n'ont pas souscrit d'obligations au gouvernement. MM. Bowie et Mackintosh ont été acceptés pour cautions de tout le contrat. Voici dans quelles circonstances : quand j'ai fait passer l'Ordre en Conseil pourvoyant au paiement de cette somme additionnelle de \$11,000—à M. Whitehead, l'endos écrit sur cet ordre portait qu'il autorisait l'avance de ces \$11,000 additionnelles en sus de ce que Whitehead avait déjà reçu jusque-là, pourvu qu'il obtînt le consentement de ses cautions. Et cela parce que, comme vous le verrez, les

Bowie et Mackintosh n'ont pas souscrit d'obligations au gouvernement ; ces derniers acceptés comme cautions de tout le contrat, devaient se conformer à la routine du département, M. Mackenzie ayant relevé de leurs garanties Sutton & Thompson, les cautions premières.

*Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.*

cautions auraient pu rejeter leur responsabilité, ou du moins en faire une question, si elles n'avaient pas été consultées sur cette remise des sûretés que le gouvernement avait à sa disposition. M. Bain fut donc prévenu que les cautions devaient donner leur consentement ; M. Bain appela l'attention de M. Whitehead sur la nécessité de ce consentement des cautions. Puis il m'adressa une lettre, me disant qu'il n'avait pas de cautions, et qu'un Ordre en Conseil avait été passé, sur la représentation de mon prédécesseur, l'acceptant, lui, et relevant Sutton et Thompson de leur cautionnement. C'est pour-quoi, quand je vis que cela était exact, que Whitehead était l'entrepreneur seul, que ses associés et ses cautions avaient tous été relevés par cet Ordre en Conseil, et que M. Whitehead me priait d'accepter Bowie et MacIntosh pour cautions, je les acceptai, et ils devinrent les cautions de ce contrat, devant se conformer à la routine ordinaire du Département, laquelle exigeait le consentement des cautions. Il n'ont pas souscrit d'obligation pour aucune avance en particulier. Les avances se faisaient sur la foi des sûretés prises par le gouvernement et ce dernier n'en avait pas besoin d'autres. Ces messieurs, à sa demande, furent substitués aux précédents, et je n'ai pas hésité à les accepter comme ses cautions, par le fait tout simple que je regardais tout cela comme une simple affaire de forme. Le Département a pour usage, comme de raison, de compter sur le contrat et autres moyens de sûreté fournis par les entrepreneurs, et non sur les personnes dont on donne le nom comme cautions ; et je dirai que, depuis ce temps, et en conformité de la ligne de conduite suivie de prendre des cautions substantielles et au lieu de cautions nominales, un ordre en Conseil a été passé qui rejette les cautions tout à fait, et qui dispose que la sûreté consistera en un dépôt de 5 pour cent de la somme brute, au lieu du vieux mode de cautions nominales au nom d'individus, et sans dépôt d'argent.

Depuis, un Ordre en Conseil a rejeté la mode de cautions nominales, et le remplace par un dépôt de 5 pour cent de toute la somme.

Le gouvernement possédait d'amples sûretés.

L'usage des sûretés n'était que pour se conformer aux exigences de l'Ordre en Conseil.

1847. Je n'ai pas voulu du tout donner l'idée que cette obligation de Bowie et MacIntosh était pour rembourser en aucune façon la somme d'argent que l'on avançait à M. Whitehead ; lorsqu'on a consenti à cette remise, ils ont donné quelque espèce de sûreté, et je désire savoir si, dans l'opinion du Gouvernement dans le temps, on croyait nécessaire d'exiger des sûretés solides ?—Le Gouvernement possédait d'amples sûretés. Il avait des sûretés solides, et il ne s'est pas occupé du tout de l'autre espèce de sûreté. Ce que je veux dire, c'est que l'idée que Bowie et MacIntosh avaient signé une obligation pour le remboursement de l'avance était entièrement erronée. On n'a pris aucune sûreté, et on n'en a pas non plus exigé, parce que Whitehead, en réalité, n'obtenait qu'une simple avance ; nous ne faisons que nous conformer à l'ordre en conseil qui exigeait des sûretés ; et je découvris, pour la première, que M. Whitehead n'avait pas de cautions—que, en vertu de l'ordre en conseil qui avait été passé, il se trouvait seul entrepreneur, et ayant été averti d'avoir à obtenir le consentement de ses cautions, il écrivit une lettre établissant ces faits, et offrant Bowie et Mackintosh au lieu et place des personnes que l'ordre en conseil avait relevées de leur obligation. Ils n'ont pas été échangés contre d'autres, ils n'ont fait que remplir la lacune que j'avais découverte, et que je ne regardais que comme matière de forme, car, comme je l'ai dit déjà, nous avions des terres évaluées à \$131,000 pour garantie du contrat. Et nous avions le matériel sur les lieux qui étaient estimé (je parle de

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.*

mémoire) à \$200,000, et les avances, de fait, étaient bien insignifiantes comparées à ces sommes, et l'état avancé des travaux était de nature à ne nous causer aucune appréhension à l'endroit de la somme d'argent qui restait sur le contrat pour le parachèvement de l'ouvrage.

18458. Alors, je comprends que le Gouvernement ne croyait pas, dans le temps, nécessaire d'obtenir une sûreté solide sous forme d'obligation, mais seulement un document qui serait littéralement conforme aux exigences de l'Ordre en Conseil ?—Oui. C'est pourquoi la question de la suffisance des cautions offertes ou des sûretés offertes en remplacement d'autres, ne s'est pas présentée.

18459. D'après votre déposition de ce matin, nous avons compris qu'il y avait eu deux avances distinctes garanties sur les biens de M. Whitehead, chacune d'elles de \$40,000, la première étant déjà partiellement libérée avant que la seconde eût été faite ; est-ce bien cela ?—Oui.

La question de sûreté solide ne s'est pas présentée.  
Deux avances distinctes de \$40,000, la première en partie remise avant que la seconde fût faite.

18460. Vers le temps de cette deuxième avance, vous rappelez-vous quelque conversation sur le sujet de l'association ?—Je me trouvais en Angleterre lorsque la seconde avance a été faite. C'est ce que je pense, du moins.

18461. Vous rappelez-vous à peu près vers quel temps s'est faite la première avance ?—Non.

18462. Y a-t-il eu en aucun temps une conversation sur le sujet entre vous et M. Whitehead ?—Oui ; voici les faits : comme je le dis, pendant que M. Whitehead poussait, comme nous le croyions, poussaient les travaux avec vigueur et avec succès, nous crûmes qu'il était dans l'intérêt du public de le renforcer et raffermir autant que possible, et de l'aider par la remise de sa retenue aussi vite que nous pourrions le faire avec sûreté et commodité, et de l'aider à faire face aux dépenses qu'il avait encourues pour achat de son matériel, en lui faisant des avances. Cette ligne de conduite pour le renforcer et lui donner toute l'aide possible fut suivie jusqu'au moment où nous avons trouvé que son administration n'avait plus de succès. La difficulté qu'il avait à payer ses hommes occasionna des grèves parmi ces derniers. Nous découvrîmes que l'argent que nous lui avions donné dans ses estimés, il était forcé de s'en servir pour apaiser les plus pressants de ses créanciers. Nous découvrîmes qu'il était criblé de dettes, que ses créanciers le harcelaient, et qu'il était partout incapable d'appliquer l'argent reçu à la poursuite active des travaux. Il vint me trouver pour me demander une autre avance, et je lui dis : « Non, M. Whitehead ; nous vous avons donné toute l'aide et assistance possible, tant que nous avons vu que les travaux se poussaient avec vigueur, mais il me semble évident que vous avez sur les épaules un fardeau beaucoup trop lourd pour elles, et je ne crois pas qu'il soit équitable, dans les circonstances présentes, que le gouvernement continue de vous faire des avances. Ce que vous serez obligé de faire, je pense, c'est ou de vous adresser à quelque banque pour lui demander de vous venir en aide et renforcer votre position financière, ou bien il nous faudra trouver quelqu'entrepreneur d'habileté et de ressources qui veuille s'associer à vous et partager votre contrat. Il n'est pas possible que le gouvernement devienne votre banquier. Vous avez un bon contrat, et je vous donnerai toute l'aide possible. Ce qu'il vous faut, ce sont des forces financières. Trouvez une banque qui vous vienne en aide et vous fournisse les finances suffisantes, sans lesquelles, dans mon jugement, il

Dans l'intérêt du public, le gouvernement appuyait Whitehead autant que possible.

Mais découvrit que l'argent avancé pour les travaux était donné aux plus pressants des créanciers de Whitehead.

Quand Whitehead vint demander une nouvelle avance, le témoin lui dit de s'adresser à une banque ou de prendre un associé.

Le gouvernement ne pouvait pas continuer à être son banquier.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.

Il dit à l'hon. W. Macdougall la même chose et offrit de lui donner un exposé de la position de M. Whitehead qui pourrait engager une banque à lui venir en aide.

Sur la foi du memorandum sur la position de Whitehead, la Banque d'Ontario vint à son aide, mais peu de temps après refusa de l'appuyer davantage.

Sur quoi le témoin dit de nouveau à Whitehead qu'il tâchât de s'associer quelqu'entrepreneur de ressources.

Dit à Whitehead que s'il ne pouvait pousser les travaux avec vigueur, le gouvernement lui ôterait le contrat.

N'a jamais directement ou indirectement intimé à Whitehead quelle personne il désirait qu'il prit avec lui.

Loin d'induire Whitehead à croire que l'influence de Mackintosh ou de Tuttle favoriserait ses projets, il lui dit

vous est impossible de poursuivre les travaux." M. Macdougall vint me voir avec M. Whitehead au sujet de cette affaire—l'Hon. Wm. Macdougall. Je lui répétai absolument ce que j'avais dit à M. Whitehead, que pour aider M. Whitehead à trouver une banque qui lui fournit des ressources financières, je lui donnerais un exposé de la situation de cet entrepreneur, laquelle je regardais comme excellente et de nature à justifier une banque de lui venir en aide. Plus tard M. Macdougall me télégraphia que si je voulais communiquer cet exposé, la Banque d'Ontario, avec laquelle il était en négociations pour M. Whitehead, donnerait à ce dernier l'aide dont il avait besoin pour poursuivre ses travaux. Je lui donnai un memorandum indiquant les sommes que nous lui avions avancé et qui, dans le temps se trouvaient réduites par ses versements (les deux avances étaient réduites à \$15,000) et montrant que, en l'état où ce compte se trouvait alors, nous n'avions fait d'avance sur son matériel roulant et outillage que pour la somme de \$45,000 tout le reste ayant été remboursé, et qu'il y avait une retenue de tant. Je ne me rappelle plus maintenant quel en était le chiffre, mais il y avait environ \$20,000 de retenue qui lui revenait. Sur les représentations que j'avais faites, M. MacDougall ou M. Whitehead parvint à faire un arrangement avec la Banque d'Ontario, lequel arrangement tint bon durant quelque temps, puis la Banque ne voulut plus l'appuyer. Elle trouva, comme moi, je suppose, que ses dettes étaient trop pressantes, elle cessa de l'aider, et M. Whitehead revint de nouveau à la charge. Je lui dis ceci : "La seule chose qu'il vous reste à faire, c'est de trouver une banque qui veuille vous venir en aide, et si vous n'en trouvez pas, tâchez de mettre la main sur quelqu'entrepreneur de grandes ressources qui consente à partager le contrat, et vous pouvez en tirer plus de profit de cette façon que de tout autre, car il faut que ces travaux s'exécutent, et si vous n'êtes pas en mesure de les continuer, il est tellement important qu'ils soient terminés à temps, étant, pour ainsi dire, la clé des autres ouvrages, et je me suis engagé à ce que les rails seraient posés en octobre prochain, que si vous n'êtes pas en mesure de trouver de l'aide pour pousser les travaux avec plus de vigueur, nous serons forcés de vous ôter le contrat?—Voilà toute l'allusion que j'ai faite à une association, c'est-à-dire, qu'il tâchât d'avoir l'aide d'une Banque, d'abord, et que je lui donnerais toute l'aide en mon pouvoir s'il réussissait à se procurer ce renfort.

18463. Dans quelqu'une de ces conversations, lui avez-vous indiqué quelqu'un en particulier comme propre à lui être associé avantageusement?—Je n'ai jamais fait à M. Whitehead l'allusion la plus légère, ni directement ni indirectement, au sujet de son association avec quelqu'un en particulier, car je n'avais en vue personne en particulier. Tout ce que je désirais, c'était qu'il trouvât des personnes d'habileté et de ressources comme entrepreneurs. Je lui dis qu'il lui était impossible de poursuivre les travaux, quand l'entrepreneur avait à passer tout son temps à Ottawa et à Toronto à la recherche des finances dont il avait besoin.

18464. Pouvez-vous dire si vous avez jamais induit M. Whitehead à penser que son intérêt serait bien favorisé s'il avait à son service l'influence ou l'aide de quelque personne, tels que M. Mackintosh ou M. Tuttle?—Non-seulement je ne lui ai jamais fait entendre rien de semblable, mais je fis plus que cela, quand j'eus lu dans le journal le *Globe*

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.*

de Toronto que M. Mackintosh et M. Tuttle recevaient de fortes sommes de M. Whitehead, je pris la peine de lui dire que j'avais vu ces assertions dans les journaux, et que s'il était vrai qu'il payait de fortes sommes avec l'idée qu'elles lui seraient utiles auprès du Département, it jetai son argent par la fenêtre—qu'il n'en retirerait—pas le plus petit bénéfice.

que s'il payait de l'argent à qui que ce fut dans l'idée que cela le servirait dans le département, il jetai son argent à la rivière.

18465. Pourriez-vous nous dire vers quel temps le contrat a été ôté à Whitehead?—Je ne me rappelle pas au juste le temps auquel le contrat lui a été retiré, mais voici les mesures que nous primes (à notre grand regret) : je dirai d'abord qu'après ceci, M. Whitehead, influencé probablement par ce que je lui avais conseillé et la position dans laquelle il se trouvait, prit avec Fraser & Grant, à Winnipeg, des arrangements par lesquels ceux-ci devenaient associés à son ouvrage. Ils vinrent ici—furent envoyés, je crois, en premier lieu,—dans tous les cas ils vinrent ici pour faire consentir le Gouvernement. La première nouvelle que j'aie eue de cette association avec ces messieurs a été la communication que l'on me fit de l'existence du fait—que l'acte de société avait été signé, et qu'ils venaient ici pour faire consentir le Gouvernement à les accepter comme associés—à la création de cette association entre Whitehead, Fraser et Grant. Nous fûmes forcés de refuser, et nous refusâmes, et nous le fîmes parce que cela, nous le craignons, compromettrait la sûreté qui avait été donnée par feu le sénateur McDonald, ou ce qui était alors la succession de feu le sénateur McDonald. C'était une hypothèque foncière évaluée à \$38,000. Si, dans les circonstances, nous permettions la formation d'une association, cela pourrait compromettre cette sûreté, et nous fûmes en conséquence forcés de refuser de ratifier l'arrangement qu'ils avaient conclu. Cependant, la chose manqua, l'arrangement fut annulé. M. Schreiber fut envoyé sur les lieux pour voir où en étaient les choses et faire un rapport, et il rapporta que les travaux étaient très gênés, que les hommes n'étaient pas payés, que M. Whitehead ne fournissait pas les approvisionnements nécessaires pour assurer la poursuite vigoureuse de l'ouvrage durant l'hiver. Je crois que c'était tard dans la dernière saison. Dans ces conjonctures nous autorisâmes M. Schreiber à acheter des approvisionnements au compte de M. Whitehead, de façon à ce qu'ils seraient simplement mis à son débit, s'il était capable de continuer l'ouvrage, mais ils seraient sur les lieux, ce qui nous mettrait en mesure de poursuivre les travaux avec vigueur si l'entrepreneur faisait défaut. Les choses allèrent de mal en pis, les hommes n'étaient pas payés, l'argent qui revenait à M. Whitehead ne lui suffisait pas pour se libérer des dettes et obligations, et nous nous vîmes forcés bien à regret de lui retirer l'ouvrage des mains, afin de pouvoir mener à bonne fin ce que nous avions entrepris de faire et que nous avions annoncé que nous ferions—la pose des rails pour le 1<sup>er</sup> d'octobre—qui était nécessaire pour assurer aux termes du contrat, le parachèvement des autres sections. Depuis ce temps, l'ouvrage se fait sous la direction immédiate du département, M. Whitehead ayant la charge de toutes les dépenses en vertu du contrat. Je pourrais vous dire le jour où cela s'est fait en envoyant à mon bureau. C'était la saison dernière.

Comment l'ouvrage a été ôté à Whitehead.

Refuse de consentir à l'association de Fraser et Grant avec Whitehead dans la crainte de risquer la sûreté donnée par le Sénateur Macdonald.

Schreiber fit rapport que les travaux étaient gênés, les hommes non payés et les approvisionnements rares.

Schreiber autorisé à acheter des approvisionnements au compte de Whitehead.

Le gouvernement dut prendre le contrat afin de pouvoir assurer la pose des rails pour le 1<sup>er</sup> octobre.

Whitehead demeura en charge de toutes les dépenses en vertu du contrat.

18466. Le temps n'y fait pas grand'chose?—Eh bien ; c'était la saison dernière.

18467. Après lui avoir ôté le contrat, eutes-vous l'usage de son maté-

*Construction de chemins de fer—*

*Contrat No. 15.*

Il était absolument nécessaire d'ôter le contrat à Whitehead.

riel et de l'équipe ?—De tout ; nous entrâmes en possession immédiate comme c'était notre droit aux termes du contrat, de tout ce qui était là, matériel roulant, chevaux et de tout ce qui appartenait au contrat, ainsi que des approvisionnements disponibles.

18468. Êtes-vous toujours d'avis que cette mesure, l'enlèvement du contrat à Whitehead, était désirable dans l'intérêt du public ?—Il n'y a pas le moindre doute que la chose fût nécessaire pour assurer le résultat auquel j'attachais une si grande importance, l'ouverture de la voie sur tout le parcours au temps désigné aux contrats postérieurs.

18469. A tout prendre, ce résultat, l'avez-vous obtenu ?—Je n'ai pas de doute que la voie sera prête ; je n'en doute pas—cette ouverture de la voie au temps que nous avons mentionné ne fait pas un doute.

18470. La voie sur tout le parcours entre Keewaton et la Rivière Rouge a été ouverte en octobre, n'est-ce pas ?—Au moyen du travail de nuit et de jour nous réussîmes à remplir notre engagement ; mais, comme de raison, ce n'était là qu'un pas vers le résultat plus grand que nous avions projeté : l'ouverture de la ligne au temps que nous proposons, et pour cela il était essentiel que le premier pas se fit. Il n'y aurait pas eu d'espoir quelconque du parachèvement du contrat pour la section B, même entre nos mains, si nous n'avions pas été capables de faire poser les rails jusqu'à ce point.

Aucun espoir de terminer la section B si les rails sur section 15 n'étaient point posés.

Quand le témoin prit charge du département, on suivait la pratique de substituer les terrassements aux ouvrages en chevalet.

18471. Quand vous avez pris charge du Département qui a le contrôle des chemins de fer vous rappelez-vous s'il y avait quelque doute au sujet de l'adoption finale de terrassements au lieu d'ouvrages en chevalet sur la section 15 ?—Pour ce que j'en connaissais, cette affaire avait été réglée. A mon entrée au Département, je demandai un tableau des ouvrages donnés à l'entreprise entre le Fort William et la Rivière Rouge, ainsi que le tableau des sommes estimées qu'ils devaient coûter, et des sommes qu'on avait déjà déboursées pour ces ouvrages. Voyant que les dépenses excédaient considérablement les estimés, je demandai à M. Fleming s'il pouvait dire—s'il pouvait me donner la raison de cette grande augmentation dans les dépenses. Il répondit qu'il pourrait m'en donner la raison en ce qui concernait la section 15. Avec les données à sa disposition dans le moment il ne pouvait m'expliquer ce grand accroissement de dépenses sur les autres sections, mais quant à la section 15, il ne le pouvait, car il y avait eu changement complet dans l'ouvrage—que, dans le principe, on devait se servir largement d'ouvrages en chevalets, mais que l'on avait ensuite changé d'avis et l'on avait décidé d'avoir des terrasses ou terre-pleins solides, et que cela expliquait l'excédant dans les dépenses, en sorte qu'à mon entrée au Département, toute les partis concernées croyaient bien que ce changement s'était fait. Cela donna lieu plus tard à une enquête, laquelle fit découvrir que le rapport de M. Fleming recommandant ce changement, et qu'il avait discuté avec M. Mackenzie, et pour lequel il avait obtenu, pensait-il, l'assentiment de M. Mackenzie (ce dont il n'y a guère de doute) avant son départ pour l'Angleterre,—que ce changement était supposé avoir eu lieu. M. Mackenzie avait fait sur ce changement projeté un rapport au Conseil, mais on n'avait rien décidé à cet égard ; mais sur le terrain, autant qu'il m'a été possible de m'assurer, le changement s'est fait tout comme s'il eût été dûment autorisé, et c'est ce que croyait M. Fleming d'après l'état où il avait trouvé les travaux, et ce ne fut qu'après cette enquête que l'on put constater que le changement n'avait jamais été autorisé par le gouvernement.

Demanda à Fleming pourquoi les dépenses étaient aussi fortes.

C'était d'abord l'intention de construire des chevalets, mais on décida plus tard de construire des terrasses solides.

L'hon. A. Mackenzie avait fait un rapport au Conseil au sujet du changement des chevalets en terrasses, et sur le travail le changement s'était fait comme s'il avait été dûment autorisé.

Construction du chemin de fer—  
Cont. et No. 15.

18472. A-t-il été formellement autorisé depuis que vous avez eu charge du département ?—Oui ; depuis que M. Fleming a renouvelé son rapport, exposant les faits qui l'engageaient à recommander fortement ce changement, et le fait additionnel que, eu égard à la croyance où l'on était que le changement était déjà opéré, l'entrepreneur avait été obligé de se procurer un matériel roulant et un outillage considérables dont il n'aurait pas eu besoin autrement, et eu égard aussi au fait qu'il ne s'était pas préparé pour ces nouveaux ouvrages. Il en résulterait un retard sensible dans la construction de l'ouvrage si le changement n'était pas exécuté selon la recommandation ; c'est pourquoi, le gouvernement partageant l'opinion de M. Fleming, que le changement était grandement dans l'intérêt du public, je transmis la recommandation de celui-ci au conseil, et le changement fut dûment autorisé.

Le changement est dûment autorisé sur le rapport du témoin.

18473. Alors, il ne reste plus de doute à ce sujet ?—Non ; il n'y a plus à douter. La chose s'est faite par Ordre en Conseil tel que M. MacKenzie l'avait soumise au Conseil dans le principe, mais sans qu'on s'en soit occupé davantage.

18474. Veuillez nous dire les raisons qui ont déterminé l'entreprise de travaux dans la Colombie Anglaise ?—Je ne pense pas comprendre parfaitement.

CONTRATS Nos. 60-63, C. A.

18475. Y avait-il quelque motif particulier qui engageât nécessairement le Gouvernement à y faire entreprendre des travaux dans le temps où ils furent entrepris ?—Oui. Nous sentions qu'il était désirable de traiter toute cette question du chemin de fer du Pacifique-Canadien de façon à prouver que la politique du pays était de construire le chemin le plus rapidement possible, eu égard aux ressources publiques, depuis le Lac Supérieur jusqu'au Pacifique. Nous vîmes qu'une partie de chemin avait été localisée, les quantités prises avec assez d'exactitude pour que l'ouvrage pût être mis au concours, et nous exposâmes notre politique à ce sujet devant le Parlement, et nous déclarâmes que dès que par une exploration de la région de la Rivière aux Pins et de la Rivière à la Paix, nous aurions définitivement réglé quelle était la meilleure route pour le chemin de fer du Pacifique, nous nous engageions à donner une partie de la route à faire par contrat : et demandâmes au Parlement de nous autoriser à construire 125 milles dans la Colombie Anglaise.

La politique du gouvernement était d'assurer le public que le développement rapide de la région et la construction à court délai du chemin de fer canadien-Pacifique seraient encouragés et opérés avec toute la promptitude compatible avec les ressources publiques.

Nous nous fîmes autoriser à construire 125 milles. Nous nous engageions à commencer les travaux dans la Colombie Anglaise et à les pousser durant la saison ou durant l'année. Dans ces circonstances, dès que nous reçûmes le rapport de l'exploration que nous avions envoyée dans les passes de la Rivière aux Pins et de la Rivière à la Paix, et au Port Simpson, et que nous eûmes résolu d'adopter la voie conduisant à Burrard Inlet suivant l'engagement que nous en avions pris devant le Parlement dans la session précédente, nous donnâmes les contrats de Kamloops à Yale.

Autorisé à donner à l'entreprise 125 milles dans la Colombie Anglaise.

Dès que la voie de Burrard Inlet eut été décidée, les contrats furent donnés de Kamloops à Yale.

18476. Y a-t-il d'autres raisons que celles qui ont été exposées devant le Parlement, pour le choix de la Passe de la Tête Jaune et du terminus plus au sud ?—Non ; je n'en connais pas d'autres que celles qui ont été mentionnées devant le Parlement. Tout a été dit sur le sujet. Il y avait beaucoup de choses qui, selon nous, militaient en faveur du Port Simpson—de choisir une direction nord, mais il y avait d'autres circonstances qui nous engageaient à décider, toutes choses bien considérées, que la direction de la Tête Jaune était la meilleure.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER.— Plusieurs choses militaient en faveur du Port Simpson, mais le climat, les grandes pluies dans cette région, la longueur la

*Soumissions—**Contrats Nos. 60-63,**C. A.*

plus grande de la route et le fait qu'elle était 500 milles plus au nord des établissements de la Colombie Anglaise, firent pencher la balance du côté de Burrard Inlet.

Le coût primitif de la voie nord n'aurait pas été plus grand, mais l'exploration de la voie plus coûteuse 100 milles de plus à parcourir.

## SOUSSIONS. —

Les travaux difficiles dans la Colombie Anglaise, rendaient nécessaire le partage de l'entreprise en quatre sections.

Dans chacun des quatre cas, le contrat a été donné au soumissionnaire le plus bas.

N'a jamais entendu dire qu'Onderdonk dût avoir un intérêt commun avec aucun des entrepreneurs.

dérées, que Burrard Inlet était l'endroit préférable, et ce qui nous décida par dessus tout, ce fut la nature mauvaise du climat dans la partie septentrionale du pays—et cet autre fait que toute la population et tout l'établissement dans la Colombie Anglaise se seraient trouvés à 500 milles environ au sud. La voie était plus longue. Il y avait une plus grande longueur de voie à construire, bien que n'entraînant point probablement de plus grandes dépenses—peut-être même moins grandes.

18477. Vous voulez dire : de plus grandes dépenses dans la construction originale ?—Dans la construction originale.

28478. Elle aurait pu être plus dispendieuse dans l'exploitation ?—Oui ; il aurait fallu parcourir 100 milles de plus, et nous n'aimions pas la nature de la région que la voie aurait à traverser avant d'atteindre la région des Prairies.

18479. Quand vous avez décidé de demander des soumissions pour les travaux dans cette partie du pays dont vous parlez, avez-vous discuté la question de savoir s'il vaudrait mieux donner l'ouvrage d'un bloc que le diviser en contrats séparés ?—Oui ; quand nous résolûmes de donner à l'entreprise les 125 milles de Kamloops à Yale, le conseil fit venir l'ingénieur en chef, et il y eut discussion au sujet du meilleur mode à adopter pour inviter des soumissions ; et après discussion et les exposés de l'ingénieur nous résolûmes de diviser l'ouvrage en quatre sections. Nous trouvions l'entreprise trop forte pour un seul contrat. Eu égard aux dépenses à encourir, et la nature très difficile des travaux, nous crûmes que l'entreprise serait si considérable qu'elle n'attirerait qu'une bien faible concurrence, et que par conséquent, il ne valait guère la peine de l'offrir d'un bloc, et que l'on courait meilleure chance de faire faire l'ouvrage à bon marché en le partageant en quatre sections, vu que ce mode entraînerait une concurrence plus active.

18480. Nous avons trouvé, par les dépositions et les pièces produites, que dans chacun de ces cas dans la Colombie Anglaise, le contrat a été réellement adjugé au plus bas soumissionnaire ?—Oui, dans chaque cas.

18481. Saviez-vous qu'il y eut, en aucun temps, des négociations entre M. Onderdonk et quelques-unes des personnes qui ont obtenu l'adjudication du contrat, tendant à le faire entrer plus tard dans l'entreprise ?—Non. Je l'ignorais entièrement ; et on ne m'a jamais fait savoir que rien de pareil se tramait entre eux.

18482. Vous rappelez-vous si vous vous trouviez à Ottawa quand ces soumissions ont été ouvertes ?—Je crois que j'étais absent. Si je me souviens bien, c'est M. Langevin, qui était pro-ministre dans le temps, qui les a ouvertes—je n'en suis pas certain. Non ; je ne dis pas qu'elles ont été ouvertes.

18483. M. Trudeau dit qu'elles ont été ouvertes en sa présence et en celle de M. Fleming et de M. Braun, et mises à la fois dans un paquet ?—Oui, quand je parlais tout à l'heure, je n'étais pas bien sûr qu'elles eussent été mises à part, ouvertes ou non, mais je pense qu'elles ont été ouvertes puis mises à part.

18484. Avez-vous pris part à la décision qui donnait les contrats, ou est-ce M. Langevin qui a conduit l'affaire ?—Non ; c'est moi qui ai conduit toute l'affaire.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 60-63,  
C. A.*

18485. Il appert, des dépositions, que parmi les soumissions, il s'en est trouvé que l'on regarda comme irrégulières et qu'on ne voulut pas admettre au concours : vous rappelez-vous quelque chose à ce sujet ?—Oui, je me rappelle la chose parfaitement. Je me rappelle fort bien qu'il y en avait deux. Dans un cas, un chèque ou mandat n'accompagnait pas la soumission. Ceux qui ouvrent les soumissions ont reçu des instructions à cet égard : ils ne doivent s'occuper en aucune façon de celles qui ne sont pas accompagnées d'un chèque (l'absence de ce chèque était donc fatale dans ce cas) parce que, il est inutile de le dire, cela souleverait de graves et nombreuses objections. Il y avait un autre cas ; ceux qui étaient chargés du dépouillement ont rejeté celle-ci comme irrégulière et hors de concours—c'était une soumission qui avait été mise à la poste à Ottawa, mais qui n'avait été reçue que plusieurs heures après le temps fixé pour l'ouverture des soumissions. Cette question étant nouvelle, je la soumis à mes collègues, et après mûre discussion, nous décidâmes que cette soumission devait être rejetée, parce que nous croyions possible que, du moment que l'heure de l'ouverture était passée—du moment que l'heure était passée—les entrepreneurs se disent entre eux ce qu'étaient leurs offres, leurs chiffres ; et cela pourrait permettre à une personne de changer ses prix et puis de jeter sa soumission à la poste et de rendre ainsi la concurrence illusoire.

Deux soumissions irrégulières, l'une sans chèque ou mandat, et l'autre mise à la poste à Ottawa et reçue trop tard.

18486. Il paraît, comme matière de fait, que cette soumission qui fut reçue trois heures ou plus après le temps fixé pour la réception, a eu ses chiffres changés, et ce fait pourrait peut-être la rendre encore plus suspecte ?—J'ignorais cette particularité jusqu'au moment où je l'ai vu dans les dépositions données devant cette Commission. Je n'ai jamais examiné la soumission, car, dès que je rapportai les faits à mes collègues, il fut décidé que cette soumission ne pouvait pas être considérée comme une soumission régulière.

18487. Voulez-vous dire que vous avez pris la décision de rejeter ces soumissions et de les mettre hors de concours après votre retour à Ottawa ; ou bien la chose a-t-elle été faite par quelque subordonné de votre Département ?—Les subordonnés du Département n'avaient pas entré celle-ci sur la liste des soumissions qu'ils ont donnée, mais avaient écrit une note disant que telle soumission avait été reçue, et cela naturellement avait appelé mon attention sur le sujet. Bien que la soumission ne fut pas mise sur la liste, il y avait cette note qui fut soumise à mes collègues pour que le gouvernement avisât.

18448. Alors, la question n'a pas été finalement décidée par les subordonnés, mais c'est vous qui l'avez examinée ?—Pas du tout. Ils l'ont traitée comme irrégulière. Ils n'avaient pas le pouvoir de faire autre chose qu'un rapport de ce qu'ils croyaient juste, selon leur jugement.

18489. Avez-vous fait la connaissance de M. Onderdonk avant ou après l'adjudication des contrats ?—Je ne me rappelle pas au juste quand M. Onderdonk me présenta une lettre d'introduction de la part de M. Drummond. Je crois que c'était certainement après la réception de toutes les soumissions, mais je ne suis pas bien sûr du jour. Monsieur Onderdonk m'apporta une lettre d'introduction de la part du gérant de la Banque de Montréal, à Ottawa, dans laquelle se trouvait des recommandations très fortes de la part du gérant, je crois, de la Banque de Montréal dans quelque partie des Etats-Unis, et des éloges sur la posi-

Onderdonk présenté au témoin par le gérant de la banque de Montréal à Ottawa, qui disait que \$500,000 étaient déposés à son crédit.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 60-63,  
C. A.*

tion élevée de M. Onderdonk comme entrepreneur, et des attestations de la part des maisons importantes et d'individus connus, de son habileté à conduire des travaux de cette nature, et la déclaration qu'il avait un dépôt de \$500,000 à la Banque de Montréal, à son crédit, qui serviraient de sûreté pour tous ouvrages qu'il pourrait entreprendre. Voilà dans quelle circonstance j'ai fait la connaissance de M. Onderdonk.

La lettre présentant M. Onderdonk au témoin était datée et a été reçue après le dépouillement des soumissions.

18490. Il semblerait que les soumissions ont été ouvertes le 25 novembre; la lettre de M. Drummond, dans le Livre Bleu, semble porter la même date; comme vous étiez absent d'Ottawa à l'ouverture des soumissions, cela pourra peut-être aider votre mémoire?—Cette présentation a dû avoir lieu après la réception des soumissions. Il est probable que j'ai vu M. Onderdonk antérieurement à sa lettre d'introduction. Je ne puis le dire positivement; je ne me le rappelle pas bien dans le moment.

Dans la première entrevue que le témoin a eue avec Onderdonk, ce dernier voulut savoir si le gouvernement s'opposerait à ce qu'il prit un intérêt dans ces contrats.

18491. Pouvez-vous dire s'il y a eu quelques négociations entre le Gouvernement et lui avant l'adjudication des contrats aux autres personnes?—Je ne le crois pas. Je crois que dans la première entrevue qu'il eut avec moi, il me demanda si le Gouvernement aurait quelque objection à ce qu'il devint intéressé dans ces contrats. Je lui dis que, autant que cela me regardait, le Département était toujours très désireux—et je ne doutais pas qu'il le serait, pourvu que l'on se base sur les soumissions les plus basses—de s'assurer les services des entrepreneurs les plus capables et des personnes les plus en mesure de mener à bonne fin les travaux; et que hautement recommandé qu'il était au Gouvernement, tant comme entrepreneur que comme homme possédant des ressources pécuniaires considérables, je pensais que l'addition de son nom renforcerait sensiblement la position des entrepreneurs et présenterait au Gouvernement la garantie de l'accomplissement du contrat.

18492. Vous compreniez qu'il avait de vastes ressources à sa disposition?—Oui; il me donna les noms du syndicat qu'il représentait et de ceux qui lui étaient associés.

18493. Est-ce à ces personnes que les contrats furent cédés plus tard?—Oui, aux mêmes, et finalement à D. O. Mills. De fait, je crois que M. Drummond, si je me le rappelle bien, m'a fourni les noms des personnes qui étaient associées à M. Onderdonk.

Le contrat est aujourd'hui donné, D. O. Mills représentant un syndicat possédant d'amples ressources.

18494. Croyez-vous que jusqu'ici il est toujours appuyé par ces personnes?—Le contrat est passé avec D. O. Mills.

1845. Lequel représente le syndicat?—Oui; représentant le syndicat de ces messieurs.

18496. Et les ressources de ce syndicat n'ont pas diminué depuis?—Le syndicat, que je sache, n'a pas faibli le moins du monde.

18497. Je veux dire: par suite de quelques membres qui se seraient retirés?—Non; pas le moins du monde, que je sache.

Le témoin ne connaît pas de négociations spéciales avec Purcell, Ryan & Goodwin, avant leur cession à Onderdonk.

18498. Pourriez-vous dire s'il y a eu quelques négociations spéciales avec quelques-uns des premiers entrepreneurs—Purcell, Ryan & Goodwin, par exemple, avant qu'ils aient consenti à céder leur contrat à M. Onderdonk?—Il n'y en a pas eu de la part du Gouvernement. Tout ce que j'ai dit à ces messieurs, c'est que le Gouvernement ne désirait pas de meilleurs entrepreneurs qu'eux, et tout ce que nous exigeons

*Submissions—*  
*Contracts Nos. 60-65,*  
*C. A.*

d'eux, c'était de signer le contrat qui leur avait été accordé ; ce qui fut fait en fin de compte. Quand ils ont demandé à céder le contrat, je renvoyai leur demande à M. Fleming avec prière de faire rapport, ce qu'il fit, recommandant la cession, et démontrant les avantages d'avoir l'ouvrage entre les mains d'un seul entrepreneur, pourvu que, comme la chose paraissait certaine dans ce cas, cet individu possédât des moyens et ressources suffisants, car, de cette façon, on ferait disparaître toutes les difficultés au sujet de l'accès aux travaux. M. Trutch qui avait été nommé l'agent de mon Département dans la Colombie Anglaise, se trouvant ici, je lui envoyai le rapport de M. Fleming et leur demande pour qu'il me donnât son opinion, et, dans son rapport, il fit ressortir avec force les avantages de confier les travaux à un seul entrepreneur possédant les moyens suffisants pour les exécuter, et les difficultés qui vraisemblablement s'élevaient au sujet de l'accès à ces travaux, si cette cession n'avait pas lieu. Je pense que vous trouverez le rapport de M. Trutch dans le Livre Bleu ; je parle de mémoire, mais je vous ai dit tout ce que je me rappelais à propos de ces deux rapports.

18499. Pourriez-vous dire s'il y a eu quelques négociations avec A. P. McDonald et autres aux fins de hâter l'arrangement avec Onderdonk ?  
 —Aucune que je sache. On leur apprit quelle espèce de sûreté ils avaient à déposer entre les mains du gouvernement pour l'accomplissement du contrat, et que, cela une fois fait, nous serions prêts à passer le contrat avec eux.

18500. Quant à Kavanagh & Cie, il appert. du rapport dans le Livre Bleu, qu'ils n'étaient pas en mesure de déposer leurs sûretés au temps fixé par le gouvernement ?—Oui.

18501. Quelles raisons avait-on de leur accorder un délai ?  
 Kavanagh vint me trouver, et me demanda si je voulais lui accorder un délai. Je lui dis : Non ; je n'ai pas le pouvoir de prolonger le temps, car il a été fixé par le Gouvernement, mais, dans les circonstances, je vous recommande de nouveau une personne sur laquelle vous pouvez compter pour vous aider à faire votre dépôt (laquelle personne il me nomma.) Je recommanderai que l'on vous donne deux jours de plus pour faire vos arrangements. Je fis en conséquence cette recommandation ; ces deux jours de délai furent accordés, et, si je ne me trompe, il revint me demander encore deux jours. J'en parlai de nouveau à mes collègues, et ils dirent que s'il était vraisemblable que nous puissions économiser \$33,000 en attendant deux jours, il vaudrait mieux attendre. Je crois qu'en rang de prix la soumission qui suivait celle de M. Kavanagh et à laquelle il nous fallait arriver, si nous refusions la sienne, était, si je me rappelle bien, de \$33,000 au dessus ; et nous accordâmes le délai de deux jours, lequel eut pour résultat son arrangement avec Onderdonk.

18502. Était-il entendu par le gouvernement, durant le temps de cette prolongation du temps fixé pour le dépôt des sûretés, que si le délai était accordé, M. Onderdonk aurait probablement la section entière ?—Non. On disposa d'abord de la soumission de M. Kavanagh, si je me le rappelle bien. Je n'en suis pas bien certain, mais il paraît que c'est la première qui ait été cédée à M. Onderdonk. s'il avait l'intention—J'ignorais où il allait trouver le besoin pour faire son dépôt, ni quelles mesures il prenait, jusqu'au moment, ayant reçu ces deux jours de délai, il me demanda de céder

*Soumissions—  
Contrats Nos. 60-63,  
C. A.*

sa commission à M. Onderdonk, et M. Onderdonk, dans le moment, voulait bien entrer dans le contrat ; mais le gouvernement ne savait rien de cette cession projetée jusqu'au moment où il en fut averti, ni moi non plus.

La distinction entre le cas de Andrews, Jones & Cie et celui de Kavanagh, dépend de l'urgence dans le premier cas.

1853. Dans cette circonstance, le gouvernement a accordé deux délais distincts à Kavanagh & Cie., tandis que dans le cas de Andrews, Jones & Cie., il a refusé positivement de donner un délai : Veuillez nous dire la différence qu'il y avait entre les deux cas?—La différence me semble bien claire. Dans un cas, le temps ne pressait point. Nous avions à cœur de donner une certaine somme de travaux à l'entreprise, mais il n'y avait pas d'urgence que le contrat fût passé ou l'ouvrage commencé ; et, dans l'autre cas, l'Ingénieur en chef m'avertit que le délai de quelques jours dans la passation du contrat allait entraîner en toute probabilité la perte d'une année pour l'ouverture de la voie entre le Fort William et la Rivière Rouge. S'il n'y avait pas eu une telle urgence, je ne doute pas que Andrews, Jones & Cie. eussent reçu la même considération. Ils ont reçu, en fin de compte, la même considération que M. Kavanagh, parce que, pratiquement, on la leur a montrée. Pendant qu'ils étaient à faire des efforts pour faire leur dépôt, nous les attendimes de quatre heures le samedi à six heures le mercredi suivant, et durant les deux derniers jours de cette attente, bien qu'ils n'ignorassent pas que tout dépendait de la promptitude de leurs démarches, ils n'ont pu, en apparence, compléter le dépôt qu'ils avaient fait le trois.

Les cas de Andrews, Jones & Cie et de Kavanagh ne sont pas du tout semblables.

1854. Il ne paraît pas que dans l'un ou l'autre de ces cas, les parties aient eu précisément la même chance ; ainsi dans le cas de Andrews, Jones & Cie., il n'y avait pas d'avis formel que le temps serait prolongé jusqu'à une date fixe, tandis que dans le cas de Kavanagh & Cie., ceux-ci furent notifiés formellement, et ils eurent du délai pour le dépôt de leurs sûretés, en sorte que les deux maisons n'ont pas été traitées de la même manière?—Je ne dis pas que ces entrepreneurs ont été traités exactement de la même manière, mais je dis qu'ils ont été traités aussi également que les circonstances le permettaient. Les cas n'étaient pas, si vous voulez bien me permettre de le dire, le moins du monde parallèles. Dans un cas, il s'agissait de la possibilité où se trouvait l'entrepreneur, non seulement de faire son dépôt, mais encore de se procurer les fonds considérables nécessaires à l'achat des approvisionnements pour cette grande entreprise qui était alors estimée, en chiffres ronds, à \$1,000,000 et pour l'exécution de laquelle le temps était relativement court ; et dans l'autre cas, quand même l'entrepreneur n'aurait pu en faire durant une année, la chose, dans l'opinion du gouvernement, n'aurait pas eu de conséquence bien appréciable. Tout dépendait, en grande partie, de l'accomplissement sûr et garanti du contrat dans un cas, et la déclaration faite devant moi par l'ingénieur que la perte de quelques jours—et j'avais toute raison de croire que s'ils ne pouvaient pas faire promptement leur dépôt, après l'avis qu'ils en avaient reçu, et l'espoir qu'ils devaient avoir que le contrat leur serait accordé, ou la probabilité de cette éventualité—s'ils ne faisaient pas leur dépôt, il n'y avait pas de probabilité que l'ouvrage pût se faire assez promptement pour que la voie fût ouverte comme le désirait le gouvernement. Dans l'autre cas, nous avions à accepter une soumission de \$33,000 plus élevée, ou bien à attendre que le soumissionnaire fût en mesure de faire un dépôt, ou

*Soumissions—  
Contrats Nos. 60-63,  
C. A.*

à faire des arrangements pour une section sur laquelle les travaux étaient bien plus faciles et pouvaient prendre moins de temps que d'autres travaux à faire pour s'y rendre.

18505. Si je comprends bien, vous dites que dans le cas de Kavanagh, le public ne risquait rien à accorder le délai demandé?—Il n'y avait pas de risque.

18506. Tandis que dans l'autre cas, c'était risquer l'intérêt public et retarder probablement le parachèvement de l'ouvrage?—C'est cela précisément. Voici la différence qu'il y avait, suivant moi, entre les deux cas. Je mentionnerai ici que, sentant l'odieuse de la tâche de décider cette question de temps et de prolongation, le gouvernement a passé un Ordre en Conseil, (lequel est lu ou communiqué à tous ces entrepreneurs) à l'effet que s'ils manquent de faire leur dépôt dans les huit jours après la réception de l'avis que le contrat leur a été accordé, leur dépôt, ainsi que leur soumission, est considéré absolument comme non avenue; mais dans tous ces cas, il n'y a pas eu d'avis de cette sorte.

18507. Il n'y avait pas de régie aussi sévère?—C'était affaire d'administration.

18508. On se guidait d'après les circonstances du temps?—Oui; c'étaient les circonstances qui décidaient, et aucun temps n'était fixé dans la spécification, à l'expiration duquel le dépôt avec la commission devenait non avenue si le soumissionnaire ne se conformait pas à la spécification, et ne déposait pas les 5 pour cent de sûreté sur la somme brute du contrat.

18509. Avez-vous raison de croire que quelque membre du Parlement, ou quelque employé dans aucun des départements, ait retiré quelque avantage direct ou indirect, par suite d'aucun de ces contrats dans la Colombie Anglaise?—Non; je ne sais absolument rien là-dessus, et je n'ai jamais eu raison de supposer qu'aucun membre du Parlement fût en aucune façon intéressé dans la cession des contrats à M. Onderdonk.

PRÉTENDUE INFLUENCE INDUE.

Ne sait pas qu'aucun membre du parlement ou employé public ait reçu aucun avantage direct ou indirect relativement aux contrats de la Colombie Anglaise.

18510. Y a-t-il encore autre chose se rattachant à ces ouvrages dans la Colombie Anglaise que vous désiriez expliquer?—Je dirai tout simplement que ce qui a décidé le gouvernement à permettre à M. Onderdonk de devenir le seul entrepreneur, c'est que ce monsieur étant un homme d'habileté et de ressources, ferait les travaux avec plus de soin, et à meilleur marché pour le public, que si les premiers entrepreneurs, ou plusieurs d'entre eux—dont les moyens n'étaient pas considérables—avaient eux-mêmes entrepris l'ouvrage; qu'ils seraient fait plus promptement et probablement à moindre frais pour le pays, parce que si des individus réunis entreprennent ces travaux à une aussi grande distance et demandant de fortes dépenses pour le matériel, sans posséder de très vastes ressources pécuniaires, ils se trouvent souvent entourés de difficultés, et il en résulte non seulement un retard, mais finalement une augmentation de dépenses pour le pays. Je crois que la ligne de conduite que nous avons suivie dans cette affaire était éminemment et de tous points dans l'intérêt du public, du moins à mon sens; c'était là l'unique motif qui nous a dirigés dans l'arrangement actuel.

CONSTRUCTION LE CHEMIN DE FER.

Le gouvernement en permettant à Onderdonk de devenir seul entrepreneur, n'a été mu que par la conviction que l'ouvrage se ferait mieux et à moins de frais.

18511. Y a-t-il encore autre chose que vous croyez utile d'ajouter à ce que vous avez déposé aujourd'hui?—Je ne vois rien que je puisse

*Soumissions.*

ajouter, mais je suis prêt à déclarer, sur mon serment, puisque je suis à faire ces exposés, que je ne crois pas qu'il fût possible de conduire les transactions dont s'enquiert cette Commission avec plus de droiture et avec un désir plus sincère de ne considérer en tout et partout que l'intérêt public, que ne l'a fait le département dont je suis le chef. Quant à ce qui me concerne personnellement, et je pense aussi, pour ce qui concerne mes collègues, nous désirions simplement faire faire ces travaux au meilleur marché possible, sans le moindre favoritisme ou envie d'avantager qui que ce fût.

18512. Désirez-vous ajouter quelque autre chose?—Non; je ne vois rien à ajouter.

OTTAWA, mardi, 7 décembre, 1880.

Hon. J.  
Macdonald.

L'HON. JAMES MACDONALD, assermenté et interrogé :

PRÉTENDUE IN-  
FLUENCE INDUE.

*Par le Président :*

18513. Vous êtes membre de la Chambre des Communes et du ministère?—Oui.

18514. Vous résidez à Ottawa?—Oui.

N'a directement ou indirectement aucun intérêt personnel dans les transactions se rapportant au chemin de fer du Pacifique Canadien.

18515. Avez-vous eu un intérêt dans aucune des transactions du chemin de fer du Pacifique Canadien?—Pas le moindre sous quelque forme que ce fût, si ce n'est l'intérêt qui découle de ma position de membre de la Chambre des Communes et de membre du Gouvernement.

18516. En avez-vous retiré, directement ou indirectement, quelque avantage personnel?—Pas le moindre.

Ne connaît pas de membre du Parlement ou d'employé public qui soit intéressé dans le chemin de fer Pacifique Canadien.

18517. Savez-vous si quelque membre du Parlement se trouve personnellement intéressé dans aucune de ces transactions?—Non.

18518. Savez-vous si quelques personnes attachées à quelqu'un des départements comme subordonnées sont intéressées dans ces transactions?—Je n'en connais pas, à l'exception de M. Chapleau; il y a eu des dépositions à ce sujet devant cette commission.

Ni personne en dehors du parlement qui ait reçu de récompense en échange de son influence.

18519. Savez-vous si quelques personnes non attachées aux départements ou au gouvernement, ont reçu quelque récompense en échange de leur influence auprès d'aucun des employés ou députés?—Je n'en connais pas.

CONTRAT No. 42.  
N'a pas eu de conversation avec M. Shields au sujet des soumissions.

18520. En dehors de la preuve faite ici devant nous, savez-vous si un M. Shields a retiré quelque avantage en échange de l'influence qu'il prétendait avoir?—Non. Si vous voulez bien me le permettre: je fis pour la première fois la connaissance de M. Shields à l'époque où les soumissions se faisaient pour les contrats. Il se trouvait ici, et il me fut présenté, je crois, au Club, et je l'ai rencontré de temps à autre comme on rencontre les gens qui entrent au Club ou qui en sortent, mais je ne me rappelle pas avoir jamais eu de conversation avec M. Shields au sujet des soumissions qu'il faisait.

*Contrat No. 42.  
Prétendue in-  
fluence indue.*

18521. Savez-vous si quelques-unes des transactions relatives au chemin de fer du Pacifique Canadien ont été modifiées à raison de la part qu'y prenait M. Shields?—Non; je ne sais rien de tout cela, et je ne crois pas non plus qu'il y ait des transactions modifiées par suite de l'intervention de M. Shields.

Rien n'a été changé dans les transactions du chemin de fer du Pacifique par suite des démarches de Shields.

18522. Avez-vous eu, en aucun temps, raison de croire qu'on ait consulté quelqu'intérêt particulier de préférence à l'intérêt public, dans aucune de ces transactions?—Je n'en ai pas. Au contraire, je crois que jamais aucun intérêt n'a été préféré à l'intérêt public. Permettez-moi de dire un mot: Il y a eu un monsieur—M. Close, n'est-ce pas?—qui a été interrogé ici, et qui a dit que M. Shields avait mentionné mon nom à propos de certaine influence. Je désire déclarer simplement, bien que la chose n'ait pas beaucoup d'importance à mes yeux, que je crois n'avoir jamais vu ce monsieur. Je suis bien sûr que, en supposant que je l'aie vu, que, si je le rencontrais aujourd'hui, je ne le reconnaîtrais pas. En sorte que, personnellement, et pour ce qui me concerne, lui et moi, nous n'avons pu avoir de relations ensemble, pas plus sur ce sujet que sur d'autres.

Ne croit pas jamais avoir vu Close.

18523. Y a-t-il quelque'autre chose se rattachant au chemin de fer du Pacifique canadien que vous désiriez expliquer?—Rien; tout ce que je sais, je l'ai appris, de fait, par le rapport régulier du Commissaire des Chemins de fer, et ses rapports au Conseil Exécutif.

18524. Je ne veux pas vous parler des informations qui vous sont parvenues en votre qualité de Conseiller Exécutif; je ne crois pas avoir le droit de le faire, à moins que vous ne le désiriez?—Je dis simplement que je n'ai eu aucune relation, et je puis presque dire aucune conversation avec qui que ce soit durant le temps que ces sous-contrats étaient en souffrance après le dépôt des soumissions, si ce n'est, pour être strictement exact—peut-être devrais-je dire qu'il y eut une ou deux personnes de ma propre province, qui m'étaient relativement étrangères, qui me demandaient, de temps à autre, quand devaient avoir lieu le dépouillement des soumissions, ou quelque chose comme cela; mais jamais elles n'ont cherché à obtenir de moi d'autres informations que celles que j'avais le droit légitime de leur communiquer.

Une ou deux personnes de sa propre province lui ont demandé quand les soumissions devaient être ouvertes; mais n'ont jamais cherché à obtenir que des renseignements parfaitement légitimes.

18525. Avez-vous usé de votre influence, en aucune façon, pour leur procurer quelque'avantage au détriment de quelqu'autre personne?—Jamais; je vous remercie bien de m'avoir posé cette question. J'ai pris tous les soins possibles pour qu'on ne pût proférer aucune plainte contre moi à cet égard.

N'a jamais usé de son influence en leur faveur.

RICHARD FULLER : continuation de son interrogatoire :

Fuller.

*Par le Président :*

TRANSPORT DES  
RAILS.—  
CONTRAT No. 18.

18526. Apprenant que vous étiez en ville, nous avons cru devoir vous faire venir pour vous donner l'occasion d'expliquer une partie de votre déposition antérieure. Vous comprenez que vous avez déjà prêté le serment des témoins?—Oui.

*Transport de rails—  
Contrat No. 18.*

L'opposition parmi les bateaux lui a permis, l'année qu'il a soumissionné, de s'offrir en concurrence contre Kittson.

18527. Comment vous êtes-vous trouvé en mesure de faire des offres, en rivalité avec Kittson, pour le transport des rails dans la saison dont vous avez parlé dans votre interrogatoire précédent?—Il y avait, cette année-là, une opposition entre les lignes de bateaux à vapeur. Cette opposition était très vive; il n'y en a pas eu auparavant ni depuis.

18528. Entre quels points?—Sur la Rivière Rouge, entre les bateaux.

Deux voies ferrées de Duluth à la Rivière Rouge.

18529. En transportant les rails de Duluth vers l'Ouest, étiez-vous obligé de vous servir du chemin de fer Nord-Pacifique?—Pas nécessairement. Il y avait deux manières de se rendre à la Rivière Rouge.

18530. Il y avait aussi deux voies ferrées rivales?—Oui, dans le temps.

Les prix étaient bas cette année-là.

18531. Saviez-vous que, pour toutes les transactions importantes les prix étaient plus bas, dans cette saison que d'habitude, ou existait-il quelque combinaison au moyen de laquelle ces bateaux maintenaient les prix?—Non; les prix étaient bas cette année-là.

18532. Pourriez-vous nous donner une idée du taux ordinaire entre ces points sur la Rivière Rouge entre lesquels il fallait transporter ces rails?—Il serait difficile de dire quels étaient ces taux, vous savez, parce qu'ils variaient d'après les circonstances, je suppose, en sorte qu'il n'est pas facile de les préciser. Les marchandises et les voyageurs se transportaient, cette année-là, à bien meilleur marché qu'auparavant.

18533. Ils étaient donc plus bas cette année-là?—Oui.

18534. D'une manière marquée?—Oui.

Rails transportés entre Duluth et la Rivière Rouge à \$50 par wagon.

18535. Vous rappelez-vous quel était à peu près le prix du transport des rails par voie ferrée entre Duluth et ces points sur la Rivière Rouge?—Le transport des rails coûtaient, je crois, \$50 par charge de wagons.

18536. Et quelle quantité portait un wagon?—Dix tonnes. Les chemins de fer avaient peu de besogne cette année-là.

18537. Était-ce argent courant américain?—Oui; c'est tout argent courant américain.

C'est toujours la grosse tonne qu'on entend, à moins qu'on ne mentionne spécialement la petite tonne.

18538. Dans votre premier interrogatoire vous avez dit que vous entendiez que votre offre était pour la grosse tonne au taux nommé, dans votre proposition, et j'ai compris, d'après ce que vous avez dit, que vous supposiez que c'était l'usage d'entendre la grosse tonne quand il n'y avait pas de mention spéciale de la petite tonne?—J'ai toujours pris une tonne de rails pour être de 2,240 lbs à moins qu'il n'y eût une entente au contraire.

18539. Depuis que vous avez fait votre déposition, vous êtes-vous informé pour savoir comment d'autres l'entendent?—Oh! oui, comme de raison, je me suis informé de ce que d'autres prenaient pour une tonne.

18540. Eh bien, quelle est le sens général?—L'usage, c'est 2,240 lb, du moins quand il s'agit de rails, sur tout le continent. Ils se vendent par 2,240 lbs.

18541. Vous êtes-vous informé de ce que l'on entend par tonne pour d'autres fins, je veux dire pour le manèment et le transport?—Non.

18542. Est-ce tout simplement acheter et vendre?—Je sais qu'aux

*Transport de rails—  
Contrat Nos. 12.*

usines on les vend pour 2,240 lbs. Le fer en barre et autre de cette espèce se vend à la livre ; mais je n'avais jamais entendu parler de 2,000 livres pour une tonne de fer de chemin de fer.

18543. Etes-vous toujours de la même opinion que vous étiez quand vous avez déposé la première fois, à savoir : qu'on n'a pas discuté votre offre avec vous ; que tout ce que vous avez reçu a été un simple avis qu'elle était entre les mains du Département ?—J'ai vu la lettre depuis, qui accuse réception de notre lettre, et c'est tout. Voilà tout ce qui s'est passé entre le département et moi à propos de cette affaire.

18544. On ne vous a pas demandé de quelle tonne vous parliez, de la grosse ou de la petite, ni d'autre particularité ?—Oh ! non ; c'est la dernière nouvelle que nous en ayons eue.

18545. Y a-t-il quelqu'autre chose se rapportant à cette affaire que vous désiriez expliquer ?—Non.

18546. Désirez-vous nous donner quelqu'autre renseignement touchant le chemin de fer du Pacifique Canadien ?—Non.

OTTAWA, mercredi, 8 décembre, 1880.

D. O. MILLS, assermenté et interrogé :

*Par le Président :—*

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT Nos. 60—  
63, C. A.

18547. Où résidez-vous ?—A New-York et à San Francisco.

18548. Avez-vous quelque intérêt dans aucune des transactions se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien ?—Oui, monsieur.

18549. Quel est cet intérêt ?—Je suis l'un des membres du syndicat formé pour exécuter ces contrats—pour les prendre—pour les exécuter—A, B, C et D.

18550. Vous voulez dire dans la Colombie Anglaise ?— Dans la Colombie Anglaise, et comme le représentant de ce syndicat ; tous les contrats sont en mon nom.

18551. Nous apprenons qu'ils nous ont été cédés comme le représentant de ce syndicat, par M. Onderdonk ?—Oui.

18552. Les travaux ont-ils progressé suivant les exigences du contrat, d'après ce que vous en savez ?—Oui, d'après ce que j'en sais.

Les travaux ont progressé suivant les exigences du contrat.

18553. Veuillez nous dire en peu de mots et aussi exactement que vous le pouvez, ce qui a été fait, depuis le commencement, sur ces contrats ?—L'ouvrage a commencé dès que les contrats ont été passés, et il a été poussé avec toute la vigueur possible dans cette contrée. Les tunnels ont été commencés et progressent—quelques-uns d'entre eux—deux, au moins, sont à peu près terminés, et le matériel et l'outillage pour tout l'ouvrage sont rendus sur les lieux, ou du moins la plus grande partie. Il a fallu faire beaucoup plus au commencement de cet ouvrage, probablement, là-bas qu'ici, parce que l'ouvrage se faisait entièrement à même ses propres ressources, pour ainsi dire, dans cette contrée, à l'endroit des machines. Il nous fallait faire venir les hommes de bien loin, et l'outillage et le matériel demandaient une perfection que je n'ai

Etat et progrès des travaux.

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 60-63.  
C. A.

jamais trouvée nécessaire nulle part ailleurs, à ma connaissance. Ainsi, il a fallu fournir notre propre poudre de mineur, et louer des matières explosives et les machines à forer les tunnels, et ainsi du reste. Il fallait aussi s'assurer des approvisionnements pour tous les travailleurs et, jusqu'ici, l'ouvrage a été commencé et tracé avec l'idée de pousser toutes les sections avec vigueur ou du moins nous faisons notre possible pour que les travaux soient terminés à l'expiration du temps marqué aux contrats.

Le contrat sera exécuté au temps voulu. 18554. Avez-vous quelque raison de douter que vous remplirez le contrat dans le temps voulu?—Non; c'est tout simplement une question de main-d'œuvre.

18555. Voulez-vous dire: pour vous procurer les hommes?—Oui; autant que je puis le voir, la question est là.

18556. Avez-vous eu de l'expérience personnellement dans les travaux de chemin de fer?—Je n'ai jamais eu beaucoup d'expérience dans la construction; mon expérience est celle d'un propriétaire qui fournit les fonds nécessaires à la construction d'un chemin de fer; mais cette expérience est obtenue surtout de la construction de chemins dans lesquels j'avais de grands intérêts au jeu.

18557. Avez-vous eu l'occasion de juger s'il était désirable que les travaux de grande importance fussent faits par un seul entrepreneur ou par plusieurs?—Je ne pourrais que consulter ici mon jugement dans les affaires pour l'appliquer à votre question.

18558. Et qu'est-ce que votre jugement vous porterait à conclure?—Pour résoudre cette question à ma manière, il serait peut-être à propos de relater comment cet ouvrage a été entrepris.

Comment le témoin et ses collègues devinrent intéressés dans ces contrats.

18559. Comme vous voudrez?—En sa qualité d'ingénieur, M. Onderdonk présenta cette entreprise à quelques-uns de ses amis au nombre desquels je me trouvais, et pleins de confiance dans la capacité, l'habileté et les talents d'ingénieur de M. Onderdonk, et le sachant capable de mener à bonne fin les travaux, nous consentimes à nous joindre à lui et à former ce que nous appelâmes un syndicat pour éviter le nom d'associés. Nous formâmes un syndicat, et M. Onderdonk vint au Canada pour obtenir ces contrats—c'est-à-dire pour les soumissionner et j'aidai M. Onderdonk dans les plans qu'il avait formés. M. Onderdonk vint ici autorisé par nous à soumissionner ces contrats. En même temps, nous lui dîmes que nous ne croyions pas qu'il fût désirable de n'en obtenir qu'un seul; qu'il était très important que ces contrats fussent aux mains d'un même entrepreneur, et si la chose n'était pas praticable, eh bien! nous ne désirions avoir rien à faire avec l'entreprise. Nous concevions—du moins notre opinion dans cette affaire était—que ces sections s'avoisinant l'une l'autre, et toutes présentant de grandes difficultés, la concurrence pour la main-d'œuvre et pour d'autres choses serait très préjudiciable à tout intérêt individuel. Toutes ces sections pouvaient se faire, sous un seul entrepreneur, avec beaucoup plus d'économie, et sans qu'il lui fallût faire de la concurrence à d'autres personnes qui voulaient faire comme on fait au milieu d'une petite population, pour ainsi dire, ou dans un endroit où l'on est obligé de faire venir les travailleurs du dehors, peut-être à grands frais. Une fois que vous auriez les hommes sur les lieux, les autres entrepreneurs mettraient leurs services à l'enchère. Tous, naturellement, trouveraient de la difficulté à les

Tous les contrats pouvaient se faire sous un seul entrepreneur, avec le maximum d'économie.

Construction du chemin de fer—  
Contrats No. 66-63,  
C. A.

faire venir. C'était l'un des côtés de la question ; et la question de l'exécution des différentes sections avec profit, était l'autre point à considérer—que l'on ne pouvait passer d'une section à une autre, l'emplacement étant si difficile, sans avoir la possession de celles qui se trouvaient plus bas. Par exemple, si vous n'étiez pas en possession des sections plus basses pour travailler, vous ne pouviez pas prendre les autres avec avantage, ou si vous aviez A et C, comme nous les avions dans le principe, B et D, si les entrepreneurs n'étaient pas en bons termes avec vous, vous seraient très préjudiciables ; du moins c'était ce que nous pensions. Cet argument et d'autres encore nous portèrent à croire qu'il était de toute importance que celui qui aurait une ou deux de ces sections eût aussi toutes les quatre ; et une fois entrés dans l'entreprise, nous avions à cœur, naturellement, d'obtenir le reste des sections.

Les différents contrats ne pouvaient se faire avec profit, à moins que l'entrepreneur n'eût le contrôle de tout.

18560. Avant la réception finale des soumissions, savez-vous s'il y a eu quelques négociations tendant à quelque but particulier, comme à la vente à M. Onderdonk, ou à quelqu'autre objet différent de celui qu'aurait eu chaque personne si elle avait soumissionné dans son propre intérêt ?—Non ; je ne sais rien de cela. C'est M. Onderdonk qui a conduit tout ce qui s'est fait ici ; mais je ne pense pas qu'il y ait eu de négociations. M. Onderdonk est certainement venu ici avec des offres tout à fait indépendantes, lesquelles nous avaient été soumises d'abord ; nous les avons agréées et l'avons autorisé à les faire au nom du syndicat.

SOUMISSIONS—

18561. Étaient-ce des soumissions dans le principe, ou étaient-ce des enchères sur les contrats, après qu'ils avaient été adjugés à d'autres auparavant ?—Comme je comprends c'étaient des soumissions d'abord.

18562. Ma question tendait à m'assurer si vous savez qu'il y a eu quelques offres ou arrangements, avant que les soumissions eussent été reçues finalement par le gouvernement, par lesquelles d'autres parties soumissionnaient dans leur propre intérêt en apparence, mais réellement dans l'intérêt de M. Onderdonk ou du Syndicat ?—Je ne connais pas d'autre négociation que celle qui a eu lieu après que les enchères ou soumissions ont été déposées.

Ne connaît pas de négociations avant l'envoi des soumissions.

18563. Voulez-vous nous faire entendre que, dans toute cette affaire, vous êtes d'opinion que l'ouvrage se ferait plus efficacement par un seul entrepreneur, ou une seule association d'entrepreneurs, que s'il était partagé entre plusieurs entrepreneurs ou associations d'entrepreneurs en parties distinctes et séparées ?—Décidément ; c'était mon opinion dans le principe, et les travaux ultérieurs l'ont confirmé.

18564. Y a-t-il eu quelque changement dans l'état des affaires, depuis que vous êtes devenu pour la première fois le cessionnaire de ces contrats, qui ait rendu la position du gouvernement moins avantageuse—je veux dire, par exemple, si aucun membre du syndicat s'est retiré, ou si les sûretés sont moins élevées qu'elles ne l'étaient au commencement ?—Les sûretés sont certainement plus élevées qu'au commencement, et le gouvernement a dû voir sa position raffermie, car cette affaire a nécessité le placement de grandes sommes d'argent. Il y a sur les lieux un matériel beaucoup plus considérable que ne prévoyait le syndicat.

Sûretés plus élevées que lorsque le contrat est passé entre les mains du témoin et de ses collègues.

18565. N'y a-t-il pas eu d'arrangement formel au moyen duquel le gouvernement a libéré quelque personne ou quelque propriété ?—Non, ni personnes ni propriétés libérées.

*Soumissions—*  
 Contrat No. 60-63,  
 C. A.

18566. Y a-t-il quelque'autre chose que vous désiriez ajouter, par voie d'explication?—Je ne vois rien autre chose, si ce n'est que le syndicat, ayant entrepris ces travaux, est bien décidé de les mener à bonne fin, et nous avons l'espoir qu'ils progresseront rapidement, pourvu que nous puissions nous procurer la main-d'œuvre que nous nous efforçons d'avoir. Ce ne seront certainement pas les moyens pécuniaires qui feront défaut pour pousser les travaux avec vigueur jusqu'au bout.

Nicholson.

F. NICHOLSON : continuation de son interrogatoire :

SOUMISSIONS—  
 CONTRAT No. 42.

*Par le Président :—*

18567. Vous avez été interrogé déjà, et vous comprenez que vous êtes toujours sous serment?—Oui.

18568. Quand vous avez déposé la première fois, vous n'aviez pas toutes les pièces qui existaient, à ce que vous disiez : vous les êtes-vous procurées depuis?—Oui ; j'ai quelques télégrammes.

18589. Veuillez les produire ? Donnez-les nous dans l'ordre chronologique, s'il vous plaît. Lisez-les à la suite l'un de l'autre et dans l'ordre de temps qu'ils ont été envoyés?—Celui-ci est daté de Brooklyn, Mars le 1er.

Télégramme à Morse disant que Andrews, Jones & Cie refusaient l'ouvrage.

" A GEORGES D. MORSE, Toronto ;

" Andrews, Jones & Cie ont décidé qu'ils ne prendront pas l'ouvrage, car ils trouvent le délai trop court.

(Signé) " J. N. SMITH. "

(Exhibit No. 286.)

18570. Savez-vous si votre maison ou quelqu'un au nom de votre maison, a envoyé une réponse à ce télégramme?—Oui ; je crois qu'il y a eu une réponse, mais je n'en ai pas la copie.

18571. A quel effet?—Les pressant de déposer leurs sûretés.

La maison du témoin néanmoins les engage fortement à faire leur dépôt.

18572. Nonobstant cette première décision, voulez-vous dire que vous les pressiez de faire des efforts pour effectuer leur dépôt?—Oui ; qu'ils nous mettaient dans une position difficile, que nous avions déjà pris des arrangements pour nos sûretés ; et puis, au dernier moment, nos arrangements terminés pour les autres \$100,000, le temps expira.

18573. De qui teniez-vous qu'une réponse avait été envoyée à ce dernier télégramme?—Je crois que c'est de M. Morse qui me l'apprit.

18574.—Votre maison a-t-elle reçu une réponse?—Oui ; je crois que j'ai la réponse. Elle est datée de Brooklyn, 1er mars, 1879 :

Réponse de Smith.

" A. G. D. MORSE, Toronto :

" Verrons parties lundi, et télégraphierons ce qu'elles feront."

(Signé) " J. N. SMITH. "

(Exhibit No 287.)

18575. Quelle est la communication suivante qui a été envoyée à Smith ou par lui, ou par quelqu'autre en son nom?—Il n'y en a pas eu d'autre de J. N. Smith. J'en ai une autre venant de M. Marpole à mon adresse qui probablement traite du même sujet. Elle est datée de Toronto, le 6 mars. J'en ai une autre adressée à J. N. Smith.

*Submissions—  
Contrat No. 24.*

18576. Quelle est la date de la communication qui a suivi immédiatement la première entre votre maison et la branche de New-York ?—Ce télégramme est à l'adresse de J. N. Smith venant de notre maison et daté de Toronto, 3 mars 1879 :

“ A J. N. SMITH, 23 rue Nassau, New-York, ou 265, Avenue Clifton, Brooklyn.

“ Dépôt fait pour Morse & Cie. ; pressez vos amis de déposer de suite. Rencontrons Nicholson à Ottawa, mercredi.”

Télégramme de Morse & Cie à J. N. Smith.

(Exhibit No. 288.)

18577. Nicholson : c'est vous ?—C'est moi, oui.

18578. Etiez-vous, à cette date, le 3 de mars, à Ottawa ou à Toronto ?—Je me trouvais à Ottawa.

18579. Savez-vous s'il est venu une réponse à ce télégramme de la part de la branche New-Yorkaise de votre maison ?—Je n'en sais rien.

18580. Quelle est la communication suivante sur le sujet, soit entre aucun des membres de la branche New-Yorkaise et vous, ou aucun des membres de votre maison ?—La communication est de Toronto, adressée à A. J. Thompson, qui était l'un des associés de la maison.

18581. Où était-il ?—Il était à Ottawa. Ce télégramme est daté du 6 mars 1879 :

“ A A. J. THOMPSON, Hotel Windsor, Ottawa :

“ Banque Impériale a télégraphié Tupper. Argent déposé ce matin. J'ai télégraphié Macdougall et vous en même temps.”

Télégramme de Morse à Thompson.

“ G. D. MORSE.

(Exhibit No. 289.)

18582. Savez-vous si M. Morse a reçu sur le sujet une réponse d'Ottawa ?—Il est bien probable qu'il y en a eu une.

18583. En avez-vous trouvé une copie.—Je n'en ai pas de copie, mais je suis passablement certain qu'il y a eu une réponse.

18584. Pourriez-vous dire à quel effet ?—A l'effet que l'on faisait ici tout ce qu'il était possible de faire pour obtenir un délai.

18585. C'était le 6 mars, n'est-ce pas ?—Le 6, oui.

18586. Avez-vous quelque autre télégramme ?—J'en ai un autre daté le 6 de mars, de Toronto :

“ A F. NICHOLSON, Windsor House, Ottawa :

“ Servirait-il à quelque chose de déposer l'argent tel que convenu hier ? Répondez vite.”

Marpole à Nicholson, le 6 mars 1879, demandant si cela servirait à quelque chose de déposer le reste de l'argent.

“ R. MARPOLE.”

(Exhibit No. 290.)

18587. De quel argent parlait-on là, selon vous ?—Le reste des \$200,000.

18588. Était-ce là la même somme au sujet de laquelle M. Shanly avait télégraphié ?—C'est la même somme, oui.

18589. Ce télégramme au sujet des troisièmes \$50,000, n'était-il pas le quatrième et le dernier ?—Je crois que son télégramme était le dernier. Si vous voulez bien consulter le Livre Bleu, je crois que vous lirez : “ Arrangement pris au sujet du reste de la sûreté.”

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

18590. Cela ne me paraît pas très-clair ; les deux premiers dépôts de \$50,000 ont été faits à la Banque de Montréal un samedi, bien que la nouvelle n'en ait été communiquée au gouvernement que le lundi, ce qui serait le 3 ; j'ai compris, d'après ce qu'ont dit d'autres témoins, et d'après le Livre Bleu, que le 5 mars M. Shanly télégraphia que Morse & Cie, auxquels il était associé, "seront prêts à compléter les sûretés requises et à en faire le dépôt demain matin," parlant comme de raison du 6. "Ces arrangements sont faits, mais je ne pourrai expédier les certificats par la malle de ce soir. Cela vous agréé-t-il ? Répondez, s'il vous plait. J. D. Morse."—Oui.

Le télégramme de Marpole parlait des arrangements pris pour déposer le reste de la sûreté.

18591. Ce dépôt pouvait être celui des dernières \$50,000 ou des dernières \$100,000 ?—Je ne saurais dire, mais je suis sûr que c'est à cela que ce télégramme faisait allusion.

18592. A celui de M. Shanly, voulez-vous dire ?—Oui.

18593. De quelle somme M. Shanly s'occupât, vous croyez que c'est de cette somme que parlait cette dépêche ?—Je le crois, oui.

18594. Ainsi, cette communication vous a été faite le 6, et il vous demande ensuite de cela s'il servirait à quelque chose de faire ce dépôt ?—Oui.

Compris par le télégramme du 6, que l'argent n'avait pas été déposé, mais qu'on avait pris des arrangements pour le faire.

18595. Eh bien, avez-vous compris par là que le dépôt n'avait pas encore été fait le 6—qu'un arrangement avait été réglé, mais que l'argent n'avait pas été déposé, en réalité ?—Oui. Je reçus un télégramme la nuit précédente disant que des arrangements avaient été pris, et qu'on avait télégraphié à Sir Charles Tupper à cet effet, mais je ne puis mettre la main sur ce télégramme. Je crois que ce télégramme à M. Thompson ferait voir quels arrangements avaient été pris la nuit précédente.

18596. Voulez-vous nous faire entendre que, pour ce que vous connaissez de cette transaction, les arrangements nécessaires ont été pris pour que le dépôt fût fait le 6, mais que, en réalité, il n'y en eut pas de fait ?—Eh bien ; autant que je puis comprendre, l'arrangement était pris avec la banque.

18597. Qu'ils feraient le dépôt ?—Oui ; qu'ils feraient le dépôt, mais qu'il était trop tard pour la malle de ce soir-là ; que le dépôt se ferait le lendemain matin—et que les certificats seraient expédiés à Ottawa le lendemain matin.

18598. Savez-vous aujourd'hui si, comme matière de fait, l'argent avait été déposé en réalité—je parle des dernières \$100,000—ou si tout simplement il avait été pris des arrangements pour le faire ?—Je ne jurerais pas si le dépôt avait été fait ou non, parce que j'étais alors à Ottawa.

18599. Mais n'était-il pas convenu par cet arrangement avec votre maison que vous rempliriez tous les engagements à compte de ces \$100,000 qu'on s'était procurés ?—J'ai toujours compris qu'il en était ainsi.

18600. Voulez-vous parler de sûretés déposées à la Banque sous forme d'argent ?—Oui, d'argent comptant ; tout était prêt pour cela.

Les deuxièmes \$100,000 n'étaient pas déposées.

18601. Vous devez voir, sans doute, qu'il y a une différence, n'est-ce pas ?—L'argent n'était pas déposé.

18702. A votre connaissance, y a-t-il eu dépôt sur ces deuxièmes \$100,000 ?—Non, il n'y eut pas de dépôt.

*Submissions—  
Contrat No. 42.*

18603. Mais il était réglé que, si l'on exigeait un dépôt d'argent l'argent serait déposé plus tard—est-ce là ce que vous voulez dire?—Oui, c'est là ce que je veux dire.

18604. Alors, voulez-vous que nous comprenions ceci : que, d'après les faits, en réalité la somme de \$100,000 avait été déposée à la Banque de Montréal, et qu'il avait été arrêté par arrangement que les autres \$100,000 pouvaient être déposées, si cela était nécessaire, mais comme cela n'eut servi de rien, la somme n'a pas été déposée en réalité?—Je ne saurais dire si c'étaient \$100,000 ou \$150,000 qui avaient été déposées déjà.

18605. Eh bien, en ce qui concerne le déficit, quel qu'il ait pu être, vous comprenez qu'il n'a pas été déposé effectivement, mais qu'il avait été arrangé, qu'il le serait, si la chose était nécessaire?—Oui ; je suis persuadé que cela était ainsi.

18606. Y a-t-il quelques autres télégrammes ou communications par écrit, ou aucune chose comme cela, se rapportant à cette affaire, que vous croyiez importantes pour la présente enquête?—Non ; je ne vois rien—rien qui me tombe sous la main pour le moment.

18607. Avez-vous quelque autre chose?—Non, rien.

18608. En examinant ce télégramme à J. N. Smith, daté du 3 mars, je n'y vois pas de nom : par qui, croyez-vous, a-t-il été envoyé?—Par G. D. Morse ou Morse & Cie., je ne sais pas trop si c'est par le premier ou les derniers.

L'HON. JOHN HENRY POPE, assermenté et interrogé :

**Hon J. H. Pope.**

*Par le Président :—*

**PRÉTENDUE IN-  
FLUENCE INDUE.**

18609. Résidez-vous à Ottawa?—Oui, à l'heure qu'il est.

18610. Vous êtes, je crois, membre du gouvernement?—Oui.

18611. Avez-vous eu quelque intérêt—intérêt pécuniaire—dans aucune des transactions du chemin de fer du Pacifique canadien?—Non.

N'a aucun intérêt pécuniaire dans aucune des transactions du chemin de fer du Pacifique ; il ne connaît pas non plus aucun membre du parlement ni aucun employé du gouvernement qui y soient concernés pécuniairement.

18612. Savez-vous si quelque membre du parlement y est intéressé?—Non.

18613. Ou quelque employé dans aucun des Départements?—Non, personnellement, je n'en connais pas.

18614. Vous voulez dire que, personnellement, vous n'en connaissez pas?—Non.

18615. Connaissez-vous, autrement que par la preuve qui a été donnée devant cette Commission, quelque personne qui ait un intérêt dans le résultat des transactions?—Non ; je n'en connais aucune.

18616. Avez-vous vous-même, personnellement, administré, en aucun temps, les affaires du Département des Travaux Publics?—Oui.

18617. Et durant ce temps, vous avez pris la direction de tout ce qui concernait le chemin de fer du Pacifique canadien?—Oui.

*Construction du chemin de fer—**Contrat No. 42.*

Durant son administration du département, le contrat 48 a été donné, et le transport de Fraser & Cie à Manning & Cie (contrat 42) a eu lieu.

18618. Veuillez nous mentionner une de ces affaires?—Le contrat de Ryan a été adjugé, à l'ouest de Winnipeg, durant mon temps—100 milles. La cession de Fraser & Cie à Manning & Cie de leur intérêt dans la section B.

18619. A propos de cette dernière transaction, parlez-vous du temps où Manning, McDonald & Shields sont devenus les seuls propriétaires du contrat aux lieu et place de l'association combinée dont ils n'avaient formé qu'une partie?—Oui.

18620. En sorte que Fraser, Grant et Pitblado, la branche de la maison à la Nouvelle Ecosse, se sont retirés durant le temps que vous étiez chargé de cette affaire?—Oui.

18621. Y a-t-il quelque autre matière d'importance?—Non; je ne vois rien autre chose qui se rattache au chemin de fer du Pacifique Canadien.

## SOUMISSIONS—

## CONTRAT No. 48.

18622. Lorsque ce contrat de Ryan a été donné, entendiez-vous adjudger le contrat?—Oui, après l'ouverture faite des soumissions.

18623. Je crois que, dans ce cas, il n'y avait qu'une seule soumission au-dessous de celle de la personne qui obtint le contrat?—Une.

18624. Celle de M. Hall?—J'oublie le nom dans le moment. C'était quelqu'un des environs de Trois-Rivières; je ne sais pas.

Hall, le plus bas soumissionnaire après Ryan, refusa de prendre le contrat.

18625. Savez-vous pourquoi M. Hall n'a pas eu le contrat?—Parce qu'il comprenait lui-même qu'il n'était pas en mesure de le remplir, et il m'écrivit une lettre.

18626. Devons-nous comprendre que cet acte était purement volontaire de sa part?—Certainement.

Les chiffres de Hall étaient si bas qu'il n'aurait pas pu remplir le contrat.

18627. Avez-vous eu connaissance de quelque arrangement au moyen duquel il a retiré quelque avantage de sa retraite?—Non; je sais qu'il n'y en avait pas. En premier lieu, il semblait qu'il ne sût pas ce qu'il faisait. C'était la soumission d'un homme qui ne savait pas du tout ce qu'il faisait. Ses chiffres étaient trop bas, et j'étais parfaitement convaincu qu'il ne pourrait pas remplir le contrat. Il n'avait jamais été que contre-maitre. Je m'informai du capital qu'il possédait, et il me dit qu'il n'avait pas grand'chose—\$2,000 ou \$3,000, ou quelque chose comme cela. Ce n'est qu'au bout de trois ou quatre jours que j'ai pu savoir qui il était et où il était. Personne ne le connaissait; je finis par découvrir qui il était, je le fis venir, et au bout d'une semaine il se convainquit qu'il ne pouvait pas entreprendre l'ouvrage. Il y a eu quelque malentendu relativement à ce contrat. On répandit le bruit qu'il y avait eu un changement dans le contrat, après qu'il avait été annoncé en premier lieu—on ne parlait plus de clôtures, et les bâtisses étaient retranchées et ne formaient plus partie du contrat. On disait que ces changements intervertissaient la position relative des soumissionnaires, ce qui était erroné. Changements ou non, ces deux soumissions restaient les mêmes.

Rumeurs de changement dans le contrat après qu'il avait été annoncé de façon à intervertir la position relative des soumissionnaires sans fondement.

18628. La position relative n'était pas altérée par suite de ces retranchements?—Non, pas en ce qui regarde ces deux soumissions. Si on avait eu à s'occuper des autres soumissions, l'ordre relatif aurait pu être interverti, mais nous n'avions pas à rechercher plus loin.

18629. La soumission de Ryan aurait été la plus basse, à l'exception de cette Hall?—Oui.

*Submissions—  
Contract No. 48.*

18630. Et celle de Hali aurait été la plus basse, changements ou non?—Oui.

18631. Savez-vous s'il s'est jamais plaint de ce qu'il n'avait pas obtenu le contrat?—Non; il ne s'en est jamais plaint.

18632. Et, d'après ce que vous en savez, pouvait-il prendre le contrat quand même?—Il était parfaitement convaincu qu'il ne pouvait pas l'entreprendre. Hall était convaincu qu'il ne pouvait avoir le contrat.

18633. Quant à l'affaire Manning & McDonald—je parle de la section B, contrat 42—le changement opéré dans cette maison a-t-il eu l'effet d'affaiblir la position du gouvernement?—Non; je ne le pense pas. Il y en avait d'autres qui entraînaient pour remplacer ceux qui sortaient. CONTRAT No. 42.

18634. C'était la substitution et non l'abandon de quelques-unes des parties n'est-ce pas?—C'est cela. Il y avait un homme qui passait pour avoir autant de ressources pécuniaires ou davantage—je ne me rappelle plus s'il y en avait un seul ou plusieurs--mais Peter McLaren entra. Il n'en était pas auparavant. La cession à Manning & Cie n'a pas affaibli la maison.

18635. Vous dites donc que la position du gouvernement n'a pas été du tout affaiblie par ce changement?—Non.

18636. Y a-t-il quelque autre affaire que vous rappeliez avoir contrôlée pendant votre administration du Département?—Pour le chemin de fer du Pacifique?

18637. Pour le chemin du Pacifique?—Non; je ne me rappelle rien en particulier dans le moment.

18638. Avez-vous pris quelque part dans ces avances d'argent faites à M. Whitehead en vertu du contrat 15?—Oui. CONTRAT No. 15.

18639. Il paraît qu'il a demandé qu'on lui remit une partie de la retenue que le gouvernement avait entre les mains?—Oui, je ne crois pas qu'il ait reçu de moi, mais nous achetâmes—si je me rappelle bien, nous primes une lettre de vente d'une partie de son matériel d'équipe. Je n'aime pas à préciser sans rafraîchir ma mémoire, mais je crois que c'était pendant mon temps. Fit une lettre de vente sur le matériel d'équipe de Whitehead.

18640. Le ministre des chemins de fer nous a dit que, en deux circonstances, Whitehead a obtenu des avances jusqu'à la somme de \$40,000, chacune, et que lors de la deuxième avance, la première se trouvait remboursée en partie?—Oui, à peu près remboursée. Ce n'était pas une avance proprement dite. C'était un achat et une lettre de vente. Whitehead avait presque tout remboursé la première avance avant de recevoir la seconde de \$40,000.

18641. Mais comme garantie seulement?—C'était une vente régulière. Le matériel n'a pas été pris en garantie; il a été réellement vendu au gouvernement.

18642. Nous avons appris, d'après les témoignages que ce n'était pas tant une vente absolue qu'une avance sur son matériel, par la raison qu'on disait la première avance remboursée en partie?—La manière ordinaire de faire une avance est de prendre le matériel d'équipe pour garantie. Je ne voulais pas faire cela.

18643. Ainsi, vous n'avez eu affaire qu'à une de ces avances, ou à plus?—Je suis porté à croire que je n'ai eu affaire qu'à une seule.

18644. D'après ce que vous vous rappelez, dans l'affaire que vous

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.*

Mackintosh n'a jamais vu le témoin au sujet du contrat 15.

avez dirigée, vous demandiez une cession—non une cession conditionnelle?—Pas une cession conditionnelle, une cession absolue.

18645. Vous rappelez-vous si cette transaction a été négociée par M. Whitehead lui-même, ou par M. Mackintosh comme son agent?—Je n'ai jamais vu M. Mackintosh. Je n'ai vu que M. Whitehead. Je n'ai jamais vu d'autre à ce propos : Il se trouvait ici depuis bien longtemps dans un grand embarras. Il ne paraissait pas être un homme d'affaires, et semblait ne pas trop savoir où il allait, mais il voulait une avance sur son matériel, et il n'avait absolument rien pour prouver qu'il avait pour un seul sou de matériel sur les lieux, rien que sa propre parole, et, comme de raison, je ne pouvais me rendre à sa demande. Entre temps, ses travailleurs s'étaient mis en grève. Je lui fis avoir de nos employés, quelque chose, je crois, comme 130 ou 140 wagons et cinq locomotives.—Je ne sais plus s'il y avait encore autre chose.

18646. Savez-vous si, dans aucune des affaires se rattachant aux transactions avec M. Whitehead, M. Mackintosh a obtenu quelque avantage par suite de l'influence qu'il passait pour avoir auprès de quelque ministre ou de quelque député?—Je ne sais rien du tout à ce sujet. Personnellement, jamais M. Whitehead ne m'a dit un mot de cela. Il ne m'a jamais dit que M. Mackintosh se mêlait du tout de ses affaires, à lui Whitehead. Je n'ai jamais vu, d'aucune manière, M. Mackintosh à propos de certe transaction.

18647. Alors, nous comprenons que vous dites que vous n'avez jamais appris d'aucune source que M. Mackintosh devait retirer quelque avantage de l'influence qu'on lui supposait auprès d'aucun ministre?—Je l'ai su d'ici seulement—de ce qui a été déposé à ce sujet devant cette commission.

Croit que Macdougall lui a parlé une fois de Whitehead.

18648. Mais de toute autre source?—Non; je crois que M. Macdougall m'a parlé une fois. Je crois que M. Whitehead s'est adressé à lui.

18649. Vous voulez dire : qu'il vous a parlé des intérêts de M. Whitehead?—Je le crois.

18650. En quelle capacité croyez-vous que M. Macdougall se soit adressé à vous pour parler de ce sujet?—J'ai compris qu'il était le procureur de M. Whitehead; je n'en savais rien. Je croyais qu'il était son conseiller légal, mais je n'en savais rien non plus. M. Whitehead se trouvait alors dans de grands embarras. Les gens à qui il devait ici le menaçaient; et ses travailleurs là-bas s'étaient mis en grève. Il était entouré de grandes difficultés.

L'avance faite à Whitehead était dans l'intérêt public.

18651. Depuis cette avance à M. Whitehead, avez-vous eu raison de croire qu'il n'était pas dans l'intérêt public qu'il reçût cette avance?—Non.

18652. Vous êtes donc toujours d'opinion que la chose était convenable?—Certainement.

18653. Qu'il ne demandait pas là une faveur déraisonnable?—Peut-être demandait-il quelque chose que nous n'étions pas obligés de faire; mais je crois que tout gouvernement, autant qu'il le peut faire sans risque, devrait aider les entrepreneurs. C'est ce que je ferais encore demain si un entrepreneur se trouvait gêné; et que j'aurais l'espoir qu'il

Construction du  
chemin de fer—  
Contrat No. 15.

viendrait à bout de son entreprise. Je l'aiderais dans la mesure de la garantie qu'il offrirait.

18654. Croyez-vous aujourd'hui que l'intérêt public n'a pas eu à souffrir de cet arrangement ?—Pas le moins du monde.

18655. Pourriez-vous dire maintenant si vous aviez quelque intérêt à ce que telles ou telles personnes obtinssent le contrat pour la section A ou à la section B, à l'Est de la Rivière-Rouge ?—La section A ou B ?

18656. Je parle des contrats 41 et 42—le contrat Marks et Connee, qui était A, ou le contrat Fraser, Manning et Grant, qui était la section B ?—Je ne crois pas que ce soit là une question bien gentille à me poser : vous avez l'air d'insinuer que moi, officier de la loi et membre du gouvernement, je puis être intéressé dans un contrat comme celui-là ?

18657. J'ai pris sur moi la responsabilité de vous poser la question ; vous pouvez prendre sur vous celle d'y répondre ?—Sans doute que je n'y avais aucun intérêt ; il était tout à fait impossible que j'y fusse intéressé. Je ne pouvais pas soumissionner, et je ne pouvais pas non plus m'intéresser, personnellement, à ce contrat, ni en faveur de qui que ce fût.

18658. Eh bien ; maintenant que vous avez répondu à ma question, je puis vous dire ceci : qu'aucun de nous n'avait l'idée ou le désir d'insinuer que vous êtes intéressé, mais nous voulions vous donner l'occasion de déclarer ce qu'il en était ; ce n'est qu'après mûre réflexion que nous posons ces questions, non pas avec l'intention d'insinuer rien de mal, mais dans l'intérêt public, et avec le désir d'embrasser tout le champ de notre enquête ;—savez-vous si M. Shields a exercé quelque influence auprès de quelque ministre de la Couronne pour obtenir l'un ou l'autre de ces contrats ?—Non ; je n'en sais rien.

18659. Savez-vous si quelque membre du Parlement était directement ou indirectement intéressé à ce que telle ou telle personne obtint ces contrats ?—Non ; je ne sais rien de cela.

18660. Est-il à votre connaissance qu'aucune personne ait obtenu quelque avantage, ou promesse d'avantage par suite de l'influence qu'elle avait, ou qu'elle passait pour avoir auprès de quelque membre du Parlement ou quelque ministre ?—Non.

18661. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à ce chemin de fer que vous désiriez expliquer ?—Non.

18662. Désirez-vous ajouter quelque autre chose ?—Non.

OTTAWA, samedi, 9 avril 1881.

SANDFORD FLEMING, assermenté et interrogé :

*Par le Président,*

18663. Depuis quelle période de temps avez-vous été l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique ?—Depuis le printemps de 1871 jusqu'au printemps de 1880.

Fleming.

EXPLORATIONS, 1871

Ingénieur en chef du chemin de fer Pacifique Canadien, depuis le printemps de 1871 jusqu'au printemps de 1880.

*Explorations: 1871.*

18664. Résidiez-vous à Ottawa à l'époque de votre nomination?  
--Oui.

18665. Aviez-vous été antérieurement dans l'emploi du gouvernement?  
--Oui.

18666. En quelle qualité?—J'ai été auparavant, et j'étais alors, Ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

18667. Votre nomination a-t-elle été faite par un Ministre ou par un Ordre en Conseil?—Elle m'a été transmise par le Ministre des Travaux Publics. Je pense qu'il y a eu un Ordre en Conseil, mais je n'en sais pas exactement la teneur; je pense qu'il y en a eu un, mais je ne me rappelle plus la teneur.

18668. Cet Ordre en Conseil était-il accompagné d'instructions à votre adresse concernant vos fonctions?—Il n'y avait que des instructions verbales.

Instructions verbales d'exécuter les conditions de l'acte d'Union avec la Colombie Anglaise.

18669. Quelles étaient-elles?—Elles m'enjoignaient, généralement parlant, d'accomplir les conditions et dispositions de l'Acte d'Union avec la Colombie Anglaise, en ce qui concernait le chemin de fer du Pacifique.

D'abord, de trouver où le chemin de fer était praticable entre Otrawa et la Pacifique; en second lieu où l'on pouvait construire la meilleure route.

18670. A quoi cela vous engageait-il, selon votre opinion?—A rechercher, en premier lieu, si un chemin de fer était praticable entre le siège du Gouvernement ici et la côte du Pacifique, et, en second lieu, où l'on pourrait trouver la meilleure route. Il s'agissait de m'assurer si la voie était ou non praticable. On supposait que cette voie était praticable quand a été passé l'Acte incorporant la Colombie Anglaise dans la Puissance du Canada.

Enjoint de prendre la direction des explorations, et de faire pour le mieux.

18671. Admettant que l'on pût trouver une voie praticable, vous a-t-on enseigné sur l'objet final de cette voie—c'est-à-dire, si elle devait être une voie payante ou profitable, ou seulement pour servir à relier entre elle certaines parties du pays, sans égards aux résultats pécuniaires?—Mes instructions ne disaient rien de cela. Autant que je puis me le rappeler, mes instructions m'enjoignaient tout simplement de prendre la direction des explorations, et de faire pour le mieux.

1872. Vos subordonnés étaient-ils nommés par vous ou par le gouvernement?—Mes subordonnés étaient nommés par le gouvernement, avec mon concours.

James A. Rowan venait de suite après le témoin.

18673. Qui commandait immédiatement au-dessous de vous?—Le premier était James H. Rowan, qui avait été précédemment un employé du gouvernement dans le Département des Travaux Publics. On me l'a envoyé.

18674. Lui avez-vous donné, dès le commencement, les instructions qui devaient le guider dans sa part des travaux?—Oui.

18675. Vous rappelez-vous quels sont les premiers principes que vous avez adoptés pour la gouverne des opérations sous votre contrôle?—J'aimerais à vous expliquer (vous paraissez désirer cette information) la nature de mes premières relations avec le chemin du Pacifique.

Le témoin explique la nature de sa relation avec le chemin du Pacifique.

18676. Veuillez bien le faire—En avril, 1871, commençames relations officielles avec le projet du chemin de fer du Pacifique. C'était à la fin de la Session qui avait vu passer l'Acte admettant la Colombie Anglaise

dans la Puissance. Comme l'une des conditions de l'Union était la construction du chemin de fer du Pacifique, et que cette voie fût commencée et parachevée dans un nombre d'années restreint, il devenait urgent de se mettre immédiatement à l'œuvre, et je fus prié d'agir comme ingénieur en chef. Je m'étais déjà occupé de cette question de relier, au moyen d'un chemin, l'Atlantique au Pacifique, en traversant le territoire britannique. Dix années avant le temps dont je parle la presse du pays avait déjà discuté ce projet avec vigueur et persistance. Il y a vingt ans le public s'en préoccupait déjà beaucoup. Quelques-uns des organes de l'opinion publique demandaient la construction immédiate d'une communication, alors même que les Territoires du Nord-Ouest étaient encore sous le contrôle de la Compagnie de la Baie Hudson. J'y songeais moi-même, et comme bien d'autres, je croyais que j'avais le devoir de communiquer mes idées au public. Un écrit de ma main sous forme de brochure fut publié en avril 1862, et il reparut plus tard, avec d'autres documents sur le sujet, dans la Pièce parlementaire No. 83, de la Province du Canada, pour l'année 1863. Je parle de cette publication parce qu'elle exprime les idées que j'avais alors sur les grandes difficultés qui se présentaient, et je dirai qu'elles ont été citées chaque année tour à tour par les membres du Sénat et des Communes, des deux côtés politiques, depuis que l'on a commencé de discuter sur le chemin de fer du Pacifique. J'y exprimais mes vues sur la question de communication avec le Pacifique, suivant les connaissances que j'avais il y a vingt ans. Je connaissais bien peu dans le temps la contrée intermédiaire. Tout en me prononçant pour une voie ferrée continue, j'en faisais voir les proportions gigantesques, et j'indiquais les énormes difficultés à surmonter. Ayant ainsi de bonne heure donné ma plus sérieuse attention à ce sujet, et m'étant efforcé d'arriver à une appréciation de la tâche herculéenne projetée, il n'est pas surprenant que j'aie hésité quand le gouvernement me pria de prendre la direction du chemin de fer du Pacifique. Je me sentais incapable d'une telle tâche, sachant bien qu'elle était immense et entourée d'obstacles. Ce n'est qu'après les instances les plus flatteuses que je fus entraîné à accepter cette charge d'Ingénieur en chef. Je voyais bien que c'était là une position à laquelle un homme de profession pouvait consacrer sa vie au service de son pays, et j'acceptai ces fonctions onéreuses et la responsabilité qu'elles entraînent, bien déterminé à ne rien négliger pour prouver la praticabilité de ce grand projet national, et pour pousser l'entreprise par tous les moyens en mon pouvoir restreint. Maintenant que j'ai terminé mes remarques préliminaires concernant ma relation avec le chemin de fer du Pacifique et ma nomination par le gouvernement au printemps de 1871, je suis prêt à répondre, du mieux que je pourrai, à toute question que vous me poserez, et ce sera pour moi un grand plaisir de communiquer aux Commissaires tous les renseignements dont je dispose.

L'esprit public se préoccupait depuis plusieurs années du projet d'une route transcontinentale.

Essai sur le sujet en 1862.

Fit voir les difficultés qu'il fallait vaincre.

A hésité de prendre la direction du chemin du Pacifique, se croyant incapable d'une telle tâche.

18677. Nous rappelez-vous si vous avez adopté certaines règles généraux, avant de commencer vos opérations, pour la direction et le contrôle de l'entreprise?—Oh! oui; j'étudiai soigneusement la question, et je fixai certaines règles générales. Le témoin fixa des règles pour le contrôle des travaux.

18678. Pourriez-vous nous dire en peu de mots quelles règles gouvernaient les opérations?—Je ne pourrais peut-être par le faire tout au long ni bien exactement, car il y a bien longtemps de cela; sans rafraîchir ma mémoire, je ne crois pas pouvoir le faire dans le moment.

*Explorations: 1871.*

18679. Vous mentionnez dans un rapport de 1874, l'adoption de règles générales?—Oui, je suppose que ce sont les règles que je traçai pour moi : page 10 du rapport officiel de 1874. Le premier rapport annuel imprimé pour l'information du Parlement, est daté du 10 avril, 1872. Les règles qui me gouvernaient y sont, je crois, énoncées. Oui ; à la page quatre de mon rapport de 1872, elles sont définies tout au long, commençant au deuxième paragraphe du haut.

La première chose est de bien connaître la région.

18680. Ce rapport, si je comprends bien, décrit les opérations, mais je vous demandais tout à l'heure quelles règles générales gouvernaient les opérations — c'est-à-dire, si vous aviez adopté quelques règles avant le commencement des opérations?—La première chose à faire était de bien connaître la contrée. Il y avait des centaines de milles dont on ne voyait pas trace sur les cartes. Nous nous occupâmes d'abord de nous assurer des traits caractéristiques de cette contrée. Aux deux extrémités elle était boisée—couverte d'épaisses forêts—et il a fallu les explorer avec le secours des instruments. C'était là ce que je voulais d'abord : acquérir la connaissance pratique de la contrée.

Dans les circonstances il était désirable de faire des arpentages.

18681. Avez-vous trouvé tout d'abord qu'il serait bon de faire généralement des examens avec les instruments?—Dans les circonstances, oui. Si nous avions eu amplement du temps devant nous pour faire les explorations, je m'y serais pris d'une façon toute différente ; mais on m'informa que la construction devait commencer dans les deux ans, et considérant la grande distance qui séparait les deux extrémités de la ligne et les obstacles presque insurmontables qui barraient la voie, à en croire les rapports de différentes personnes, il devint nécessaire de se procurer des données exactes de la contrée que devait traverser la voie projetée. J'avais lu dans le rapport du capitaine Palliser qu'il était inutile de chercher une voie pour un chemin de fer dans le territoire britannique à travers les Montagnes Rocheuses. Je voyais aussi dans d'autres rapports que la contrée entre Ottawa et la région des prairies était impraticable pour la construction d'un chemin de fer, et généralement, plusieurs croyaient que ces rapports disaient vrai. Il était nécessaire de vérifier les faits.

Palliser et d'autres avaient dit qu'il était inutile de chercher une voie pour un chemin de fer à travers les Montagnes Rocheuses.

18682. Dois-je comprendre que vous dites qu'à l'époque où vous avez commencé le système des mesurages, vous aviez raison de douter, d'après ce que vous aviez lu dans les rapports de Palliser et d'autres, qu'on pût trouver une voie?—Ce n'étaient pas des opinions qu'il me fallait, mais des faits. Je voulais connaître des faits relativement à la contrée.

Mais le témoin ne doutait pas qu'on pût trouver une voie.

18683. Je croyais que vous disiez tout à l'heure que ce que d'autres gens avaient dit ou écrit avaient laissé une certaine impression dans votre esprit?—Personnellement, je n'avais aucun doute qu'on pût trouver une voie, mais d'autres disaient le contraire.

18684. Dites-vous cela pour prouver que ce que d'autres avaient dit ou écrit avaient laissé une impression dans votre esprit?—Comme de raison, ces opinions avaient du poids.

18685. Vous laissaient-elles sous l'impression qu'on pouvait obtenir une voie praticable?—Elles me faisaient voir davantage la nécessité de surmonter les difficultés signalées. Le pays s'était engagé à construire une voie de quelque sorte.

18686. Si je comprends bien, vous dites que la question admettait un doute, parce que certaines personnes avaient dit et écrit qu'il y avait des obstacles—insurmontables en apparence?—Oui.

18687. Vous dites que le capitaine Palisser et d'autres avaient déclaré qu'il était impossible de trouver une voie: ai-je raison de croire, d'après ce que vous dites, que ces opinions vous ont fait une impression?—Je ne pouvais pas dire si elles étaient fondées ou erronées, mais étant d'une nature confiante, j'avais grand espoir que ces personnes se trompaient; et j'avais le plus grand désir de le prouver.

Il était très désirable de prouver qu'on pouvait construire une voie à travers les Montagnes Rocheuses; l'une des raisons qui lui fit adopter le mesurage avec les instruments.

18688. Est-ce pour cela que vous avez adopté dès le commencement le mesurage par les instruments?—C'est l'une des raisons.

18689. Parce qu'il y avait quelque raison de douter que l'on pût trouver une ligne?—C'était l'une des raisons, mais la raison principale était le temps restreint pour commencer l'ouvrage.

18690. Si le temps n'avait pas été si restreint; quel plan auriez-vous adopté?—Si le temps n'avait pas été restreint, j'aurais agi d'une manière toute différente; au lieu de mettre à l'œuvre des partis d'ingénieurs qui coûteraient cher (parce que je les croyais habiles) pour faire les mesurages avec les instruments, j'aurais fait faire des explorations—une reconnaissance de toute la contrée avant de faire les frais d'un arpentage avec les instruments.

Si le temps n'eût pas été limité, il aurait commencé par faire une exploration.

18691. En vous servant ici de mot exploration, voulez-vous qu'on l'entende comme dans votre rapport de 1877; vous y fîtes la définition technique des différents examens?—Précisément.

18692. Ainsi, c'eût été le meilleur système à adopter, si le temps n'eût pas été si restreint?—Indubitablement: c'était le meilleur.

18693. Pourquoi, si le temps n'avait pas été si court, ce système aurait-il été préférable à l'autre?—Il aurait épargné beaucoup d'argent—il eût été moins dispendieux.

DES EXPLORATIONS auraient épargné beaucoup d'argent.

18694. De quelle façon aurait-il épargné de l'argent?—En ce qu'un parti d'explorateurs coûte bien moins qu'un parti d'arpenteurs.

18695. Je suppose que c'est un seul côté de la question: les explorations auraient-elles été aussi efficaces; une épargne d'argent, si elles n'étaient pas aussi efficaces, aurait été un piètre avantage? Pour certains objets, elles ne l'auraient pas été.

18696. Je vous demande donc si ce système eût été préférable à l'autre dans le cas où vous auriez été moins pressé par le temps?—L'exploration nous aurait donné une idée générale de la contrée, et nous aurait fait voir si nous aurions été justifiables d'en courir les frais d'un arpentage avec les instruments.

Les explorations auraient démontré si l'on était justifiable de faire les dépenses d'arpentages avec les instruments.

18697. Aurait-il été avantageux de s'assurer de cela avant de commencer?—Oui; c'eût été d'un grand avantage.

18698. Où est le désavantage de commencer par des arpentages avec instruments?—Les derniers prennent plus de temps; les explorations auraient pu se faire beaucoup plus rapidement que les arpentages avec instruments.

Les explorations, en outre, auraient été faites plus rapidement que l'arpentage.

18699. Dites-vous que l'arpentage avec instruments prend plus de temps, et que la raison qui vous a fait adopter ce système était que le

*Explorations: 1871.*

temps était court?—Ils demandent plus de temps pour parcourir la contrée, mais une fois terminés, les informations qu'ils fournissent sont d'une nature plus satisfaisante.

Il arrive par fois qu'un arpentage avec instrument, là où il n'y a pas eu d'exploration, se trouve être tout à fait inutile. 18700. N'arrive-t-il pas souvent que, si vous commencez l'examen par des arpentages avec instruments sans qu'il y ait eu une exploration préalable, l'arpentage instrumental se trouve sans effet, et tout à fait perdu, c'est-à-dire, de nulle valeur, parce que vous rencontrez des obstacles qui sont insurmontables?—Oui, quelquefois.

18701. Croyez-vous que, dans les occasions où vous avez commencé par un arpentage instrumental, une simple exploration eût été suffisante, n'eût été le peu de temps disponible?—Je ne crois pas qu'elle l'eût été dans tous les cas, parce que ces explorations n'auraient pu se faire que par la voie naturelle des cours d'eau, et que ces derniers ne suivent pas toujours la direction que nous voulions prendre. Si vous prenez la contrée au nord du Lac Huron, les rivières que rencontrent les partis d'explorateurs passent règle générale à angles droits, de la ligne du chemin de fer projeté, et nous ne pouvions recueillir les informations que nous désirions entre ces rivières sans aller à la droite ou à la gauche de ces cours d'eau.

18702. Si je vous comprends bien, vous dites que vous ne pouviez pas faire ce que vous appelez de simples explorations d'un cours d'eau à un autre, et qu'il était toujours nécessaire, dans l'examen de cette contrée de se servir d'instruments, et que, par conséquent, vous avez eu à adopter le mode le plus dispendieux?—Dans les circonstances de ce cas, j'ai cru qu'il valait mieux se servir des instruments, dès le commencement.

Dans la région des prairies, n'a pas commencé par se servir des instruments.

18703. De plus est-ce que je comprends bien que vous dites que vous avez été forcé par la brièveté du temps?—Oui, c'est la raison principale. En pays découvert où l'on pouvait voyager dans toutes les directions—dans la région des prairies—j'ai agi d'une manière tout à fait différente. Je n'ai pas commencé là par me servir des instruments.

18704. J'ai compris d'après ce que vous avez dit, et aussi d'après vos écrits, qu'une exploration a pour objet de constater s'il est désirable de faire plus tard un examen avec les instruments; on pouvait, par exemple, découvrir par une simple exploration des obstacles tels qu'il serait inutile d'encourir les frais d'un examen instrumental: est-il arrivé que ces examens soient devenus d'aucune utilité à cause des obstacles rencontrés, lesquels obstacles auraient pu être découverts par une simple exploration?—Oui, cela est arrivé.

Au nord du Lac Supérieur et dans la Colombie Anglaise, il y a des examens qui n'ont servi à rien, à cause de la rencontre d'obstacles que l'exploration aurait fait découvrir.

18705. Pourriez-vous citer quelques localités?—Oui, plusieurs localités, plus particulièrement dans la contrée au nord du Lac Supérieur, et dans la Colombie Anglaise.

Dans certains cas les explorations se faisaient en même temps que les arpentages. 18706. Croyez-vous que ces obstacles auraient pu être découverts par une simple exploration?—Non; pas tous, quelques-uns peut-être, mais pas tous. Il aurait été impossible de découvrir tous les obstacles qu'on a rencontrés dans différents endroits, au moyen de simples explorations. Je devrais mentionner que nous fisions aussi des explorations en même temps que les arpentages avaient lieu de leur côté. Ce n'étaient pas de simples arpentages avec instruments; nous avions en avant des arpenteurs des explorateurs pour la découverte des obstacles.

18707. Était-ce là un bon plan ? était-il propre à épargner des mécomptes ?—Sans doute.

18708. L'a-t-on suivi dans tous les cas ?—Dans presque tous, sinon dans tous.

18709. S'il a été suivi dans tous les cas pour prévenir des mécomptes au parti d'arpenteurs, comment se fait-il que des mécomptes soient arrivés ?—Cela s'explique facilement. Toute la contrée, à partir du Lac des Bois, est une forêt épaisse, à l'exception des parties que l'eau recouvre. Ce ne sont pas des forêts comme celles de cette partie du Canada ; ce sont plutôt des jungles indiens où vous vous dirigez dans l'obscurité, pour ainsi dire. Il n'y avait pas d'autre moyen de reconnaître la contrée que par des arpentages avec instruments.

18710. C'est la raison que donnait un témoin précédent pour expliquer pourquoi on faisait des examens avec instruments, et que, vu la hauteur des arbres, il était difficile d'apercevoir la contrée environnante ?—Oui ; il arrivait que les arpentages se faisaient très bien et que tout semblait correct, quand tout à coup l'explorateur en avant venait annoncer la découverte de quelqu'obstacle qui forçait les arpenteurs à revenir sur leurs pas.

18711. J'ai compris que vous disiez que les simples explorations n'auraient pas pu être faites entièrement à part ; il fallait les relier à quelque parti d'arpenteurs peu éloigné ?—Il y a quelques parties de la contrée sur une ligne de 3,000 milles où il était, dans tous les cas, nécessaire d'avoir des arpentages avec instruments ; de fait, cet arpentage serait une économie—je parle plus particulièrement de cette contrée située entre la source de l'Outaouais et le Michipicoton. Je pense que jamais homme blanc n'avait encore parcouru cette contrée. Elle n'était guère plus connue que le Pôle Nord.

Il y avait des parties de la région où l'arpentage instrumental était indispensable.

18712. Comme de raison, ces arpentages avec instruments, tout autant que les autres étaient beaucoup plus dispendieux qu'une simple exploration ?—Dans cette section particulière, je ne sais pas trop s'ils le seraient. Il y aurait à transporter les provisions, et c'est dans le transport des approvisionnements à dos d'hommes que consiste la grande dépense des arpentages.

18713. Un parti d'arpenteurs n'auraient pas besoin de plus de provisions ?—Oui, mais les informations obtenues seraient beaucoup plus satisfaisantes.

18714. Mais d'abord quant aux dépenses : l'arpentage instrumental, comme matière de fait, n'est-il pas invariablement plus coûteux qu'une simple exploration ?—Oui.

Les arpentages sont toujours plus coûteux que les explorations.

18715. Quelquefois beaucoup plus, et quelquefois un peu plus ?—Oui.

18716. Et vous dites que ces examens beaucoup plus coûteux ont été faits parce que vous croyiez que le temps était si limité que des examens moins dispendieux n'auraient pas produits de résultat aussi avantageux ?—C'était la raison générale ; mais, dans quelques cas, comme je l'ai déjà dit, il aurait été indispensable de faire faire un arpentage instrumental.

C'est à cause de la brièveté du temps que les arpentages ont été faits.

*Explorations : 1871.*

18717. Avez-vous jamais calculé la différence de dépenses d'un arpentage tel qu'il aurait été fait si le temps n'eût compté pour rien, et de celui qui a été fait effectivement quand il fallait faire la part de la brièveté du temps?—Je ne me rappelle pas maintenant. On aurait pu économiser une forte somme d'argent, si le temps l'avait permis, plus particulièrement dans la Colombie Anglaise.

Les examens de Palisser se sont faits dans la région des prairies.

18718. Les écrits sur le sujet avaient-ils donné beaucoup de renseignements, sur la contrée au nord du Lac Supérieur, ou les écrits de Palisser et des autres ne traitaient-ils que de la Colombie Anglaise et des portions occidentales de la ligne?—C'est dans la région des prairies qu'il a opéré ses examens.

Donna à Rowan l'ordre de recueillir tous livres et rapports écrits sur la région, et de lui en communiquer les passages remarquables.

18719. M. Rowan dit dans sa déposition qu'en mai, 1871, vous lui avez enjoint de rechercher ce qui avait été écrit sur le sujet, et d'en faire un rapport; et qu'il a passé un mois à faire ces recherches et vous a fourni un rapport qui a été substantiellement adopté: vous rappelez-vous s'il recommandait le mode d'arpentages, ou si non, quel était le sujet principal de ce rapport?—Je ne me rappelle aucunement ce rapport. Je ne dis pas qu'il n'existe pas, mais je ne me le rappelle pas. J'enjoignis à M. Rowan de recueillir tous les livres et rapports qui avaient été écrits sur la contrée, de les lire et d'appeler mon attention sur les passages particuliers, de façon à ce que je pusse les lire moi-même, car je n'avais guère le temps de les lire tous. J'avais dans le temps beaucoup à faire relativement au chemin de fer Intercolonial, ainsi que je l'ai dit déjà, et je n'ai pas besoin d'ajouter qu'il me fallait travailler durant toute la journée—quelquefois dix-sept et dix-huit heures.

18720. Ce qui me fait vous poser cette question, c'est pour savoir s'il vous a communiqué des informations qui auraient pu être utiles dans un système d'arpentage, et si on les a mises ou non à profit?—Je ne doute pas qu'il l'ait fait, mais je ne me le rappelle pas. Si j'avais le rapport sous les yeux, je pourrais répondre.

18721. Je pense qu'il a eu la conduite de plusieurs arpentages?—Il avait la direction des arpentages au nord du Lac Supérieur; d'Ottawa à Manitoba, de fait.

18722. Je désire, par ma question, constater si c'est par suite de son rapport basé sur ces livres et rapports, que vous avez adopté le système des arpentages qui a été adopté?—Je ne pourrais répondre à cela; vraiment je ne saurais dire.

18723. Combien de temps à peu près a-t-on consacré exclusivement ou presque exclusivement, à l'arpentage, avant que les contrats eussent été adjugés et l'ouvrage commencé?—Les premiers contrats étaient, je crois pour le télégraphe. C'était en 1874.

Trois ans consacrés à l'examen avant l'adjudication des contrats.

18724. Alors, on a consacré trois ans environ, exclusivement ou presque exclusivement, à des examens?—Oui; cela est dû en très grande partie au changement de Gouvernement.

18725. Le fait de trois années consacrées aux arpentages?—Oui; il s'était formé une compagnie sous la présidence de Sir Hugh Allan pour la construction du chemin de fer.

18726. Qu'est-ce qui était dû, avez-vous dit, au changement de Gouvernement?—Le fait que l'ouvrage n'a pas été commencé plus tôt.

C'est par suite du changement de gouvernement que l'ouvrage n'a pas commencé plus tôt.

18727. Ce n'est pas cela que je vous demande ; je vous demandais simplement combien de temps l'on avait exclusivement consacré aux arpentages ?—Quelque chose comme trois années.

18728. Dites-vous ici que le changement de gouvernement explique le retard dans le commencement de l'ouvrage ?—Il y a bien longtemps de cela, et je ne me souviens plus, mais je n'ai pas de doute que l'ouvrage se trouvait sur quelques points suffisamment avancé pour permettre de commencer la construction plus tôt.

18729. Vous rappelez-vous le système adopté pour les dépenses afférentes au chemin dans le commencement, et quelle part y avez-vous prise ?—Oui. Malheureusement, je n'ai eu que trop de part. La responsabilité des dépenses encourues fut rejetée sur moi. J'avais à rendre compte au gouvernement de chaque centin de dépense jusqu'à une certaine période, et l'on me fournissait de fortes sommes d'argent pour payer et dont je devais, comme de raison, rendre compte. J'employai un homme que je croyais à tous égards compétent, M. William Wallace ; je le nommai payeur et commissaire des vivres, et je me faisais beaucoup à lui. Pendant un temps il remplit ses devoirs avec zèle, et avec efficacité je le crois, mais il se mit en tête de se faire candidat à la députation, et fut élu, membre du Parlement et quitta ses fonctions à court avis, à mon grand désappointement, je dirai même, dégoût.

La responsabilité des dépenses rejetée sur le témoin.

William Wallace, payeur.

18730. Veuillez nous donner une idée générale du système adopté au commencement ?—J'aimerais à faire apporter ici les documents mêmes ; ils expliqueraient tout.

18731. C'est bien, nous reparlerons de cela plus tard ?—Voici un cas : il y avait un monsieur du nom de Georges Watt qui avait été nommé payeur pour le district de la Colombie Anglaise. Voici une lettre qui, je crois, m'est adressée. Il y a d'autres lettres dans ce livre (indiquant un livre de correspondance que le témoin tenait à la main) sur lesquelles je ne puis mettre la main dans le moment. On l'envoya là-bas pour déboursier l'argent affecté aux dépenses de l'arpentage ; on lui confia jusqu'à \$50,000 et autres fortes sommes à la fois, et on lui enseigna spécialement la manière dont il devait en rendre compte.

George Watt, payeur dans la Colombie Anglaise.

18732. Est-ce vous qui l'avez envoyé et instruit ?—Si je me rappelle bien, et je crois ne pas faire erreur, il fut envoyé et instruit par l'Auditeur-Général et moi, conjointement.

18733. Ainsi, ce n'était pas sous votre seul contrôle que l'argent pour ces dépenses était placé ?—Mais oui. On le portait à mon débit. J'étais nominalement responsable de cet argent.

18734. Veuillez bien comprendre que je ne vous parle pas d'aucune transaction particulière en vertu de ce système ; je veux connaître seulement les traits généraux de ce système ?—Tout ce que je dis ici, je le dis sauf erreur, et sujet à rectification. Ma mémoire peut n'être pas très-claire sur le sujet. Je vous dis les choses telles qu'elles se présentent à mon esprit au moment où vous me posez la question. Voici une lettre que je lirai—je sais à peine ce qu'elle contient—une lettre adressée à l'Auditeur-Général dans laquelle j'exprime mon désir que les comptes soient faits de manière à passer l'audition.

Le témoin était nominalement responsable de toutes les dépenses.

18735. Veuillez nous définir en peu de mots le système que vous suiviez depuis le commencement pour contrôler les dépenses afférentes

Il y eut d'abord de fortes sommes dépensées au crédit du

*Explorations: 1871.*

temoin à la banque de Montréal, qu'il a payées par chèque ou mandat officiel aux payeurs.

au chemin de fer?—Oui. Le système changeait de temps à autre. Au commencement, comme je l'ai déjà dit, de fortes sommes furent placées à mon crédit dans la Banque de Montréal, à ma demande; jusqu'à \$30,000 à la fois. Je disposais de ces sommes au moyen de ce que l'on peut appeler des mandats ou chèques officiels en faveur des payeurs que je tenus responsables des paiements et de la confection des comptes. Ces payeurs étaient naturellement responsables vis-à-vis de moi. Ils avaient été intruits de leurs devoirs. Je mets la main sur une lettre datée du 12 juin, à l'adresse de George Watt le payeur nommé pour faire les paiements dans la Colombie Anglaise; elle servira peut-être à expliquer le système. Je la lirai si vous le voulez bien:

Lettre à George Watt l'informant de sa nomination.

“GEORGE WATT, écuyer.

“MONSIEUR.—Vous avez été nommé pour prendre charge de toutes les affaires se rattachant au Département des Vivres de l'Examen et Arpentage du chemin de fer du Pacifique Canadien, dans la Colombie Anglaise. Les ingénieurs en charge s'entendront avec vous au sujet de l'achat et du transport et expédition de toutes les provisions et équipement de camp et vous verrez à ce que l'on s'occupe promptement de toute réquisition de leur part pour ce qui est nécessaire à l'avancement et au succès des travaux.

“Bien que l'efficacité soit désirable dans toutes les branches du service vous exercerez votre contrôle sur tout au point de vue de l'économie la plus stricte. Vous me rendrez compte entièrement de toutes les dépenses, m'expédiant régulièrement toutes les pièces justificatives à l'appui; vous recevrez de temps à autre mes mandats ou chèques officiels pour tout l'argent requis. Par arrangement avec les banques, ces mandats seront faits payables à Victoria ou à New-Westminster?—Vous aurez la bonté de faire parvenir chaque mois à ce bureau tous vos comptes accompagnés des pièces justificatives de leur règlement. A cause de la grande distance et du risque de la perte des papiers en chemin, il est bon que vous preniez des quittances en duplicata dans chaque cas, vous en enverrez un par la malle à ce bureau, vous garderez l'autre par devers vous jusqu'à demande. Je vous inclus des mandats payables à votre ordre, comme suit:

Chèques endossés au montant de \$8,000.

“No 45, \$2,000; No. 46, \$2,000; No. 47, \$4,000.

“Je suis, etc.,

“SANDFORD FLEMING.”

Drummond prie d'ouvrir des crédits à sa banque pour la Colombie Anglaise.

Puis, des lettres semblables étaient envoyées aux banques—à M. Drummond, de la Banque de Montréal—les priant d'ouvrir les crédits nécessaires pour la Colombie Anglaise. Il y eut à propos de ce système des conférences avec M. Langton. Il y a une lettre qu'il n'est pas nécessaire de lire, mais que l'on peut produire si l'on veut—lettre adressée à M. Langton, en date du 23 juin, et une autre lettre datée du 24 juin 1871.

18736. Si je comprends bien, toutes ces lettres sont toutes en accord avec le système que vous avez décrit?—Elles expliquent tout le système. Il y a une autre lettre à George Watt, en date du 18 août; une autre à William Wallace, datée du 4 septembre, et ainsi de suite.

N'a pas fait d'estimé des dépenses en sus encourues par suite de l'adoption des arpentages au lieu des explorations.

18737. Vous avez dit, n'est-ce pas, que vous ne vous étiez pas formé d'idée des dépenses en sus encourues par suite de la brièveté du temps qui a conséquemment entraîné, dans certains cas, les arpentages avec instruments au lieu d'explorations?—Je ne me souviens pas d'avoir jamais fait un estimé de ces dépenses.

18738. Etes-vous en mesure aujourd'hui d'en faire un?—Non, je ne le suis pas.

*Explorations: 1871.*

18739. Pouvez-vous dire si tous ces arpentages qui embrassent les examens préparatoires de toutes sortes avant la construction effective, ont été faits aussi économiquement qu'on pouvait s'y attendre eu égard au personnel nombreux que ces ouvrages nécessitaient?—Je connais quelques cas d'extravagance, mais ils se trouvaient tout à fait hors de mon contrôle. Autant que je connaisse, tout s'est fait avec la plus rigide économie, et je ne sache rien qui eût pu être fait différemment avec les connaissances que nous possédions alors, parce que je sais qu'il y a bien des choses qui ne se seraient pas faites si j'avais su alors ce que je sais aujourd'hui.

18740. Je ne vous interroge pas dans le moment pour savoir si telle ou telle personne était à blâmer; mais je vous parle du résultat général de tous les arpentages et examens, et je demande si, par exemple dans le cas où la chose eût été faite par une compagnie privée, avec le même nombre de personnes employées à ce service, elle eût coûté plus ou moins que pour le gouvernement?—Eh bien! il y a des gens qui croient que l'économie n'est pas de mise quand ils travaillent pour le gouvernement. Je sais aussi que d'autres ne sont pas du même avis—et qui pense que l'on devrait agir à tous égards pour le gouvernement, comme si l'on travaillait pour un particulier ou pour une compagnie, mais encore, il y en a qui pensent différemment, et je n'ai pas de doute qu'il y a eu de ces derniers qui ont été employés à ces arpentages. Je ne puis nommer personne.

18741. Je ne vous demande pas de noms, mais je parle du résultat général d'un grand travail qui s'est fait il y a quelques années, et je vous demande à vous, ingénieur, si vous vous êtes formé une opinion sur cette question principale: cet ouvrage a-t-il coûté plus cher qu'il n'eût coûté à une compagnie particulière, cette dernière choisissant ses hommes en vue seulement des résultats pécuniaires?—Il y aurait eu une grande différence si l'ouvrage s'était fait pour une compagnie particulière au lieu d'être fait pour le gouvernement.

18742. Dois-je comprendre que vous dites que l'ouvrage a coûté plus cher que s'il eût été entrepris par une compagnie particulière?—A mon avis, il eût coûté bien moins cher à une compagnie particulière.

18743. A quoi attribuez-vous cet excédant dans la dépense?—A différentes causes.

18744. Veuillez nous les expliquer?—On avait souvent à employer des hommes qui n'étaient pas des plus capables. Il fallait considérer les différentes sections de la contrée avant de faire les nominations. On ne prenait pas les hommes d'après leur capacité seulement. Il fallait avoir égard aux différentes croyances religieuses et aux nationalités des personnes à employer; c'est ce qui s'est fait sous toutes les administrations que j'ai servi.

18745. Ces remarques s'appliquent-elles seulement aux travailleurs ordinaires ou bien à ceux qui faisaient partie du personnel?—A tous, mais principalement à ceux du personnel ou état major.

18746. Par qui se faisaient ces nominations à l'état-major ou personnel?—Dans certains cas, c'était moi qui les faisais nominativement; mais hors ces cas, c'était toujours le ministre ou le gouvernement—du moins presque toujours.

*Explorations—  
Effets du patronage.*

18747. Voulez-vous dire que dans la majorité des cas, c'était le gouvernement ou quelque fonctionnaire du gouvernement comme le ministre?—Si vous voulez mentionner une année en particulier, je pourrai vous répondre plus facilement.

Difficulté la première 18749. Prenez telle année que vous désirez?—Je prendrai la première année. La difficulté, cette année-là, était de trouver un nombre suffisant d'hommes capables. Le pays était alors en pleine prospérité. Le chemin de fer Intercolonial se construisait, et la plupart, le plus grand nombre des ingénieurs que je connaissais étaient occupés, et ce n'était pas chose facile pour moi de trouver des gens capables que je connusse—personnellement—pour entreprendre l'arpentage. D'autres m'étaient recommandés par des membres du Parlement et d'autres personnes, des gens dont je n'avais encore jamais entendu parler, et ce furent eux qui reçurent de l'emploi.

Certains ingénieurs recommandés par des membres du parlement recevoient de l'emploi.

18750. Une fois ces gens arrivés sous votre contrôle comme premier fonctionnaire, aviez-vous le pouvoir de les garder ou de les renvoyer selon que, suivant vous, l'intérêt du public l'exigeait?—Je pense que j'aurais pu assumer ce pouvoir. Je dois expliquer que je n'ai jamais eu d'instructions écrites d'aucun gouvernement relativement aux arpentages. Je me suis consulté avec le ministre du jour pour toutes les affaires, mais je n'ai pas eu d'instructions par écrit : mais quant à ce qu'étaient ces conférences, il m'est impossible de me le rappeler aujourd'hui.

Il comprenait en général que les gens nommés pour les raisons politiques devaient être conservés.

18751. Vous rappelez-vous, comme souvenir général, si vous avez jamais pris sur vous de suspendre ou renvoyer ces messieurs de leur emploi, pour cause d'incapacité; par exemple?—Je sentais généralement que je devais conserver dans leur emploi les personnes qui le devaient à une influence politique, à moins de raisons bien graves pour agir autrement, et dans ces cas je consultais le ministre au sujet de leur renvoi.

18752. Mais si c'était parce qu'ils ne faisaient pas assez d'ouvrage pour leur solde—question de dépense pour le pays—vous seriez-vous cru le droit de les renvoyer. Les circonstances étaient telles que je ne pouvais exercer ce droit. C'est de moi qu'ils recevaient leurs instructions ; ils partaient et demeuraient dans le désert durant une saison ou plus d'une saison, et je n'avais aucun moyen de savoir s'ils faisaient bien ou mal leurs devoirs qu'à leur retour. Les résultats m'apprenaient s'ils avaient bien ou mal fait leur devoir—mais pas toujours.

18753. Si je comprends bien, vous en êtes arrivé à la conclusion que, à tout prendre, l'ouvrage a été plus dispendieux par la raison qu'on y avait employé des personnes qui devaient leur nomination à des influences politiques ou de parti?—que l'ouvrage aurait pu se faire à bien meilleure composition pour une compagnie particulière.

18754. Cette conclusion embrasse-t-elle le service tout entier—y êtes-vous arrivé d'année en année quant aux ouvrages de certaines années en particulier?—Oui, tout le service.

A la fin de chaque année il voyait bien que l'ouvrage aurait coûté moins cher à une compagnie particulière.

18755. Ainsi, au bout de chaque année vous pensiez comme vous pensez aujourd'hui, relativement à tout le temps du service ; c'est-à-dire que l'ouvrage coûtait plus cher parce qu'il se faisait pour le gouvernement?—Oui ; je le crois, la question ne m'a jamais été posée auparavant.

*Explorations—  
Effets du patronage.*

18756. Ayant été de cette opinion au bout de chaque année, avez-vous appelé l'attention du ministre sur le fait que l'ouvrage coûtait beaucoup plus cher au pays par suite de cette espèce particulière de patronage?—Je ne pense pas l'avoir fait. Je sais qu'il fallait respecter le patronage. N'a jamais appelé l'attention du ministre sur le sujet.

18757. Vous n'avez fait ni remarque ni rapport sur le sujet?—Je ne dis pas que je n'en ai pas fait. J'ai pu en faire; je ne puis me rappeler. Ne se rappelle pas avoir fait de remarque.

18758. Vous ne vous rappelez pas en avoir fait?—Non; je ne me rappelle pas ne pas en avoir fait. La question ne m'a jamais été posée si directement encore. Il est bien certain que jamais ministre ou membre du gouvernement ne m'a fait cette question, autant que je m'en souviens.

18759. Vous rappelez-vous s'il y a eu en aucun temps, quelque divergence d'opinion entre vous et quelques-unes des personnes qui avaient ce patronage en leur pouvoir, au sujet de l'emploi de certains individus en particulier; je ne vous demande pas le nom de personne, si tant est qu'il y a de ces individus?—Je pense bien qu'il y en a eu. Je ne me rappelle aucun cas en particulier dans le moment, mais je n'ai pas de doute là-dessus.

18760. De doute sur quoi?—Sur le fait qu'on m'a demandé de donner des instructions à des gens que je croyais incapable de faire l'ouvrage.

18761. Ma question tend à faire constater s'il y a quelque divergence exprimée entre vous et le ministre, en aucun temps sur le sujet?—Je ne pense pas que cette divergence ait été exprimée par écrit.

18762. Mais y a-t-il eu jamais d'opinion exprimée sur le sujet?—Je n'en doute pas: je ne me rappelle pas aucun cas en particulier. Les nominations se faisaient chaque année, et si je connaissais quelque objection à un individu, je la communiquais au ministre, et dans ce cas, le ministre substituait un autre nom. Nominations faites chaque année, si le témoin se plaignait de quelqu'un, le ministre, d'ordinaire, en nommait un autre.

18763. Pouvez-vous citer un cas où un individu a été placé sur l'état-major ou personnel, ou dans tout autre emploi sur ce chemin de fer, contrairement à votre opinion exprimée au ministre, ou à tout autre qui avait le pouvoir de l'y mettre?—Oui, je pourrais en citer un; mais j'aimerais qu'on ne me pressât pas de donner le nom. Dans un cas, un homme a été nommé contrairement à la recommandation du témoin.

18764. Pour le moment je ne demande pas de noms, mais je veux enregistrer le fait; vous dites que vous rappelez des cas de cette nature; pourriez-vous, sans attirer l'attention sur l'individu, indiquer son emploi? Ça serait l'indiquer du doigt, et j'aimerais mieux n'en pas venir là.

18765. Était-ce avant que la nomination fût faite—avant que l'ouvrage fût fait par celui auquel vous faites allusion?—Oui; quand son nom a été suggéré.

18766. Est-il arrivé qu'il n'était pas aussi capable que vous auriez aimé qu'il le fût?—Oui; fréquemment.

18767. Ainsi, vous croyez que dans ce cas spécial, l'intérêt du public a souffert par suite du refus d'adopter votre opinion exprimée sur le sujet?—Il est possible que je n'ai pas exprimé d'opinion, parce que ces gens m'étaient inconnus.

*Explorations—  
Effets du patronage.*

18768. Je vous ai demandé si vous aviez eu aucune différence d'opinions et si vous l'aviez exprimée à la personne qui possédait le patronage?—Oui, certainement; mais il y a bien des cas où des individus furent placés dans des positions responsables, sur le compte desquels je ne savais rien, et qui se sont montrés plus tard incapables.

18769. Je comprends par ce que vous déposez maintenant que, à tout considérer, vous croyez que l'intérêt public souffre de ce que l'on emploie à ces sortes d'ouvrages des individus qui doivent leur position au patronage des ministres ou des personnes qui ont leur rang dans un parti politique?—Oui, s'ils sont nommés sans égard à leur capacité.

18770. Est-ce que vous ne voulez pas dire qu'ils sont nommés sans égard à leurs mérites?—Quelques-uns, peut-être, de ceux que les ministres nomment sont des gens capables, et le résultat ne laisse rien à désirer.

18771. C'est-à-dire, que s'ils sont aussi bons que ceux qu'aurait choisis une compagnie particulière, il importe peu que le gouvernement les emploie ou non?—Oui; même s'il eût été entrepris par une compagnie particulière, l'ouvrage était d'une si grande importance que la même difficulté se serait présentée, à savoir: de trouver un nombre suffisant d'hommes compétents; et il serait arrivé que, dans certains cas, il aurait fallu se servir d'hommes incapables.

Il n'y a pas de doute que l'intérêt public souffre du patronage confié à un parti politique.

18772. Il n'y a rien à gagner à éluder la question: je désire avoir votre opinion sur ce point: d'après votre expérience dans la conduite du chemin de fer du Pacifique Canadien, croyez-vous que l'intérêt public souffre de ce que le patronage se trouvait, de temps à autre, entre les mains d'un parti politique?—Indubitablement.

18773. Quel serait, à votre avis, le remède à cela, ou en avez-vous un à recommander?—Je ne sais pas trop s'il y a remède à cela?—L'une de mes plus grandes difficultés a été cette question de patronage, et aussi de m'assurer les services d'autant d'hommes capables que possible. Il n'était pas facile de se débarrasser des incapables une fois qu'ils étaient nommés.

LA ROUTE ET LE  
PROGRAMME DU  
GOUVERNEMENT.

18774. Il me semble que vous avez dit que l'un des premiers objets en commençant les arpentages était de constater où l'on pouvait tracer une voie praticable à travers la contrée pour relier le système des chemins de fer dans les Province de l'Est à l'Océan Pacifique?—Oui.

18775. Et en sus vous a-t-on donné à entendre que vous aviez à suivre une certaine ligne de conduite relativement au choix de quelque voie particulière?—je veux parler de la politique du gouvernement?—Non; je ne le crois pas; je ne me rappelle rien de cela.

Le programme était d'avoir la route la meilleure et la moins coûteuse.

18776. Je désire vous expliquer ici que nous ne nous proposons pas de nous enquérir du plus ou moins d'à-propos de la ligne de conduite adoptée par le gouvernement; mais ayant d'abord constaté quel était ce programme—programme que j'enonce bien prononcé—nous désirons nous enquérir de la manière dont l'ingénieur en chef et les autres employés du chemin de fer ont suivi ce programme; en parlant d'un programme, je vous prie de ne pas perdre ce point de vue?—Autant que je connaisse, le programme a été, du commencement à la fin, de se procurer la voie la meilleure et la moins coûteuse—la voie qui servirait le mieux les intérêts du public.

*Explorations—  
Route-programme du  
gouvernement.*

1877. Vous ne donnez-là rien de défini ; il peut n'être pas possible de donner une réponse définie ; mais j'ai le devoir de vous presser un peu plus sur ce point. Vous dites : la voie la meilleure et la moins coûteuse, et la meilleure dans l'intérêt public. Veuillez bien nous dire ce que l'on vous a dit que le gouvernement considérait comme la meilleure voie dans l'intérêt du public—quel objet il avait en vue en la contruisant, si c'était pour en retirer des profits pécuniaires, ou bien si c'était seulement pour remplir son engagement avec la Colombie Anglaise, ou pour ouvrir l'intérieur de la contrée et fournir une communication avec d'autres continents, ou s'il y avait un programme principal qui devait vous guider comme ingénieur dans le choix de la route?—Dans le principe, il n'y avait pas de règle de conduite déterminée. Les programmes surgirent au fur et à mesure que l'ouvrage progressait.

Les programmes successifs allaient au fur et à mesure que l'ouvrage progressait.

1878. Pouvez-vous dire maintenant quel est le premier programme que vous a indiqué le gouvernement comme celui qui devait vous guider dans vos démarches?—Je ne suis pas bien sûr de pouvoir le dire dans le moment. Je serais très heureux de le dire si je le pouvais. Je crois que le programme des différentes administrations dépendait beaucoup des résultats des renseignements et informations qui leur venaient de temps à autre.

Le programme de différentes administrations se basait sur le résultat des informations qui leur venaient de temps à autre.

1879. Je tiens pour admis (mais il est possible que je me trompe) que le choix que vous avez fait de la route était dû parfois au programme du gouvernement ; sinon, ce n'était donc plus qu'une question de génie civil laissée à votre propre décision ; qu'en dites-vous?—Je ne me rappelle pas une occasion où le programme du gouvernement différait beaucoup de mes propres idées, si ce n'est récemment où le programme d'un gouvernement était d'avoir la voie dans un certain endroit, et le programme de celui-ci (qui succédait à l'autre) de la vouloir ailleurs.

1880. Je ne sais pas trop si vous et moi nous nous entendons sur la signification du mot programme. Ce que j'entends par le mot programme est un principe dirigeant non pas le choix d'un endroit particulier, mais une règle gouvernant et guidant tous les actes de l'ingénieur?—Je traçai certaines règles principales dans mes rapports ; ils parlent de soi. Je ne sache pas que le gouvernement, soit par minute du conseil soit de tout autre façon, ait jamais confirmé mes propres idées, mais il les a suivies tout de même. Il a adopté mes recommandations.

1881. Afin de pouvoir continuer cette enquête, constitutionnellement, je veux séparer vos actes, qui étaient ceux d'une partie d'un Département, des actes du gouvernement comme tout, comme corps, au sujet desquels je n'ai pas à m'enquérir ; si vos actes étaient contrôlés par le gouvernement, je désire le savoir ; si non, alors nous pouvons nous enquérir de vos raisons?—Je désire m'expliquer ; je n'ai rien à cacher ; je veux bien répondre à votre question, si vous avez un cas particulier à me soumettre.

1882. Je n'ai aucun exemple à vous citer ; je m'efforce de rechercher les faits. Je veux savoir quels étaient les faits : si, oui ou non, le gouvernement vous avait enjoint de suivre une certaine ligne de conduite ou un programme, ou d'obtenir un certain objet dans le choix de la route?—Autant que je me souviens, je n'ai reçu aucunes instructions spéciales d'aucun gouvernement sur le sujet.

*Explorations—**Route-programme du gouvernement.*

Les routes ont été généralement choisies d'après les principes du génie civil.

Différait avec le gouvernement à propos des seconds 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge.

18783. Eh bien, considérez-vous que le choix d'une route, chaque fois que l'on en faisait un, était basé sur les règles du génie civil?—Pas invariablement, mais généralement.

18784. Pouvez-vous me dire quand vous avez pour la première fois dévié de votre coutume?—Je puis citer une occasion; ce n'est peut-être pas la première fois que mes idées différaient de celles du gouvernement. Il s'agissait de l'emplacement des deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge. Je croyais que c'était une grave erreur de la part du gouvernement d'adopter les deuxièmes 100 milles. Je croyais que ce n'était pas dans l'intérêt du public; mais on passa outre sans m'écouter.

18785. Voulez-vous parler des deuxièmes 100 milles dont McTavish & Bowie ont entrepris la construction?—Oui; je mentionne cet exemple qui me frappe dans le moment.

18786. Cela peut nous aider à voir où vous différiez?—C'est l'un des cas les plus récents, et il est encore frais dans ma mémoire.

18787. Pouvez-vous nous dire sous quel rapport vous différiez du gouvernement sur le sujet?—Mes idées sont consignées dans un rapport qui est imprimé avec d'autres papiers.

18788. Mais ne pourriez pas les énoncer pour moi en peu de mots pour élucider la question?—Sur des motifs de génie civil aussi bien que sur des motifs généraux.

L'objection du témoin était fondée sur les frais de la traverse des rivières et des rampes abruptes.

18789. Faites-vous allusion aux frais de la traverse de quelques-une de ces rivières qui se trouvent à l'extrémité Ouest de la section?—Oui; et l'adoption sans nécessité de rampes excessivement raides.

18790. Ce n'était pas faire, autant que possible, de ce chemin une voie de première classe comme vous désiriez qu'il fût, à tout prendre?—Songeant à l'avenir, je trouvais cette erreur très grave; tous les établissements dans l'ouest souffriraient dans une certaine mesure de la raideur des rampes qui entraîneraient conséquemment des frais considérables de transport pour tout le temps à venir.

18791. Dans cette occasion vous a-t-on donné à entendre que le gouvernement considérait qu'il valait mieux pour le public que l'on abandonnât les exigences du génie civil, et que l'on fit passer la voie là, pour obtenir quelque autre avantage—qui ne serait pas un avantage au point de vue du génie civil?—Je comprenais que les établissements s'avançaient dans cette direction particulière, et que les colons désiraient vivement la voie ferrée, et que le gouvernement avait naturellement à cœur de les contenter sur ce point.

Dans cette occasion la route a été adoptée par déférence aux besoins des établissements.

18792. On vous informe donc que, dans cette occasion particulière, on adoptait cette route par déférence pour le programme ayant pour objet l'encouragement des établissements?—Oui.

18793. Ceci se passait relativement tard dans l'historique du chemin de fer du Pacifique-Canadien?—Oui, bien tard; dans les derniers six mois, je suppose.

Ne se rappelle pas d'occasion plus éloignée où il a été contrôlé par le gouvernement.

18794. Vous rappelez-vous quelque occasion plus éloignée encore que celle-là, où vos opérations ont été contrôlées par la politique du gouvernement?—Je ne m'en rappelle aucune pour le moment.

- Explorations -  
Route-programme  
du gouvernement.

18795. Vous avez dit, je crois, qu'il y avait des portions de la voie qui étaient prêtes pour les travaux de construction beaucoup plus tôt que les entrepreneurs ne s'étaient engagés à les commencer : ou dans tous les cas un peu plus à bonne heure ?—J'ai pu faire erreur là-dessus. J'ai dit que je supposais qu'il y en avait quelques parties.

18796. Je parlais du temps employé aux arpentages ?—Je n'ai rien avancé de bien positif à ce sujet.

18797. Désirez-vous en parler maintenant ?—Non, je n'ai rien à en dire.

18798. Je ne vous parlais que de cette période, et je n'étais pas bien sûr que vous ne désireriez pas en parler plus au long ; vous rappelez-vous quelle partie de la voie a été prête la première ?—Je n'en suis pas très sûr, réflexion faite, s'il y en avait une grande longueur, car nous en étions même en avance sur le tracé de la voie, dans la construction du télégraphe.

18799. N'est-ce pas matière de fait que ces portions qui ont été données par les premières par contrat n'étaient pas tout à fait prêtes, et que, dans ce cas, les entrepreneurs ont reçu des dommages-intérêts, par suite de ce fait ?—Quelques sections.

Quelques sections  
données de bonne  
heure par contrat  
n'étaient pas prêtes  
pour les entrepre-  
neurs auxquels on a  
payé des dommages-  
intérêts en consé-  
quence.

18800. Étaient-ce sur les sections 13 et 14 ?—Oui.

18801. La première était la section 5 ?—Comme je l'ai déjà dit plus d'une fois, il peut se faire que ne sois pas strictement exact ; ma mémoire n'est pas claire, et je ne saurais dire aujourd'hui sans consulter les documents.

18802. Je ne savais pas trop si je n'avais pas oublié quelque chose qui aurait pu demander une explication ?—Si une liste de question avait été préparée, j'aurais pu rafraîchir ma mémoire.

18803. Je n'y reviens encore que parce que quelque chose aurait pu vous rafraîchir la mémoire ?—J'ai pu me tromper dans cette assertion.

18804. Je ne suis pas sûr d'avoir reçu de vous une réponse distincte au sujet du pouvoir que vous aviez de renvoyer les personnes qui ne vous convenaient point—si vous le possédiez par vous seul, ou s'il vous fallait faire rapport au département et laisser le ministre intervenir ?—Si j'avais ce pouvoir, je n'en usais qu'avec une discrétion infinie, connaissant bien les influences qui dirigeaient les nominations.

Si le témoin avait le  
pouvoir de démettre,  
il ne s'en est servi  
que bien peu, con-  
naissant bien l'in-  
fluence qui nommait.

18805. Pourriez-vous dire, de mémoire, quelle partie de la voie entière a été d'abord d'adoptée comme celle qui devait être vraisemblablement livrée effectivement à la construction ?—Je consulte à mon rapport pour me renseigner : c'est-à-dire, cette partie y est mentionnée. Je ferai remarquer que la route générale de la ligne du lac Supérieur aux Montagnes Rocheuses, a été adoptée pratiquement dans l'année 1872, c'est-à-dire, du coude nord du Lac Supérieur jusqu'à la Passe de la Tête Jaune. De ce côté du point en premier lieu mentionné et au-delà du second, elle n'a été adoptée que tout récemment.

La route générale du  
Lac Supérieur à la  
Passe de la Tête  
Jaune adoptée prati-  
quement en 1872.

18806. Occupons-nous pour le moment de cet anneau de la chaîne ; aviez-vous dans l'idée, aussi à bonne heure que cela, des points principaux ?—Permettez-moi de m'en assurer. Dans l'année 1874, ainsi qu'il appert de mon rapport de 1877, à la page 9, l'emplacement de l'embranchement de Pembina avait été arpenté, et, conséquemment cette partie était prête pour la construction.

En 1874, le tracé  
de l'embranchement  
de Pembina fut fait  
aux fins de correspon-  
dances ultérieures  
avec les chemins de fer  
qui seraient construits  
au sud de la ligne de  
frontière.

*Explorations—  
Route—programme  
du gouvernement.*

18807. Cet embranchement était placé de manière à correspondre avec le système des chemins de fer au sud de la ligne-frontière, n'est-ce pas?—Oui, aux fins d'une correspondance ultérieure et finale, mais dans le temps il n'existait pas de système au sud de la ligne-frontière.

18808. Il n'existait actuellement pas de chemin de fer au sud de la ligne avec lequel il pût correspondre et se relier?—Non;—et longtemps après—pas avant quelques années plus tard.

Le premier contrat pour l'embranchement de Pembina finissait au nord de la ligne-frontière à six milles de distance.

18809. Cela, de fait, vous a engagé à ne pas pousser jusqu'à la ligne-frontière dans votre premier contrat, si je ne me trompe?—Oui; le premier contrat pour l'embranchement de Pembina finissait à six milles au nord de la ligne-frontière. Nous ignorions, comme de raison, à quel point il se relierait à la voie que l'on s'attendait à voir construire au sud de la ligne-frontière.

18810. Dans quel but principal construisait-on cette partie particulière de la voie connue sous le nom d'embranchement de Pembina—l'objet principal de cette voie—c'était de fait un embranchement, il ne faisait point partie de la voie principale?—L'objet principal était de se relier en fin de compte avec le système de chemins de fer des Etats-Unis.

L'objet immédiat de cette embranchement était de faciliter les établissements.

18811. Et d'aider à l'établissement présent de la contrée, je m'imaginais?—Oui; nous savions qu'il faudrait plusieurs années pour parachever la voie et l'ouvrir au trafic entre le Lac Supérieur et Manitoba par le Canada, et cet embranchement était en prévision de l'avenue.

18812. Cet embranchement de Pembina dont nous parlons dans le moment n'était encore que tracé, je crois, jusqu'à un point au Sud de Winnipeg du côté sud de la rivière?—Oui; il était tracé jusqu'à un point situé quelques milles au nord de la frontière, six townships ou cantons—l'un d'eux, je crois, au sud de Winnipeg.

Winnipeg est un très petit endroit, et on ne s'en occupa pas quand la voie a été tracée.

18813. L'un des principaux objets de cet embranchement était-il de servir Winnipeg?—Je ne pense pas que l'on se soit du tout occupé de Winnipeg, parce que Winnipeg était un tout petit endroit—un simple village.

18814. Mais c'était un point de distribution?—C'était le fort de la compagnie de la Baie d'Hudson.

18815. Nous parlons dans le moment du temps où vous avez tracé la voie, en 1875?—Même à cette époque, ce n'était qu'une toute petite ville.

L'embranchement de Pembina était divisé en trois sections, sud, centrale et nord.

18816. Vous dites que vous ne l'avez pas tracé au nord de Winnipeg même dans le temps, mais vous l'aviez détracé jusqu'aussi loin dans le nord que Selkirk, en sorte qu'il paraîtrait que Winnipeg était tout aussi au nord que le terminus de cet embranchement?—Rappelez-vous bien, et vous en viendrez à la même conclusion que moi sous ce rapport—L'embranchement de Pembina était divisé en trois sections, les sections sud, centrale et nord. Les premiers contrats pour les sections sud et centrale, lesquelles sections le conduisaient à huit milles de Winnipeg. La section nord partait de ce point et gagnait Selkirk.

Le service de Winnipeg, comme point de distribution, était l'un des principaux objets qu'on avait en vue en traçant l'embranchement sud.

18817. Je parle ici de cette partie de la voie ou embranchement dont la construction probable était à peu près décidée dans votre idée, et je crois que vous avez mentionné l'embranchement sud de Pembina: je vous demande si le service de Winnipeg, comme point de distribution,

Explorations—  
Route-programme du  
gouvernement.

n'était pas l'un des objets principaux de l'embranchement ?—Cela me fait pas un doute.

18818. Dans la désignation de toute autre portion de la voie, Winnipeg, ou le service de cette localité, a-t-il été considéré du tout dans le règlement de la voie à adopter ?—L'embranchement ou la voie principale ?

18819. L'un et l'autre, outre cet embranchement particulier ?—Je considérais Winnipeg comme ayant de l'importance, mais pas assez pour nous faire dévier la voie de son cours pour y atteindre. Winnipeg a grandi immensément depuis ce temps. Winnipeg n'était pas considéré d'une importance suffisante pour faire dévier la ligne de son cours.

18820. Ainsi, dans le temps, la partie sud de l'embranchement de Pembina était passablement bien établie ?—Oui ; de fait par une population fixe, excepté les *termini* immédiats près de la ligne-frontière et près de Winnipeg même.

18821. Vous rappelez-vous quelle est ensuite la partie de la ligne qui a été adoptée comme celle qui serait probablement détracée et livrée à la construction ?—Prête pour la construction ou adoptée ?

18822. Prête à être donnée par contrat, par exemple, ou finalement adoptée ?—Dans l'année suivante, suivant le Rapport, que je tiens à la main, les arpentages de désignation de la voie entre Selkirk et Livingstone furent terminés. En 1875, l'exploration pour le tracé entre Selkirk et Livingstone fut completé.

18823. C'était en 1875 ?—Oui.

18824. Selkirk et Livingstone ?—Oui.

18825. Était-ce par la route au nord du Lac Manitoba ?—Une route par les Détroits du Lac Manitoba. Route par les Détroits.

18826. Avant celle-là, y avait-il eu une route d'adoptée, ou que l'on considérait comme devant être éventuellement adoptée, au sud du Lac Manitoba ?—Il y avait une route projetée. J'ai projeté moi-même une route en 1872, au sud du Lac Manitoba, mais nous en trouvâmes une autre que je croyais meilleure et plus courte par les Détroits.

18827. Le choix de cette route nord de préférence à la route sud était une question de génie civil, n'est-ce pas ?—Oui, dans le principe, c'était une question de génie civil, et sous ce rapport la question nous a paru d'une importance assez grande pour justifier le gouvernement qui l'a adoptée. Route par les Détroits choisie pour des considérations de génie civil plutôt que de politique.

18828. Je veux dire que vous l'avez choisie pour des raisons de génie civil, et non pour suivre la politique du gouvernement ?—C'est cela.

18829. Quelles raisons avez-vous de préférer cette route à la route sud ?—C'est parce que elle était plus courte et meilleure.

18830. Plus courte ?—Oui.

18831. Qu'est-ce qui la rendrait meilleure ?—Les rampes étaient meilleures—on y trouvait de bien meilleures rampes. Je ne me rappelle pas quant aux premiers 100 milles, mais au delà des premiers 100 milles, les seconds 100 milles, disons. La voie par les Détroits est meilleure que la voie du sud, étant plus courte avec rampes moins raides, certainement sur les seconds 100 milles.

18832. Vous voulez dire au-delà de Livingstone ?—Non ; Livingstone est sur le plateau entre les Détroits du Lac Manitoba et la Saskatchewan.

18833. Voulez-vous dire que, mille pour mille, cette voie coûterait

*Explorations—**Route-programme du gouvernement.*

moins cher à construire, ou raccourcissait-elle la voie entière tellement qu'il en pût résulter une diminution dans les dépenses?—Je n'ai pas eu connaissance qu'on ait fait des estimés dans le temps, mais la différence du coût ne serait pas bien sensible. Je ne suis pas prêt à le dire, dans le moment, de quel côté penchait le plateau de la balance économique; mais au point de vue des ingénieurs, il n'y aurait pas de comparaison de l'une avec l'autre, la voie par les Détroits du Lac Manitoba serait, sans contredit, la meilleure.

Selkirk adopté déjà pour la traverse de la Rivière Rouge. 18834.—Vous voulez dire que les rampes y seraient plus douces?—Oui; sans comparaison.

18835. Selkirk avait-il été adopté aussi à bonne heure que cela pour la traverse de la Rivière Rouge?—Je le pense.

18836. Parce que vous parliez d'adopter une voie gagnant l'ouest à partir de Livingston?—Selkirk avait été adopté pour d'autres motifs que vous trouverez énoncés dans un rapport récent.

TÉLÉGRAPHIE.—  
SOUSSIONS.

## CONTRAT No. 1.

Sifton, Glass & Cie, ligne de Winnipeg à Selkirk, et de là jusqu'à Livingstone, 294 milles, le long de la route projetée du chemin de fer.

18837. Nous laisserons de côté pour le moment la question des arpentages, et nous passerons aux contrats; veuillez nous dire quel est le premier contrat auquel vous avez pris part?—Le contrat No 1 pour la construction d'une ligne télégraphique de Winnipeg à Selkirk, de là, en longeant la voie ferrée jusqu'à Livingston 294 milles; les entrepreneurs étaient Sifton, Glass & Cie.

18838. La route adoptée pour cette portion de la ligne télégraphique venait d'être choisie, n'est-ce pas, comme la route probable du chemin de fer?—Oui.

18839. On voulait le faire suivre la route du chemin de fer pour faciliter la construction de cette voie?—On se proposait de construire la ligne le long de la route de la voie ferrée, et aussi près de la route véritable qu'on le pouvait.

18840. Était-ce à vous que revenait la responsabilité de la nature de la ligne à construire dans ce temps-là?—La ligne télégraphique?

Le témoin rédigea les dévis et fit les recommandations.

18841. Oui?—J'avais la responsabilité de la rédaction des dévis et je devais recommander ce qui semblait juste et raisonnable.

18842. D'après quelle règle en êtes-vous venu à la conclusion que vous avez adoptée sur le sujet: vous vous rappelez que, telle que construite, elle n'avait qu'un caractère plutôt temporaire que fixe?—Les papiers qui ont été publiés dans le temps feront voir cela beaucoup mieux que ma mémoire peut le reproduire; mais, autant que je m'en souviens, la ligne a été construite dans des vues économiques et en même temps avec l'objet de s'assurer un moyen de communication télégraphique. Il y avait un memorandum d'informations destiné aux personnes qui se proposaient de soumissionner, portant la date du 18 juin, 1874; c'est moi qui l'avais rédigé; j'y énonçais quelle était, autant que nous la connaissions, la nature de la contrée, et quelles règles les soumissionnaires auraient à suivre en faisant leurs efforts pour la construction de la ligne.

Les soumissionnaires avaient le droit de faire leurs soumissions sous la forme qui leur convenait davantage.

18843. Je crois que l'on annonça dans le temps que les personnes invitées à soumissionner pouvaient le faire en la forme qu'elles préféreraient, laissant au gouvernement à décider laquelle il accepterait?—Oui.

18844. On ne les astreignait à aucune formule particulière ?—Non ; j'avais moi-même l'espoir que, peut-être, les compagnies de Télégraphe de Montréal et de la Puissance s'efforceraient de la construire ce qui aurait épargné de grands embarras au gouvernement. Elle n'ont fait, néanmoins, aucune démarche dans ce sens,

18845. D'après ce que je puis voir par les détails préparés pour l'information du public, l'intention n'était pas de construire une ligne d'un caractère fixe et permanent ?—Non ; parce que je savais bien que si nous insistions à construire une ligne télégraphique permanente—un télégraphe avec des poteaux de cèdre comme on en voit dans Ontario—cela coûterait beaucoup d'argent ; cela coûterait si cher que nous n'aurions pas de télégraphe du tout, car les soumissions ne seraient pas acceptées. Nous avons l'intention, comme il est dit au memorandum, d'en faire une ligne avant-coureur, pour ainsi dire.

On n'avait pas l'intention de faire une ligne permanente.

18846. La différence consiste entièrement, j'imagine, dans la qualité des poteaux employés ?—Presque entièrement. Je vais vous lire une clause de ce memorandum.

“ Considérant les difficultés existant pour le transport des matériaux de construction, on ne s'attend pas à ce que le télégraphe soit, dès l'abord, construit d'une manière aussi permanente qu'il serait désirable de l'avoir. L'objet principal, cependant, est d'avoir une ligne avant-coureur traversant toute l'étendue de la contrée pour aider dans la construction du chemin de fer et à l'établissement de la contrée. Dès que la voie ferrée sera achevée dans quelque section, le télégraphe pourra alors se construire d'après de nouveaux arrangements.”

18847. Saviez-vous, dans le temps, quelle espèce de bois l'on trouvait dans presque toute la contrée ?—Parfaitement.

18848. Quelle était, à votre avis, la durée du bois dans cette région ?—Je savais qu'il y avait de vastes sections où l'on ne rencontrait pas de bois.

18849. Et puis, était-il spécifié au memorandum préparé pour les soumissionnaires, que les entrepreneurs auraient à employer telle ou telle espèce de bois ?—Non ; les entrepreneurs avaient la liberté de faire toutes sortes de propositions relativement au bois. S'ils proposaient de poser des poteaux de cèdre tels que nous les avons ici, et que leur proposition fût raisonnable, elle serait comme de raison, favorablement reçue.

Les entrepreneurs avaient le privilège de faire toute espèce de propositions au sujet du bois.

18850. Est-ce que vous vous attendiez à cela ?—Je ne suis pas prêt à dire tout ce que j'espérais. Je m'attendais à ce que nous recevions plusieurs propositions—des propositions comme celles que nous avons reçues—effectivement.

18851. Si je comprends bien, vous dites que vous n'espérez pas avoir rien qui approchât d'une ligne permanente—qu'on n'emploierait pas de poteaux de cèdre—que ce serait une ligne plutôt temporaire : je vous demande si vous croyiez que l'on se servirait du bois qui croît dans cette partie de la contrée ?—Je ne sais pas trop si je le croyais. Je savais qu'il y avait par ci par là des massifs de meilleur bois, parce que je les y avais vus moi-même, et je pensais qu'il servirait dans une certaine mesure, mais je ne suis pas prêt à dire dans le moment que je m'attendais à ce que tel bois plutôt qu'un autre fût employé ; je laissais ce soin aux soumissionnaires.

*Télégraphe—  
Soumissions.*

*Contrat No. 1.*

Savait dans le temps que le peuplier ne durait pas longtemps mais croyait qu'il serait de l'intérêt de l'entrepreneur de construire une ligne qui durât au moins cinq ans.

Mécontent de la ligne.

Ligne n'a pas été en opération aussi régulièrement qu'elle aurait dû l'être.

Était présent à l'ouverture des soumissions.

18852. Saviez-vous, dans le temps, quelle durée l'on attribuait au peuplier qui croît dans cette contrée?—Je savais qu'il ne durait pas longtemps. Je savais ceci : que l'entrepreneur quelqu'il fût, serait tenu par son contrat d'entretenir la ligne en bon état pendant cinq années, et qu'il aurait intérêt à trouver le meilleur bois qu'il pourrait—du bois dont la durée serait, au moins, de cinq ans.

18858. Ainsi, l'obtention de ce résultat était l'une des principales raisons pour passer le contrat, dans ce temps-là, avec cette condition?—C'était moi qui avais suggéré cette condition ; le ministre l'avait approuvée, afin de s'assurer une ligne qui durât cinq ans.

18854. Savez-vous si cette ligne a donné les résultats qu'on en attendait raisonnablement?—Il y a des gens qui ont été désappointés ; je suis de ceux-là ; mais néanmoins elle a eu son utilité. Ainsi, le gouvernement actuel a pu décider une question très importante—une question qui a occupé durant six et sept ans l'attention du personnel des ingénieurs quelques jours après que les partis eurent atteint Edmonton l'année dernière.

18855. Vous voulez dire au moyen du rapport télégraphique envoyé d'Edmonton?—Elles ont envoyé d'Edmonton un rapport télégraphique à Ottawa. C'est un premier exemple de son utilité.

18556. On avait pris tous les moyens possibles—des moyens extraordinaires—pour que cette dépêche parvint sans encombre à sa destination?—Je ne connais d'autre effort que celui de s'assurer qu'il y avait un opérateur télégraphique à Edmonton.

18557. Sans parler de cette occasion particulière, savez-vous si la construction de cette ligne a rempli les fins du gouvernement et du public en général, ainsi qu'on l'espérait?—Elle n'a pas été aussi satisfaisante que je l'espérais.

18558. Quelle est, à votre avis, la raison de son peu d'efficacité?—Je crois qu'elle n'a pas été en opération aussi régulièrement qu'elle aurait dû l'être.

18559. Et pourquoi?—Je parle de certains points—c'est-à-dire, des points au-delà de Manitoba. De ce côté de Manitoba, elle a été bien utile. Sans elle la construction de la voie ferrée—400 milles de voie ferrée de Selkirk au Port Williams—aurait pu à peine se faire.

18860. Et quant à cette partie entreprise, par ce premier contrat, par Sifton, Glass & Cie., qu'est-ce que vous en dites? a-t-elle été entrevue passablement en bon état?—J'ai fait rapport sur rapport sur ce sujet, et je préfère consulter mes rapports.

18861. N'avez-vous pas d'impression à nous faire connaître?—Non, pas dans le moment, sans consulter mes rapports.

18862. Je crois que ce premier contrat a été mis au concours public de la manière que vous avez dite, en demandant aux gens de soumissionner à leur volonté ; étiez-vous présent au dépouillement des soumissions qui ont suivi cette annonce?—Je ne saurais dire. Si vous voulez me permettre de voir la cédule des soumissions, je pourrais peut-être vous le dire. (Cédule produite.) Oui ; je crois que j'étais là : Voici un document qui donne une liste des soumissions reçues pour la construction de la ligne du télégraphe du chemin de fer du Pacifique

Canadien ; il est écrit de ma main, et porte la date du 7 août 1874, et il est signé par M. Trudeau et par moi et par M. Braun, comme ayant ouvert les soumissions.

18863. Dois-je comprendre que vous avez rédigé vous-même ce document ?—Il est de mon écriture.

18864. Eh ! bien, cela veut-il dire que vous l'avez préparé ?—Je n'ai pas le moindre doute que j'ai transcrit sur cette feuille de papier les détails concernant chaque soumission, car chaque soumission avait été ouverte séparément. Le témoin a écrit les détails de chaque soumission dès qu'elle était ouverte.

18865. Voulez-vous dire que vous avez écrit votre opinion de leur contenu ?—Il n'y a pas d'expression d'opinion ; il y a tout simplement les noms des soumissionnaires, leur adresse, la section pour laquelle ils soumissionnent, le taux par mille, et autres particularités de cette espèce.

18866. Croyez-vous que ces particularités que vous avez inscrites là étaient d'accord avec les soumissionnaires ?—Je n'en ai pas le moindre doute.

18867. Veuillez dire ce que vous avez noté là concernant la soumission de Sifton, Glass & Cie ?—Pour quelle section ?

18868. N'importe quelle soumission de Sifton, Glass & Cie ?—La soumission de Sifton, Glass & Cie est ici sous la lettre " A. "

18869. Et quel est votre jugement à son endroit, sous le rapport des particularités ?—J'ai écrit sur cette feuille de papier que la section 1 devra être terminée le 22 novembre, 1874 ; la section 5 le 22 juillet, 1875 ; que sous la rubrique de " le tout "—ce qui veut dire la ligne tout entière—il y a écrit \$1,290,000, y compris, je suppose, l'entretien, devra être terminé le 22 juillet, 1876. La moyenne du coût, \$629 dans la forêt, et \$259 dans la prairie ; voilà ce qui est écrit ici. Détails de la soumission.

18870. D'après cet écrit, quel était dans le temps, croyez-vous aujourd'hui, votre jugement sur la nature de leur soumission ?—Je dirai que c'était une soumission pour toute la ligne, et que ces messieurs s'engageaient à parachever certaines portions à des dates différentes ; section 1 en novembre, 1874 ; section 5, en juillet, 1875 ; et toute la ligne en juillet, 1876. La soumission de Sifton, Glass & Cie pour toute la ligne ; s'engagent à terminer certaines portions à des dates différentes.

18871. Ce même document contient d'autres colonnes, n'est-ce pas ?—Ce document est réglé en différentes colonnes, dans lesquelles sont inscrites les particularités concernant les sections respectives.

18872. Ce document est censé exprimer votre jugement, entre autres choses, sur la nature des soumissions pour des sections séparées, s'il y en avait ?—Non ; à peine. Cet écrit ne sert qu'à faire voir les particularités des soumissions.

18873. N'a-t-il pas pour objet de faire voir les particularités des soumissions qui ont été faites pour une seule section de la ligne : voulez-vous dire qu'il se restreint aux soumissions pour toute la ligne ?—Il a pour objet de faire voir les particularités de toutes les soumissions au fur et à mesure qu'elles étaient ouvertes.

18874. Mais si une soumission contenait une offre pour une seule section aussi bien que sur toute la ligne, ce papier est-il censé en donner les particularités ?—Certainement. Ainsi, par exemple, la soumission " V, " contenait les offres La cédule rédigée par le témoin est censée contenir les offres

*Télégraphe—  
Soumissions.*

**Contrat No. 1.**

faites pour des sections particulières aussi bien que pour toute la ligne.

la Electric Manufacturing Co, de Toronto. Cette Compagnie propose de parachever les sections 1, 2, 3, 4, 5, et 6 et toute la ligne, pour sept sommes différentes.

18875. Il est donc censé contenir les offres faites pour les sections particulières aussi bien que pour toute la ligne?—Certainement.

18876. Est-il aussi censé contenir toute offre de Sifton, Glass & Cie pour la section 1?—Tout ce qui est écrit dans la colonne de la section 1 se borne à ces mots: "Achevé 22 novembre 1874."

Sifton, Glass & Cie n'ont pas fait d'offres pour la section 1.

18877. Et vous trouvez par là qu'il est censé contenir toute offre de Sifton, Glass & Cie de construire la section seule?—Il n'appert pas, dans cet écrit, qu'il y ait eu une offre distincte de finir cette section. Il n'y a pas de prix donné dans cette colonne pour cette section.

Quant à ce qu'il croit qu'il fallait faire, dans l'intérêt public, soit de faire construire la ligne par un ou plusieurs entrepreneurs, il préfère s'en référer à son rapport.

18878. Après avoir reçu les différentes soumissions et en avoir considéré les chiffres et autres particularités, vous êtes-vous formé une opinion sur la question de savoir si, dans l'intérêt public, il serait mieux de construire la ligne télégraphique toute entière en vertu d'un seul contrat, ou en vertu de contrats séparés pour des sections séparées?—J'ai fait un rapport sur les soumissions, lequel je tiens à la main.

**CONTRATS Nos. 1-4.**

18879. Traite-t-il de ce dont je m'enquiers?—Je le pense.

Rapport, 12 août, 1874

18880. Pouvez-vous dire ce que vous pensiez sur ce point?—Le Rapport est daté du 12 août, 1874. Je vais le lire :

"CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN, }  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF. }

"L'HON. A. MACKENZIE,

"Ministre des Travaux Publics.

"MONSIEUR,—Relativement aux soumissions pour la construction du télégraphe du chemin de fer du Pacifique, voici quelles sont les plus basses.

**SOUSSIONS PAR SECTIONS.**

Soumissions par sections.

SOUSSIONS.		Construc- tion.	Entretien, par année.	Temps du parache- vement.
Sec. No. 1, I. 1.	R. Fuller, Winnipeg..	\$ 38,750	\$ 6,000	Cette année.
Sec. No. 2, I. 1.	R. Fuller, Winnipeg..	90,000	12,000	Cette année.
Sec. No. 3, I. . .	R. Fuller, Winnipeg..	156,000	19,000	Novembre 1875.
Sec. No. 4, E. . .	Wm. R. Macdonald Colombie Anglaise.	133,225	•	9 mois.
Sec. No. 5, O. . .	Waddle & Smith, King- ston .....	189,120	† 5,040	500 milles par année.
Sec. No. 6, G. . .	Sutton & Thirkell, Lindsay .....	249,780	.....	2 ans.
Total pour le tout par sections...		\$728,125	24,040	

\* Inclus, excepté salaire de l'opérateur. † Et profits inclus dans la construction.

Télégraphe-  
Soumissions.  
Contrats Nos. 1-4.

SOUSSIONS POUR TOUTE LA LIGNE.

Soumission pour  
toute la ligne.

SOUSSIONS.		Construc- tion.	Entretien par année.	Temps du parachè- vement.
		\$	\$	
Soumission O..	Waddle & Smith, King- ston.....	890,577	27,756	500 milles par année.
Soumission I..	Mackenzie, Grier & Cie., Toronto.....	1,170,140	70,000	Septembre 1876.
Soumission A. I	Sifton, Glass & Cie., Ottawa.....	1,290,000	†	Juillet 1876.
Soumission L..	Joseph Whitehead, Clinton.....	1,619,100	†	13 mois.

\* Et profits.

† Inclus dans la construction.

“ Afin de pouvoir comparer plus exactement ces soumissions entre elles, le coût de l'entretien durant cinq ans devrait être ajouté au coût de construction dans les cas où l'entretien n'est pas inclus dans le chiffre pour la construction.

“ Abstraction faite de l'intérêt, les soumissions occuperont donc la position relative suivante :—

Toute la ligne par sections.....\$848,325

Toute la ligne par  
sections, \$848,325  
en bloc (soumission  
la plus basse)  
\$1,029,35.

SOUSSIONS POUR TOUTE LA LIGNE.

Soumission O.—Waddle & Smith, Kingston.....\$1,029,357  
 “ A.—Sifton, Glass & Cie, Ottawa..... 1,290,000  
 “ I.—Mackenzie, Grier & Cie., Toronto..... 1,520,140  
 “ L.—Joseph Whitehead, Clinton..... 1,619,100

“ Il est clair d'après cela que si l'ouvrage peut-être fait aux offres les plus basses, il vaudrait mieux le donner par sections.

“ Comme il n'y a pas la même urgence pour la section 6, on pourra s'en occuper une autre fois.

“ Je recommanderais, néanmoins, qu'on prit des mesures immédiates pour passer les contrats pour la construction et l'entretien de la ligne télégraphique sur les sections 3, 4 et 5, que la section 3 soit donnée à Fuller, et la section R. Fuller, Winnipeg, et la section 5 à Waddle & Smith, de Kingston, 5 à Waddle & Smith, pourvu que ces Messieurs puissent fournir au gouvernement des preuves qu'ils sont capables de terminer les travaux avec toute la promptitude nécessaire, et d'entretenir la ligne durant le temps spécifié.

“ Quant à la section 4—à partir du système de télégraphie dans la Colombie Anglaise jusqu'à Edmonton—il est excessivement important que cette partie de l'ouvrage soit mise entre les mains d'un entrepreneur dont l'habileté et les ressources, pour mener à bonne fin la construction, ne puissent faire de doute. La soumission la plus basse est celle de Wm. R. Macdonald, de Yale; le prix qu'il demande est, à mon sens, si bas, et le temps qu'il se donne pour finir la ligne si court, que je doute grandement qu'elle soit *bonâ fide*. La soumission qui vient ensuite est celle de Waddle & Smith, de Kingston, mais comme ces messieurs sont les plus bas pour la section 5, laquelle, si elle leur était donnée, exigerait toute leur énergie pour être menée à bonne fin, et comme la section 5 s'étend du Fort Garry au Lac Supérieur, tandis que la section 4 se trouve on grande partie au-delà des Montagnes Rocheuses, je ne crois pas qu'il soit désirable de mettre les deux sections entre les mains des messieurs en dernier lieu mentionnés. La soumission qui vient ensuite est celle de F. J. Barnard, de Victoria. Ce Monsieur est bien et favorablement connu

Recommandé de  
donner la section 3 à  
Fuller, et la section  
5 à Waddle & Smith.  
Recommandation au  
sujet de la section 4.

Télégraphique—  
Soumissions.

Contrats Nos. 1-4.

dans la Colombie Anglaise, et est réputé posséder assez d'énergie et de ressources pour mener à bien toute entreprise dont il voudra se charger. Je n'hésite donc pas à recommander que cette section 4 lui soit confiée. Je remarque, néanmoins, qu'il ne donne pas de prix pour entretenir la ligne après sa construction. Je recommanderais, en conséquence qu'avant d'accepter sa soumission, on exige de lui qu'il fixe quelque prix raisonnable pour l'entretien.

Recommande R. Fuller pour la construction de la ligne, depuis le Fort Garry jusqu'à Edmonton; J. Barnard pour celle d'Edmonton au Fort La Hache; Waddle & Smith, pour celle du Fort Garry à Nipigon.

" Les trois soumissions que j'ai recommandées sont comme suit :—	
	Construction.
Section No. 3, Fort Garry à Edmonton, R. Fuller, Winnipeg.....	\$156,000
Section No. 4, Edmonton au Lac LaHache, F. J. Barnard, Victoria.....	272,250
Section No. 5, Fort Garry à Nipigon, Waddle & Smith, Kingston.....	189,120
	\$617,370

(Signé) " SANDFORD FLEMING,

" Ingénieur en chef.

" La recommandation est approuvée, et, en conséquence, M. Fleming se mettra en communication avec les parties.

(Signed) A. M.

18881. Avant de faire ce rapport, vous étiez-vous formé une opinion sur la question de savoir quel serait le mode le plus économique de construire la ligne, par sections, ou par contrats pour toute la ligne : le rapport dit bien, il est vrai, que si telle ou telle chose arrive dont l'éventualité vous est inconnue, il en résultera telle chose; mais je vous demande encore si vous aviez formé votre jugement sur le résultat probable—si vous en étiez arrivé à un jugement définitif sur le mode le plus économique?—Je crains bien de ne pouvoir vous donner d'autres renseignements que ceux que fournit le rapport. J'ai pu me faire des opinions sur différentes choses dans des conditions différentes dans ce temps-là à propos desquelles ma mémoire me fait aujourd'hui défaut.

Comparaison entre le coût par section et le coût pour toute la ligne.

18882. Par exemple, vous dites dans ce rapport: " Il est clair, d'après ce qui précède, que si l'ouvrage peut se faire au prix des soumissions les plus basses, il vaudrait mieux donner les contrats par sections," mais, plus loin, dans le même rapport, vous dites: " La soumission la plus basse pour l'une des sections est celle de W. R. Macdonald, et le prix pour l'ouvrage est, à mon sens, si bas, et le temps qu'il se donne pour le terminer est si court, que je doute grandement que cette soumission en soit une *bona fide*." Or, sa soumission est une de celles d'après lesquelles, il paraîtrait que vous en êtes venu à la conclusion que le système " par section " est préférable à celui du contrat " pour toute la ligne ", et qu'il affecte matériellement le résultat, si les soumissions qui suivent sont considérées comme les plus basses? Cela fait une différence de \$139,025.

18883. C'est-à-dire en prenant celle qui vient après Macdonald, comme devant être probablement acceptée?—Non; en prenant celle qui a été acceptée effectivement, celle de Barnard, qui est encore plus haute.

18884. Comprend-elle l'entretien, tel que vous l'aviez dans votre calcul?—Non, telle qu'elle est; en y comprenant l'entretien elle excéderait encore le prix de la soumission la plus basse ensuite—elle serait de \$1,115,225.

*Télégraphe-  
Soumissions.  
Contrat No. 1.*

1885. Cela ferait pencher la balance en faveur du mode de construction en bloc, pourvu que les soumissions méritassent examen?—A ce point de vue, cela rendrait le coût de la ligne par sections plus considérable que par le prix de la plus basse soumission pour toute la ligne.

1886. Avez-vous considéré ce côté particulier de la question quand vous avez en apparence recommandé le mode par sections comme le meilleur?—Je ne le crois pas, car j'y aurais certainement fait allusion si cela eût été le cas, parce que je ne savais pas alors ce que serait le coût de l'entretien. Je disais dans la dernière phrase de la dernière clause :

“ Je remarque, néanmoins, qu'il (c'est-à-dire M. Barnard) ne donne pas de prix pour l'entretien de la ligne après sa construction ; je recommanderais, en conséquence, qu'avant d'accepter sa soumission, on exigeât de lui de fixer quelque prix raisonnable pour l'entretien.”

Un prix fût fixé—\$46.50 par mille par année, si je comprends bien—lequel ajouté aux autres sommes, élève le coût total de l'ouvrage par sections à la somme que je viens de nommer, 1,115,225, tandis que l'offre la plus basse pour toute la ligne est celle de M. Waddle & Smith, de Kingston, \$1,029,357 ; la soumission plus basse ensuite, Sifton, Glass & Cie, \$1,290,000 ; la troisième, Mackenzie, Grier & Cie, \$1,520,140 ; la quatrième, Joseph Whitehead, \$1,116,000.

Voir question 18898.  
Ces chiffres \$1,116,000 devraient être \$1,619,000.

1897. Quant à cette seule section du télégraphe qui formait la matière du premier contrat, M. Fuller en était en apparence le plus bas soumissionnaire, et il paraîtrait qu'après l'avoir envoyé, il eut avec vous une conversation dans laquelle il vous intima qu'il voulait une somme bien plus considérable que son offre, parce qu'une portion de la ligne avait à traverser une contrée boisée, ce à quoi il ne s'attendait pas, et vous faites sur le sujet un rapport dans lequel vous dites que sa nouvelle offre se monterait à \$50,000 ou \$60,000 de plus ; vous rappelez-vous quelque chose de cette circonstance?—Rien du tout, à moins que le rapport n'en parle. Je vois que Waddle et Smith, étaient tenus, en vertu de leur contrat, d'entretenir la ligne à raison de tant, recevant en même temps les profits, tandis que Barnard s'engageait à entretenir la ligne sans les profits.

CONTRAT No. 1.

1888. Dois-je comprendre que vous insinuez que l'offre de l'entrepreneur de recevoir les profits serait considéré par le gouvernement comme d'un grand avantage pour cet homme?—Je ne dis pas quel avantage c'était. Je suis ici pour dire toute la vérité et rien autre chose que la vérité, et je ne dirais pas toute la vérité si je n'appelais votre attention sur tous les points à mesure qu'ils se présentent.

1889. Je n'entends pas dire du tout que ce que vous dites n'est pas parfaitement exact.—Ces chiffres sont pour les besoins de la comparaison, et la comparaison n'est pas juste, si on ne tient pas compte du point dont je parle.

1890. Voulez-vous insinuer, ou est-ce votre opinion que l'offre, par l'entrepreneur, de retirer les profits de la ligne télégraphique, est pour lui un avantage additionnel?—Je le crois ; que l'avantage soit considérable ou léger, c'en est un dans tous les cas.

Recevoir les profits serait un avantage considérable pour l'entrepreneur.

1891. Est-une simple opinion que vous vous formez maintenant, ou en est-ce une que vous avez eue pendant quelque temps en ce qui con-

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 1.*

cerne le télégraphe, que les profits sont un avantage pour l'entrepreneur?—Dès le commencement. Il est conforme à la raison que ce bénéfice ne fût-il que de deux sous par année, c'est toujours un bénéfice de deux sous.

18892. Dans le cas particulier dont nous parlons, Sifton, Glass & Cie., longtemps après avoir envoyé leur soumission, eurent une conversation avec vous, et si je comprends bien, s'arrangèrent pour avoir les profits de la ligne, outre le premier prix de leur soumission ; vous rappelez-vous cette conversation?—Non ; je ne m'en souviens pas très-distinctement. L'Exhibit 18, est une lettre que j'ai envoyée au secrétaire des Travaux Publics, relativement au contrat de Sifton, Glass & Cie.

18893. C'est le premier contrat pour le télégraphe?—Oui ; la lettre parle par elle-même.

18894. Vous remarquerez que Sifton, Glass & Cie., ajoutent à la fin de la lettre qu'ils vous ont adressée, en date du 14 octobre 1879, que "les entrepreneurs entretiendront les travaux et retireront les profits de la ligne : " avec-vous compris alors, et comprenez-vous maintenant, que ceci est de leur part une nouvelle proposition ; une proposition additionnelle à celle de la soumission?—Voici la lettre. Il me faut la lire avant de répondre à votre question.

Pas question des profits dans la première soumission de Sifton, Glass & Cie ; leur suggestion, après coup, de retirer les profits, une nouvelle proposition.

18895. Maintenant, voici la question : il y a ici deux documents qui ont passé par vos mains, et sur lesquels vous avez donné votre opinion au département ; le premier est leur soumission, venant après l'annonce, soumission pour toute la ligne, suivant vous, et l'autre du 16 octobre, comportant une nouvelle construction de la soumission, dans laquelle ils ont ajouté ces mots : "les entrepreneurs entretiendront la ligne, la mettront en opération et en retireront les profits," veuillez regarder ces deux documents, qui vous ont déjà passé tous deux par les mains, et dites s'il n'y a pas là un nouveau détail ajouté au contrat?—Il est possible qu'il en soit comme vous le dites. Je ne vois rien dans la première soumission qui ait trait à ce qu'ils retirent les profits de la ligne. Je ne vois nullement qu'il y soit question des profits.

18896. Alors pensez-vous que l'insertion de ce détail dans la lettre du 14 octobre à vous adressée constitue une réclamation nouvelle?—Ça me paraît être un peu cela, assurément. Je ne vois rien dans la première soumission concernant l'entretien, la mise en opération ou les profits.

18897. Vous rappelez-vous si, avant que le contrat fût passé, il y eut quelque discussion—je veux dire en ce qui concerne leur droit aux profits outre les autres conditions?—Non ; je ne me rappelle aucune discussion. Je me rappelais très-peu de choses concernant ce contrat, jusqu'à ce qu'on m'eût remis cette lettre.

OTTAWA, mercredi, 13 avril 1881.

Examen de SANDFORD FLEMING, continué :

*Par le Président :*

Rectification. Voir question 18886. Non pas \$1,116,000 mais \$1,619,000.

18898. La dernière fois que vous avez rendu témoignage, en parlant de la soumission de Joseph Whitehead pour toute la ligne télégraphique,

*Telegrams—  
Submissions—  
Contracts Nos. 1-4.*

le sténographe vous fait mentionner \$1,116,000 : est-ce exact?—Non, ce n'est pas exact—dans tous les cas les chiffres ne sont pas exacts. Le montant devrait être \$1,619,000.

CONTRACT NO. 1.

18899. Quant à ce premier contrat, il y a deux choses principalement qui nous paraissent exiger des éclaircissements. La première est celle-ci : comment il se fait que Sifton, Glass & Cie., ont été traités comme soumissionnaires pour une certaine partie de toute la ligne ; et la seconde, comment il se fait qu'étant traités comme soumissionnaires, on leur ait permis d'avoir le bénéfice des profits de la ligne, ce qui n'était pas mentionné dans leur soumission?—Je ne suis pas sûr de pouvoir l'expliquer plus que je n'ai essayé de le faire l'autre jour.

Ne peut expliquer (1) comment Sifton, Glass & Cie, pouvaient être considérés comme soumissionnaires pour une certaine partie de la ligne et (2) comment on leur a permis d'avoir l'avantage des profits.

18900. Vous rappelez-vous si vous avez pris quelque part aux négociations avec aucun membre de cette société?—Je ne pense y avoir pris aucune part. Mon devoir n'était pas de passer des contrats, mais de voir à les faire exécuter.

N'a pris aucune part aux négociations avec Sifton, Glass & Cie.

18901. Mais n'en avez-vous pas discuté les conditions ou changements de conditions avec quelques-uns des soumissionnaires pour partie de la ligne?—Très peu. Les propositions m'ont été déferées, et en général j'ai fait rapport sur les propositions. C'est à peu près tout ce que j'ai fait.

18902. Mais dans quelques cas, surtout lorsqu'on't commencé ces contrats relatifs au chemin de fer, vous avez eu des entrevues avec les soumissionnaires, et vous avez discuté les conditions ou changements de conditions?—Oui ; dans quelques cas, j'ai essayé de me faire donner par ces personnes le sens de leur soumission, quand il paraissait ambigu.

18903. Je crois, qu'outré cela, il y a une occasion où vous avez discuté un changement très marqué, sur lequel je vais appeler votre attention ; mais, en attendant, puisque nous sommes à parler de Sifton, Glass & Cie, avez-vous eu aucune entrevue avec eux?—Il est possible qu'il y ait des cas isolés.

18904. Je vous parle de ce cas-ci?—Je me rappelle que M. Glass était souvent à mon bureau, il y a quelques années.

18905. A l'époque où eut lieu cette nouvelle interprétation donnée à leur soumission, je veux dire en octobre 1874, vous avez écrit une lettre à la société et en avez reçu une réponse le même jour, donnant à supposer que quelque membre de la société était alors à Ottawa ; vous rappelez-vous si ce membre était M. Glass?—Je crois que M. Glass et Michael Fleming étaient alors à Ottawa ; je le crois, mais je n'en suis pas sûr.

Se rappelle avoir écrit, en octobre 1874, une lettre à la société alors existante sous le nom de Glass & Fleming, à Ottawa.

18906. Pourriez-vous rapporter maintenant la substance d'aucune conversation entre vous et eux, avant qu'une décision définitive fut prise pour ce contrat?—Oh, cela m'est tout-à-fait impossible. Je n'ai aucun doute que M. Glass, qui en était très capable, a fait valoir avec beaucoup de force sa propre manière de voir, et que je l'ai combattue du mieux que j'ai pu, autant qu'elle ne s'accordait pas avec ce que je pensais être le sens de la soumission.

18907. En ce qui regarde la nouvelle interprétation donnée à leur soumission par Sifton, Glass & Cie., par laquelle ils réclamaient

la lettre du témoin aux entrepreneurs et leur réponse écrites le 13.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 1.*

un certain prix pour l'entretien, en même temps que les profits pour l'exploitation de la ligne, nous avons remarqué que le rapport que vous avez fait sur leur réponse est daté du 13, bien que votre lettre leur demandant une réponse et leur réponse soient toutes deux datées du 14 ; nous supposons que c'est une erreur pure et simple, et que votre rapport n'a été réellement fait que le 14 ?—Oui, c'est une erreur qui se produit quelquefois dans les dates.

18908. Comme question de fait, il n'a été fait que le 14 ?—Oh, oui ; ma lettre du 14 a sans doute été écrite le 13, et aurait dû être datée du 13. Leur réponse datée du 14, a sans doute été écrite le 13, et aurait dû être datée du 13, parce que ma lettre a été écrite le 13 et porte cette date—tout s'était fait le même jour

CONTRAT No. 2.

18909. Venant maintenant au second contrat pour une partie de la ligne de télégraphe (c'était avec Richard Fuller) pouvez-vous dire s'il a été fait par aucune personne une soumission distincte pour cette étendue de la ligne, comprise entre Livingstone et Edmonton ?—Je dois consulter quelques documents pour pouvoir répondre à cette question. La section No. 2 paraît, d'après ces documents, embrasser la section No. 1 et la distance suivante—la distance du Fort Perry au détour de la Saskatchewan Nord.

Il n'y a pas eu de soumission distincte pour la distance comprise entre Livingstone et Edmonton.

18910. Ma question est celle-ci : quelqu'un a-t-il fait une soumission distincte pour la distance comprise entre Livingstone et Edmonton ?—Je ne sais pas. Je ne le sais pas dans le moment.

18911. Voulez-vous consulter le rapport que vous avez fait à ce sujet, au temps, ou à peu près, où les soumissions furent ouvertes ?—Il n'appert pas de ces rapports qu'il y ait eu des soumissions distinctes pour cette partie, autant que je puis voir. La soumission pour la section No. 1 embrassait la distance de Fort Garry à Livingstone ; la section No. 2, celle de Fort Garry au détour de la Saskatchewan Nord ; la section No. 3, celle de Fort Garry à un point sur la longitude d'Edmonton, de sorte qu'il n'y a pas eu de soumissions distinctes pour la section comprise entre Livingstone et Edmonton. Il doit être bien compris que Livingstone est dans le voisinage de Fort Pelly.

18912. Pouvez-vous expliquer comment il se fait que M. Fuller ait eu un contrat pour une partie de la ligne, pour laquelle nulles soumissions n'étaient demandées ?—Ceci est expliqué dans un rapport que j'ai fait en date du 16 septembre et que je tiens dans ma main.

Le 16 septembre, Fuller offrit d'exécuter les travaux sur la balance de la section 3, pour la somme qui restait, déduction faite du montant de la section 1, \$117,250 pour les travaux de télégraphe entre Livingstone et Edmonton.

18913. Voulez-vous donner, succinctement, les faits mentionnés dans le rapport ?—M. Fuller déclara le 14 septembre que sa soumission pour la partie de la ligne comprise entre Fort Garry et Livingstone était basé sur le fait que la ligne devait passer au sud de Riding Mountain, à travers un pays de prairies ; mais que si elle devait passer dans la direction maintenant requise, par le Détroit du Lac Manitoba, à travers un pays boisé, il exigerait qu'il lui fût payé \$20 par acre pour faire le déboisement, et que cela aurait l'effet d'ajouter de \$50,000 à \$60,000 à la somme mentionnée dans sa soumission. M. Fuller ayant été informé que l'augmentation de prix ne pouvait être accordée pour cette partie des travaux, une lettre fut reçue de lui en date du 16 septembre, dans laquelle il disait qu'il n'aurait pas d'objection à exécuter les travaux sur la balance de la section 3 pour la somme qui resterait après avoir déduit du montant total le montant de la section 1. La soumission de M.

Fuller pour toute la section No. 3 est de \$156,000. Sa soumission pour la section 1, une partie du No. 3, est de \$38,750, laissant \$117,250 pour les travaux du télégraphe entre Livingstone & Edmonton.

18914. Comprenez-vous que sa proposition comporte ceci : qu'il refusait de s'en tenir à l'ensemble des conditions de sa soumission, mais que, en retirant une partie, il voulait plutôt s'en tenir à l'offre qu'il faisait pour le reste de ce que comprenait sa soumission?—Oui.

18915. Cela, si je comprends bien par le fait qu'on vous a demandé de faire rapport là-dessus, ne le rendait pas inhabile, suivant les règlements du département, à avoir un contrat pour une partie de sa soumission?—Bien, je ne me rappelle pas avoir été appelé à prendre ce fait en considération.

18916. N'êtes-vous pas assez familier avec la pratique ordinaire du département pour dire si un retrait est généralement considéré comme rendant une personne inhabile à avoir un contrat?—J'étais très-désireux que le télégraphe fût construit de la meilleure manière et au plus bas prix. Il ne m'importait nullement de savoir qui aurait le contrat.

18917. Savez-vous si cette transaction était conforme ou non à la pratique ordinaire du Département—si une personne peut changer ses conditions, en se retirant d'une partie de la ligne qu'il a entreprise?—Ce n'est pas la pratique ordinaire, je le sais, mais cela se fait quelquefois.

Ce n'est pas la pratique ordinaire de permettre à un soumissionnaire de changer ses conditions, en se retirant d'une partie du contrat.

18918. Dans le cas actuel, est-ce que cela a été fait parce qu'on considérait que c'était plus avantageux dans l'intérêt public?—Je m'imagine que c'est là la raison.

18819. Était-ce pour des raisons pécuniaires—j'entends, quant au coût de toute la section pour laquelle il avait soumissionné?—Je m'imagine que ce doit en être la raison.

L'exception a été faite dans le cas actuel pour des raisons pécuniaires.

18920. Est-ce là la suggestion faite dans votre rapport à ce sujet—qu'en lui permettant de se retirer d'une partie du No 3, tout le No 3 pouvait être construit par deux entrepreneurs distincts pour moins d'argent que lui seul n'aurait pu le faire?—Je le suppose; mais je ne sais pas, à cette date éloignée, les raisons pour lesquelles la chose a été faite.

18921. Je vous demande présentement si ce sont là les raisons que vous en avez données, et si c'est là la substance de votre rapport, tel que vous le comprenez, maintenant à que vous êtes à l'examiner?—Je vais lire le rapport et il parlera par lui-même. Le dernier paragraphe de mon rapport se lit comme suit : "Je trouve que H. P. Dwight, le second soumissionnaire le plus bas pour la section No. 1, offre de la construire pour \$56,250." Cette somme, ajoutée à \$117,250, montant de la soumission révisée de M. Fuller, donne \$173,500 pour toute la section No. 3. Je trouve, plus loin, que la seconde soumission la plus basse pour la section No 3 est celle Mackenzie, Grier & Cie, \$202,000; de sorte qu'en donnant les travaux de la section No 1 à M. Dwight, et la balance de la section No 3 à M. Fuller, le coût de toute la section serait encore de \$29,400 moindre que le montant de la seconde soumission la plus basse : c'est-à-dire que M. Fuller a retiré pour les raisons données dans les lettres dont il a été question, sa proposition de construire toute la section No 3, de sorte que j'appelle la seconde soumission la plus basse, celle de Mackenzie, Grier & Cie, fut devenue la plus

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 2.*

basse, et il apparaîtrait par le contenu de ce rapport qu'en retirant le contrat, en donnant une partie à M. Fuller aux conditions mentionnées, et la balance à M. Dwight, nous faisons exécuter toute la section No. 3 pour \$29,400 de moins que la soumission de Mackenzie, Grier & Cie.

Il a été permis à Fuller de construire une partie de la section 3 pour que les travaux fussent exécutés à meilleur marché que par Mackenzie, Grier & Cie., dont le prix était de \$225,900.

18922. Comprenez-vous maintenant que votre rapport sur cette section et cette transaction, sur la question de permettre à M. Fuller de construire soit toute la section 3, soit une partie seulement de cette section, avait pour but : que la section 3 pût être construite au meilleur marché possible pour le pays?—Je crois que c'en était là l'objet.

18923. Avez-vous remarqué si ce but a été atteint par les transactions qui ont eu lieu en fait?—Je n'ai aucune raison de croire qu'il n'a pas été atteint.

Mais, comme question de fait, la somme payée pour l'exécution du contrat à Sifton, Glass & Cie., a été de \$107,850, faisant un total de \$225,100.

18924. A quelle somme portez-vous ce que le pays a payé à Sifton, Glass & Cie., pour la section No. 1, en vertu des conditions réelles de leur contrat?—La soumission de Sifton, Glass & Cie pour la section No. 1, et je crois, la somme portée au contrat, est \$107,850 ; le prix de M. Fuller pour la balance de la section 5 est de \$117,250, faisant un total de \$225,100.

18925. Cela comprend-il l'entretien qui faisait partie des travaux pour lesquels la soumission était faite?—Bien, cela ne paraît pas certain. Aucune remarque n'en est faite dans le sommaire des soumissions.

18926. J'essaye en ce moment de rechercher si le Gouvernement a conclu cette transaction concernant la section 3, en la partageant entre deux personnes, de façon à faire faire tout l'ouvrage pour un prix moindre qu'il ne pouvait le faire faire en vertu de l'offre révisée de M. Fuller?—Si nous prenons la soumission de Dwight & Cie, pour la section No 1, \$56,250, et que nous ajoutons cette somme au prix de M. Fuller pour la balance de la section 3, \$117,000 cela revient à une somme beaucoup moins considérable.

18927. Mais vous ne comprenez pas la portée de ma question : M. Dwight, si je comprends bien, s'est retiré de l'arrangement?—Oui.

18928. Je comprends que tous ces rapports, tous ces examens de votre part et de la part du département, étaient faits dans le but de rechercher combien toute la section 3 coûterait au pays ; le département refusait de donner tout l'ouvrage à M. Fuller, parce qu'il exigeait \$60,000 de plus pour déboisement?—Oui.

La soumission de Fuller pour toute la section 3, \$156,000, et \$60,000 pour le déboisement n'auraient fait que \$216,000.

18829. Je veux savoir maintenant si le département a mené la transaction à bonne fin, de manière à ce qu'elle coûte moins que cette offre révisée ; de sorte que nous avons à considérer, non ce que proposait M. Dwight ou toute autre personne qui n'a pas rempli le contrat, mais ce qui a été fait par le département avec les personnes qui ont, de fait, rempli le contrat ? La soumission de M. Fuller pour toute la section 3 était de \$156,000, et si vous y ajoutez même la somme la plus élevée que j'ai mentionnée, \$60,000 pour le déboisement sur la section 1, vous avez \$216,000 comme le coût auquel était évaluée toute la section 3.

18930. Vous comprenez que c'était là sa proposition révisée?—Oui.

Tandis que les travaux ont, en fait, coûté \$225,000, ou \$9,000 de plus que la soumission de Fuller.

18931. Le département a-t-il fait mieux que cela?—Il n'appert pas qu'il ait fait tout-à-fait aussi bien, puisqu'en fait les travaux ont coûté \$225,000, \$9,000 de plus que la soumission de M. Fuller.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Cont. et No. 2.*

18932. Lorsque le contrat fut consenti à Sifton, Glass & Cie., le 17 octobre—c'est la date du contrat, et c'est celle mentionnée dans votre rapport de 1877—je comprends que le gouvernement était encore libre de se prévaloir de la soumission de M. Fuller, parce que le contrat n'a été signé que le 30 octobre ; comment comprenez-vous cela ?—Je ne le sais pas aujourd'hui. Tout ce que je puis dire c'est que je pensais que la soumission de M. Fuller était beaucoup trop basse, qu'il n'était pas fâché d'en sortir. Vous remarquerez, en regardant aux soumissions, qu'il est de beaucoup plus bas que presque tous les autres. La soumission pour la section 1, est de \$38,750, et celle de M. Dwight de \$56,250, et cette dernière a été retirée. On trouva qu'elle était trop basse. La soumission qui vient ensuite est de \$106,250.

18933. Vous êtes à faire des comparaisons avec la soumission de M. Fuller ?—Oui.

18934. Est-ce que cela a trait à la présente question ?—Ajoutez-y le coût du déboisement et sa soumission sera encore plus basse.

18935. Vous avez déjà fait cette évaluation, et vous l'avez portée à \$16,000 ?—Non.

18936. A combien l'évaluez-vous ?—A \$50,000 ou \$60,000—\$98,000.

18937. Pour la section 3 ?—Non, pour la section 1.

18938. Vous comprenez que je vous parle de l'occasion qu'a eue le gouvernement de faire exécuter toute la section 3 soit par une ou plusieurs personnes, et que je cherche à savoir s'il a profité de la meilleure chance qu'il a eue ?—De la façon dont vous posez la chose, il paraîtrait que non ; que le gouvernement a conclu un arrangement qui n'était pas aussi favorable que l'offre faite par M. Fuller.

18939. Vous dites de la façon dont je pose la chose : est-ce votre manière de l'envisager actuellement ?—Je parle de la manière dont elle est envisagée actuellement.

18940. Est-ce de cette façon que vous l'envisagez actuellement ?—Je ne l'ai jamais envisagée de cette façon auparavant.

18941. Quant au titre de ces deux entrepreneurs au choix du département, je suppose que le département n'avait pas beaucoup d'informations à cette époque ; savez-vous s'il en avait ou non ?—Ils n'étaient tous étrangers.

18942. Je présume qu'il n'y avait pas d'objection à M. Fuller, puisqu'il a eu un contrat pour partie de la ligne ; on ne pouvait par conséquent s'objecter à lui pour la raison que ce n'était pas un bon entrepreneur ?—Nous pensions dans quelques cas qu'une section suffisait amplement à quelques entrepreneurs. Voilà pourquoi Waddle & Smith n'ont pas obtenu une autre section.

18943. Mentionnez-vous ce fait comme l'une des raisons probables pour lesquelles M. Fuller n'a pas eu toute la section 3 ?—C'est possible.

18944. Le mentionnez-vous positivement ?—Non, mais je dis que c'est très-probable.

18945. Et pourquoi pensez-vous qu'il est probable qu'on ne l'a pas considéré comme un entrepreneur acceptable pour toute la section ?—Parce que, comme je l'ai dit déjà, je crois que sa soumission était Fuller n'était pas considéré comme un entrepreneur acceptable pour toute la

*Télégraphe—  
Soumissions.**Contrat No. 2.*

section 3, parce que sa soumission était trop basse.

excessivement basse, et que je n'en crois pas que ce soit toujours une bonne chose, dans l'intérêt public, d'accorder un contrat au plus bas soumissionnaire.

18946. Donnez-vous cela maintenant comme une raison de penser en ce moment qu'il n'était probablement pas un entrepreneur acceptable, vu que sa soumission était si basse?—Je ne donne aucune raison; j'essaye de me rappeler et de donner les raisons qui m'ont convaincu il y a six ans.

18947. Dites-vous que c'est là une des raisons qui vous ont traversé l'esprit?—Je ne me rappelle pas positivement; le fait est que je ne parle positivement de rien qui ne soit devant moi en blanc et en noir.

18948. Pensez-vous que le montant de la soumission de M. Fuller pour toute la section 3 a probablement été une raison pour laquelle on ne l'a pas considéré alors comme entrepreneur acceptable pour toute cette section?—Je répète ce que je viens dire.

18949. Qu'est-ce?—Que cela a probablement été pris en considération.

Deux contrats passés, l'un avec Sifton, Glass & Cie, l'autre avec Fuller, et d'après les calculs que le témoin a faits pour la première fois, il appert que la soumission de Fuller pour toute la section 3 eût été moins élevée que le prix que cette dernière a coûté.

18950. Et pensez-vous que cela ayant été pris en considération, voilà quel a été le résultat de la considération?—Le résultat est exactement tel qu'il ressort de ces contrats. Deux contrats ont été passés, l'un avec Sifton, Glass & Cie, et l'autre avec Richard Fuller, et il appert des calculs que je viens de faire pour la première fois, autant que je le sais en ce moment, que si la soumission de M. Fuller pour toute la ligne eût été acceptée et mise à exécution, le coût des travaux eût été un peu moins élevé.

18951. Dois-je comprendre que vous donnez comme l'une des raisons pour lesquelles le Gouvernement peut ne pas avoir profité du plus bas prix, le fait que peut-être la soumission n'était pas considérée acceptable, parce que le prix en était trop bas; est-ce cela?—Oui.

La remarque, le prix de Fuller était trop bas s'applique à son offre révisée, par laquelle il y ajoutait \$60,000.

18952. Vous venez de dire que son offre révisée était trop basse, car il a révisé son offre en y ajoutant \$60,000; est-ce que votre remarque s'applique à son offre révisée?—Je suppose que oui.

18953. N'avez-vous pas recommandé comme acceptables des personnes dont la soumission était encore plus basse—Dwight ou quelqu'autre personne?—Non, je ne le crois pas.

18954. Je vois par votre rapport que vous avez suggéré au gouvernement qu'il pouvait faire exécuter les travaux pour un prix moindre que l'offre de M. Fuller, en lui accordant une partie du contrat et la balance à quelqu'autre personne?—J'ai déclaré ce qui me paraissait clair, que si l'ouvrage était accordé à M. Dwight pour le montant de sa soumission, les deux sommes réunies feraient un total moindre que la plus basse soumission suivante.

18955. Ne donnez-vous pas à entendre par là que le gouvernement peut faire faire les travaux pour moins que l'offre révisée de M. Fuller?—Voici les paroles dont je me suis servi: "Je trouve que la plus basse soumission suivante pour la section est celle de H. P. Dwight. Il s'offre de la construire pour \$56,250." Cette somme, ajoutée aux \$117,250, fait un total de \$173,500 pour toute la section No. 3.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 2.*

18956. Ne suggérez-vous pas que le gouvernement peut donc, en toute sûreté, donner le contrat pour toute la section 3 aux personnes qu'entreprendront de la construire pour \$173,500?—Je ne suggère rien en cela. Je constate un fait. C'est une simple affaire d'addition.

18957. Mais en soumettant ce rapport au département, n'entendez-vous pas suggérer que probablement il fera faire les travaux pour cette somme, si ces soumissionnaires se présentent pour entreprendre?—Bien, on peut prendre cela comme une suggestion. La chose pouvait se présenter à l'esprit du ministre, mais je ne suggère rien. Je ne fais que constater un fait—une simple affaire d'addition.

18958. Sâvez-vous si, à cette époque, vous étiez sous l'impression qu'aucune personne ne serait acceptable qui offrirait de faire ces travaux pour \$173,500?—Je ne me le rappelle pas.

18959. Vous ne vous en souvenez pas?—Je ne me rappelle pas toutes mes impressions.

18960. Naturellement vous ne vous rappelez pas que l'offre de M. Fuller de les faire pour \$116,000 était si basse qu'elle le rendait inacceptable. Je suppose que vous ne vous rappelez rien de cela?—Je ne me rappelle rien de cela.

18961. Pouvez-vous dire d'une manière générale lesquels de ces entrepreneurs—je veux dire Fuller pour la partie ouest de la section 3, ou de Sifton, Glass & Cie pour la partie est de la même section, qui correspond réellement à la section 1—ont été trouvés les plus satisfaisants quant à l'entretien?—Je ne crois pas qu'aucun d'eux ait été très-satisfaisant.

18962. Supposant que ni l'un ni l'autre n'était satisfaisant, qui l'était le moins?—Je ne puis pas, en vérité, en parler positivement sans consulter mes rapports. Il est impossible de porter dans sa tête toutes ces impressions.

18963. Venons-en maintenant au contrat No 3, qui, d'après votre rapport de 1877, s'applique à la distance comprise entre Edmonton vers l'ouest jusqu'au système existant de la Colombie Anglaise, une distance d'environ 550 milles; ce contrat fut passé avec M. F. J. Barnard; pouvez-vous dire s'il a été exécuté?—Ce contrat n'a pas été exécuté; je puis dire cela.

18964. Pouvez-vous en donner la raison en peu de mots?—Les raisons en sont données très au long dans un grand nombre de rapports et une enquête volumineuse, qui peuvent se trouver devant la commission.

18965. En réalité ils ne s'y trouvent pas. Nous n'avons pas tenu à examiner les détails parce que nous comprenons qu'ils sont dans le département du ministre de la justice pour le règlement de l'affaire, mais je croyais que vous pouviez nous dire en peu de mots pourquoi il n'a pas été exécuté?—Je le pourrais peut-être en consultant quelques-uns des derniers rapports.

18966. A-t-il été arrêté par le gouvernement, ou a-t-il refusé d'agir?—Bien, l'histoire en est longue. Si je pouvais trouver mon dernier rapport sur le sujet, toute l'histoire y est condensée dans le moins de mots possible, et ça pourrait épargner le temps de la commission que de le déposer devant elle.

Quand le témoin, dans son rapport au ministre, remarque que les travaux pourraient être faits à meilleur marché que l'offre revisée de Fuller, il croit n'avoir fait aucune suggestion.

Ni Fuller, ni Sifton, Glass & Cie n'ont été des entrepreneurs satisfaisants.

TÉLÉGRAPHE—  
SOUMISSION.  
CONTRAT NO. 3.  
De Edmonton au système télégraphique de la Colombie Anglaise.  
Le contrat n'a pas été exécuté.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 2.*

18967. Pour le moment, nous n'entrons pas dans les détails?—Je préférerais de beaucoup adopter ce mode, parce que ma mémoire n'est pas très sûre des chiffres et d'autres choses. L'histoire paraît en être donnée dans les trois premières pages de ce rapport. Le rapport lui-même est très-long. La partie historique n'est pas longue, et je ne sache pas qu'elle puisse être condensée, car elle est quelque peu compliquée. Il n'est pas besoin de lire ce qui a rapport au malentendu entre M. Barnard et le département. Je serai très-heureux de lire la partie historique.

18968. Lisez juste ce que vous jugerez nécessaire pour nous faire voir la raison, telle que vous la comprenez, pour laquelle les travaux ont été arrêtés?—Voici des extraits d'un rapport que j'ai fait en date du 19 février, 1879. En 1874, des soumissions furent sollicitées et reçues. Le 12 août, je fis rapport sur les soumissions, et en ce qui regarde le contrat subséquemment accordé à M. Barnard, j'extraits de mon rapport ce qui suit :

Fait rapport qu'il est en faveur d'accorder le contrat à Barnard.

“ En ce qui regarde la section 4, s'étendant depuis le système télégraphique de la Colombie Anglaise jusqu'à Edmonton, il est très-important qu'une partie des travaux soit confiée aux mains d'un entrepreneur, dont la capacité à les remplir ne puisse être mise en doute. La soumission la plus basse est celle de M. William R. Macdonald, de Yale. Le prix qu'il demande pour l'ouvrage, est, dans mon opinion, si bas, et le temps dans lequel il entend de le finir est si court, que j'ai des doutes sérieux sur la bonne foi de la soumission. La soumission la plus basse après celle-là est celle de Waddle & Smith, de Kingston ; mais comme ces messieurs sont les plus bas soumissionnaires pour la section 5, dont l'exécution, si le contrat leur est accordée, exigera toute leur énergie, et comme la section 5 s'étend de Fort Garry au Lac Supérieur, tandis que la section 4, est pour une grande partie, par delà les Montagnes Rocheuses, je ne crois pas qu'il soit désirable de confier les deux sections aux mains de ces messieurs. La soumission la plus basse ensuite est celle de F. J. Barnard, de Victoria. Ce Monsieur est bien et avantageusement connu dans la Colombie Anglaise, et on lui prête assez d'énergie et de ressources pour exécuter tout ce qu'il entend. C'est pourquoi je n'hésite pas à recommander que la section 4 lui soit confiée. Je remarque, cependant, qu'il ne fait pas de prix pour l'entretien de la ligne, après sa construction. Je recommande donc qu'avant que sa soumission soit acceptée, il soit requis de fixer un prix raisonnable pour l'entretien.” \* \* \*

Rang respectif des soumissionnaires.

“ Le rang respectif des soumissions dont il a été question ci-dessus était comme suit :—Wm. R. Macdonald \$133,225, y compris l'entretien pour cinq ans, excepté le salaire des opérateurs ; pour être terminée dans neuf mois. Ensuite, Waddle & Smith, de Kingston, \$224,500 ; entretien, \$24 par mille par année sans les profits ; pour être terminée dans dix-huit mois. La troisième soumission la plus basse est celle de F. J. Barnard, \$272,250 ; pour être terminée dans deux ans.

Prend la responsabilité de recommander une soumission plus que double de la plus basse.

“ On voit par là que j'ai pris sur moi la grave responsabilité de recommander l'acceptation d'une soumission qui fait plus que doubler la plus basse, afin que les travaux pussent être confiés aux mains d'un homme l'on croit posséder d'amples ressources, de l'habileté, la connaissance des lieux et l'énergie. M. Barnard passait pour un homme de cette trempe, et on a cru qu'en lui confiant les travaux, le télégraphe serait terminé d'une manière satisfaisante, au-delà de tout doute, au temps stipulé dans le contrat. Le contrat fut accordé à M. Barnard en septembre 1874, et il fut signé le 10 novembre suivant. Il entreprit de terminer le télégraphe d'un bout à l'autre au 2 octobre 1876. Il était entendu que les travaux devaient commencer aux deux bouts—Coché Creek et Edmonton—et seraient poussés aussi vigoureusement que possible vers un point central commun, soit la frontière de la Colombie Anglaise à la Passe de la Tête

Barnard entreprit de terminer l'ouvrage au 2 octobre 1876.

*Télégrapho-  
Soumissions.  
Contrat No. 3.*

Jaune. Pour rendre clair et abrégé cet énoncé des faits, je vais diviser en deux parties les observations que j'ai à faire sur le sujet, et je parlerai d'abord de la moitié ouest, ou cette partie de la ligne à l'intérieur de la Colombie Anglaise, et en second lieu de la moitié est, savoir : depuis les montagnes à Edmonton. D'abord en ce qui regarde la section dans la Colombie Anglaise. Le 9 avril, environ sept mois après que le contrat fut signé, l'entrepreneur reçut instruction par un télégramme de discontinuer la construction du télégraphe dans la Colombie Anglaise. A cette époque, il avait fait des travaux entre Cache Creek et Kamloops, pour une valeur de \$8,000, lequel montant lui fut payé, après certificat donné. M. Barnard ne reçut pas d'autres instructions jusqu'au 3 mars, 1876, alors qu'on lui donna ordre de continuer les travaux dans la Colombie Anglaise, mais dans une direction différente de celle qu'on avait d'abord adoptée. Il reçut instruction de suivre la ligne de localisation depuis la Cache de la Tête Jaune jusqu'à Fort George. Aucun changement n'était fait à l'est de la Cache de la Tête Jaune. Une correspondance s'ensuivit, mais il ne paraît pas que M. Barnard ait donné suite aux instructions qui lui furent données ; il ne fit rien que ce soit entre la Cache de la Tête Jaune et Fort George. Le 18 mars 1878, on télégraphia à M. Barnard de recommencer les travaux sur la route en premier lieu choisie, *via* Kamloops à Cache Creek. Le 8 juin, l'entrepreneur s'y refuse, à moins qu'on ne lui paie l'argent qu'il prétend lui être dû pour des pertes encourues. Le 10 février 1878, M. Barnard est appelé à dire d'une façon précise s'il est prêt à continuer la construction de la ligne, aux prix et conditions du contrat. Le 30 juillet, M. Barnard répond qu'il est prêt à continuer ; il paraît avoir recommencé ses opérations dans le cours d'août dernier et il a continué depuis. Suivant les derniers rapports, il a fait des travaux de construction de la ligne pour une valeur de \$21,531 ; a livré des fils pour une valeur de \$21,456 ; pour pose de poteaux, \$1,044 ; total, \$44,031 ; et on lui a payé ce montant moins un pourcentage retenu de \$2,131.

Le 9 avril, il reçut instruction de discontinuer les travaux à cette extrémité de la ligne se trouvant dans la Colombie Anglaise.

Avait fait des travaux entre Cache Creek et Kamloops pour une valeur de \$8,000.

En mars 1876, il reçut instruction de continuer les travaux dans la Colombie Anglaise, mais de suivre la ligne depuis la Cache de la Tête Jaune à Fort George.

N'a rien fait. Le 10 mai 1878, Barnard reçoit instruction de recommencer les travaux sur la route originaire.

Finalement Barnard a continué les travaux.

### “ 2e.—De la Cache de la Tête Jaune à Edmonton.

“ Il a déjà été dit que le contrat a été accordé à M. Barnard en septembre 1874, et qu'il avait jusqu'au 2 octobre 1876 pour le remplir. A cette dernière date, rien du tout n'avait été fait sur cette moitié de la ligne. Le 18 avril 1877, on demanda à M. Barnard s'il entendait marcher avec les travaux entre la Passe de la Tête Jaune et Edmonton, à quoi il répondit d'une façon évasive. Le 23 avril 1877, l'entrepreneur reçut de nouveau instruction par télégraphe de procéder aux travaux entre la Cache de la Tête Jaune et Edmonton. Le 4 mai 1870, on demanda par dépêche à l'entrepreneur : “ Allez-vous commencer le télégraphe entre la Cache de la Tête Jaune et Edmonton pendant cette saison ? Répondez oui ou non immédiatement.” Le 7 mai 1877, Barnard répondit qu'il était prêt à exécuter le contrat, mais il n'a, que je sache, rien fait que ce soit jusqu'à cette date, entre Edmonton et la Cache de la Tête Jaune.”

CONSTRUCTION.

Barnard n'a pas procédé à la construction de la ligne depuis la Cache de la Tête Jaune à Edmonton.

Voilà toute la partie historique.

18969. Tel que vous l'avez compris, dans l'origine, le point de terminaison ouest de son contrat était-il à Cache Creek ou ses environs ?—Je crois que oui. Quand le contrat fut passé, le point fut laissé libre. Si je m'en rappelle bien. Il y avait un autre point, nommé Lac la Hache, dont il est question dans le mémoire pour l'information des soumissionnaires : “ Lac la Hache ou tout autre point approprié.”

18970. Etait-ce dans la même partie de la province ?—Oui. On trouva que Cache Creek était le point le plus propre pour se relier au système de la Colombie Anglaise.

18971. Dans l'origine, on voulait que l'entrepreneur partît du voisinage de ce point pour se diriger à l'est ?—Oui, du voisinage de ce point.

*Télégraphe—  
Construction.*  
Contrat No. 3.

La partie est de la section devait être construite en partant d'Edmonton et en travaillant vers l'ouest.

18972. Et comment avez-vous compris que la partie est de son contrat devait être construite ; en commençant à l'extrémité est du contrat ? —En commençant à Edmonton ou à tout endroit qu'il aurait jugé plus convenable, et en poussant les travaux dans une direction ouest.

18973. S'attendait-on que l'entrepreneur s'avancerait graduellement de chacun de ces points de terminaison vers un point central commun ? —Oui ; je m'attendais qu'il pousserait les travaux aux deux bouts de sa section, la partie est en partant de l'extrémité est, et la partie ouest en partant de l'extrémité ouest. Dans ce dernier cas, s'il faisait venir ses hommes de la Colombie Anglaise, en toute probabilité, il aurait commencé les travaux près de la Cache de la Tête Jaune et travaillé dans la direction d'Edmonton.

18974. Mais à tout événement vous vous attendiez qu'il ferait quelques préparatifs à l'extrémité est et s'avancerait à l'ouest ?—Oui.

18975. Ce n'est pas ce qu'il a fait, si j'ai bien compris ?—Non.

Croit que l'intention de l'entrepreneur dès l'abord était de commencer dans la Colombie Anglaise, et de pousser les travaux vers les territoires du Nord-Ouest.

18976. Dans le malentendu entre lui et le gouvernement comprenez-vous que sa prétention était qu'il n'était tenu que de s'avancer de l'extrémité ouest du contrat vers l'est ?—Je crois qu'il n'a jamais eu l'intention de faire autre chose que de commencer dans la Colombie Anglaise, à Cache Creek, et de diriger les travaux vers les territoires du Nord-Ouest.

18977. A l'époque où vous lui avez télégraphié ou écrit pour la première fois de cesser ses opérations, vous rappelez-vous quelle proportion des travaux avait été faite, ou s'ils avaient été commencés ?—Oui ; la proportion est donnée dans un rapport ou dans une annexe.

Quand Barnard a arrêté la première fois, il avait fait des travaux pour une valeur de \$8,000.

18978. Veuillez dire à peu près quelle proportion de la ligne il avait faite quand il a arrêté la première fois ?—Il avait fait des travaux pour une valeur de \$8,000.

18979. Voulez-vous dire dans quelle localité environ ces travaux ont été faits ?—Oui ; entre Cache Creek et Kamloops.

18980. A l'époque ou vers l'époque où ce contrat fut passé, à quelle distance le système télégraphique de la Colombie Anglaise s'étendait-il, et dans quelle direction ?—Il s'étendait de l'île de Vancouver à la vallée de la rivière Fraser ; et de la vallée de la Fraser, ou district de Cariboo.

18981. Dans une direction nord ou nord-est de Vancouver ?—Oui.

18982. Et les travaux que M. Barnard devait faire avaient pour but de se relier à ce système au point le plus approprié ?—Oui.

18983. A l'époque où il a été arrêté, j'ai compris que vous aviez dit qu'il ne s'était pas rendu plus loin que quelque part aux environs de Kamloops ?—Tous les travaux qu'il avait faits l'avaient été entre Cache Creek et Kamloops, si ma mémoire est juste.

Subséquemment, il donna instruction à l'entrepreneur de se diriger de la Cache de la Tête Jaune à Fort George.

18984. Subséquemment vous lui avez donné instruction de se diriger entre deux points ?—Oui.

18985. Quels étaient ces deux points ?—La Cache de la Tête Jaune et Fort George ; sur tout-à-fait une autre route.

18986. A quelle distance environ se trouvait le point de départ de la

*Télégraphe—  
Construction—  
Contrat No. 3.*

ligne que vous lui donniez instruction de construire, des travaux les plus rapprochés qu'il avait faits, au temps où il fut arrêté?—Une grande distance.

18987. De quelle longueur environ?—Environ 200 milles.

18988. En passant des contrats avec ces différentes personnes, savez-vous si le gouvernement attendait d'elles, ou si c'était son intention, qu'elles construiraient de temps à autre des parties de la ligne—des parties disjointes—ou si elles devaient procéder graduellement en partant de différents points de terminaison ou d'un seul point de terminaison?—Je ne sais pas que le gouvernement eût des desseins particuliers; on attendait de ces personnes qu'elles termineraient leurs travaux au temps stipulé dans le contrat, et afin d'en arriver là, elles avaient à faire des travaux à différents points sur les sections.

Ce qu'on attendait des entrepreneurs.

18989. En lui donnant instruction de partir alors de la Cache de la Tête Jaune pour se diriger vers Fort George, pensiez-vous que cela était conforme à l'intention première quant au mode de construction de la ligne par les entrepreneurs?—C'était dû à ce que le gouvernement avait changé sa manière de voir quant au point de terminaison de la ligne.

Raison des instructions données à l'entrepreneur de se rendre de la Cache de la Tête Jaune à Fort George.

18990. En quoi avait-il changé sa manière de voir?—Ou plutôt, c'était probablement dû à quelque autre chose. Le télégraphe devait être construit sur la route du chemin de fer, et la route à travers la Colombie Anglaise n'avait pas été formellement adoptée; mais pour se conformer aux clauses de l'acte, si ma mémoire est juste, le gouvernement du jour adopta la ligne de la Cache de la Tête Jaune à Fort George.

18991. Vous voulez dire qu'il adopta cette route comme la ligne du chemin de fer, de manière à se conformer à l'acte qui exigeait que le télégraphe suivit la ligne localisée du chemin de fer?—Oui, je crois que ce fut probablement là la raison. On pensait alors que Bute Inlet serait le point de terminaison de la ligne.

Le télégraphe devrait suivre la route du chemin de fer, et on pensait que Bute Inlet serait le point de terminaison.

18992. De sorte que, au meilleur de votre souvenir, la ligne de la Cache de la Tête Jaune à Fort George a été adoptée comme la ligne localisée du chemin de fer afin que le télégraphe pût y être construite?—Oui, je crois que oui.

18993. Et conformément à cela, M. Barnard reçut instruction de partir de ce point et de s'avancer vers le Fort George en construisant le télégraphe?—Oui.

18994. Avez-vous pris part aux instructions qui lui furent données de s'avancer ainsi?—Il me semble que je lui ai télégraphié.

18995. Était-ce en conformité avec votre manière de voir comme ingénieur en chef du chemin de fer?—Je ne faisais qu'exécuter les instructions que j'avais reçues du ministre.

A télégraphié les instructions à Barnard.

18996. Considérez-vous que ces instructions données à l'entrepreneur étaient conformes à l'intention première du contrat en ce qui regarde la méthode d'exécution progressive de cette ligne; je veux parler du fait de commencer à un point détaché?—Il était très bien connu que le contrat ne supposait pas en premier lieu que la ligne suivrait cette direction; il supposait qu'elle se rendrait au Lac la Hache ou à Cache Creek, ou quelque autre point approprié; mais les desseins du gouvernement concernant le point probable de terminaison devinrent arrêtés, et la circonstance dont j'ai parlé rendit un changement nécessaire.

L'idée première était de se rendre au Lac la Hache.

*Télégraphes  
Construction.*  
— *Contract No. 3.*

18997. Ce que je veux savoir en vous demandant si ces instructions étaient conformes aux desseins qu'on avait formés au temps où le contrat fut passé, c'est ceci : si vous pensez qu'un entrepreneur serait obligé de prendre et de construire sa partie de la ligne télégraphique, en commençant à un point entièrement éloigné de ses quartiers d'approvisionnement, et de toute partie qu'il aurait déjà complétée?—Naturellement M. Barnard pouvait exercer une réclamation pour toutes pertes que lui aurait fait éprouver un changement quelconque.

Les pertes encourues à la suite d'un changement de localisation devaient être supportées par le gouvernement.

18998. Alors s'il y a eu des pertes encourues à la suite de ce changement, elles n'étaient pas couvertes par le contrat primitif?—Non ; il eût fallu lui accorder une compensation.

18999. De sorte que cette direction particulière dont vous parlez n'était pas absolument comprise dans les conditions primitives du contrat?—Je ne le crois pas ; on ne l'avait pas en vue quand le contrat a été passé.

19090. Je suppose que vous n'avez pris aucune part dans le règlement du malentendu, puisqu'il est confié au soin du département?—La dernière action que j'ai prise là-dessus, c'est ce dernier rapport, dont je viens de vous lire une partie.

Aucune négociation n'a eu lieu entre le témoin et le gouvernement en ce qui concerne les conditions du règlement.

19001. Je veux dire qu'aucune négociation n'a eu lieu entre vous et le gouvernement au sujet des conditions du règlement ou quelque chose comme cela?—Aucune.

**SOUSSIONS—  
CONTRAT No. 4.**

19002. Le contrat suivant, le No. 4, était aussi pour une partie de la ligne télégraphique, je crois?—Le No. 4 comprenait la construction du télégraphe depuis Fort William à Selkirk ; 410 milles.

La première soumission était celle de Waddle & Smith, \$189,120 pour la construction ; pour l'entretien \$12 par mille avec, et \$24 par mille sans les profits.

19003. Veuillez donner quelques-unes des premières soumissions pour les différentes sections ; le montant des soumissions pour la section No. 5, qui forme le contrat No. 4, et le rang qu'elles occupaient?—La première soumission était celle de Waddle & Smith, de Kingston, \$189,120.

19004. Est-ce que ce montant ne comprend que la construction?—Oui ; pour l'entretien \$2,400 par 100 milles—\$12 par mille avec les profits, et \$24 par mille sans les profits.

19005. Ce prix que vous mentionnez pour l'entretien serait par année, naturellement?—Par année, je suppose. La soumission ne le dit pas, mais elle devait certainement vouloir dire cela. Je le vois écrit au crayon ici (montrant l'annexe) mais c'est de mon écriture—au moins ça paraît être mon écriture.

Le témoin porte à \$239,520 l'offre nette sans profits.

19006. Alors à quoi portez-vous l'offre nette de Waddle & Smith pour la construction de cette section, et son entretien pendant cinq ans?—Sans profits?

19007. Sans profits.—A \$239,520.

L'offre de Sutton et Thirkell était de \$214,950, y compris l'entretien.

19008. Et la soumission la plus basse après celle-là?—La plus basse ensuite sur cette liste-ci est celle de Sutton & Thirkell, de Lindsay, \$214,950 y compris l'entretien.

19009. Alors cette soumission est en réalité plus basse que la première nommée?—C'en a l'air.

*Télégraphe—  
Soumissions—  
Contrat No. 4.*

19010. En supposant que le soumissionnaire n'eût pas eu les profits, c'est peut-être là ce qui, dans votre opinion, a fait pencher la balance dans ce cas-ci, quand vous avez préparé le rapport?—Non; il me paraît qu'on n'a regardé qu'à la construction—le prix pur et simple de la construction, sans y ajouter l'entretien.—La soumission qui vient ensuite est celle de Sutton, Thompson & Cie. Il n'y est pas dit si elle comprend l'entretien ou non, mais la somme est de \$243,150.

La soumission de Sutton & Thompson, de \$243,150 y compris l'entretien.

19011. En regardant à la soumission, voulez-vous dire si le montant comprend ou ne comprend pas l'entretien?—Oui; elle paraît comprendre l'entretien. C'est une omission dans le tableau annexé à mon rapport.

19012. Et la soumission de Sutton & Thirkell paraît également comprendre l'entretien?—Oui; ceci est mentionné au tableau des soumissions pour cette section.

19013. Alors, en ce qui regarde ces deux soumissions, je comprends qu'il y a une différence de \$28,200 en faveur de la soumission de Sutton & Thirkell?—Il paraît en être ainsi.

Différence de \$28,200 en faveur de la soumission de Sutton & Thirkell.

19014. C'est-à-dire, elle est d'autant plus basse que l'autre?—Oui.

19015. Prenez-vous part, généralement, aux négociations avec les soumissionnaires, ayant trait à l'obtention des contrats?—Non; généralement ça ne se faisait pas. Le système peut être décrit comme suit: les soumissions étaient reçues par le secrétaire, M. Braun, conformément à l'annonce. Elles s'accumulaient dans un tiroir jusqu'à ce que le temps de les recevoir fût expiré; alors on fixait bientôt après un jour pour les ouvrir. Elles étaient généralement ouvertes par M. Trudeau, M. Braun et moi-même, et quelquefois une quatrième personne était présente. Les soumissions étaient marquées aussitôt qu'elles étaient ouvertes, et à l'ouverture de chaque soumission distincte, on faisait une marque correspondante sur chacun des papiers contenus dans l'enveloppe, et une inscription était faite sur une feuille de papier qu'on appelait d'abord un sommaire des soumissions. Cela étant fait, j'étais appelé à faire rapport au ministre de la nature des soumissions. Ayant fait rapport des soumissions, je n'avais plus rien à faire jusqu'à ce que le contrat fût passé, à moins qu'on ne me fit une demande spéciale. Alors il était de mon devoir, comme officier exécutif en chef, de voir à ce que le contrat fut exécuté.

Manière d'en agir avec les soumissionnaires.

En général après avoir fait au ministre rapport des soumissions le devoir du témoin cessait, jusqu'à ce qu'il vit à faire exécuter le contrat.

19016. Quand vous dites que vous faisiez rapport de la nature des soumissions, voulez-vous dire que vous faisiez rapport de leur rang respectif au point de vue pécuniaire?—Je faisais rapport précisément de la manière que vous avez pu voir dans les divers rapports qui sont devant vous, et dont j'ai eu quelques-uns entre les mains aujourd'hui.

19017. Je suppose qu'un des principaux éléments de votre rapport était le mérite respectif des soumissions quant à la question d'argent?—Oui; j'établissais le montant de chaque soumission comme vous le voyez dans les rapports qui sont sur la table.

19018. Après que le choix avait été fait d'un certain soumissionnaire, Braun l'organe officiel qui ouvrait les négociations avec lui, en général?—M. Braun était l'organe officiel du département, et c'est toujours lui, je crois, qui communiquait avec le plus bas soumissionnaire.

Télégraphe—  
Soumissions.

## Contrat No. 4.

Dans le cas actuel, le témoin a peut-être été l'organe officiel en vertu d'instructions reçues.

19019. Dans le cas actuel, vous paraissez avoir communiqué directement, en premier lieu, avec Waddle & Smith?—Alors, j'ai pu recevoir des instructions spéciales de le faire.

19020. Vous avez communiqué avec eux par lettre et aussi par dépêche à la même date: savez-vous pourquoi vous, qui êtes ingénieur en chef, vous avez fait ce que d'habitude faisait le secrétaire du département?—Non; si j'avais reçu des instructions spéciales dans ce cas particulier naturellement j'aurais obéi à mes instructions.

19021. Voulez-vous dire que partout où il appert que vous avez pris part aux négociations avec l'entrepreneur, c'était en vertu d'instructions spéciales, et en dehors de votre devoir ordinaire?—Ce n'était pas la pratique ordinaire.

La lettre indique qu'il avait reçu instruction du ministre.

19022. Pouvez-vous dire de qui vous receviez instruction?—Oui; dans le cas actuel, j'ai reçu instruction du Premier ministre et ministre des Travaux Publics, et la lettre prouve, à sa face même, que j'ai simplement accompli mon devoir en lui écrivant, parce que le dernier paragraphe dit que la personne "voudra bien communiquer immédiatement avec le Premier ministre sur le sujet." J'ai accompli mon devoir en écrivant cette lettre; je ne lui demandais pas de m'écrire.

19023. Le télégramme qui a été produit par M. Waddle lui-même, portant la date du 12 août, je crois, n'apparaît nulle part dans la correspondance imprimée, mais vous le lui avez adressé et il est ainsi conçu: "Pouvez-vous descendre immédiatement à Ottawa au sujet de votre soumission pour le télégraphe du Pacifique? Répondez: "Vous rappelez-vous de quelque chose de particulier à ce sujet qui aurait fait sortir cette affaire de la pratique ordinaire?—Le secrétaire pouvait ne pas être en ville. Je crois que c'était dans le mois d'août, et à cette époque de l'année quelquefois un bon nombre des employés sont absents de la ville.

19024. Mais je comprends que vous ne vous rappelez rien de particulier à ce sujet?—Non, je ne me rappelle rien, en écrivant cette lettre et ce télégramme, j'accomplissais le devoir de secrétaire.

Ne peut donner aucune raison pour laquelle on passa par-dessus Sutton & Thirkell et qu'on donna \$28,200 de plus à Sutton & Thompson.

19025. La correspondance qui nous a été fournie sur ce contrat montre que les personnes que vous avez mentionnée comme étant les plus bas soumissionnaires n'ont pas fait leur dépôt au temps voulu par le département, que le département a passé aux plus bas soumissionnaires après elles, Sutton & Thirkell, qu'une correspondance a été échangée entre le département et Sutton et Thirkell jusqu'au 16 décembre 1874, date à laquelle il appert qu'il était probable qu'ils devaient avoir le contrat au plus bas des deux prix que vous avez mentionnés, c'est-à-dire \$214,950; pouvez-vous donner la raison pour laquelle on a passé par dessus leur soumission et l'on a accordé le contrat d'après la soumission plus élevée de Sutton et Thompson, avec une augmentation de \$28,200?—Je ne me rappelle d'aucune raison. Il peut y avoir eu quelque raison. Je ne me rappelle pas que j'aie été mêlé davantage à cette affaire.

19026. Je vous demande si vous rappelez de quelque chose qui ait fait avoir le contrat à Sutton et Thompson au lieu et place de Sutton et Thirkell?—Autant que je puis le voir par la correspondance qui est devant moi, cette lettre et ce télégramme, furent les derniers de la

correspondance avec lesquels j'ai eu quelque chose à faire. Je ne me rappelle pas d'avoir correspondu avec eux.

18027. Maintenant il appert que la négociation qui s'est terminée par la passation du contrat a en réalité été ouverte entre vous et Oliver, Davidson & Cie. Ces derniers vous écrivent le 24 décembre, et disent : " Nous sommes à prendre des arrangements pour mettre à exécution la soumission de Sutton, Thompson & Cie. Quel temps vous serait convenable pour s'entendre sur l'affaire ? Pourrait-elle rester suspendue jusqu'après les élections d'Ontario ? " Et vous leur avez répondu : " Tout temps qui vous sera convenable sera bon. "—Cela paraît s'être passé cinq mois après ma lettre et le télégramme au plus bas soumissionnaire. Il y avait eu dans l'intervalle une correspondance active avec laquelle je n'ai rien eu à faire, et pourquoi ils m'ont écrit, je ne le sais pas.

19028. Il appert de la correspondance officielle que le contrat a été offert à Sutton & Thirkell pour le moins élevé des deux prix que vous avez mentionnés, c'est-à-dire, \$214,950, et que jusqu'au 16 décembre, il y avait probabilité que le contract serait accordé à ce prix, la plus basse des deux sommes, mais qu'entré le 16 et le 19 décembre, quelque chose serait arrivé qui les a portés à vous écrire, disant qu'ils s'étaient assurés la soumission plus haute ; je vous demande de m'expliquer cela.—J'ai peur de ne pouvoir le faire. Je ne m'en souviens pas, mais il se peut que je puisse vous indiquer où j'étais pendant ce temps. Il est très-probable que j'étais absent de la ville.

19029. M. Davidson, un des membres de la société Oliver, Davidson & Cie., dit qu'il est venu à Ottawa avec l'un de ses associés, M. Oliver, le 19 décembre, qui aurait été le dernier des trois jours accordés pour trouver de quoi faire le dépôt, et M. Davidson dit que lui et M. Oliver vous virent dans votre bureau, qu'ils parlèrent de l'affaire, et que dans cette conversation, s'il s'en souvient bien, M. Fleming avait déclaré qu'il désirait que le gouvernement accordât le contrat à des personnes responsables, qu'il ne voulait pas être ennuyé par des hommes qui n'avaient pas d'argent et qui leur causeraient des embarras, et il dit qu'il croit vous avoir entendu dire que vous recommanderiez qu'ils obtinssent le contrat. Maintenant, si cela a de fait eu lieu, cela expliquerait jusqu'à un certain point qu'ils aient ouvert une correspondance avec vous le 24, disant qu'ils s'étaient alors assuré la position de Sutton & Thompson ? —Oui.

19030. Est-ce que cette déposition de M. Davidson ne vous rappelle pas cette circonstance ?—J'ai envoyé voir s'il y aurait des documents indiquant où j'étais à cette époque, ou quand je suis revenu en ville, ou toute autre chose qui me le rappellerait à l'esprit. (Après avoir examiné des registres de lettres) : Il n'est pas invraisemblable que j'ai dit quelque chose comme cela, je ne m'en souviens pas.

19031. Pouvez-vous expliquer pourquoi, puisque vous n'étiez pas la personne chargée de négocier avec les personnes qui essayaient d'obtenir des contrats, Oliver, Davidson & Cie, vous ont écrit le 24 décembre, vous informant qu'ils avaient pris des arrangements pour mettre à exécution la soumission de Sutton, Thompson & Cie ? Mon bureau était un bureau public. J'agissais en qualité d'employé public, et je ne pouvais empêcher personne de venir à mon bureau, ou de m'écrire ou de me parler—sur n'importe quel sujet qu'il leur plaisait. J'étais forcé d'accuser réception de leurs lettres en termes aussi courtois que possible.

NE PEUT EXPLIQUER comment, quand Sutton & Thirkell étaient à la veille d'avoir le contrat au prix le moins élevé, Oliver, Davidson & Cie, pouvaient écrire qu'ils s'étaient assurés la soumission plus élevée.

Explication du fait qu'Oliver, Davidson & Cie, ont communiqué avec le témoin.

*Télégraphe—  
Soumissions—  
Contrat No. 1.*

19032. Et dans ce cas-ci, vous n'avez pas seulement accusé réception de leur lettre, mais vous avez répondu en substance à la question qu'ils vous posaient?—Afin d'être en mesure de répondre ainsi, en toute probabilité, je suis allé trouver le ministre ou le sous-ministre; quelques-unes des autorités qui avaient quelque chose à faire dans la conclusion des contrats. Il n'est pas improbable que je suis allé trouver M. Mackenzie, ou probablement j'ai envoyé un message à M. Buckingham pour m'informer si cela pouvait être fait, de manière que je pusse répondre à cette lettre. Probablement, j'ai envoyé M. Buckingham ou quelqu'autre personne dans la chambre du ministre.

19033. Vous mentionnez ces probabilités simplement par conjecture?—Simplement par conjecture; je ne m'en souviens pas. J'essaie de vous dire comment cela s'est fait. Je voudrais vous faire comprendre que du commencement à la fin, je n'ai rien eu à faire avec la conclusion des contrats, à moins qu'on ne me demandât spécialement d'intervenir.

19034. J'en conclus que c'est la substance de vos souvenirs actuels?—Je n'avais rien à voir aux contrats jusqu'à ce qu'ils fussent passés; alors j'étais l'officier exécutif chargé de voir à ce qu'ils fussent remplis.

19035. J'appelle votre attention sur ce cas particulier pour voir s'il rappelle à votre esprit un état de choses différent?—Non. Oliver, Davidson & Cie, ont peut-être pensé que j'avais plus à faire que je n'avais dans la conclusion des contrats, et sont venus à mon bureau et ont eu quelque conversation avec moi. Pour la même raison probablement, ils m'ont envoyée cette lettre, et naturellement, j'étais tenu d'accuser réception de la lettre, et d'y répondre du mieux que je pouvais.

19036. Il ressort de la preuve faite que, jusqu'au 19 décembre, Sutton, Oliver & Davidson étaient prêts à exécuter leur contrat sur la base de la soumission plus basse, et que quand ils vinrent ici, ils apprirent quelque chose de quelqu'un qui leur porta à retourner et à se procurer la position de Sutton et Thompson de manière à obtenir un prix plus élevé.—Oui.

Jusqu'au 19 décembre, Sutton, Oliver & Davidson prêts à accepter le contrat d'après la soumission plus basse de Sutton & Thirkell, mais quand ils vinrent à Ottawa, ils décidèrent d'avoir la soumission plus élevée, le témoin ne peut donner aucune explication de ce fait.

19037. Maintenant, après avoir rappelé ces faits à votre mémoire, vous rappelez-vous s'il y a eu quelque conversation dans le département sur ce point en particulier, sur cette vue du sujet?—Pas avec moi, que je me rappelle.

19038. Vous rappelez-vous le fait de quelque conversation avec M. Olivier ou M. Davidson à ce sujet?—Non.

19039. Vous rappelez-vous d'avoir eu quelque conversation avec aucune personne au sujet du contrat pour la section 5, sur la question des chiffres ou des montants?—Non; je me rappelle qu'ils sont venus à mon bureau plus d'une fois, soit que ce fut Oliver, Davidson ou un monsieur du nom de Brown.

Burpe.

T. R. BURPE, assermenté et interrogé :

*Par le Président :—*

19040. Avez-vous assisté à aucune conversation entre M. Fleming et soit M. Oliver, M. Davidson, ou M. Brown, ou M. Sutton, ou toute autre personne intéressée dans ce contrat pour la section 5 de la ligne à prendre.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

télégraphique?—Pas que je me rappelle actuellement. J'étais dans la chambre voisine. Je me rappelle d'avoir vu ces messieurs dans le bureau, mais je n'étais pas présent dans la chambre.

19041. Alors vous n'avez rien entendu de ce qui s'est passé entre eux et M. Fleming?—Rien.

Examen de SANDFORD FLEMING continué :

*Par le Président :—*

**Fleming.**  
EMBRANCHEMENT  
DE PEMBINA.  
CONTRAT No. 5.

19042. Je comprends que la substance de votre témoignage en cette affaire est ceci : que vous ne pouvez aucunement expliquer comment cela est arrivé et que vous n'y avez pris aucune part ; je veux dire la transaction par laquelle Sutton, qui était intéressé dans les deux soumissions, a obtenu le contrat pour le prix le plus élevé?—Je déclare positivement que je n'en connais rien.

19043. Le contrat suivant, qui porte le No. 5, concernait la construction de quelque partie du chemin de fer, je crois?—Le contrat No. 5 est pour partie de la construction de l'embranchement de Pembina.

19044. Quant au contrat No. 5, qui concernait la construction de l'embranchement de Pembina au sud, je remarque dans l'annonce demandant des soumissions, que la ligne ne se rend pas tout-à-fait à la frontière ; voulez-vous expliquer pourquoi?—Je crois que je l'ai expliqué hier. C'est parce que le raccordement par chemin de fer à Minnesota n'était pas établi. Le chemin de fer St-Paul et Manitoba, qui est maintenant en opération, n'était pas alors construit ni localisé.

19045. Et au nord il y avait un espace qui n'était pas compris dans les soumissions?—Oui : Eh bien ! lors de la publication de l'annonce demandant des soumissions cette partie de la ligne n'était pas localisée. Je crois que c'est là la raison.

19046. Je crois vous avoir entendu dire que les prix de ce contrat étaient bas?—On les considérait comme bas. Le fait est qu'il n'y a qu'un prix dans le contrat, c'est le prix pour le terrassement, 22 cts.

19047. Connaissez-vous quelque chose en rapport avec ce contrat que vous croiriez devoir nous expliquer pour nous la faire comprendre?—Je ne crois pas qu'il y ait quelque chose.

19048. Vous ne vous rappelez pas quelque circonstance particulière qui s'y rattache?—Non ; c'était un pays très plat pour y faire passer un chemin, et le chemin a été élevé un peu au-dessus de la surface pour l'empêcher d'être couvert d'eau à certaines époques, et pour faciliter l'exploitation en hiver.

19049. Il y a d'autres travaux qu'embrasse ce qu'on appelle le contrat 5 A—c'est le prolongement au nord depuis Winnipeg en gagnant Selkirk?—Oui.

19050. Est-ce que ces travaux ont été donnés par soumission?—Non. N'a pas été donné par soumission. Si je m'en rappelle bien, il y a eu quelque correspondance entre moi et M. Whitehead et le ministre à ce sujet. J'ai préparé un mémoire, en

*Embranchement de  
Pembina—  
Contrat 5 A.*

Difficulté à transporter les rails pour l'exécution du contrat 14.

Whitehead, l'entrepreneur de l'autre partie de l'embranchement de Pembina, a offert de niveler le prolongement à Selkirk à 22cts et de poser la voie au prix du contrat pour les sections 14 et 15.

\$60,000 jugées un prix suffisant pour une voie temporaire, tandis que le transport des rails de St. Boniface à la section 14 eût coûté \$30,000.

Entend par voie temporaire un premier nivellement.

La dépense a dépassé de beaucoup \$100,000.

Le 11 mai, Braun donna instruction à Whitehead de se mettre à l'ouvrage

date du 19 avril 1877, qui explique l'affaire et que je serai heureux de lire. Des rails avaient été fournis aux entrepreneurs pour le nivellement de la voie principale depuis Selkirk en gagnant l'est. Il y avait quelque difficulté à transporter ces rails à Selkirk. Il est suggéré dans ce mémoire de poser une voie temporaire de St-Boniface à Selkirk, afin que les rails pussent être transportés par voie de terre, au lieu de les descendre par la rivière, la navigation sur la rivière étant difficile à certaines saisons. L'entrepreneur de l'embranchement de Pembina—de la partie centrale et sud de l'embranchement de Pembina—M. Whitehead, offrit de faire le nivellement du prolongement à Selkirk au même prix que son premier contrat, 22 cts. et de poser la voie au même prix que celui du contrat pour les sections 14 et 15. On calculait que \$60,000 suffiraient pour poser une voie temporaire.

19051. Cela comprenait la fourniture des traverses, outre les trois autres items que vous avez mentionnés?—Oui : le nivellement de la voie, la fourniture des traverses et la construction des ponts entre St. Boniface et Selkirk, tandis que le transport des rails par la rivière de St. Boniface à la section 14 serait revenu à environ \$30,000, et dans l'intérêt public on résolut de poser la voie et d'épargner les \$30,000 ou une grande partie de cette somme.

19052. Je comprends que la suggestion contenue dans ce rapport est que le gouvernement n'aurait qu'à déboursier \$30,000 de plus que le montant requis pour faire transporter les rails par la rivière?—Oui.

19053. Et que cela lui permettrait de faire transporter, de même que ces rails, d'autres matériaux en différentes occasions?—On calculait que \$30,000 de plus que le coût de transport des rails par la rivière seraient suffisantes pour poser la voie temporaire en question.

19054. Quand vous dites voie temporaire, entendez-vous dire qu'elle devait être changée ou qu'elle était simplement incomplète?—Simplement incomplète.

19055. Elle n'était pas temporaire dans le sens qu'elle devait être enlevée?—On devait la poser sur ce que j'appelle un premier nivellement.

19056. Mais elle devait rester posée permanemment?—Oui.

19057. Il ressort les témoignages que la dépense, au lieu d'être restreinte aux \$55,000 que vous aviez suggérés, a dépassé considérablement \$100,000 : savez-vous comment il s'est fait qu'on ait exécuté plus de travaux ou donné des prix plus élevés?—J'étais en Angleterre cette année-là.

19058. Il appert qu'après votre rapport du 19 avril, il fut résolu par un ordre du Conseil Privé, en date du 11 de mai, de faire faire ces travaux, pour environ le coût que vous mentionniez ; maintenant pouvez-vous expliquer comment il s'est fait qu'après le 11 mai 1877, beaucoup plus de travaux aient été faits à un prix beaucoup plus élevé?—Je partis d'Ottawa avant le 11 mai, et j'ai peur de ne pouvoir l'expliquer. Je partis d'Ottawa pour l'Angleterre. Je trouve quelques lettres ici dans mon cahier de lettres, qui furent écrites à Montréal le 11 de mai.

19059. Il appert que M. Rowan, à Winnipeg, reçut le 11 mai, instruction de M. Braun par dépêche d'autoriser M. Whitehead à com-

*Embranchement de  
Pembina—  
Contrat 5 A.*

mencer les travaux ; est-ce que cela a été fait en aucune manière en vertu d'instructions émanant de vous ?—Non ; au moins, je ne le crois pas. Ce ne pouvait être par mes instructions. Je n'étais pas à Ottawa le 11 mai. J'étais parti avant le 11 mai, et je ne suis revenu que plusieurs mois après.

sur les travaux ; cette action fut prise alors que le témoin était absent du pays.

19060. Pouvez-vous dire vers quel temps à peu près il vint pour la première fois à votre connaissance que la dépense sur cet embranchement nord de Pembina était beaucoup plus forte que celle que vous aviez recommandée dans votre rapport du 19 avril ?—Je crois que c'est longtemps après, quand j'ai été de retour d'Angleterre.

19061. Vous rappelez-vous de la circonstance où vous avez trouvé que la dépense était plus forte que celle que vous aviez prévue ou suggérée ?—Je ne m'en souviens pas très bien.

19062. Ne vous êtes-vous pas assuré, à votre retour d'Angleterre, du progrès qui avait été fait sur l'embranchement nord de Pembina ?—J'étais revenu d'Angleterre pour passer quelque temps, mais je crois que ce contrat était sous le contrôle de la personne que j'avais laissée à ma place.

19063. Et pensez-vous qu'il soit resté sous son contrôle à votre retour ?—Je le crois, parce que je retournai en Angleterre.

19064. Vous êtes revenu le printemps suivant, alors ?—Je revins l'hiver suivant au Canada, et je retournai en Angleterre pour chercher ma famille, je crois.

19065. Vous rappelez-vous qu'en aucun temps vous ayez été frappé de la dépense réelle sur l'embranchement nord de Pembina, telle que comparée à celle que vous aviez recommandée ?—Je ne puis pas donner de dates, mais j'ai été étonné de voir qu'elle excédait d'autant que cela les estimations—je ne pouvais qu'être étonné.

Étonné de voir que la dépense avait dépassé les estimations d'autant que cela.

19066. En avez-vous recherché la raison ?—Il n'est pas douteux que je l'aie recherchée jusqu'à un certain point.

19067. Vous rappelez-vous d'avoir fait des recherches particulières là-dessus ?—Non.

19068. Vous rappelez-vous que de votre propre mouvement vous vous êtes assuré des raisons qui faisaient que la dépense était si forte ?—J'ai appris quelque chose à ce sujet depuis que je suis entré dans cette chambre, par le papier que j'ai devant moi. Ce papier, qui est maintenant devant moi contient, premièrement, une dépêche de M. Braun à M. Rowan, en date du 11 mai 1877, et dont voici la teneur :—

“ Autorisez M. Whitehead à procéder au prolongement de Pembina, comme partie du premier contrat à 22 cts par verge pour le terrassement, et les autres travaux aux prix tels que par son contrat 15.”

Voilà un document ; j'en trouve un autre, en date du 16 mai, de M. Braun, adressé à M. Marcus Smith, Ingénieur en chef *pro tem.* du chemin de fer du Pacifique Canadien, à Ottawa. C'est une courte lettre, et je vais la lire en entier :

Lettre de Braun à Marcus Smith lui donnant avis que Whitehead devait commencer les travaux à 22cts. pour le terrassement et le reste des travaux aux prix du contrat 15.

“ MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que le 11 courant, M. Rowan a reçu instruction par dépêche d'autoriser M. Whitehead à procéder aux travaux du prolongement de Pembina comme partie de son pre-

*Embranchement de  
Pembina—  
Contrat 5 A.*

mier contrat, à 22 cts. par verge cube pour le terrassement, et les autres travaux, aux prix tels que mentionnés à son contrat pour la section 15. J'ai l'honneur d'être, etc."

19069. A-t-il jamais été question devant vous des prix qu'il devait avoir pour tout ouvrage outre ces quatre items que vous avez mentionnés dans votre rapport du 19 avril?—Pas que je me rappelle.

19070. Par exemple, il appert qu'il obtint pour les fossés d'écoulement le prix qu'il avait sur la section 15; pensez-vous que c'est un prix qu'il est raisonnable de payer pour des fossés d'écoulement sur la section 5 A?—Si ce prix était raisonnable pour la section 15, il est probable qu'il était raisonnable pour 5 A.

Raisnable ou non, l'ingénieur du département autorisé à certifier des travaux suivant ces prix. 19071. Dites-vous que ce serait un prix raisonnable à payer pour 5 A, à en juger par le pays et la nature du sol?—Eh bien, raisonnable ou non, l'ingénieur du département fut autorisé à certifier des travaux faits à ces prix.

19072. Cela justifierait le département de payer; je vous demande votre opinion sur cet ouvrage?—Je ne puis pas donner d'opinion à la légère. Je pèse généralement mes opinions.

L'entrepreneur avait parlé de la difficulté de l'ouvrage, la matière étant de "gumbo" dur. 19073. Pouvez-vous me donner, comme partie de votre déposition, une idée de la valeur des fossés d'écoulement sur la section 5 A?—L'entrepreneur lui-même, M. Whitehead, a beaucoup parlé devant moi de la difficulté de ce travail. Il explique que c'était excessivement difficile; que le sol dans ces fossés d'écoulement, était beaucoup plus dur que partout ailleurs; et il en parla comme d'une matière exceptionnelle. Il l'appelait "gumbo." M. Smellie possède des informations qu'il peut vous donner à ce sujet.

19074. Avez-vous quelques moyens de connaître la nature du pays d'après lesquels vous pourriez me donner une opinion sur la valeur probable des fossés d'écoulement sur la section 5 A?—Oui.

Le prix payé pour les fossés d'écoulement sur la section 5 A est élevé. 19075. Et quelle est votre opinion?—Mon opinion est que c'est un prix élevé pour des fossés d'écoulement.

Toute l'affaire a été une bévue. 19076. M. Whitehead dit que si ces fossés d'écoulement avaient été faits par soumission, ils auraient pu être faits pour 20 cts. à 25 cts., au lieu de 45 cts. qu'il a eus; c'est là son témoignage à ce sujet?—Eh bien, toute l'affaire semble avoir été une bévue.

19077. Une bévue faite par qui?—Par quelqu'un. On n'avait pas l'intention en premier lieu de faire des fossés d'écoulement.

19078. Alors vous voulez dire par quelqu'un du département?—Il y en a eu une bévue quelque part.

La faute a été faite par la personne qui a ordonné les fossés d'écoulement. 19079. Voulez-vous dire par la personne qui a ordonné de faire les fossés d'écoulement?—Oui; il n'y a rien qui puisse autoriser à faire faire des fossés d'écoulement à un tel prix, au meilleur de ma connaissance.

19080. Avez-vous, en aucun temps, pris part à l'autorisation donnée pour ces travaux sur l'embranchement de Pembina au-delà de ce qui est contenu dans votre rapport eu 19 avril?—Il se peut que j'y aie pris part, plus tard; mais je ne me rappelle pas d'y avoir pris une part spéciale.

*Embranchement de  
Pembina—  
Contrat 5 A.*

19081. Je veux parler de ces items pour lesquels on a alloué les prix sur la section 15.—Je fus de retour à Ottawa en octobre 1878, et j'appris que l'argent avait été dépensé. \$141,000 avaient alors été dépensés, au lieu de \$60,000.

19082. Alors pensez-vous que ces travaux, qui ont été donnés par erreur de la section 5 A, n'ont pas été faits en aucun temps par votre autorité?—Ils n'ont pas été faits, que je sache, par mon autorité directe. Je trouve que ce sujet a attiré de bonne heure l'attention. Le 16 juillet, M. Smellie, qui avait charge du bureau principal ici, et voyait à ce que les certificats en faveur de l'entrepreneur fussent bien préparés, appela l'attention sur le sujet dans une lettre adressée au secrétaire du département, M. Braun, le 16 juillet 1877, moins deux mois après que l'ordre en conseil fut passé. La lettre n'est pas longue. Je puis la lire, si c'est le désir de la commission; elle résout le point qui a été soulevé.

19083. Veuillez la lire?—M. Smellie dit :

“ **MONSIEUR,**—Dans l'estimation mensuelle qui vient d'être reçue des travaux faits sur le prolongement de l'embranchement de Pembina se trouvent plusieurs items de travaux qui ne paraissent pas avoir été pris en considération quand les travaux ont été accordés et le crédit affecté fixé à \$60,000; par exemple, pour déboisement et défrichement se trouve une dépense pour le mois de juin de \$3,480; pour travaux d'excavation dans le roc détaché, \$525; et pour excavation dans les fossés d'écoulement, \$4,077. La quantité est de 9,060 verges cubes, et le prix fixé par M. Rowan est de 45 cts. tels que pour les travaux du même genre sur le contrat No. 15. Le prix alloué à M. Whitehead pour cet ouvrage dans son contrat primitif était de 33 cts; l'excavation ordinaire étant de 22 cts. par verge cube. Je ne puis me faire aucune idée de l'étendue de ces travaux additionnels, mais j'ai demandé à M. Rowan d'en fournir une estimation. En attendant, je recommande que l'estimation pour le mois de juin soit payée, le prix pour les fossés d'écoulement étant porté à 33 cts. par verge cubique.

Je suis votre obéissant serviteur,

W. B. SMELLIE,

Pour l'Ingénieur-en-Chef et en son absence.

M. Smellie m'informe qu'il ne reçut pas de réponse à cette lettre.

A cette lettre de M. Smellie, nulle réponse ne fut faite.

19084. C'est dans le département que vous avez trouvé cette lettre de l'ingénieur du département au secrétaire du département?—Oui. M. Smellie peut probablement parler de cette affaire plus directement que je ne le puis moi-même.

19085. Y a-t-il autre chose à propos de la section 5 A que vous pourriez expliquer?—Non; je dis que M. Smellie pourrait vous donner en peu de mots, toute autre explication que vous pourriez désirer.

W. B. SMELLIE, appelé et assermenté :

Smellie.

*Par le Président :—*

19086. Vous paraissez avoir pris part à une correspondance touchant les charges extra sur la section 5 A; voulez-vous expliquer ce que vous avez fait à propos de cela, ou ce dont vous êtes assuré?—Cette correspondance n'a rapport qu'à cet item des fossés d'écoulement mentionné dans cette lettre que M. Fleming vient de vous lire.

Embranchement de  
Pembina—  
Contrat S. A.

Aucune réponse directe n'a été faite à la lettre du témoin dans laquelle il signalait le haut prix payé pour les fossés d'écoulement.

19087. Avez-vous appris quelque chose en réponse à votre lettre à M. Braun?—Je crois, autant que je puis m'en souvenir, qu'aucune réponse ne fut faite à cette lettre.

19088. Aviez-vous alors charge du département ici à Ottawa?—Oui en l'absence de M. Fleming.

19089. Aviez-vous eu de M. Rowan, ou de toute autre personne, aucune explication des charges faites pour l'exécution de ce contrat; je veux parler des charges autres que celles mentionnées dans la suggestion de M. Fleming en date du 19 avril, parce que peu à peu vous avez dû vous apercevoir que le montant grossissait et dépassait de beaucoup le montant qu'on avait d'abord eu l'intention de dépenser?—Cette lettre explique que dans les estimations qui nous arrivaient étaient compris certains items qu'on n'avait évidemment pas eu en vue, quand les travaux ont été accordés à M. Whitehead.

19090. Je comprends parfaitement ce qui est dit dans cette lettre, mais je ne comprends pas que vos recherches se soient arrêtées là, parce que de temps à autre, vous avez dû remarquer que les montants se faisaient plus considérables chaque mois, jusqu'à ce qu'enfin vous ayez vu qu'ils dépassaient de beaucoup les \$60,000, et je vous demande si vous avez poussé vos recherches de façon à vous assurer de la nature de la dépense?—Je m'en aperçus en juillet 1877.

Après avoir écrit la lettre ci-dessus le témoin mentionna le fait à Marcus Smith qui prétendit que l'Ordre en Conseil justifiait 45 cts, au lieu de 33 cts.

19091. Après cela, avez-vous poussé vos recherches plus loin et vous êtes-vous assuré où avait pris naissance cette dépense qui n'était justifiée par aucun ordre en conseil, ni aucune autorisation légitime?—Le fait fut mentionné à l'ingénieur en chef, *pro tem.* M. Marcus Smith, et je me rappelle de lui avoir parlé surtout de ce prix de 33 cts pour les fossés d'écoulement, et dans les rapports subséquents le chiffre de 45 cts fut rétabli, en vertu de l'ordre en conseil, disait-il.

19092. Dites-vous maintenant que M. Marcus Smith prétendit que l'ordre-en-conseil justifiait ce prix de 45 cts. pour les fossés d'écoulement?—Oui.

Le témoin a changé le prix à 33 cts, et Marcus Smith le rétabli à 45 cts.

19093. Et qu'il décida d'allouer ce prix à M. Whitehead?—Il rétablit ce chiffre, parce que j'avais changé les estimations. J'avais changé les estimations en les portant à 33 cts. et le chiffre fut rétabli après coup à 45 cts.

19094. Avez-vous appelé l'attention d'aucune personne sur les autres items, tel que travaux dans les pierres détachées?—Il en est fait mention dans la lettre. J'appelai là-dessus l'attention du département.

19095. J'ai compris que vous disiez que vos recherches ne se rapportaient qu'aux fossés d'écoulement?—Je le fis connaître au département.

19096. A part cette lettre à M. Braun dont vous parlez, avez-vous fait d'autres recherches?—Non, si ce n'est vis-à-vis M. Smith.

19097. Vous lui avez-vous parlé des travaux dans les pierres détachées et autres items?—Je ne me souviens pas d'une manière particulière de l'occasion où je lui en ai parlé, mais je me rappelle spécialement de lui avoir parlé des fossés d'écoulement.

19098. Je vous parle maintenant des autres items; vous rappelez-vous de lui avoir parlé d'autres items que les fossés d'écoulement?—Je ne pourrais le dire d'une manière positive.

*Embranchement de  
Pembina—  
Contrat S. A.*

1909. Vous rappelez-vous s'il y a eu quelque communication écrite entre vous et M. Smith, ou si tout s'est passé entre vous, de vive voix ? — Je ne me rappelle pas que rien ait été écrit.

1910. Vous voyez que cette dépense comporte un grand nombre d'autres items que celui des fossés d'écoulement ? — Certainement.

1910. Tout autre item que les quatre mentionnés dans le rapport de M. Fleming n'était pas autorisé, autant que nous pouvons le savoir ? — C'est ma manière de voir.

Tout autre item que les quatre mentionnés dans la lettre de Fleming n'était pas autorisé, mais il n'y eut pas d'autres recherches.

1910. Et dépassait de beaucoup l'estimation première ? — Oui, monsieur.

1910. Alors vous n'avez eu connaissance d'aucune autre recherche que celle mentionnée dans votre lettre, si ce n'est en ce qui concerne les fossés d'écoulement ? — Non, je ne me rappelle aucun autre.

1910. Y a-t-il autre chose à propos de ce contrat S. A que vous désiriez expliquer maintenant ? — Je ne pense pas qu'il y ait aucune autre chose.

Examen de SANDFORD FLEMING continué :

Fleming.

*Par le Président :—*

ACHAT DE RAILS.—  
CONTRATS Nos. 6-11.

1910. En ce qui regarde le contrat suivant par ordre, qui est le contrat No. 6, vous rappelez-vous comment ce contrat a été amené ; quelle en a été l'origine ? — Des rails d'acier. Je devrais m'en rappeler un peu. Je puis puiser, dans un mémoire que j'ai préparé le 24 mars 1876, quelques informations concernant l'achat des rails d'acier.

A préparé un mémoire le 24 mars 1876.

1910. Avant de prendre votre mémoire de mars 1876, dont vous parlez, pouvez-vous dire, d'après vos souvenirs, si vous aviez préparé quelque rapport écrit, vers le temps de la transaction même, sur la nécessité de ces rails, ou sur votre manière de voir à ce sujet ? — Il appert de mon mémoire que mes communications avec le ministre ont eu lieu verbalement pour la plus grande partie.

1910. Mais pas toutes, je suppose ? — Non ; car, un certain jour, je lui ai soumis un brouillon de spécification et autres papiers dans lesquels je recommandais l'achat des rails.

1910. Dites-vous que vous lui avez soumis un document recommandant l'achat ? — Le voici. Le 13 août 1874. Je renouvelai mes recommandations, et lui fournis un brouillon de spécification " pour prendre action là-dessus, si on le jugeait à propos ; " ce sont les paroles que je trouve ici. Je vois qu'avant cette date, de bonne heure en août 1874, je fis mention au ministre que le prix des rails avait atteint ce qu'on considérait un chiffre très bas.

Le 13 août 1874, le témoin a soumis au ministre un document recommandant l'achat des rails.

Voit par le mémoire de mars 1876, qu'en 1874, il a fait mention au ministre que le prix des rails était rendu à un chiffre très bas.

1910. Vous faites cette déclaration, si je comprends bien, en lisant ce mémoire de mars, 1876 ? — Oui :

1910. Avant de parler du contenu de ce mémoire, je veux savoir si vous vous rappelez d'avoir eu quelque communication, soit verbale, soit écrite avec quelqu'un en rapport avec le gouvernement, dans laquelle

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

vous donniez votre manière de voir sur la nécessité de cet achat?—Je donne mon opinion d'après un mémoire. Je ne me rappelle pas d'avoir écrit sur ce sujet à ces dates-là.

Souvenirs du témoin très-faibles, séparés du mémoire de 1876.

1911. Vous rappelez-vous de quelque conversation avec le ministre, et de la substance de la conversation dans ce sens : je veux dire indépendamment du mémoire?—Mes souvenirs sont très-vagues, séparés du mémoire.

A de vagues souvenirs.

1912. Alors, ces souvenirs étant vagues, dites-vous que vous en avez ou non?—Bien, j'ai de vagues souvenirs.

1913. Qu'est-ce que ces vagues souvenirs rappellent à votre esprit, indépendamment du mémoire?—Je ne puis pas parler indépendamment du mémoire. J'en ai lu la première page, et j'en connais le contenu.

1914. Pouvez-vous dire en ce moment, indépendamment de ce mémoire, que vous vous rappelez avoir exprimé votre manière de voir ou fait des suggestions, à quelque personne représentant le gouvernement, par rapport aux rails?—Je me souviens d'en avoir parlé au ministre des Travaux Publics.

Se rappelle qu'il avait reçu avis de l'inspecteur des rails en Angleterre que le prix des rails était bas, et que c'était un bon temps pour faire des achats.

1915. Vous rappelez-vous aussi d'une manière générale la substance de ce que vous lui avez alors dit?—Oui ; je me rappelle d'une manière générale que j'avais reçu avis de notre inspecteur de rails en Angleterre, et d'autres personnes que le prix des rails était très-bas, et qu'il y avait une très belle occasion de faire un achat.

1916. Vous rappelez-vous autre chose?—Je préférerais de beaucoup parler d'après mon mémoire écrit, un document qui a été écrit quand les choses étaient fraîches dans ma mémoire.

La mémoire du témoin est très-ingrate.

1917. Naturellement, nous n'avons aucune objection à ce que vous lisiez des extraits de votre mémoire, j'aimerais à m'assurer de ce dont vous vous rappelez?—Ma mémoire est très-ingrate.

1918. Vous remarquerez que ce mémoire a été écrit longtemps après la transaction?—Il n'a été écrit que deux ans après, et la transaction date aujourd'hui de sept ans.

1919. Je sais que deux ans ne sont pas aussi longs que sept. J'essaie de rechercher si vous avez quelques souvenirs sur le sujet. Si vous dites que vous n'en avez pas, tout est dit ; si vous dites que vous en avez, je désire savoir quels ils sont.—Je préfère parler d'après le document que j'ai devant moi.

Contenu du mémoire fait en 1876.

1920. Alors, en vous guidant sur ce document que dites-vous qui s'est passé vers l'origine de cette transaction des rails?

“ Pendant l'été de 1874, des avis reçus d'Angleterre indiquaient qu'une grande baisse s'était opérée dans le prix des rails d'acier—

1921. Vous êtes à lire, si je comprends bien, des extraits de votre mémoire de 1876?—Oui, je lis mon mémoire :

Selon le mémoire de 1876, de bonne heure en août 1875, le témoin a fait mention au ministre que c'était un bon temps pour acheter des rails.

“ On considérait généralement qu'ils étaient rendus au plus bas prix, et qu'une excellente occasion se présentait de se procurer une quantité de rails, à des prix plus bas qu'on ne pourrait, en toute probabilité, le faire plus tard. De bonne heure, en août 1874, l'Ingénieur-en-Chef fit mention de ce fait au ministre des Travaux Publics, et conseilla de faire des démarches pour s'en assurer telle qualité qu'on jugerait convenable. Le 13 du même mois, il renouvela sa recommandation, et fournit un brouillon de spécification, d'après lequel on pouvait agir, si on le jugeait à propos.

*Actes de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

“ L'Ingénieur-en-Chef fut absent d'Ottawa jusque vers la fin de septembre, alors qu'il renouvela encore une fois sa recommandation de s'assurer les rails. Un avis demandant des soumissions jusqu'au 8 octobre fut publié le 20 septembre ; le 3 octobre, le délai pour recevoir les soumissions fut étendu jusqu'au 16 novembre, et des spécifications furent publiées portant la date du 3 octobre. Dans ces dernières, dont une copie est annexée aux présentes, il était pourvu que des soumissions seraient reçues jusqu'au 16 novembre suivant :

“ On sentait que publier une annonce demandant des soumissions pour des rails, à destination du chemin de fer du Pacifique, ou de toute partie considérable de ce chemin, eut été faire manquer l'objet qu'on avait eu vue, savoir : se procurer des rails à bas prix, et de là le caractère de l'annonce et de la spécification.

“ Les mots “ Chemin de fer du Pacifique ” ne sont mentionnés ni dans l'un ni dans l'autre, et on n'y sollicite pas de soumissions pour une grande quantité.

“ Des soumissions furent reçues pour 350,000 tonnes, livrables à Montréal, les prix variant de \$53.53 à \$82.73 par tonne.

Le prix moyen était de \$54 la tonne.

“ Les plus basses soumissions furent celles de :

Cox & Green, pour la Compagnie West Cumberland.....	\$53 53 par tonne
Joseph Robinson pour la Compagnie Ebbw Vale.....	53 53 “
Cooper, Fairman & Cie., pour la Cie de la Mersey....	54 26 “
Post & Cie., pour Guest & Cie., (moyenne).....	54 62 “

“ Des contrats furent passés avec ces soumissionnaires, aux prix ci-dessus, pour tous les rails qu'ils voudraient livrer, savoir :

Le West Cumberland Co.....	5,000 tonnes
Mersey Co.....	20,000 “
Ebbw Vale Co.....	5,000 “
Guest & Cie.....	10,000 “

Total.....40,000 tonnes

“ Outre cela, on décida d'accepter les conditions les plus favorables pour la livraison de rails f. d. c. en Angleterre, ces rails devant être transportés à la Colombie Anglaise. En conséquence, des contrats furent passés comme suit :

West Cumberland Co., pour 5,000 tonnes à \$48.67, f. d. c.  
Naylor, Benzon & Cie., pour 5,000 tonnes à \$51.10, f. d. c.

19122. Vous rappelez-vous comment il se fait qu'en mars 1876, vous en soyez venus à écrire un mémoire de l'histoire de cette transaction?—Oui, je crois me le rappeler. Le parlement était alors en session, et je crois que l'affaire y fut discutée dans ce temps, et il fut de mon devoir de préparer ce mémoire.

19123. A cette époque déterminée, en 1876?—Oui.

19124. Voulez-vous dire qu'il n'y avait pas eu, avant ce temps, de session du parlement?—Oui, il y en avait eu.

19125. Vous dites que parce que le parlement était en session, il fut de votre devoir de préparer ce mémoire ; était-ce la première session du parlement depuis que la transaction avait été faite?—Non. Je suppose que l'affaire fut prise en considération. Le chemin de fer du Pacifique fit le sujet d'un débat dans le mois de mars, 1876. Je suppose que je fus appelé à déclarer ce que je savais de l'achat.

19126. Voulez-vous dire appelé par le ministre?—Appelé par le ministre.

Le 29 septembre, avis demandant des soumissions jusqu'au 8 octobre ; délai au 16 novembre.

Des soumissions furent reçues pour 350,000 tonnes à des prix variant de \$53.53 à \$82.73, livrables à Montréal.

Des contrats furent passés avec quatre soumissionnaires pour tous les rails qu'ils voudraient livrer à des prix variant de \$53.53 à \$54.62. 40,000 tonnes.

Des contrats aussi passés par la livraison f. d. c. en Angleterre de 10,000 tonnes pour être transportées à la Colombie Anglaise.

Comment le témoin en vint à écrire un mémoire en mars 1876.

Le chemin de fer du Pacifique était pris en considération, le ministre demanda au témoin de dire ce qu'il savait.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

19127. Alors ce mémoire fut préparé, comme je le comprends bien maintenant, pour répondre à une demande du ministre?—Je crois que ce fut très probablement comme cela. Je ne me rappelle pas quelle en fut l'origine.

29128. Il ne paraît être adressé à personne; savez-vous s'il fut communiqué à quelqu'un?—On en fit un document officiel.

19129. L'avez-vous trouvé de record dans le département des Travaux Publics?—Je n'ai aucun doute qu'il fut passé au ministre.

L'original du mémoire daté du 3 avril 1876.

19130. Vous voyez maintenant que l'original est dans les archives du département?—Je vois que je tiens l'original dans ma main; il vient des archives du département. Il est daté: "Département des Travaux Publics, 3 avril 1876, No. 11.160."

19131. Dans ce mémoire, vous dites que des avis reçus d'Angleterre indiquaient une grande baisse dans le prix des rails d'acier; aviez-vous aucun moyen dans votre département des Travaux Publics, ou dans votre propre division du département, de connaître le prix courant de ces choses en Angleterre?—Oui.

Moyens qu'avait le témoin de connaître quels étaient les prix; correspondance avec Sandberg, qui était payé par la quantité de rails qu'il inspectait.

16132. Quels moyens aviez-vous?—J'avais des correspondants en Angleterre, en rapport avec le chemin de fer Intercolonial, dont l'un était M. Sandberg, inspecteur de rails du chemin de fer Intercolonial.

19133. Était-il employé par notre gouvernement?—Il était employé et payé par le gouvernement canadien.

19134. Employé, voulez-vous dire, pour prendre l'intérêt du public ici?—Employé pour prendre l'intérêt du gouvernement en Angleterre, où se faisaient les rails pour le chemin de fer Intercolonial.

19135. De quelle façon était-il employé?—Il était employé comme inspecteur.

19136. Comme inspecteur?—Inspecteur de rails.

18137. Savez-vous s'il était à salaire ou s'il était payé suivant le nombre de rails qu'il inspectait?—Je crois qu'il était payé suivant la quantité de rails qu'il inspectait.

19138. Et il était chargé de prendre l'intérêt du public canadien?—Oui, en ce qui concernait la fabrication des rails.

L'information que c'était un bon temps pour acheter, volontaire de la part de Sandberg, qui était payé suivant le nombre de rails qu'il inspectait.

19139. Vous rappelez-vous si on lui a demandé de communiquer les prix ou de décider quand serait un bon temps pour acheter des rails?—Je crois que ce fut volontaire de sa part. Il a la réputation d'être un homme sur qui on peut compter, et il fournit toute information concernant les rails, leur prix et leur qualité.

19140. Cette information fut volontaire de sa part, si je vous comprends bien?—Elle fut volontaire; je crois que j'ai pu lui demander d'en agir ainsi, je ne m'en souviens pas dans le moment.

Le témoin correspondait aussi avec Livesey.

19141. Y avait-il d'autres personnes qui vous donnaient des informations sur le même sujet?—Oui, un M. Livesey, avec qui j'étais en correspondance—pas John Livesey qui est bien connu ici.

19142. Quelle position occupe-t-il?—Il est ingénieur, et s'est occupé de l'inspection de rails et d'autre matériel de chemin de fer.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

19143. Comment était-il intéressé dans cette affaire?—Il n'était pas intéressé, c'était un de mes correspondants privés.

19144. Avait-il charge de veiller aux intérêts des Canadiens?—Il n'était, en aucune façon, employé ou payé par le gouvernement canadien. Livesey, correspondant privé du témoin.

19145. Y avait-il d'autres autorités sur lesquelles vous vous appuyiez pour vous former une opinion?—J'ai cité ces deux-là ; je ne me rappelle pas d'autres personnes en ce moment.

19146. Se publie-t-il des revues en Angleterre propres à donner une assez bonne idée des prix courants?—Oui.

19147. Quelles revues?—Les différents journaux qui s'occupent de génie civil : *l'Engineer*, *l'Engineering*, *l'Iron*, et plusieurs autres journaux du même genre. Revues qui donnent une idée des prix courants.

19148. Savez-vous si, dans votre division du département, il y avait une collection de telles revues?—Non ; j'emportais les revues à ma résidence privée.

19149. Vous les aviez sous votre propre contrôle?—Oui ; j'en emportais quelques-uns.

19150. Vous rappelez-vous de quelles revues vous aviez le contrôle à cette époque?—Non, je ne me le rappelle pas. Je me rappelle du nom d'une. Je me rappelle que j'avais le journal appelé *l'Engineering*.

19151. Savez-vous si *l'Engineering* à cette époque donnait les prix du fer?—Je ne me rappelle pas s'il les donnait ou non. Je ne puis vous le dire. Il est très-probable qu'il contenait des articles où il était question de la baisse dans les prix des rails.

19152. Ce journal publiait-il, de mois en mois, ou de semaine en semaine, ou à toute autre période régulière, les changements du marché?—Je pourrais mieux vous le dire en le consultant.

19153. Vous ne vous en souvenez pas?—Non, je ne me le rappelle pas dans le moment. Ne se rappelle pas si *l'Engineering* publiait les prix du marché.

19154. Pouvez-vous dire de quelles sources venaient ces avis que vous donnez, au commencement de votre mémoire de mars, comme la raison qui vous faisait conseiller d'acheter?—Je les ai déjà mentionnées.

19155. Voulez-vous parler de Sandberg et Livesey?—Je veux parler surtout de M Sandberg. Agissait surtout sur l'avis de Sandberg.

19156. Ces lettres vous étaient-elles adressées officiellement, en votre qualité d'employé du gouvernement?—Je dirais qu'elles étaient officielles. Elles n'étaient pas marquées : non-officielles.

19157. Sont-elles encore dans les archives?—Je n'ai pas de doute qu'elles sont encore dans le bureau.

19158. Vous dites que de bonne heure en août, 1874, vous avez parlé de l'affaire au ministre des Travaux Publics, et lui avez conseillé de prendre des mesures pour se procurer telle quantité convenable ; avez-vous alors pris la responsabilité de dire quelle quantité il convenait d'acheter?—Je ne le crois pas. Quand le témoin conseilla d'acheter les rails, il ne mentionna aucune quantité.

19159. Savez-vous si, avant la transaction, vous avez jamais fait

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

rapport au département de la quantité que vous jugiez opportune?—Je ne le crois pas.

Le ministre décida de la quantité.

19160. Alors, dans votre opinion, qui a décidé de la quantité?—On décida de la quantité, après que les soumissions furent reçues.

19161. Et, dans votre opinion, qui en décida?—Le ministre en décida.

19162. Votre mémoire mentionne que le 13 du même mois vous avez renouvelé votre recommandation, et fourni un brouillon de spécification d'après laquelle on devait agir, si on le jugeait à propos; vous rappelez-vous si, à cette époque, vous avez recommandé que cela serait préférable ou non, à part ce qui en avait été dit dans une occasion antérieure?—Bien, je ne puis rien dire de plus que ce qui est écrit ici.

Savait que l'achat des rails exigerait une somme considérable.

19163. Avez-vous compris, dès le mois d'août 1874, et alors que vous suggériez cet achat, que pour se procurer ce matériel, il fallait un montant d'argent considérable?—Oh, oui; car je savais que les rails étaient des choses qui coûtaient cher.

19164. D'après votre expérience, était-il d'usage de faire une telle transaction sans autre chose qu'une simple conversation entre le ministre et l'ingénieur en chef?—Je m'imagine qu'il y a eu des démarches plus formelles. Il a dû, en toute probabilité, consulter ses collègues dans le gouvernement.

19165. Vous le conjecturez?—Oui.

19166. Je ne vous parle pas de conjectures, je vous parle de votre expérience?—C'était un cas exceptionnel. C'est le premier chemin de fer du Pacifique que nous avons entrepris de construire.

19167. Mais vous aviez de l'expérience avant que le chemin de fer du Pacifique fût construit?—Oui, j'en avais.

Le ministre peut expliquer s'il y a eu autre chose qu'une simple conversation avant de faire une démarche aussi grave.

19168. Je vous parle d'après votre expérience?—Je ne dis pas qu'il n'y a eu rien autre chose qu'une simple conversation.

19169. Avez-vous connaissance qu'il y ait eu autre chose?—La responsabilité appartenait au ministre, et il peut vous expliquer s'il y a eu autre chose; moi, je ne le puis.

19170. Croyez-vous que ce soit là répondre à ma question, M. Fleming? Je vous demande si vous avez eu connaissance de quelque chose?—Je m'imagine que, s'il y avait eu autre chose dont j'aurais eu connaissance, j'aurais préparé un mémoire.

Dans le cas de l'Intercolonial, le témoin et les commissaires avaient préparé des rapports écrits avant que les rails fussent achetés.

19171. Alors, quelle est votre réponse?—J'ai donné ma réponse, et elle a été écrite. Dans le cas de l'Intercolonial, il y eût des rapports de préparés à ce sujet par les commissaires et par moi-même.

19172. Vous voulez dire des rapports écrits?—Des rapports écrits conseillant l'achat des rails. Il n'y avait rien dans ce cas-ci, que je me rappelle, si ce n'est la spécification que j'ai préparée. Un ordre fut donné d'annoncer pour des soumissions.

19173. Cela, si je comprends bien, fut un pas de fait dans la transaction même. Je ne vous parle pas quant à présent des démarches qui furent faites, après que la transaction eut été commencée. Je vous parle des démarches, s'il y en a eu, qui eurent lieu avant que la transaction fut entamée, et qui ont pu faire impression sur l'esprit du ministre.—Il peut avoir été passé beaucoup d'Ordres en

Conseil que je ne connaisse pas, relativement au chemin de fer du Pacifique. Ce mémoire en donne l'histoire, autant que je la connais, et je préfère, et de beaucoup, me fier à ce mémoire qu'à mes propres souvenirs.

19174. Je comprends que vous avez eu de l'expérience, dans une position à peu près semblable à celle que vous occupez dans le cas actuel, au moins en ce qui concerne un autre chemin de fer?—Oui, j'ai eu quelque peu d'expérience dans ces choses.

19175. D'après votre expérience, connaissez-vous qu'une transaction de cette nature, et pour un montant considérable, ait eu lieu, sans qu'il y ait eu rien de plus formel, entre l'ingénieur et le ministre, qu'une conversation?—Quand la conversation a eu lieu, on ne savait pas quelle serait l'importance de la transaction. Nous ne demandions par l'annonce des soumissions que pour 5,000 tonnes de rails. La transaction devint plus tard considérable.

19176. Entendez-vous que ce soit là une réponse à ma question?—Oui.

19177. Admettant que la quantité ne fut que de 5,000 tonnes, dois-je conclure de ce que vous dites que vous avez eu connaissance de transactions de cette nature—transactions pour 5,000 tonnes—sans rien de plus formel qu'une conversation?—Le gouvernement n'était pas même tenu de prendre 5,000 tonnes.

19178. Pensez-vous que ce soit là une réponse à ma question? Assurément, M. Fleming, vous ne pensez pas que je vous demande ce que le gouvernement était tenu de faire?—J'ignore ce à quoi vous voulez arriver. J'essaie de relater les faits du mieux que je peux.

18179. Et vous dites que dans le cas présent, le gouvernement n'était pas tenu de prendre plus que 5,000 tonnes, et vous pensez que c'est là une réponse à ma question?—Il est plus facile de poser des questions que d'y répondre quelquefois. Je veux bien répondre à toutes les questions auxquelles je pourrai répondre.

19180. Je suis certain de cela, M. Fleming, et je ne désire avoir de vous que vos propres souvenirs et votre manière de voir à ce sujet, autant que vous vous en souvenez. Vous avez mentionné le fait que dans le cas actuel le gouvernement n'était pas tenu de prendre plus que 5,000 tonnes, comme si c'était là une partie matérielle de la réponse à ma question; maintenant que la chose est réduite à 5,000 tonnes, avez-vous, d'après votre expérience, eu connaissance qu'un ordre ait été donné pour 5,000 tonnes de rails sans rien autre chose qu'une conversation entre le ministre et l'ingénieur en chef?—Je ne me rappelle pas dans le moment que la chose soit jamais arrivée.

19181. Alors le fait de réduire la quantité à 5,000 tonnes n'était pas important?—Je ne sais s'il l'était ou non.

19182. En décidant de recommander un achat de rails, parce que le prix en était bas, avez-vous à cette époque pris en considération la probabilité du temps auquel on aurait besoin de s'en servir?—Oui, sans doute.

19183. Vous rappelez-vous à quel temps on s'attendait d'en faire usage, ou de faire usage d'une partie considérable de ces rails?—La principale raison pour laquelle les rails furent achetés a été leur bas prix.

*Achat de rail —  
Contants Nos. 8-11.*

principale raison pour laquelle les rails furent achetés était leur bas prix supposé. C'était là la raison majeure. On devait avoir besoin des rails un jour ou l'autre avant longtemps.

Le temps où ils seraient requis était un point important à considérer, mais le témoin était convaincu que la transaction était bonne.

19184. Le temps auquel ils devaient servir était un élément important à considérer?—Oui, je suppose que c'était important.

19185. Alors je vous demande si, ce point étant important, vous vous êtes arrêté l'esprit là-dessus?—J'arrêtai dans mon esprit que la transaction était excellente.

19186. Vous ne voulez pas dire sans tenir compte de ce point?—En prenant tout en considération.

19187. Alors, quant à ce détail particulier, comment arrangez-vous cela?—Il m'est impossible de vous le dire en ce moment. Si vous m'aviez fait cette question il y a sept ans, j'aurais pu y répondre.

19188. Cette transaction est très-considérable, ou elle devint considérable, après votre première recommandation, et elle a dû évidemment vous occuper l'esprit jusqu'en mars 1876, et vous avez alors préparé un mémoire des circonstances qui ont amené l'achat?—A venir jusqu'en ce moment, il y a des années que la chose m'était partie de la tête.

Ne peut dire quand il pensait qu'on aurait besoin des rails.

19189. Pouvez-vous dire en ce moment à quel temps vous supposiez qu'on aurait besoin des rails, quand vous avez recommandé de les acheter?—Je ne puis pas dire à quoi je m'attendais alors. Je ne puis pas dire en ce moment quelles étaient mes perspectives en ce moment-là.

La quantité n'a été déterminée qu'après que les soumissions furent reçues.

19190. J'ai conclu de ce que vous disiez tout à l'heure qu'au commencement, quand vous avez recommandé un achat, vous n'aviez pas d'idée de la quantité qu'on pourrait probablement acheter, et que les quantités ne furent fixées que plus tard; maintenant, après que les soumissions eurent été reçues et que le gouvernement eut décidé de faire des achats, je crois que vous avez ajouté que même alors vous n'avez fait aucune recommandation quant aux quantités; cette impression est-elle juste?—A peu près juste. La quantité n'a été déterminée qu'après que les soumissions furent reçues.

19191. Alors, après la réception des soumissions, avez-vous pris la responsabilité de recommander les quantités qu'il fallait acheter?—Que je l'ai prise ou non, j'aurais certainement recommandé l'achat, si on m'en avait parlé à cette époque.

19192. L'achat de quoi?—Des rails.

19193. L'achat de quelle quantité?—50,000 tonnes.

19194. Comme question de fait savez-vous si vous avez de fait recommandé une quantité quelconque?—Je n'ai aucun doute que j'ai dit à M. MacKenzie: "Vous ne pouvez acheter trop de rails à ce prix là."

Croyait que les rails avait atteint le plus bas prix possible.

19195. Et cette recommandation, si je comprends bien, était basée tout entière sur l'idée que vous vous faisiez que le prix en était descendu aussi bas qu'il pouvait descendre?—D'après tout ce que je pouvais apprendre, il me paraissait que les rails étaient descendus au plus bas prix possible, et qu'il y aurait aussitôt après une hausse. Je n'hésite pas à dire que c'était mon impression à cette époque, bien qu'il n'en ait pas été ainsi. Ces rails étaient tombés de £18 la tonne à £10 la tonne, et sont restés à £10 la tonne pendant six mois près, et aucun commerçant ne s'attendait à voir le prix baisser davantage.

*État des rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

19196. Quand vous dites qu'aucun commerçant ne s'attendait à cela, vous voulez dire suivant les informations que vous receviez ?—Naturellement.

19197. Comme question de fait, vous n'aviez eu de communication avec personne ?—Je ne parlais que suivant les informations que je possédais. D'après les informations que je possédais, c'était le cas.

19198. Dans ce mémoire, vous dites qu'en sus de la quantité ci-dessus de 40,000 tonnes, il fut décidé d'accepter les conditions les plus favorables pour la livraison de rails francs de charges en Angleterre, pour être transportés à la Colombie Anglaise ; comment vous êtes-vous assuré que ces conditions étaient les plus favorables à l'époque où ces 10,000 autres tonnes furent achetées ?—C'est dit dans ce mémoire. Je ne puis vous le dire présentement.

19199. Avez-vous recherché pour votre part si ce second achat pour la Colombie Anglaise pouvait être fait à des conditions plus favorables ?  
Je ne m'en souviens pas.

Ne se rappelle pas s'il a contribué à rechercher si on ne pouvait avoir des conditions plus favorables pour les rails destinés à la Colombie Anglaise.

19200. Pensez-vous que vous avez cru que cela allait de soi, ou savez-vous si vous avez pris des informations avant de faire cette recommandation ?—Je ne m'en souviens réellement pas.

19201. Vous avez pu prendre la chose pour admise sans prendre d'information ?—C'est possible.

OTTAWA, jeudi, 14 avril, 1881.

Examen de SANDFORD FLEMING continué :

*Par le Président :—*

19202. Nous en étions hier aux transactions se rapportant aux premiers achats des rails d'acier, vous rappelez-vous si vous avez pris aux achats aucune part autre que les rapports dont vous parliez hier et la suggestion dont il est fait mention dans votre mémoire de mars 1876 ; par exemple, avez-vous contribué à décider qui aurait les contrats, ou comment ils seraient remplis ?—Je pense que le sommaire des soumissions fournirait quelques informations sur ce point. En regardant le sommaire, je vois que je n'étais pas présent quand les soumissions ont été ouvertes. Elles furent ouvertes par M. Trudeau et M. Tilley le 17 novembre 1874 ; cependant, elles me furent passées, et le 19 novembre je fis un rapport sur ces soumissions, rapport que je tiens maintenant dans ma main. (Exhibit No. 117.) Je ne me rappelle pas d'avoir pris aucune part dans le règlement des contrats.

19203. Autant que vous pouvez en juger, êtes-vous d'opinion que la qualité des rails était conforme au contrat ?—Autant que je puis en juger, la qualité était strictement conforme au contrat. Je vois une lettre datée du 11 février 1875, de M. Sandberg, qui fut nommé pour inspecter les rails ; d'après ma correspondance avec M. Sandberg après cette date, je n'ai aucun doute qu'il fut nommé sur ma recommandation.

La qualité des rails conforme au contrat.

19204. Mais, quant au point principal, vous êtes sous l'impression qu'ils étaient satisfaisants ?—Oui ; je n'ai aucune raison de croire le contraire, aucune raison du tout.

*État de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

19205. Je suppose que la chose rentrait dans vos attributions comme ingénieur en chef, n'est-ce pas?—Oui elle entrait dans mes attributions.

Les rails soumis à une inspection complète.

18206. Est-ce qu'il vous revient quelque autre chose relativement à ces rails que vous pensiez devoir mentionner dans votre déposition?—Non. Je puis dire que les rails furent soumis à une inspection très-sévère de la part de l'un des meilleurs inspecteurs de rails en Angleterre, M. Sandberg; et j'ai lieu de croire que l'inspection fut complète. Des échantillons des rails furent envoyés ici et pourraient être montrés aux commissaires en n'importe quel temps. Ils étaient tordus comme s'ils eussent été faits de plomb au lieu d'acier.

19207. Il appert que la première fois que des soumissions furent sollicitées, le délai fixé était très-court; avez-vous pris aucune part à régler la chance qu'aurait le public de concourir?—Je ne pense pas avoir été consulté là-dessus; je n'y ai pris aucune part.

Ne peut expliquer pourquoi le délai était si court d'abord, ou pourquoi il fut étendu.

19208. Savez-vous pourquoi le délai était si court d'abord?—Non, je ne puis l'expliquer. Je tiens dans ma main et je produis un diagramme imprimé, fourni par M. Sandberg indiquant les fluctuations dans le prix des rails, et de fer et d'acier; pour ceux de fer, depuis l'année 1855, et pour ceux d'acier depuis qu'on en fit pour la première fois en 1861. Ce diagramme indique, entr'autres choses, la grande baisse qui s'est opérée de l'année 1873 à l'année 1874, et la baisse également grande de l'année 1874 à l'année 1879, et le cours de l'année dernière. (Exhibit No 291.)

Diagramme indiquant les fluctuations dans les prix.

19209. Ce diagramme n'est pas daté, mais d'après la ligne ombrée, il paraît fournir des informations jusqu'à la fin de 1878; le comprenez-vous comme cela?—Il fournit des informations jusqu'à l'année 1880; ce qui regarde de 1878 à 1880 a été fait à la main et non imprimé.

19210. La partie imprimée finit à l'année 1878?—Oui.

19211. Cette partie qui a été faite à la main l'a-t-elle été avant de vous parvenir?—Je crois que c'est M. Sandberg qui l'a tracée.

EMBRANCHEMENT  
DE LA BAIE GEOR-  
GIENNE.  
CONTRAT No. 12

19212. Comme les contrats Nos. 6 à 11 inclusivement ne se rapportent qu'à un sujet sur lequel vous n'avez plus rien à dire, nous allons passer au contrat suivant, le No. 12, qui se rapporte à l'embranchement de la Baie Georgienne; savez-vous quelle part, vous avez d'abord prise à ce contrat?—Je ne le sais pas assurément; il existe une correspondance.

En vertu de la 39  
Vict., Chap. 14,  
l'embranchement de  
la Baie Georgienne  
était considéré  
comme faisant partie  
du système du chemin  
de fer du Pacifique  
Canadien.

19213. D'abord, vous rappelez-vous si vous avez compris que cet embranchement faisait partie du système proprement dit du chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui; je crois qu'en vertu de l'Acte, il était traité comme partie de ce système. En vertu de l'Acte 37, Vict. chap. 14, l'embranchement de la Baie Georgienne était considéré faire partie du système.

19214. Les points de terminaison de cet embranchement paraissent avoir été établis par un Ordre-en-Conseil; vous rappelez-vous si vous avez recommandé de quelque façon ces points de terminaison comme les extrémités les plus avantageuses de l'embranchement?—Je me rappelle d'y avoir pris part. Je me rappelle que j'ai fait remarquer que nous ne pouvions définir le point précis, et qu'il vaudrait mieux les placer dans les limites de quatre townships voisins qui, si je m'en souviens bien, étaient marqués A, B, C. et D.

*Embranchement de la Baie Georgienne—  
Contrat, Vo. 12.*

19215. Avez-vous recommandé la ligne générale qui fut accordée à M. Foster comme étant une ligne qu'il était désirable de localiser pour les besoins de cet embranchement?—Non.

*Le témoin n'a pas recommandé la ligne générale accordée à Foster.*

19216. Savez-vous comment la direction et la localisation de cette ligne ont été établies, pourquoi on n'a pas demandé à l'Ingénieur-en-chef de faire un rapport?—Je comprends que ça été fait par un Ordre-en-Conseil.

*Ceci a été fait par un ordre en conseil.*

19217. Voulez-vous dire que vous n'avez pas été consulté verbalement ou par écrit à ce sujet, et qu'on ne vous a pas demandé de faire un rapport?—Je ne puis pas dire que je n'ai pas été consulté. Si je m'en rappelle bien, le ministre demanda l'opinion de M. Hazlewood—mais ceci n'est pas à ma connaissance personnelle. Il est à ma connaissance qu'on a demandé à M. Hazlewood si une ligne pouvait être construite d'un point à un autre, et il alla reconnaître les lieux et dit que cela se pouvait. Sur cette information, un Ordre en Conseil fut passé.

*Hazlewood disait que la ligne pouvait être construite.*

19218. Voilà ce que vous comprenez être l'origine de cette localisation?—Oui; ces points sont mentionnés dans un Ordre en Conseil, quelque date qu'il porte.

19219. M. Hazlewood était-il employé sous vous à cette époque; faisait-il partie du corps d'employés sous vos ordres?—Il avait été sous mes ordres auparavant, et on peut considérer qu'il était encore alors, bien que je ne me rappelle pas les circonstances qui ont eu lieu. Je ne sais si je lui ai donné des instructions moi-même, ou s'il a reçu ses instructions directement du ministre.

19220. Vous rappelez-vous si vous étiez en faveur de cet embranchement, à en juger au point de vue du génie civil?—Je dois dire que je n'ai jamais pu en comprendre la nécessité immédiate.

*Ne pouvait voir la nécessité immédiate de l'embranchement de la Baie Georgienne.*

19221. Quand vous dites immédiate, vous voulez parler du temps où il fut entrepris?—Je ne pouvais pas en comprendre, à cette époque, la nécessité immédiate.

19222. À qui le gouvernement s'adressait-il dans ce temps-là pour une manière de voir comme ingénieur sur tout ce qui se rattachait au chemin de fer du Pacifique?—Il s'adressait à moi.

19223. Avez-vous donné votre manière de voir comme ingénieur sur cette affaire?—Je ne suis pas sûr que j'étais à Ottawa dans le temps qu'on en avait besoin, mais la correspondance que j'ai envoyé chercher va le rappeler à son souvenir.

19224. Connaissiez-vous alors quelques raisons de génie civil qui militaient pour le choix de cette ligne particulière que M. Foster a entreprise?—Je ne crois pas que la ligne ait été choisie pour des raisons de génie civil—au moins pas tout-à-fait.

*Le ligne n'a pas été choisie entièrement pour des raisons du génie civil.*

19225. Eh bien, si elle a été choisie en partie pour ces raisons, ces raisons devaient être bonnes?—On s'assura par l'examen qu'en fit M. Hazlewood qu'il n'existait pas d'objections particulières au point de vue du génie civil, M. Hazlewood ayant été employé pour explorer ce pays.

19226. En réglant les détails du contrat avec M. Foster, vous savez

*Embranchement de la  
Baie Géorgienne—  
Contrat No. 12.*

probablement, que certaines pentes furent rendues absolument indispensables?—Il y avait certaines pentes maximum stipulées dans le contrat. Je cite du contrat :

Dans aucun cas, les pentes ne devaient excéder 1 par 100 à l'ouest, ou 1 par 200 à l'est.

“ Les pentes et l'alignement seront les meilleurs que le permettra le caractère physique du pays, sans recourir à de forts travaux de construction inusités ou inutiles, sur lesquels l'ingénieur décidera ; mais en aucun cas, les pentes n'excéderont 1 par cent en montant à l'ouest, ou 1 par 200 en montant à l'est, et l'ingénieur décidera, dans tous les cas, où la pente maximum sera permise.”

19227. Savez-vous s'il avait été fait un examen du pays de nature à rendre certain, ou probable, qu'on pourrait obtenir telles pentes maximum ? —Je crois qu'un examen de cette nature avait été fait.

Hazlewood examina le pays, dans l'été de 1874, et fit rapport au témoin, qui lui-même fit rapport à l'hon. A. Mackenzie, qu'il n'y aurait aucune difficulté d'obtenir une assez bonne ligne avec des courbes faciles, entre Pembroke et le lac de la Perdrix Blanche.

19228. Qui a fait cet examen, pensez-vous?—M. Hazlewood, un homme en qui j'avais la plus grande confiance. M. Hazlewood fit un examen du pays dans l'été de 1874. M. Hazlewood me fit rapport à différents intervalles pendant cette année : le 14 juillet, le 5 août et le 15 septembre. A la fin de la saison, le 6 octobre, à son retour, je fis rapport au ministre du résultat de son examen, et je produis maintenant mon rapport du 6 octobre 1874. (Exhibit No. 292) Je n'ai pas tout lu ce rapport, mais je lis dans un paragraphe, la troisième de la fin, les paroles suivantes qui se rapportent à ce que vit M. Hazlewood : “ Il croit qu'il n'y aurait pas de grandes difficultés à obtenir une assez bonne ligne avec des pentes et des courbes faciles entre Pembroke et le Lac de la Perdrix Blanche, de ce dernier point l'exploration s'est dirigé jusqu'à Renfrew.” Dans un autre paragraphe, je vois qu'il est dit : “ Les pentes et les courbes seront extrêmement faciles.” Ceci se rapporte à la vallée de la rivière Bonnechère.

Le témoin se fait à Hazlewood.

19229. La localité que vous mentionnez, n'est pas affectée du tout par ce contrat avec M. Foster : ma question s'appliquait à cette partie du pays qu'embrassait le contrat, et je vous demande si vous avez connaissance que quelque information ait été obtenue montrant qu'il était possible d'obtenir des pentes telles que les pentes maximum spécifiées? —Ces pentes furent déterminées sur les informations fournies par M. Hazlewood. Il croyait qu'on pouvait s'assurer de telles pentes. Je n'ai pas fait d'examen moi-même ; je me fais à lui et j'avais toute confiance en lui.

19230. Savez-vous où se trouve aujourd'hui quelque preuve que ce soit, qu'il ait fait un examen de nature à fournir ces informations ; jusqu'à présent, nous n'en avons aucun?—Le document que je tiens dans ma main.

19231. Mais ce document parle d'un pays qui n'est pas affecté par ce contrat. Vous avez tracé les lignes entre deux points?—J'ai mentionné deux points, mais les autres points sont mentionnés dans cette lettre—C'est dans le dernier paragraphe. Je n'ai pu le lire tout entier, mais ce que j'en ai lu m'a frappé. Je viens d'en lire la partie qui concerne le pays qu'embrasse l'embranchement de la Baie Géorgienne, et je cite ce qui suit du même rapport :

Le témoin lit cette partie de son rapport qui concerne la Baie Géorgienne.

“ M. Hazlewood s'est rendu d'abord au district de Parry Sound et a voyagé par le chemin qui se trouve entre le lac Rousseau et le lac Nipissingue. Il choisit les poteaux des coins entre les 158 et 159 comme point de départ, et partit de cet endroit le 1er juillet pour se rendre directement à l'embouchure de la rivière des Français, une distance d'environ 60 milles.

Embranchement de la  
Baie Georgienne—  
Contrat No. 12.

Il rapporte que le pays, entre ces points, est favorable à la construction d'un chemin de fer, aucun obstacle sérieux ne se présentant, si ce n'est près de la rivière des Français, où il sera nécessaire de faire les plus forts travaux d'excavation dans le roc. Les cours d'eau à traverser sont peu nombreux et peu importants, et il y a une ample quantité de bonne pierre. Le sol, en général, est plat, et, autant qu'on en peut juger, une grande partie propre à des établissements. Le bois y est en grande abondance et de valeur. On peut se procurer en abondance du pin, qui paraît être d'une belle qualité. On atteignoit l'embouchure de la rivière des Français le soir du 7 juillet, \* \* \* Le 17 juillet, il laissa le chemin de Nipissingue, et marcha de l'avant suivant une ligne aussi droite que possible, à l'est en se dirigeant vers Pembroke. A environ un mille et demi du chemin, il a traversé la rivière Comonda, d'une largeur d'environ vingt-cinq pieds et coulant dans une direction nord. A peu de distance plus haut, il a tourné à l'ouest. Pour les premiers huit milles, il a rencontré un sol raboteux, mais avec un peu de temps et de soin, M. Hazlewood est convaincu qu'on peut s'y assurer une bonne ligne. A dix milles et demi, il a traversé la rivière Sud ou Namanitagong, large de soixante-quinze pieds et profonde de huit, et à seize milles et demi, il a trouvé de nouveau cette rivière, ayant à ce point une largeur de quinze pieds. De ce dernier point, il a suivi le cours général de la rivière Sud jusqu'au vingt unième mil e environ. A dix-sept milles et demi, il alla toucher un dépôt considérable de gravier, le premier qu'il rencontrait entre ce point et la rivière des Français, une distance totale de soixante-dix-sept milles. Au vingt-unième mille, il perdit de vue la rivière Sud, mais au vingt-quatrième mille il traversa un ruisseau qu'il prit pour l'une de ses sources, et au vingt-sixième mille et demi, il traversa ce qu'il a supposé être une autre de ses sources. Il suivit ce dernier cours d'eau jusqu'au vingt-huitième mille, où finalement il le perdit de vue. La vallée de la rivière Sud, de ce point (vingt-huit milles,) jusqu'au huitième mille en arrière, est large et n'offre pas d'obstacles sérieux à la construction d'une ligne qui la traverse. Vers le vingt-neuvième mille, il atteignit la hauteur des terres. Ici l'aspect du pays change un peu; les hauteurs étaient moins considérables, et il les traversait à angle au lieu de les suivre comme auparavant. Au trentième mille il a traversé un ruisseau coulant dans une direction nord-est, et un mille plus loin il passa un lac ayant sa sortie dans la même direction. Au trente-cinquième mille, il a atteint la crique Nipissing, un cours d'eau important pour l'industrie du bois; au point où il l'a traversée, elle a une largeur de cinquante pieds. Tous les cours d'eau, à partir du trentième mille, se jettent dans cette crique. M. Hazlewood dit qu'il ne prévoit aucune difficulté à passer de la vallée de la rivière Sud à la vallée de la crique Nipissing, la hauteur des terres entre ces deux vallées étant très-basse. Parlant en général du pays qu'il a traversé entre la rivière des Français et le lac Brilé—”

Un peu plus loin que l'extrémité Est de l'embranchement de la Baie Georgienne—quelque vingt milles plus loin que l'extrémité Est de l'embranchement de la Baie Georgienne probablement :

M. Hazlewood fait remarquer qu'il oiroit pouvoir dire en toute sûreté que le chemin de fer pourrait être localisé sur une ligne très-directe entre ces points—de fait, que l'écart de la ligne droite n'augmenterait probablement pas la distance de plus de 5 pour cent. Il rapporte qu'il a rencontré une grande quantité de bonne terre, couverte généralement de bois en abondance, consistant en pin, érable—”

Et le reste. C'est tout ce qui a rapport à l'embranchement proprement dit de la Baie Georgienne.

19232. Vous avez conclu apparemment de la lettre que M. Hazlewood vous a adressée que la ligne à l'est, à partir de ce point de départ traverse en somme un pays plat; que bien peu d'obstacles s'y présentaient?—Oui, et je suis encore de cette opinion.

*Embranchement de la  
Baie Georgienne—  
Contrat No. 12.*

19233. Est-il à votre connaissance qu'après que le contrat fut passé avec M. Foster, celui-ci déclara au gouvernement qu'il était impossible d'obtenir ces pentes maximum, et demanda que le contrat fut rédigé de quelque manière, de façon à le libérer de cette condition?—Oui, je crois me le rappeler, et je suis presque certain que j'ai un fait rapport là-dessus dans le temps.

Le 20 décembre 1875, Foster écrit signalant des difficultés touchant les pentes requises.

19234. Dans une lettre du 20 décembre, 1875, de M. Foster au ministre des Travaux Publics, il demande au gouvernement des concessions touchant ce contrat. Entre autres choses, il dit que les explorations de l'embranchement ont été commencées à l'extrémité ouest, et qu'on a rencontré de telles difficultés à obtenir la pente voulue de vingt-six pieds par mille, en montant à l'est, qu'on a dû ordonner une nouvelle exploration des lieux, à laquelle était encore à travailler une partie considérable d'ingénieurs; et M. Shanly fit rapport, suivant ce que je comprends, qu'il était impossible dans cette localité d'obtenir ces pentes; avez-vous quelque raison de modifier l'opinion que vous avez exprimée vers ce temps-là dans votre rapport, qu'on pouvait obtenir ces pentes? M. Shanly fit rapport le 26 octobre 1875, se basant sur des informations qu'il n'avait pas obtenues personnellement, mais d'un M. Harris, qui était employé par M. Foster. Cette lettre me fut envoyée pour que j'en fis de rapport. Je fis sur cette lettre, le 17 novembre suivant, un rapport dans lequel j'exprime les vues que j'entretenais alors: Il n'est pas long, et je serai très heureux de le lire. Je vais faire des extraits de la lettre, si voulez me le permettre. Je vais citer le second paragraphe:

Shanly fit rapport que les pentes exigées étaient impossibles.

« J'ai donné à ce sujet ma plus sérieuse attention, et j'ai eu l'avantage d'avoir la manière de voir de M. Ridout, l'ingénieur en charge des travaux, et de M. Hazlewood qui a fait la première reconnaissance du pays. Il ne paraît pas que les explorations faites sous la direction de M. Foster se soient étendues à toute la longueur de la ligne proposée. Autant que je puis le savoir, elles se sont bornées aux travaux de deux partis d'exploration, l'une opérant à l'est à partir de la rivière des Français, l'autre à l'ouest à partir de Renfrew. Aux dernières nouvelles, les deux parties avaient fait une exploration préliminaire sur une étendue de 140 milles environ, tandis que la distance totale entre la rivière des Français et Renfrew est d'environ 310 milles. Ainsi il appert qu'un tiers de la distance totale n'a encore été explorée d'aucune façon. Il est souvent nécessaire et toujours prudent d'épuiser les explorations avant de décider sur le rejet ou l'adoption d'une ligne particulière, surtout dans un pays tel que celui où le chemin de fer proposé doit être construit. Je ne doute nullement qu'on ne puisse trouver une ligne d'une élévation générale moins grande dans la direction indiquée par M. Shanly (c'était une ligne par l'Ottawa et la rivière Matawan, une distance considérable au nord,) mais je ne suis nullement convaincu qu'on ne puisse obtenir, sur la route générale indiquée sur le plan qui accompagne le contrat, une ligne remplissant les conditions du contrat. La ligne de conduite à suivre, dans mon opinion, est pour l'entrepreneur de poursuivre les explorations avec toute l'énergie possible, jus qu'à ce qu'on trouve une ligne conforme aux conditions du contrat. Il n'est nullement nécessaire de s'en tenir rigoureusement à la ligne tirée sur le plan qui accompagne le contrat. On n'a jamais eu cette intention. Cette ligne devait simplement indiquer la direction générale du chemin de fer qu'on a en vue. Il suffirait, dans mon opinion, que la ligne une fois trouvée, suive une ligne directe raisonnable depuis les points de terminaison à un point central, dans l'espace marqué sur le plan A, B, C, & D. »

Rapport du témoin sur les représentations de Foster.

Le témoin recommanda que l'entrepreneur poursuivît les explorations jusqu'à ce qu'on trouvât une ligne remplissant les conditions du contrat.

19235. Je comprends que vous vous en tenez à l'opinion émise dans cette lettre qu'il n'y avait pas lieu d'abolir ce contrat pour la raison

qu'on ne pouvait obtenir la pente maximum qui y était exigée?—C'était alors mon opinion.

19236. Avez-vous eu lieu de la modifier depuis?—Je ne suis pas ici pour exprimer une opinion. Je n'exprime pas en ce moment une opinion comme ingénieur; je parle de ce que je fis alors.

19237. Et vous pensez que vous ne devez pas exprimer d'opinion N'est pas prêt à maintenant?—Je ne suis pas prêt à exprimer une opinion comme ingé- exprimer une opinion nieur à bref délai. à bref délai.

19238. Pendant que vous étiez Ingénieur-en-chef du chemin de fer du Pacifique Canadien, vous rappelez-vous d'en être venu à une opinion différente de celle exprimée dans ce rapport?—Je ne me rappelle pas en être jamais venu à une opinion différente.

19239. Relativement au point que vous venez de soulever, quant à la nature de votre témoignage, je puis dire que, vu que vous avez été sommé de comparaitre comme un homme de l'art, et à un prix plus élevé par jour qu'un témoin ordinaire, nous croyons avoir droit à votre opinion sur les choses dans lesquelles vous êtes versé, c'est-à-dire telle opinion que vous pouvez donner sur le champ?—Je n'ai pas l'habitude de donner des opinions à la légère. Pour exprimer une opinion de quelque valeur, il me faut considérer la question sur toutes ses faces.

19240. Je ne mentionne ce fait qu'afin de bien nous comprendre l'un et l'autre à l'avenir; nous ne voulons pas de vous des opinions irréfléchies quand vous serez dans la boîte aux témoins, mais s'il se trouve quelque question sur laquelle vous pouvez donner une opinion comme témoin versé dans cette question, nous pourrions demander cette opinion?—Je ne désire rien cacher, pas même une opinion, si tant est que j'en aie; mais on ne se forme pas des opinions aussi vite que vous paraissez le croire.

19241. Je ne mentionne ceci que pour votre gouverne à l'avenir, de la façon que vous jugerez à propos, si de telles questions surgissent de nouveau?—Je dois dire que je veux qu'il soit compris que je ne suis pas prêt à donner de nouvelles opinions sans y réfléchir mûrement, et que je ne désire rien cacher de ce qui s'est passé.

Le témoin n'est pas prêt à donner une opinion sans mûre réflexion.

19242. Vous rappelez-vous si, alors que vous étiez Ingénieur-en-chef, on vous a demandé de faire aucun autre rapport sur la nécessité de résilier le contrat, à raison de la difficulté des pentes?—Ce qui est écrit dans les archives peut le faire voir, mais je ne m'en souviens pas.

19243. Il appert que ce contrat fut d'abord, résilié par le gouvernement, et qu'il fut question de savoir combien M. Foster devait recevoir du gouvernement pour ses dépenses, et je crois qu'on vous demanda de faire rapport sur ce point; vous rappelez-vous la substance de ce rapport, et sur quoi vous vous êtes appuyé pour le faire?—Non; j'aimerais à voir le rapport. Il y a un ordre en conseil du 8 mars, 1876, mentionné ici dans ce rapport, que j'aurais besoin de voir. J'ai envoyé voir pour quelques informations sur ce point. Je crois plus probable que M. Ridout, qui avait charge de ces travaux en particulier sera en état d'apporter avec lui les informations désirées. Il n'est n'ait pas obtenu que juste que j'appelle votre attention sur une lettre que j'ai écrite, en date du 9 février, 1877, en ce qui regarde les pentes sur l'embranchement de la Baie Georgienne. Dans cette lettre je donnais mes vues à

Dans une lettre du 9 février 1877, il a fait remarquer qu'on n'ait pas obtenu les pentes légères en montant dans la direction est auxquelles on s'attendait.

*Enbranchement de la  
Baie Géorgienne—  
Contrat No. 12.*

la hâte sur l'exploration faite par M. Lumsden, subséquemment aux autres explorations, et je déclare dans cette lettre que "les pentes légères en montant vers l'est auxquelles on s'attendait n'ont pas été obtenues." C'est le point que je veux vous faire remarquer.

19244. Dans cette lettre, vous donnez à entendre au ministre qu'il est impossible d'obtenir les pentes auxquelles on s'attendait?—Non; pas qu'il était impossible de les obtenir, mais qu'on ne les avait pas obtenues.

19245. Cela avait rapport à la localisation par M. Lumsden?—Oui.

19246. Est-ce que cette localisation se trouvait près des mêmes lieux que celle commencée par M. Foster?—Oui, je crois qu'elle a été faite sur le même terrain; car, elle réfère au point de terminaison marqué A B C et D et sur la page opposée, No. 24, se trouve une description de cette exploration par M. Smith.

Ayant été découvert que la rivière des Français était navigable à un point connu sous le nom de Baie de Cantin, l'exploration fut faite, non à partir de l'embouchure de la rivière, mais de ce point.

19247. Si je m'en rappelle bien, la ligne accordée à M. Foster partait de l'embouchure de la rivière des Français, et celle-ci commençait à 20 milles vers l'est, et évitait quelques-uns des soixante milles de pays que M. Shanly, dans son rapport, disait si difficiles?—Ce fut là une pensée qu'eût M. Foster ou quelqu'autre après coup. On découvrit qu'on pouvait rendre la rivière des Français navigable à partir de la Baie de Cantin, et une exploration fut faite qui, au lieu de partir de l'embouchure de la rivière, partit de la Baie de Cantin pour se rendre au point central dans les townships A, B, C et D.

19248. Le point sur lequel je veux appeler votre attention est celui-ci: que la substance du rapport de M. Shanly comporte que les pentes exigées ne pouvaient être obtenues, et que l'exploration de M. Lumsden commençait à vingt milles plus loin vers l'est, que par conséquent, le pays compris entre ces deux points, éloignés de vingt milles, n'est pas affecté du tout par cette nouvelle exploration?—Non.

19249. Je veux dire que cela n'affecte en rien l'exactitude du rapport de M. Shanly?—Je ne suis pas du tout certain que vous ayez raison en cela; parce que je suis encore d'opinion qu'on pouvait obtenir les pentes sur ces vingt milles si on en avait eu besoin.

19250. Je ne dis pas que M. Shanly avait raison, j'appelle seulement votre attention sur ceci: que le rapport de l'exploration commençant à vingt milles en montant la rivière peut ne pas affecter l'exactitude de l'exploration d'un autre commençant à l'embouchure de la rivière.—Les difficultés dont parle M. Shanly, si je comprends bien, n'existaient pas sur les vingt milles s'étendant de la Baie de Cantin à l'embouchure de la rivière des Français, mais sur d'autres points.

18151. Il se peut qu'il en soit ainsi, mais il fait allusion au pays partant—ou suivant ses paroles "s'avancant à l'est de la rivière des Français?"—Je suis bien sûr de cela.

Localisation par Lumsden.

18252. Voulez-vous dire que cette nouvelle localisation par M. Lumsden s'étendait sur une partie de la même ligne que celle accordée à M. Foster?—Oui; de fait, elle faisait encore partie des travaux de M. Foster; ces travaux étaient encore entre ses mains.

Le témoin ne désire rien cacher.

19253. Je ne le comprends pas ainsi. Je comprends que le contrat avec M. Foster fut terminé en février 1876, et ce rapport est daté de

*Embranchement de la  
Baie Georgienne—  
Conti et No. 12.*

février 1877?—Je me suis formé la présente opinion à la suite d'une lettre adressée à M. Foster. En lisant la lettre, cependant, je vois qu'elle se rapporte à un autre sujet. La lettre dont je parle est à la page 24, au commencement de la page. Je me suis trompé sur cette lettre sous ce rapport. J'appelle maintenant votre attention sur cette lettre, parce que, comme je vous l'ai dit, je ne désire rien cacher, et je découvre en la regardant que M. Lumsden n'avait pas obtenu les pentes que nous voulions trouver.

19254. Je désire savoir si cela avait quelque rapport avec la ligne antérieure, parce que si c'était sur une ligne différente nous ne serions pas plus éclairés?—Pratiquement c'est sur la même route, excepté pour les vingt milles à l'ouest.

19255. En regardant maintenant à votre lettre du 9 février, 1877, êtes-vous encore d'opinion que l'impression que vous ont laissée les lettres de Hazlewood était exacte, c'est-à-dire qu'on pouvait obtenir les pentes exigées dans le contrat Foster?—On m'a certainement démontré que la difficulté de les obtenir était plus grande que je ne l'avais d'abord pensé, mais on ne m'a pas prouvé qu'il était impossible de les obtenir.

L'exploration de Lumsden indiquait certainement qu'il serait difficile d'obtenir les pentes de Hazlewood.

19256. Avez-vous en aucun temps visité vous-même cette partie de la ligne?—Non. J'avais une grande confiance en M. Hazlewood, une confiance qu'il est difficile d'ébranler, et il s'exprimait très-énergiquement sur ce point.

19257. Depuis lors, cependant, vous en êtes venu à une conclusion différente, si je comprends bien?—Je ne le crois pas. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que j'ai vu par l'exploration de M. Lumsden que les difficultés étaient plus grandes que je ne l'avais d'abord pensé. Je nie rappelle que M. Hazlewood m'a dit—en présence, je crois, de M. Ridout, mais je n'en suis pas sûr—“envoyez-moi là, et je vous ferai avoir les pentes.”

19258. Êtes-vous en mesure de dire présentement si l'argent qui a été payé à M. Foster pour ses explorations, au temps où il avait le contrat pour l'embranchement de la Baie Georgienne, a servi au gouvernement dans les transactions subséquentes?—Jusqu'à un certain point.

19259. Pouvez-vous donner d'autres informations au sujet de ces dépenses de M. Foster?—Oui; j'ai fait des recherches depuis l'ajournement de la Cour, et M. Ridout qui avait charge de cette branche du service, a apporté ici certains papiers qui indiquent, entr'autres choses, que M. Foster avait fait une réclamation de quelques \$63,000, et produit des pièces justificatives de ces dépenses, en rapport avec le prolongement du Canada Central, et l'embranchement de la Baie Georgienne. Il y a un autre document de M. Walter Shanly, en date du 29 avril, 1876, adressé au sous-ministre des Travaux Publics, M. Trudeau, dans lequel il dit en ce qui regarde l'embranchement de la Baie Georgienne:

Foster réclamait \$63,000.

“J'ai l'honneur de certifier, que j'ai examiné les comptes soumis par M. A. B. Foster, entrepreneur, ses déboursés et ses obligations en rapport avec ce que ci-dessous, et se montant en tout à \$50,966.27. Le premier item dans la liste des comptes soumis est pour la construction d'un quai, etc., à l'embouchure de la Rivière des Français, \$9,424.83. Je n'ai aucune connaissance personnelle de cet ouvrage, celui-ci ayant été fait avant que M. Foster réclame ses comptes de Foster.

*Embranchement de la  
Baie Georgienne—  
Contrat No. 12.*

Foster m'eût engagé comme son ingénieur consultant ; et je n'ai pas non plus visité l'endroit depuis.

" Pour explorations, montant dépensé ; 31,888,15 ; j'ai examiné les comptes qui s'y rapportent, et je certifie que toutes ces dépenses ont été justement encourues pour les fins détaillées. Dans quelques uns des détails, les charges prêtent peut-être à la critique, comme étant quelque peu élevées, mais en tenant compte du nombre total de milles de la ligne explorée, la dépense totale n'est, en aucune façon, extravagante ou irraisonnable. Le reste du compte se compose des items suivants : dépenses du bureau principal et du comptable, \$2,500 ; service de l'ingénieur consultant, \$2,500 ; 10 pour cent sur tout le montant, \$4,623.29. Ce dernier item seul demande des explications spéciales, et est destiné à rencontrer les faux frais et les diverses dépenses nécessaires pour se préparer à exécuter un contrat considérable, et qui, bien qu'on ne puisse toujours les formuler sous formes de comptes et de pièces justificatives spécifiques, n'en constituent pas moins une première et juste charge contre les travaux. En prenant l'ensemble de ces dépenses, à part celles à l'embouchure de la rivière des Français, (que je ne puis certifier, n'en ayant pas eu connaissance), je les considère justes et raisonnables pour les travaux accomplis. M. Ridout, l'ingénieur du gouvernement, peut parler des constructions et des dépenses à la rivière des Français.

" J'ai l'honneur d'être, etc.,

" W. SHANLY."

Le témoin fit rapport que ces dépenses étaient avantageuses pour les travaux à faire.

Maintenant il appert que j'ai conféré avec M. Ridout—qui est ici et peut rendre témoignage s'il en est requis—et que je fis rapport le 28 avril. Il y a quelque difficulté à propos des dates. La lettre de M. Shanly est du 29 ; mon rapport est du 28 avril, et il y ait dit que j'avais pris toutes les informations possibles sur le sujet et que je m'étais convaincu que, dans le cas où l'on procéderait aux travaux de l'embranchement de la Baie Georgienne, les dépenses encourues seraient avantageuses en général pour la poursuite des travaux.

19260. Avez-vous quelque moyen de savoir jusqu'à quel point ces dépenses ont été avantageuses dans la suite?—J'ai besoin de consulter M. Ridout avant de répondre à cette question.

19261. Il vaudrait peut-être mieux l'appeler plus tard si vous n'avez pas de moyens de le savoir?—Je comprends qu'une partie de ces dépenses ont servi immédiatement—quel montant, je ne m'en rappelle pas. La balance consistait en dépenses pour explorations, comme l'explique la lettre de M. Shanly, et était représentée par des pièces justificatives, bordereaux de paye et des comptes certifiés pour achat de de provisions.

19262. Il appert à la page 17 de ce rapport imprimé que toutes les explorations pour lesquelles M. Foster faisaient une réclamation s'élèvent à une somme d'environ \$24,000 pour l'embranchement de la Baie Georgienne, et à environ \$19,000 pour le Canada Central ; maintenant, dans ce dernier compte, qui se monte à quelque chose comme \$41,000, à part les constructions à l'embouchure de la rivière des Français, il demande pour exploration, \$31,838 ; et je comprends que vous certifiez que les dépenses encourues profiteront en général à la poursuite des travaux de l'embranchement de la Baie Georgienne ; maintenant, d'après son compte détaillé, il ne réclame que \$24,000 comme ayant été dépensées pour explorations sur l'embranchement de la Baie Georgienne?—Ça peut être une erreur typographique. Cette lettre est datée de février ; la date dont je parle est plus récente. La date de la lettre

*Embranchement de la  
Baie Georgienne—  
Contrats Nos. 12  
et 16.*

de M. Shanly est le 29 avril, et il est possible que des explorations aient été faites dans l'intervalle.

19263. Il ne paraît pas en être ainsi, d'après la teneur générale de ce rapport imprimé. Le 8 février 1876, M. Foster transmet un compte pour \$63,489, et cela comprenait l'exploration de l'embranchement de la Baie Georgienne, \$24,532, et l'exploration du prolongement du Canada Central \$19,125. Subséquentement, il fait approuver un compte qui comprend \$31,838 pour explorations seulement, et ce compte lui est apparemment payé, sur votre lettre disant que les dépenses encourues profiteront en général à la poursuite des travaux de l'embranchement de la Baie Georgienne?—Je ne puis expliquer cela. Il est possible qu'il soit survenu des comptes après le 9 février, et il pouvait avoir le droit de faire cette déclaration. Naturellement, j'attache beaucoup de poids à la déclaration de M. Shanly, qui avait toutes les occasions possibles d'examiner les comptes de M. Foster.

Ne peut expliquer comment Foster fit passer, en s'appuyant sur la lettre du témoin, un compte de \$31,838 pour explorations, pendant que, dans son compte détaillé, il n'avait réclamé que \$24,532.

19264. Savez-vous si la ligne allant de l'embouchure de la rivière des Français à Douglas, qui comprend l'embranchement proprement dit de la Baie Georgienne, jusqu'au prolongement du Canada Central, a été adopté d'après la ligne qui était déterminée dans ces deux contrats—je veux dire, par exemple, en passant par le centre ou près du centre de ces townships A, B, C et D?—Je crois que cela est dû à quelque programme du gouvernement, qui ne m'a jamais été, que je me rappelle, pleinement expliqué.

19265. Ce n'est pas pour des raisons de génie civil que cette route a été adoptée?—Non. Mon impression est que le gouvernement—et je parle simplement de l'impression que j'ai conçue—que le gouvernement avait quelque dessein de construire un pont sur l'Ottawa, de manière à raccorder cette ligne avec la ligne Occidentale du côté est de l'Ottawa—de construire un pont sur l'Ottawa dans le voisinage de Portage du Fort.

La route n'a pas été choisie pour des raisons de génie civil, mais d'après un programme de route.

19266. Cela, suivant vous, pouvait être une raison pour fixer le point de terminaison est dans ce voisinage?—Sur l'embranchement de la Baie Georgienne.

19267. Ce n'est pas sur l'embranchement de la Baie Georgienne; c'est, si quelque part, sur le prolongement du Canada Central?—Oui; je m'imagine que c'était là la raison. Le gouvernement désirait avoir une ligne aussi directe que possible depuis le voisinage de Douglas, qui est presque vis-à-vis Portage du Fort, en traversant jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français.

19268. En supposant que l'endroit dont vous parlez fût un point de terminaison avantageux à l'est, pour ce prolongement subventionné du Canada Central, et l'embranchement de la rivière des Français un point de terminaison ouest avantageux pour l'embranchement de la Baie Georgienne, je désire savoir si vous connaissez quelque raison de génie civil pour laquelle la ligne fut passée par le centre de ces quatre townships, et sur la route qui est généralement déterminée dans ces deux contrats, l'une avec M. Foster, et l'autre avec la Compagnie du chemin de fer Canada Central?—Je ne connais aucune raison de génie civil. Je suis convaincu qu'au point de vue du génie civil, on eût pu trouver une meilleure ligne plus au nord, mais je suppose—et ceci doit être pris comme une conjecture de ma part,—que le gouvernement désirait

Une meilleure ligne, au point de vue du génie civil, eût été plus au nord.

*Embranchement de la  
Baie Georgienne—  
Contrat No. 12.*

amener la ligne aussi loin que possible vers le sud, afin de faire le raccordement avec Toronto et Ontario aussi court que possible.

19269. Je comprends qu'on ne vous a pas demandé d'en faire un rapport comme ingénieur sur le point de savoir si c'était une route avantageuse ou non?—Non; pas d'autres rapports que ceux dont j'ai parlé aujourd'hui,—les rapports de l'exploration de M. Hazlewood.

19270. Est-ce qu'aucun de ces rapports se rapporte à ce point: de savoir si la route entre la rivière des Français et le point de terminaison est que vous avez mentionné est une route avantageuse?—Je ne fus pas appelé à rechercher quelle était la meilleure route entre les deux points mentionnés,—Portage du Fort et la rivière des Français. Si c'eût été là l'objet qu'on avait en vue, je l'aurais recherché.

19271. Alors je dois comprendre que cette route particulière a été adoptée pour d'autres raisons que pour des raisons de génie civil?—Oui, je le crois.

Le contrat a été après une exploration faite à la marche afin de sauver du temps.

19272. Savez-vous pourquoi, dans le cas actuel, on jugea à propos d'accorder le contrat d'après la route adoptée sur rien de plus qu'une exploration du pays faite à la marche?—Je suppose que c'était pour sauver du temps; je ne connais pas d'autre raison.

19273. Et croyez-vous que, de fait, on ait par là sauvé du temps?—Je ne sais pas. La ligne n'a pas encore été construite.

19274. Voulez-vous dire qu'on n'a pas atteint le but, qu'on n'a pas sauvé du temps, en ne faisant pas faire une exploration instrumentale?—Je ne crois pas qu'on eût atteint le but. On n'a pas sauvé de temps, dans tous les cas, vu que la ligne n'est pas encore construite, bien que quatre ou cinq ans se soient écoulés depuis ce temps.

TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER.—  
CONTRAT No. 13.

La première tentative pour découvrir une route qui touchât au Lac Supérieur, à un point sur le côté nord, acceptable comme point de terminaison sur le lac, n'a pas réussi.

19275. Le contrat suivant est le No. 13, pour une partie de la ligne, partant des environs de la Baie du Tonnerre. Avant d'entrer dans les détails de ce contrat, j'aimerais à vous demander d'expliquer les raisons qui ont porté à choisir cet endroit comme un point de terminaison avantageux, ainsi que celles pour lesquelles on a déterminé la direction de la ligne qui fut alors adoptée vers l'ouest?—Je crois que cela est très-pleinement expliqué dans le rapport imprimé ou l'enquête imprimée qui a été faite devant le comité du sénat, il y a un an ou deux. Ma première tentative a été de découvrir une route qui touchât au lac Supérieur, à un point du côté nord, acceptable comme point de terminaison sur ce lac, et qui, en même temps qu'elle laisserait aussi peu que possible de la ligne principale à construire à l'est, à partir de ce point, nous donnerait la plus courte distance entre la région des prairies et la navigation du lac. Il me paraissait que si nous pouvions trouver une ligne directe de la région des prairies à la Baie de Nipigon, l'objet désiré serait atteint, et toutes les tentatives ont été faites pour découvrir une ligne directe; mais ces tentatives ont échoué, le pays entre la Baie de Nipigon et l'intérieur, directement à l'ouest de cette baie étant excessivement accidenté. On renouvela les tentatives pour trouver d'autres lignes. On a essayé une au nord, longeant le lac Nipigon, puis le lac aux Eturgeons et autres lacs, se dirigeant au Portage du Rat; de fait, on épuisa les explorations dans cette direction; aucune n'a été entièrement satisfaisante.

*Tracé du chemin de fer—*  
*Contrat No. 12.*

19276. Vous en êtes à parler, si je comprends bien, du pays compris entre le Portage du Rat et le lac Nipigon?—Oui; nous sommes forcés d'aller au nord du pays montagneux dont j'ai parlé. Une autre tentative a été faite pour trouver une ligne au sud de ce pays, en suivant la Shebandowan et ce qui est connu comme le chemin Dawson. Cette tentative a aussi échoué. Finalement, nous trouvâmes ce qui paraissait être le chemin le meilleur et le plus court, entre les eaux du lac Supérieur et le côté nord du lac des Bois; ce chemin est pratiquement celui qui est maintenant en construction. Les explorations n'étaient pas entièrement complétées au temps dont je parle, mais nous avons obtenu des informations suffisantes pour nous convaincre que le chemin était parfaitement praticable; il devait nous donner les pentes douces qu'on désirait, et c'était la ligne de communication la plus courte entre les points dont j'ai parlé.

Une autre tentative faite pour trouver une ligne au sud du pays accidenté, en suivant la Shebandowan a aussi échoué.

Finalement on découvrit un chemin.

19277. Quels points?—La navigation du Lac Supérieur, le Portage du Rat et la région des prairies. A cette époque, si je m'en souviens bien, le public était impatient de voir commencer le chemin de fer du Pacifique, et le gouvernement en paraissait également désireux. Bien que les explorations ne fussent pas complétées, on jugea possible de donner à contrat une courte section. C'est ainsi qu'on adopta la section 13, je crois que c'est celle-là, à une extrémité, et la section 14 à l'autre, et que les soumissions furent demandées.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—  
 Bien que les explorations fussent incomplètes, on jugea possible de donner à contrat une courte section.

19278. Je ne sais si on considère généralement que le coût du chemin de fer est une matière à considération par cette partie du département contrôlée par les ingénieurs; qu'est-ce qu'il en est?—Oui, c'est une considération très-importante.

Le coût du chemin de fer est de la juridiction du département des ingénieurs.

19279. Cela rentre en général dans la juridiction du département des ingénieurs?—Oui.

19280. Avez-vous pris en considération le coût probable de la construction du chemin, dans l'adoption de la route particulière qui a été adoptée dans ce cas-ci?—Oui.

19281. Considériez-vous qu'au temps où des soumissions furent sollicitées, le temps était arrivé, au point de vue du génie civil, pour demander des soumissions?—Je considérerais qu'on avait obtenu des informations suffisantes pour nous justifier de solliciter des soumissions dans les circonstances.

19282. Au point de vue du génie civil?—J'aurais préféré que le commencement des travaux fut retardé un peu, mais je savais que le public était impatient de voir commencer les travaux.

19283. Alors voulez-vous dire que les travaux furent commencés au temps où ils le furent, pour d'autres raisons que des raisons de génie civil?—Oui, jusqu'à un certain point.

Les travaux ont été commencés parce que le public était impatient.

19284. Et ces raisons, jusqu'à un certain point, étaient opposées aux raisons de génie civil?—Jusqu'à un certain point, oui.

19285. Je vous demande ce que vous en pensiez dans le temps?—Je ne me rappelle pas ce que j'en pensais dans le temps.

19286. J'ai compris que vous venez de dire que le coût probable des travaux était, dans le département des ingénieurs, matière à considération par les ingénieurs?—Certainement il l'est.

Construction d'un che-  
min de fer—

Contrat No. 12.

Le temps était arrivé de commencer les travaux pour des raisons publiques, qui l'emportèrent sur les raisons du génie civil.

19287. Considérez-vous que le temps était arrivé de commencer les travaux, en tenant le compte qu'il fallait de leur coût probable?—Oui, dans les circonstances que j'ai expliquées.

19288. Je ne comprends pas bien quelles sont les circonstances que vous avez expliquées.—Des raisons publiques.

19289. Ces raisons publiques, suivant ce que vous comprenez, ont elles fait qu'il était désirable de commencer les travaux alors que d'après les raisons de génie civil, il ne l'était pas?—Les raisons de génie civil avaient certainement leur poids, mais les raisons publiques furent plus fortes que les raisons de génie civil.

19290. Voulez-vous dire qu'elles l'emportèrent sur les raisons de génie civil?—Oui.

19291. Alors je conclus de ce que vous avez dit auparavant sur votre position, vis à vis du gouvernement, que vous avez été informé par celui-ci, que ces autres raisons devaient primer les raisons de génie civil?—Je ne pense pas avoir été ainsi informé. Je crois que c'était une affaire de notoriété publique.

19292. Mais la notoriété publique ne conduisait pas les transactions du département?—Les employés du département devaient se conformer aux instructions reçues du ministre et du gouvernement.

19293. Pensez-vous qu'au temps où l'on demanda des soumissions pour la section 13, les ingénieurs avaient obtenu des informations suffisantes pour que le contrat pût être accordé au plus bas prix possible?—Les informations n'étaient pas aussi complètes qu'on pouvait le désirer, et je ne sache pas que le gouvernement en eût obtenu assez pour lui permettre d'accorder le contrat au plus bas prix possible, mais elles étaient suffisantes pour accorder le contrat de la façon qu'il le fut.

Quand le contrat 13 fut accordé, on s'attendait de trouver une ligne directe par le lac Shebandowan au Portage du Rat; l'intention de se servir des étendues d'eau; la ligne changée.

19294. Au temps où l'on demanda des soumissions, j'ai compris que vous disiez que l'on s'attendait que cette section se rendit au lac Shebandowan, ou plus loin dans cette direction qu'elle n'a été?—Quand cette section fut accordée, on s'attendait de pouvoir trouver une ligne directe par le lac Shebandowan au Portage du Rat, et le premier contrat avait pour objet la construction de la ligne depuis Fort William à un point dans le voisinage du lac Shebandowan. Cela fut changé plus tard, cependant. Je dois aussi ajouter, maintenant que la chose se présente à ma mémoire, qu'on a eu l'intention d'utiliser les étendues d'eau navigables du chemin Dawson, pour un certain temps dans tous les cas, entre le lac Shebandowan et le Portage du Rat; et l'on jugea important que le premier chaînon du chemin de fer allât toucher à l'un de ces lacs, le lac Shebandowan ou quelque autre lac. On découvrit, cependant, que nous ne pouvions obtenir une ligne continue de chemin de fer dans cette direction déterminée, sans des dépenses énormes; et la direction de la ligne fut changée quelque temps après que les travaux furent commencés sur la section 13. Une partie de la section fut abandonnée, et la ligne se ramifia à partir d'un point appelé, si je me le rappelle bien, Sunshine Crèek, à quelques quinze milles à l'ouest du lac Shebandowan.

Le Portage du Rat considéré comme point dominant.

19295. J'ai conclu des déclarations faites par d'autres témoins et des rapports, qu'avant que ce contrat fût accordé, on considérait le Portage du Rat comme un point objectif; à tout hasard, c'était un point dominant sur ce chemin à l'ouest du Lac Supérieur?—Oui.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 13.

19296. Alors, au temps où ce contrat 13 fut accordé, il était compris que le chemin de fer, qui devait être localisé définitivement, se rendrait probablement au Portage du Rat?—Oui; mais on pensait que nous aurions une autre ligne qui se rendrait au Portage du Rat par celle qui a été adoptée en dernier lieu.

19297. Au temps où ce contrat 13 fut accordé, il n'était pas connu si la ligne du chemin de fer passerait par le lac Shebandowan et les étendues d'eau, ou par la route qui a été adoptée?—Non.

19298. De sorte qu'en accordant le contrat à cette époque, c'était, jusqu'à un certain point, une expérience qu'on faisait?—Le contrat a été accordé avant que tout le parcours du chemin fût connu. Contrat accordé comme expérience.

19299. Savez-vous si c'est pour des raisons de génie civil, ou pour d'autres raisons, qu'on a abandonné l'espoir de trouver une ligne par le lac Shebandowan au Portage du Rat, en passant par les étendues d'eau, et qu'on a adopté cette ligne plus au nord?—Depuis que la ligne a été complètement explorée, le chemin Dawson a été abandonné pour des raisons de génie civil et des raisons d'économie.

19300. Ces raisons—se manifestèrent-elles à la suite d'une exploration et d'un examen plus approfondi du pays, ou résultaient-elles d'un changement de politique par rapport au commerce ou à la colonisation?—Mon impression est que ces raisons étaient appuyées sur des examens qu'on fit du pays. Comme je l'ai dit déjà, nous découvrîmes que la ligne projetée du lac Shebandowan à la rivière à la Pluie, et de là au Portage du Rat, ou à quelque autre point de traversée sur le lac des Bois, n'était pas praticable avec des dépenses raisonnables.

19301. Voulez-vous dire une direction plus au sud?—Une direction plus au sud, oui.

19302. Avez-vous examiné comment la Baie du Tonnerre comparait avec l'embranchement de Nipigon comme point de terminaison sur le lac Supérieur, toutes choses égales d'ailleurs?—Pour ma part je préférerais la Baie de Nipigon comme point de terminaison, parce qu'elle offrait un meilleur abri, et pour d'autres raisons. On y trouve un meilleur abri, et il y a d'autres raisons; mais nous ne pouvions pas atteindre la Baie de Nipigon par une ligne de chemin de fer aussi courte que nous le pouvions pour la Baie du Tonnerre. La Baie de Nipigon un meilleur point de terminaison que la Baie du Tonnerre—mais la Baie du Tonnerre atteinte par une ligne plus courte.

19303. Savez-vous si, en abandonnant la route mixte par eau et par terre dont vous avez parlé, on a pris en considération la question de savoir si on pouvait s'en servir en toutes saisons, et si ce fut là une des raisons qui firent donner la préférence à la route plus au nord?—Bien je ne sais pas quant à cela. Je n'ai aucun doute que ce point a été pris en considération. Projet du chemin par les étendues d'eau.

19304. Par vous?—Oh! ma manière de voir, à moi, a toujours été en faveur d'un chemin de fer continu. Je croyais avantageux d'utiliser ces lacs et ses rivières navigables autant qu'on pourrait s'en servir pendant la construction du chemin de fer.

19305. Mais pas comme partie permanente du chemin?—Pas comme partie permanente de la route, en tant que le chemin de fer est concerné.

19306. Vous rappelez-vous si, dans l'origine, vous avez pris une part active à l'octroi de ce contrat No. 13?—Je vois par le papier que j'ai

*Soumissions—  
Contrat No. 12.*

en main [Exhibit No. 36,] que les soumissions furent reçues le ou vers le 1er mars, 1875, et furent ouvertes en présence de M. Braun, M. Rowan et M. Palmer. Je n'ai pas assisté à leur ouverture, mais j'ai fait rapport sur ces soumissions le même jour, le 1er mars, et j'ai fourni au ministre un état qui s'y rapportait. Il y en avait trente-sept en tout, et on y donne ici les huit plus basses. Vais-je les lire ?

19307. Non, pas toutes ; lisez les deux ou trois premières ?—Les plus basses étaient celles de : E. A. Charters & Cie., \$363,420 ; G. W. Taylor, \$397,520 ; Sifton & Ward, \$406,194 ; J. Wardrop, \$410,025 ; Steacy & Steacy, \$414,160 ; et le reste.

19308. Vous rappelez-vous s'il y a eu un changement marqué dans la nature de ces travaux, peu de temps après que le contrat fut accordé ? —Le parcours a été changé, comme je l'ai déjà dit, passé un certain point,—passé Sunshine Creek.

Explique pourquoi il a écrit de passer par-dessus Charters & Cie., si Smith n'avait pas eu de nouvelles d'eux.

19309. Il y a une courte lettre annexée à la soumission de Charters & Cie., pour cette section, dans laquelle vous suggérez qu'on devrait passer par dessus leur soumission, si M. Smith n'avait pas reçu de nouvelles d'eux ; voulez-vous examiner cette lettre et expliquer les raisons qui vous firent prendre part à ce contrat, et qu'elle en était l'objet ?—Je ne puis que conjecturer ce qu'elle signifie. Je crois probable que le ministre était alors très occupé, le parlement était en session, en mars, 1875, et le secrétaire peut m'avoir informé que Charters, le plus bas soumissionnaire, n'avait pas accepté le contrat, et m'avoir demandé ce qu'il devait faire. En toute probabilité, je m'offris de demander au ministre s'il pouvait passer à la soumission suivante. Il se peut que je sois allé voir le ministre, occupé alors à d'autres affaires à la Chambre ou au Conseil Privé, et que n'ayant pas été capable de le voir, je lui aie envoyé ce mémoire.

19310. Si je comprends bien, vous n'avez pas l'habitude, comme Ingénieur en chef, de prendre aucune part dans l'octroi des contrats ?—Cela se faisait quelquefois, mais pas d'ordinaire.

19311. Alors cette lettre ne rappelle pas à votre mémoire que vous aviez pris part à aucune transaction de nature à faire obtenir le contrat à un soumissionnaire de préférence à un autre ?—Non.

CONSTRUCTION DE  
CHEMIN DE FER.

Pen-~~se~~ que l'entre-preneur n'avait fait que peu ou point d'ouvrage entre Sunshine Creek et Shebandowan ; à la date du changement de parcours.

19312. Vous rappelez-vous si jamais vous avez eu occasion de constater le montant de la perte encourue par le changement de route depuis Sunshine Creek au nord-ouest, au lieu de poursuivre le parcours vers Shebandowan — c'est-à-dire la dépense qu'occasionna l'intention qu'on avait d'abord de se rendre à Shebandowan, et le fait d'avoir donné à contrat une partie de la ligne dont on ne s'est pas servi, par suite du changement ?—Si telle perte a eu lieu, il en a été fait rapport. Mon impression est que les entrepreneurs avaient fait peu ou point d'ouvrage entre Sunshine Creek et Shebandowan, à la date à laquelle le changement a eu lieu, et qu'on leur demanda par lettre s'ils seraient disposés ou non à continuer les travaux sur la nouvelle ligne. Je me rappelle ceci : que les entrepreneurs préférèrent abandonner la nouvelle partie de la ligne, et diminuer leur contrat de quelques quinze milles.

19313. Suivant vos souvenirs, ils avaient le choix de continuer, sur le nouveau parcours choisi, le même nombre de milles qu'ils abandonnaient sur le parcours, en premier lieu projeté ?—Je puis me tromper

*Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 13, 14  
et 15.*

en ceci : mais je pense qu'il était pourvu dans le contrat à un changement de parcours, parce que tout probablement, quand il a été passé, on a pensé qu'il serait possible que la nécessité se présenterait de changer la ligne.

19314. Je pense que ce contrat est le premier d'une série de contrats —13, 14, 15 et 25—qui furent accordés d'après des estimations de quantités qui se sont trouvées n'être pas très-exactes?—Oui; celui-ci est le premier contrat pour nivellement passé, après l'embranchement de Pembina.

19315. Je crois que sur toutes ces sections que je viens de mentionner, les quantités mentionnées dans les spécifications d'après lesquelles on demandait des soumissions, se sont trouvées n'être pas très exactes?—Oui; il s'est trouvé que les quantités de travaux qu'on a payés, sur les sections 14, 15 et 25, je crois, excédaient les estimations primitives. J'ai fait là-dessus un rapport que j'ai envoyé chercher. J'ai donné ma sérieuse attention à toute cette question d'excédant de quantités, et j'ai conseillé au ministre de permettre qu'on fit un nouveau mesurage des travaux. Un nouveau mesurage des travaux eut lieu—un mesurage de vérification—et il en a été fait rapport.

Quantités inexactes.

Nouveau mesurage fait.

19316. En êtes-vous à parler de la section 13 particulièrement?—Je parle des différentes sections que vous avez mentionnées. Mon rapport est daté du 19 mai 1880, et il y en a un autre de la même date. Ces rapports donneront toutes les informations que je possède. Il y a trois rapports datés du 19 mai, suivant mon cahier de lettres. L'un a rapport à la section 14, un autre aux sections 14 et 25, et un autre à la section 25.

19317. Ces rapports embrassent-ils les sections 13 et 15?—Ils s'appliquent tous à la question d'excédant dans les quantités.

19318. Mais pas particulièrement sur les sections 13 et 15?—Il y en a un autre quelque part ailleurs. Je n'ai jamais compris que l'excédant fût considérable sur la section 13, et l'affaire fut réglée en 1878, de sorte qu'il n'y avait rien à gagner à l'ouvrir de nouveau. On avait fait, je crois, les derniers paiements à l'entrepreneur. Je me trompe probablement en supposant qu'il existe un autre rapport à propos de la section 13. Je vois par un autre document que j'ai en mains une déclaration à cet effet : Dans le cas de la section 15, l'auteur du présent mémoire n'a pas été appelé à prendre aucune action, attendu que les travaux avaient été achevés, le contrat terminé et l'argent payé avant son retour au Canada.

19319. Le contrat suivant par ordre est le No. 14, qui, je le vois, s'applique aux travaux à l'est de Selkirk?—Le No. 14 s'étend de Selkirk au lac Traverse, une distance de soixante-dix-sept milles. Sifton & Ward en étaient les entrepreneurs.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 14.  
Sifton & Ward, entrepreneurs.

19320. Voulez-vous expliquer en peu de mots, comme vous l'avez fait pour la section 13, la raison qui a déterminé le choix de cette localité ou parcours particulier?—La traverse de la rivière Rouge fut choisie pour les raisons données dans mon dernier rapport pour 1880, page 204. Nous voulions avoir la ligne la plus acceptable entre ce point de traverse et le Portage du Rat à l'embouchure du lac des Bois, et toutes les tentatives ont été faites pour l'obtenir, et au meilleur de ma connaissance, la ligne est maintenant construite sur le parcours le plus acceptable.

Traverse de la Rivière Rouge.

Tracé du chemin de fer

Contrat No. 14.

Traverse à Selkirk.

L'emplacement de la traverse a été choisi surtout parce que les inondations endommageraient la traverse plus haut.

Le Fort de pierre praticable, mais pas à aussi bon marché que Selkirk.

Considération qui a contrôlé le tracé de la traverse de la rivière.

19321. Le choix de Selkirk comme point de traverse de la ligne principale a-t-il été fait, suivant vous, d'après des raisons de génie civil, ou avez-vous été contrôlé en aucune façon par des considérations d'un caractère politique?—Le choix n'a pas été fait, que je sache; d'après des raisons politiques; il fut recommandé pour les raisons énumérées dans le rapport dont j'ai parlé.

19322. Vos raisons, autant que vous vous rappelez sans consulter le rapport, s'appuyaient-elles sur l'idée que vous aviez que les inondations endommageraient la traverse en montant la rivière?—Oui, surtout jusqu'à un certain point.

19323. Une traverse au Fort de pierre, ou dans les environs, eût-elle été sujette à l'objection que vous faites à la traverse à Winnipeg?—On pouvait faire une traverse au Fort de pierre, mais pas à aussi bon marché que je sache. Je ne sache pas qu'elle eût été meilleure en aucune façon et elle n'eût pas servi aussi bien l'intérêt public.

19324. Qu'à Selkirk?—Qu'à Selkirk.

19325. Alors le choix de Selkirk, de préférence à quelque autre point sud aussi loin que le Fort de pierre, a été dû, à tout événement, à d'autres raisons que les inondations?—Il y a diverses raisons données dans le rapport dont j'ai parlé. La principale raison est celle que vous avez mentionnée, le pays dans les environs de Winnipeg était plus sujet aux inondations que le Fort de pierre. Vous me permettrez de lire un ou deux paragraphes à la page 271, qui vous donneront la réponse que vous désirez :

Là où le chemin de fer se raccordera convenablement à l'eau profonde de la rivière, ce point deviendra pratiquement la tête de la navigation du lac Winnipeg. Avec le temps, une ville pleine d'activité surgira, et les terrains compris dans le site de la ville acquerront une valeur qu'ils n'avaient jamais eu auparavant. Au nord de la Pointe au sucre, dans la localité désignée sous le nom de Selkirk, se trouve un lot de terre de plus de 1,000 acres non concédé et sous le contrôle du gouvernement, c'est probablement le seul lot de terre sur tout le parcours de la Rivière Rouge qui n'ait pas passé aux mains de quelque particulier ou qui ne soit pas en la possession de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

« Ce lot de terre considérable aboutit à la rivière où l'on peut construire un pont avec le moins de danger pour sa construction en temps d'inondation, et où il ne saurait être question de dommages, dans aucune circonstance. Près de la rivière, il y a une anse naturelle à eau profonde qu'on peut atteindre facilement par un court embranchement partant de la ligne principale du chemin de fer; le long de cette anse, et entre elle et la rivière, la terre est admirablement propre à former un vaste terrain d'empilement; les vaisseaux stationnant dans l'anse ne sont en aucune façon exposés aux dommages par les inondations, à preuve de quoi on peut mentionner le fait que la Compagnie de la Baie d'Hudson s'en est servi pendant des années dans le passé comme place d'hivernement. Elle n'a ni terres, ni bâtiments, ni autres propriétés ici, mais elle n'a trouvé aucune sûreté en pleine rivière près de son établissement au Fort de pierre et en ce moment le steamer *Colville* et un autre vaisseau, tout ce que la compagnie a de vaisseaux dans ces lieux, sont amarrés pour l'hiver dans l'anse, qui échouera le lot de terre du gouvernement. De sorte qu'on ne peut mettre en question l'acceptabilité de ce point pour les fins d'hivernement des vaisseaux, aussi bien que pour les fins de la navigation en été.

« Pour conclure, on me permettra de dire que ces diverses considérations, dans mon opinion, contrôlent la localisation du chemin de fer, et guidé par les faits que j'ai essayé de vous exposer, je ne puis recommander

*Tracé du chemin de  
fer—  
Général No. 14.*

au gouvernement de prendre sur lui la responsabilité de construire un pont sur la rivière Rouge à aucun point où la construction proposée serait sérieusement en péril, où l'on peut s'attendre à une interruption prolongée du trafic advenant un désastre, de l'imminence duquel personne ne peut juger. Je suis fortement d'opinion que le chemin de fer devrait traverser la rivière quelque part entre la Pointe au sucre et l'église St. Pierre, et les circonstances que j'ai rapportées en peu de mots indiquent qu'on devait choisir, comme point de traverse, le lot de terre du gouvernement à Selkirk."

Dans une autre lettre que j'ai écrite, en date du 10 février, en réponse à un document transmis par le commissaire de la compagnie de la Baie d'Hudson, et imprimé à la page 279 du rapport pour 1880, je trouve quelque chose qui se rapporte à cette même question que vous cherchez en ce moment à élucider. Cette lettre a rapport à la difficulté de construire un pont au Fort de pierre et à l'existence d'un lot de terres publiques à Selkirk. Je cite :

"On dit que le Fort de pierre n'a jamais été submergé. Cela est conforme à l'information que j'ai déjà soumise. Un témoin cité par M. Balsillie (de la traverse au Fort de pierre) (M. McDermott) certifie que l'eau s'est élevée une fois à quelques pieds du sommet des rives. De là, il est évident qu'aux grandes inondations l'eau s'élève à plus de trente pieds. Cela indique suffisamment la difficulté qu'il y aurait à construire des piles qui auraient à soutenir la force de ce courant grossi; et étant données les causes et les conséquences de l'inondation, il serait hors de question, dans mon opinion, de placer des obstructions au débouché déjà trop resserré. Je n'ai aucun doute quant au choix de l'emplacement du pont du chemin de fer du Pacifique, et les documents maintenant soumis ne font que confirmer ma manière de voir; mais, pour les besoins de l'argumentation, si nous supposons qu'il existe au Fort de pierre un emplacement sous tous rapports aussi bon qu'à Selkirk, il y a d'autres circonstances dont le gouvernement reconnaîtra l'importance. A Selkirk, il y a un lot de terres considérables (plus de 1,500 acres) appartenant à la couronne. Dans mon rapport du 8 décembre, j'ai dit que sa superficie est de plus de 1,000 acres, mais en réalité, elle est de plus de 1,500 acres. Ce lot est admirablement propre à l'emplacement d'une ville, et il augmenterait de beaucoup de valeur, si le pont y est localisé dans ses limites; au Fort de pierre, le gouvernement ne possède pas, sous son contrôle, à l'heure qu'il est, un seul acre de terre, et tout le bénéfice qui reviendrait aux propriétaires par suite de l'établissement d'un pont à cet endroit irait à des individus, et surtout à la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui y possède 1,750 acres."

18326. Pensez-vous que votre opinion sur ce point, en ce qui regarde la localité de la traverse, eût été la même, si le gouvernement n'avait possédé des terres dans le voisinage de la traverse?—Je crois que l'existence du lot de terres y entrerait pour quelque chose. Dans les citations que je viens de lire, je disais qu'on pouvait effectuer une traverse en dedans de certaines limites—entre la Pointe au sucre et l'église St-Pierre—à quelle distance l'un de l'autre, je ne suis pas prêt à la dire dans le moment, à une distance de quelques milles, mais le lot de terre du gouvernement se trouve entre ces limites.

19327. Dois-je comprendre que vous auriez trouvé ces raisons convaincantes, n'eût été le fait que le gouvernement possédait les terres?—Quant au mérite respectif des points au sud du Fort de pierre—à Winnipeg, par exemple—oui, je les aurais trouvées convaincantes.

19328. Mais, en comparant le Fort de pierre à Selkirk, supposez, par exemple, que les propriétaires de terre près du Fort de pierre eussent fait une concession de terres au gouvernement, est-ce que cela aurait

S'il y eut eu une concession de terres au gouvernement au Fort de pierre, cela aurait modifié son opinion.

Tracé et Construc-  
tion—  
Contrat No. 11.

changé votre manière de voir?—J'y aurais vu une raison de modifier ma manière de voir. J'aurais demandé du temps pour réfléchir. Si le gouvernement avait possédé un lot de terre considérable au Fort de pierre, cela aurait changé de beaucoup les circonstances.

19329. On pouvait acheter un lot de terre à quelque autre endroit?—Si on eut pu l'acheter à un prix raisonnable, mais même alors, cela ne faisait pas l'affaire d'avoir des piles considérables dans la rivière; il aurait fallu une arche.

19330. Je veux avoir votre opinion sur la question indépendamment du fait que le gouvernement possédait des terres, parce que cela ne me paraît pas être un obstacle insurmontable. S'il était désirable que le gouvernement eût la propriété d'un lot de terres considérables, il pouvait être à propos de l'acheter. Je veux savoir jusqu'à quel point votre opinion se basait sur ce fait de propriété des terres, si c'était là pour vous un point essentiel de la question?—C'était un point de la question, assurément.

PRÉTENDUE IN-  
FLUENCE INDUE.

Le témoin n'avait  
d'intérêt dans aucune  
terre près du point de  
traverse choisi.

19331. En parlant de terres, je puis aussi bien vous demander maintenant—parce que nous l'avons demandé à d'autres personnes—si vous avez lieu de croire que quelque personne à l'emploi du département, ou à votre service, possédait quelques terres dans le voisinage, ou que cela ait eu quelque influence dans le choix du point de traverse?—Je puis parler pour moi-même. Je ne suis intéressé dans aucune terre, si ce n'est au Fort de pierre. Je suis propriétaire de quelques actions de la compagnie de la Baie d'Hudson, et si j'ai un intérêt quelque part, ce serait celui d'augmenter la valeur des terres au Fort de pierre.

19332. Au meilleur de votre connaissance, y avait-il quelques personnes à votre emploi, qui étaient intéressées dans le choix d'une localité?—Je n'hésite pas à dire que je n'en connais aucune; je ne sais pas présentement qui possède les terres voisines du lot de 1,000 acres.

19333. Savez-vous si la crique appelée Tait's Creek est un tributaire de la Rivière Rouge?—Je le sais; c'est un petit cours d'eau qui se décharge dans la Rivière Rouge.

19334. Près de quel point?—C'est en amont de St-André—un peu au sud de la paroisse St-André.

Nature du pays, au  
point de traverse à  
Selkirk.

19335. Est-ce près de la traverse proposée à Selkirk?—Oh, non; c'est plus près de Winnipeg que de Selkirk—du moins c'est justement à environ mi-chemin entre Selkirk et Winnipeg.

19336. Ce cours d'eau coule au sud vers le point que vous avez mentionné?—Il coule quelque peu au sud se dirigeant vers la Rivière Rouge, à partir de l'intérieur du pays.

19337. Y a-t-il une partie basse du pays à travers laquelle coule cette crique, quelque part près de la traverse à Selkirk?—Je ne sais pas que les terres y soient particulièrement basses, mais je sais que le trop-plein de Tait's Creek a passé au nord-est de la Rivière Rouge; c'est peut-être de cela que vous voulez parler.

19338. Pas tout-à-fait; cela s'y rattache. Il a été dit que la terre même que traverse la crique, et le voisinage de la crique, sont si bas que le pont devrait s'étendre à une grande distance de la Rivière Rouge, et être construit sur cette terre?—Je ne crois pas cela du tout. Je ne crois

pas que la terre y soit plus que de quelques pieds plus basse que le niveau général de la prairie—deux ou trois ou cinq pieds, juste un léger abaissement.

19339. Mon impression est que M. Rowan a déclaré qu'il y avait environ 1,000 pieds de terres basses qui nécessiteraient la construction d'un pont?—Il se peut qu'il y ait 1,000 pieds sur la longueur, mais le terrain est parfaitement plat. C'est une simple ondulation douce dans la prairie, tel que je le comprends, et tel que le montrent les mesurages.

19340. Y a-t-il de sérieuses difficultés de génie civil pour construire un pont sur n'importe quelle partie de la Rivière Rouge, entre Winnipeg et Selkirk?—Je ne connais aucune difficulté sérieuse de génie civil. C'est une question de dépenses—une simple question de coût.

Aucune difficulté sérieuse, au point de vue du génie civil, ne se présentait, pour construire un pont n'importe où entre Winnipeg et Selkirk.

19341. Eh bien, sur la question du coût, y a-t-il des points particuliers où il serait beaucoup plus coûteux de construire un pont qu'à Selkirk?—Il serait coûteux de traverser la rivière entre le Fort de pierre et Tait's Creek de façon à ne pas refouler le courant qui passe par le Déroit à cet endroit. Il ne serait pas prudent d'ériger des piles dans le chenal. Il faudrait que ce fût un pont d'une seule arche. Je n'ai pas les plans devant moi, mais on peut se les procurer facilement, et les commissaires pourraient juger par eux-mêmes de la difficulté.

19342. Pensez-vous qu'au Fort de pierre, il faudrait que le pont fut d'une seule arche?—Il faudrait qu'il le fût.

Il faudrait que le pont à Stone Fort fut d'une seule arche.

19343. L'eau s'élève si haut qu'il faut des piles élevées?—L'eau s'élève si haut que, suivant M. McDermott—peut être l'un des plus vieux colons de l'endroit et qui vit encore—elle s'est élevée à quelques pieds seulement de la hauteur de la rive, et qu'à l'eau haute il y a un courant grossi qui coule avec la vitesse d'un coursier de moulin.

19344. Je crois que vous mentionnez dans le rapport qu'avec cette hauteur de l'eau, il faudrait probablement des piles d'environ trente pieds?—Non. J'ai dit que si M. McDermott a raison (et je n'en doute nullement) l'eau s'élève à environ trente pieds. Le débordement s'élève à trente pieds au-dessus du courant naturel.

19345. Vous rappelez-vous quelle serait la longueur de l'arche si le pont était construit sous cette forme à travers la rivière à au Fort de pierre? Je ne m'en souviens pas même à 100 pieds près—400 ou 500 pieds je pense. Elle est probablement donnée ici dans mon rapport: Je ne puis pas en trouver l'endroit, mais on peut envoyer chercher les documents. Nous avons des profils de chaque partie de la rivière.

L'arche aurait de 400 à 500 pieds.

19346. Pensez-vous que vous auriez choisi Selkirk s'il avait été compris que le chemin passerait au sud du Lac Manitoba, ou lieu de passer au nord par le Déroit, comme vous le vouliez?—Je crois que oui.

19347. Cela n'aurait fait aucune différence dans le choix de la traverse?—Non, pas avec les informations qui me furent fournies.

19348. Je ne sais si vous en faites mention dans votre rapport, mais peut-être pourriez-vous dire si le fait que la rivière était navigable depuis le Lac Winnipeg jusqu'au point de traverse, a fait que dans votre opinion il était plus avantageux d'avoir la traverse à ce point?—J'ai lu quelque chose se rapportant à cela, mais je n'ai pas tout lu ce qui s'y rapporte.

Tracé et Construction  
—  
Contrat No. 14.

La rivière est de fait navigable plus haut que Selkirk : elle est navigable jusqu'au Fort de pierre, mais la navigation n'y est pas facile. La rivière fait beaucoup de courbes, et il n'y a pas de terrain plat sur le bord de la rivière pour y construire des magasins, y empiler le bois, et toute autre sorte de fret.

Programme ayant pour objet de se servir des étendues d'eau.

19349. Vous rappelez-vous si, alors qu'on crut pouvoir utiliser les étendues d'eau, les ingénieurs du département concernant les affaires de chemins de fer espéraient pouvoir obtenir une navigation tout le long jusqu'à Winnipeg—par la rivière Winnipeg, par exemple?—Je n'ai jamais entendu dire qu'on ait eu cet espoir. La rivière Winnipeg n'est pas navigable.

La navigation directe jusqu'à Winnipeg, par la rivière Winnipeg n'a jamais fait partie du projet d'utiliser les étendues d'eau.

19350. Cela n'a jamais fait partie du projet en aucun temps?—Je ne pense pas que cela ait jamais fait partie d'aucun projet. Les travaux d'écluses auraient été si considérables que personne n'a jamais, je crois, nourri sérieusement l'idée d'un tel projet. Je sais que ma manière de voir en ce qui regarde le point de traverse de la Rivière Rouge, contrarie certaines personnes qui vivent sur certains points de Manitoba, et j'en suis fâché. Je ne pouvais faire autrement. Je sais aussi que ces personnes n'ont aucune confiance dans ce que je dis, autrement elles ne feraient pas les dépenses qu'elles font pour des constructions, etc., à Winnipeg. Elles paraissent croire que je suis tout-à-fait dans le tort, mais agissant dans l'intérêt du public, je ne pouvais suivre d'autre ligne de conduite.

19351. Au lieu de cette localisation de la ligne qu'embrasse le contrat 14, on a parlé d'autres lignes dans les témoignages rendus devant la commission ; savez-vous s'il y avait quelque autre ligne depuis le Portage du Fort en gagnant le sud?—Oui.

19352. Qu'on pouvait utiliser?—Différentes lignes ont été tirées à travers ce pays, avant que nous nous soyons arrêtés à celle qui me paraissait être la meilleure—des lignes au nord et des lignes au sud de celle maintenant en construction.

La ligne au sud suggérée par Carre fut comparée à la ligne actuelle, et l'on trouva qu'il y avait moins de pays accidenté, mais que les quantités étaient plus grandes, ainsi que la distance totale.

19353. Il y a une ligne dont a parlé M. Carre, s'avancant à l'ouest en partant du Portage du Rat, suivant la section 15 sur une courte distance, par la route maintenant adoptée, puis s'écartant vers le sud, par laquelle on pouvait éviter une bonne partie du pays accidenté à l'extrémité ouest de la section 15 et à l'est de la section 14, et on pouvait atteindre beaucoup plus vite la rase campagne, que par la ligne qu'on suit maintenant ; voulez-vous dire si vous avez pris cette ligne en considération?—Oui, je l'ai examinée avec beaucoup de soin. On compara le coût de cette ligne avec celui de la ligne maintenant en construction, et l'on constata que bien que les pays accidentés fût moins considérable par la ligne sud que par celle maintenant en construction, les quantités étaient plus grandes, et dans tous les cas, ajoutées à l'augmentation de la distance totale, il n'y avait pas économie, mais plutôt perte à adopter cette route. Voilà ce dont je me souviens.

19354. Je crois qu'il dit dans son témoignage que pour trente-sept milles de la route actuelle, on pouvait en construire quarante-un ou quarante-deux de cette ligne, en épargnant \$250,000 ; et je crois qu'il donne à entendre qu'il a fourni à votre département des profils et quantités indiquant ce résultat?—Tout ce que je puis dire, c'est que ce

n'est qu'après avoir examiné avec soin les informations fournies par M. Carre et qui n'avaient été passées, non pas sur un parcours de trente-sept milles ou de quarante-deux milles, ou sur une section limitée de chaque ligne, mais sur toute la distance depuis le Portage du Rat à Selkirk, que je me suis convaincu que l'autre ligne était la meilleure et la plus économique. Les chiffres pouvaient n'être pas exacts, mais je les ai considérés comme exacts et j'ai agi en conséquence.

19355. Vous rappelez-vous que M. Carre ait fait un rapport sur la ligne dont je parle, et que vous ayez pris ce rapport en considération?—Oui.

19356. Et pensez-vous que ce rapport a été pris en considération avant qu'on arrêtât la localisation actuelle de la section 14?—Il fut pris en considération pendant que la section 14 était donnée à l'entreprise, mais avant que les travaux fussent très avancés. On avait commencé les travaux à l'extrémité de Selkirk et les entrepreneurs poussaient les travaux dans une direction est, et quelque route qu'on eût adoptée entre le point où ils travaillaient et le Portage du Rat, cela leur faisait bien peu de différence.

Quand Carre fit son rapport, la somme de travaux accomplis n'était pas assez considérable pour que cela fut une considération contre la proposition de Carre, si celle-ci avait été d'ailleurs avantageuse.

19357. Le fait que les travaux étaient avancés jusqu'à un certain point sur ce qui était alors la section 14 n'a pas influencé votre détermination, quant à l'avantage qu'il y avait de s'en tenir à la ligne nord?—Pas à un haut point; il est bien possible que les entrepreneurs eussent fait certains travaux, mais ces derniers n'étaient pas considérables. Je ne saurais parler positivement sans voir les documents.

19358. Pouvez-vous dire si, en aucun temps, vos raisons pour choisir la route nord de préférence à cette route sud ont été mises par écrit?—Je crois qu'un mémoire fut préparé dans le temps et soumis au ministre, montrant les différents calculs sur le coût des différentes routes.

19359. Avez-vous su qu'il s'était élevé beaucoup de discussion au sujet de la propos de choisir la rive nord, de préférence à la rive sud?—J'en ai été instruit, j'ai entendu cette discussion dans les chambres du Sénat et des Communes, et je l'ai encore présente à la mémoire.

19360. Avez-vous conservé l'opinion que vous avez exprimée dans ce mémoire, établissant que la route nord était plus économique que celle du sud?—Je n'ai jamais eu de raison pour changer mon opinion. Je ne connais d'autre motif pour l'adoption de la route nord que les avantages qu'elle présentait au point de vue du génie civil.

19361. Si je comprends bien, vous dites en substance qu'au point de vue du génie, le choix de cette route était le meilleur?—C'était un choix judicieux.

Malgré la grande différence d'opinion qu'il sait exister, il maintient que le choix de la route était judicieux.

19362. Maintenant, quant à la propos de la donner à l'entreprise au moment où elle l'a été, dites-nous que les renseignements recueillis par le bureau des ingénieurs étaient suffisants pour lui permettre de demander des soumissions et d'accepter l'offre la plus avantageuse?—Je crois qu'ils étaient suffisants pour cela. Nous n'avions pas toutes les informations que nous désirions, mais elles étaient suffisantes, toutefois, pour nous permettre d'adjuger ainsi les contrats.

19363. Je sais par le témoignage que vous avez rendu devant un des comités, que vous ne considérez pas qu'il soit nécessaire d'avoir le compte très-exact des quantités avant de demander les soumissions?—Il est toujours désirable d'avoir des informations exactes.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.

Il est désirable d'avoir des quantités exactes avant d'exécuter les travaux, mais la chose n'est pas essentielle.

19364. Mais ce n'est pas toujours nécessaire?—Ce n'est pas toujours nécessaire.

19365. Pourquoi serait-ce désirable?—Désirable afin de ne pas être exposé à des désappointements dans la suite. Il s'est présenté des cas où les quantités estimées ont été considérablement dépassées dans l'exécution; c'est là une cause de désappointement et de mécontentement. Les entrepreneurs se trouvaient, jusqu'à un certain point, désappointés. Si nous nous trompons en calculant les quantités plus élevées que celles que comporte l'exécution, l'entrepreneur peut dire qu'il s'attendait à retirer plus de profit de son travail et établir une réclamation pour le profit qu'il n'a pas réalisé sur le travail non exécuté. Pour ces raisons, il est désirable d'avoir les quantités aussi exactes que possible, mais lorsque les intérêts du pays demandent que le travail soit commencé avant qu'il ait été possible d'avoir les informations requises, il est convenable de l'entreprendre.

19366. Supposant qu'il y eut seulement des raisons financières, est-il essentiel d'obtenir les quantités avec exactitude?—C'est désirable, mais non pas essentiel. Si nous avons attendu jusqu'au moment où il nous aurait été possible d'avoir les quantités exactes et précises sur toute la ligne, de Selkirk à Fort William, je doute que les travaux aient pu être commencés aujourd'hui ou bien avant l'année courante. Chaque année, même après que nous avons adjugé les contrats et que le travail est à moitié terminé ou bien avancé, nous faisons les changements qui sont désirables—des changements qui changent les quantités, des améliorations à la ligne, à mesure que nous recueillons des informations, à mesure que le pays se découvre et que nous obtenons de nouvelles informations.

Quelques explorations ont été faites en hiver, alors qu'on ne peut pas s'assurer de la nature du terrain, dont une partie s'est trouvée être formée de muskegs.

19367. Pensez-vous qu'on s'est assuré des quantités avec autant de soin que les circonstances le permettaient alors, avant de demander ces soumissions?—Il m'est difficile de le dire. Mon souvenir ne s'étend pas assez loin pour me rappeler si les explorations ont été faites en hiver ou en été. Je crois que quelques-unes des explorations ont été faites en hiver, alors qu'il était impossible de se rendre compte de la nature du terrain, de savoir s'il était formé de muskegs ou, comme dans certains cas, recouvert d'eau. Si le terrain s'était trouvé être de ce caractère perfide, le coût des travaux aurait été considérablement modifié. Sur cette section même—section 14—il se rencontrait une étendue considérable de muskegs. Si l'exploration est faite en hiver, on a beaucoup de peine à s'assurer de l'étendue des muskegs, à moins de s'en assurer en perforant la couche de glace, ce qui est un procédé coûteux.

19368. A part le désappointement des entrepreneurs ou de ceux qui possèdent des propriétés, est-ce que l'inexactitude des quantités fournies aux entrepreneurs n'affecte pas quelquefois le coût total du travail, principalement lorsque les offres ne sont pas compatibles avec les prix?—La chose peut se présenter dans certains cas spéciaux, mais en général, que les quantités soient exactes ou non, cela ne peut faire beaucoup de différence.

19369. Pensez-vous que cela ferait beaucoup de différence, lors même qu'elles ne seraient pas approximativement exactes—dans le cas où elles seraient tout à fait extravagantes?—J'entends parler de quantités qui ne sont pas, comme vous le dites, extravagantes.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.

19370. Approximativement exactes?—Si vous voulez bien me le permettre, je vous donnerai un exemple. Examinez n'importe lequel des cas de ce genre qui ont pu se présenter dans les contrats adjugés sur le chemin de fer du Pacifique, je n'ai pas vu qu'une seule fois se soient présentés les résultats que vous craigniez.

19371. Ne pensez-vous pas, par exemple, que cela pourrait altérer le rang des soumissions?—Non, pas d'une manière appréciable. L'essai a été fait sur chaque contrat adjugé sur la ligne du chemin de fer du Pacifique et l'on a constaté qu'il n'avait pas été commis d'erreur considérable.

19372. Je crois que l'entrepreneur de la section 14 s'est plaint que l'extrémité occidentale de la route n'avait pas été localisée de manière à lui permettre de commencer les travaux en temps voulu, et qu'il a été obligé de transporter ses matériaux sur un espace de cinq milles ou environ, dans le but de pouvoir poursuivre la construction de la ligne plus loin à l'est?—Probablement il a pu y avoir quelque peu de délai, mais je constate qu'une fois un contrat achevé les entrepreneurs exagèrent ces difficultés autant qu'ils le peuvent.

19373. Vous souvenez-vous que cette ligne n'était pas prête près de la Rivière Rouge?—Je ne dis pas qu'elle le fût. Mes souvenirs ne sont pas très précis à ce sujet.

19374. Avez-vous pris une part active dans le règlement des comptes relatifs à ce contrat?—Je m'en suis occupé. Je me suis efforcé de découvrir pourquoi il y avait une si grande différence entre les quantités désignées comme ayant été exécutées et les premières estimations—les quantités approximatives d'après lesquelles le contrat avait été adjugé.

19375. Savez-vous qu'à part la différence dans les quantités ordinaires sur le parcours de la ligne, l'entrepreneur fait une réclamation considérable pour l'achèvement du travail à l'extrémité est, exécuté par M. Whitehead, qu'il réclame un montant considérable au-delà du prix de M. Whitehead?—Oui, j'ai entendu parler de cette réclamation.

Sifton, Ward & Cie font une réclamation sur le travail exécuté par M. Whitehead.

19376. Vous a-t-on signalé cette réclamation pour que vous preniez part à son règlement?—J'ai fait un rapport à ce sujet. Je préfère consulter le rapport que de me fier à ma mémoire. Le rapport porte la date du 28 février 1879; il traite de chaque sujet en particulier. Il comprend une liste des réclamations présentées par Sifton, Ward & Cie; j'ai recommandé le paiement de quelques-uns, mais j'ai réglé la majeure partie d'entre-elles comme étant inadmissibles.

19377. Quant au contrat suivant, le No. 15, pouvez-vous dire d'une manière générale le genre d'informations que vous avez obtenues avant de demander des soumissions; c'était un peu après l'adjudication de la section 14?—Nous avons fait différentes explorations à travers cette section du pays et nous avons fixé le tracé que nous considérions comme étant le meilleur pour le chemin de fer; nous avons fait un arpentage de localisation, de la ligne, avec des sections transversales, si ma mémoire ne me trahit pas. Je crois que tout cela a été exécuté avant la publication des avis demandant des soumissions.

CONTRAT No. 15.

19378. Pensez-vous que ses sections transversales aient été tracées avant la publication des avis?—Je le pense.

Sections transversales tracées avant les avis.  
(Voir question 19395)

Construction du chemin de fer  
Central, No. 15.

19379. Voulez-vous dire que les quantités obtenues en traçant des sections transversales ont servi à l'information des soumissionnaires?— Dans ce cas en particulier, je le pense.

19380. Si ma mémoire ne me trompe pas, on a tracé des sections transversales, mais les résultats de l'opération n'ont jamais été connus. Les calculs n'avaient-ils pas été faits?—C'est probablement le cas. Je sais que l'on a consacré un temps considérable à l'arpentage de localisation, et les instructions que j'avais données aux personnes chargées de faire de l'arpentage de localisation, comportaient le tracé de fréquentes sections transversales.

Il pense que les sections transversales ont été tracées un couple d'années avant que les soumissions aient été demandées.

19381. La nature de cette région exigeait des sections transversales pour obtenir les quantités exactes ou même approximatives? Je crois que ces sections transversales doivent avoir été tracées un couple d'années avant que des soumissions aient été demandées.

19382. La ligne centrale n'aurait pas donné des informations suffisantes au sujet des quantités; pour permettre de demander des soumissions?—Les sections transversales étaient tracées précisément dans le but de s'assurer la meilleure localisation.

19383. Ce que je veux dire c'est que cette région était de telle nature qu'il aurait fallu quelque chose de plus qu'une ligne centrale pour s'assurer des quantités, même d'une façon approximative?—Oui.

19384. Dans un pays plat, ce n'est pas essentiel, la ligne centrale peut donner des informations suffisamment exactes?—Oui; mais dans une région de ce genre, il faut recourir à d'autres moyens pour s'assurer des quantités approximatives. Les sections transversales ne sont pas tracées seulement dans ce but, mais aussi pour assurer un tracé définitif convenable. Les changements d'une colline à une autre étaient si fréquents que nous ne pourrions sans cela fixer une localisation.

19385. Mais, indépendamment de cette question, ne serait-il pas nécessaire, dans le but de s'assurer des quantités, de tracer des sections transversales?—Ce n'est pas nécessaire parce que nous avons adjugé des contrats avant de les tracer, mais elles étaient plus nécessaires dans cette région que dans toute autre partie du pays où nous avons accordé des contrats.

Il était impossible, dans une région telle que celle-ci, de donner des quantités approximatives sans tracer de sections transversales.

19386. Dans une région aussi accidentée que celle-ci, pourriez-vous donner des quantités approximatives, sans le secours des résultats des sections transversales?—Nous ne le pouvions pas.

19387. Alors si les résultats des sections transversales n'étaient pas obtenus avant les demandes de soumissions, les informations n'étaient pas suffisantes pour fournir les quantités approximatives?—Je ne dis pas qu'ils n'étaient pas connus.

19388. Mais s'ils n'étaient pas connus?—Ils doivent avoir été connus.

19389. Mais s'ils n'étaient pas connus?—S'ils n'étaient pas connus, les quantités ne pouvaient être très-exactes.

19390. Étaient-elles suffisamment exactes pour permettre de demander des soumissions basées sur ces quantités?—Elles pouvaient être approximativement exactes; ce calcul ne pouvait être qu'approximatif.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 18.

19391. En réalité, je crois que vous n'ignorez pas, de même que les autres personnes qui se sont occupées de la question, que les quantités se sont trouvées à différer beaucoup des dévis et spécifications des travaux fournis aux entrepreneurs?—Oui, il en a été ainsi en réalité. Il y a eu en réalité une grande différence entre les quantités et les dévis.

19392. Comment expliquez-vous cette différence?—Elle se trouve expliquée dans quelques-uns de mes rapports; je crois les avoir cités déjà aujourd'hui—ceux du 19 mai. J'ai fait un rapport spécial sur cette question même vers le temps où j'ai fait des investigations à ce sujet. Je n'ai pas la moindre idée de ce qu'il peut renfermer, mais je serais heureux d'en faire la lecture. Il porte la date du 16 mai 1879, et est conçu en ces termes :—[Le témoin lut le rapport.] (Pièce justificative No. 326) Voici un rapport sur la question même que vous m'avez posée, au sujet des deux lignes du Portage du Rat à Selkirk.

19393. Quelle en est la date?—Il est daté du 20 mai 1879 et conçu en ces termes :—[Le témoin lut le rapport.] Il en sera produit une copie ainsi que des lettres de M. Rowan et de M. Carre, qui y sont mentionnées. (Pièce justificative No. 327.)

19394. Je suppose que bien des raisons exposées dans ces rapports, au sujet de l'a propos de la ligne nord, seraient inapplicables si vous pensiez pouvoir aller plus au sud que Selkirk pour traverser la Rivière Rouge,—si, par exemple, quelque point entre le Fort de pierre et Winnipeg avait été adopté comme traverse?—Sans doute, les conditions auraient été matériellement changées. Si nous devions aller à Winnipeg, par exemple, au lieu de nous rendre à Selkirk, il aurait été peut-être avantageux de prendre la route sud. Je ne dis pas que l'avantage aurait existé. Dans tous les cas il y aurait eu beaucoup à réfléchir. Si la ligne était allée à Winnipeg au lieu de se rendre à Selkirk, le tracé sud aurait pu être préférable.

19395. Etes-vous encore d'opinion que l'information fournie par les sections transversales était obtenue avant la publication des avis demandant des soumissions?—Il me semble, par la lettre que je viens de lire, que j'ai pu me tromper au sujet du tracé des sections transversales, avant les demandes des soumissions. Probablement ma mémoire est en faute, au sujet du tracé des sections transversales du terrain, avant la réception des soumissions. Le témoin s'est trompé en disant que les sections transversales avaient été tracées avant la demande de soumissions.

19396. Vous rappelez-vous avoir fait quelque rapport particulier ou donné une considération spéciale à la question de combler le Lac Traverse; si un petit détour n'aurait pas été plus avantageux et moins dispendieux?—Oui, j'ai accordé quelque considération à la question. Je puis vous lire à ce sujet quelques paragraphes d'un mémoire que j'ai préparé il y a quelque temps, et que je puis produire si on l'exige. Il est conçu en ces termes :

“ On a prétendu que l'écrivain avait causé une dépense inutile par une localisation mal conçue de la ligne sur la section 15, dans le voisinage du Lac Traverse. Il existe des points, entre le terminus du Lac Supérieur et la région des Prairies, qui gouvernent toute la localisation géographique du Lac des Bois et la frontière internationale désignant Keewatin, à la décharge du lac, comme un de ces points. Selkirk, dans l'opinion de l'écrivain, en est évidemment un autre. Le problème était de réunir ces deux points par la ligne la meilleure et la plus économique. A l'exception d'une faible étendue de prairie ou de terrain peu boisé, la forêt s'étend sur toute l'étendue. Une grande étendue de la surface est rocheuse et tourmentée, traversée par des lacs longs et étroits, dont plusieurs ne peuvent être évités. Le Lac Traverse que l'on Raisons pour le tracé de la ligne dans le voisinage du Lac Traverse.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.

rencontre à environ trente-six milles de Keewatin est un de ceux-là. Cette partie de la région, sur une distance considérable, est excessivement accidentée, et lorsque les explorations ont commencé, elle présentait une solitude presque impénétrable. Il était nécessaire, cependant, d'y faire passer une ligne de chemin de fer; non pas seulement une ligne sur laquelle pourraient passer des trains, quel que fût le coût de l'exploitation, mais une ligne qui pourrait être exploitée à bon marché et admettrait le transport des produits de la ferme sur les marchés de l'est, à des prix aussi bas que possible; résultat qu'on ne pouvait atteindre qu'en limitant les rampes. L'écrivain s'est inspiré de ces principes dès les premiers débuts de l'entreprise. Dans ses rapports qui ont été publiés en janvier 1874, il expose la grande importance de trouver une localisation avec les meilleures rampes possibles dans la direction de l'est. Il attire de nouveau l'attention sur ce point dans son rapport de 1877, et plus tard dans celui de 1879. Des extraits de ces rapports sont annexés. On a eu constamment ce principe en vue et son importance a été généralement admise. Il a été fréquemment discuté dans le cours des six dernières années. L'écrivain ne se souvient pas d'une seule occasion dans laquelle un homme public se soit élevé contre lui ou aucun journal ait fait entendre quelques protestations. Quoiqu'une grande étendue de pays, entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge soit très accidentée, l'élévation générale ne varie pas sur de longues distances. Il n'y a pas de grandes élévations ou dépressions pour gêner la localisation et nécessiter l'adoption de fortes rampes. Le Lac Traverse est probablement le seul endroit sur ces 410 milles où l'on pourrait réaliser une économie digne d'être prise en considération en se départant du principe des rampes légères qu'on a pu appliquer généralement. Dans le voisinage du lac Traverse, on avait exploré un certain nombre de lignes. En dernier lieu le choix se borna à deux lignes, reliant des points communs à l'est et à l'ouest du Lac Traverse, à six milles de distance. La ligne No. 1 traversait le lac à haut niveau et donnait les pentes faciles que l'on désirait, pas une d'elle ne dépassait une ascension de vingt-six pieds au mille, et la plus longue avait environ un mille. La ligne No. 2 traversait le lac à un autre endroit, à niveau plus bas, mais elle nécessitait une ascension continue de deux milles trois quarts et présentait des courbes à court rayon, avec une élévation de quarante-quatre pieds par mille. Le lac, à la traverse No. 1, à une largeur de 600 pieds et de 900 à la traverse No. 2. Sur une étendue de cinq milles à l'est du Lac, le travail est plus difficile sur la ligne No. 2 que sur le No. 1, tandis que vers le lac et sur un espace d'un mille à l'ouest, le travail est considérablement plus difficile sur la ligne No. 1. Bien que le No. 2 aurait, après tout, coûté moins tout d'abord, le No. 2 aurait été en fin de compte beaucoup plus économique. Après mûre considération le No. 1 a été choisi, et c'est sur cette ligne que la construction se poursuit."

Il n'a pas de raison pour modifier son opinion.

19397. Êtes-vous toujours d'opinion que la ligne adoptée est, après tout, la meilleure dans l'intérêt public?—Je pense que oui. J'en ai pas de raison pour modifier mon opinion.

CONTRAT No. 16.

18398. Passant au contrat suivant—le No. 16—passé avec la compagnie du chemin de fer du Canada Central, avez-vous pris une part active dans l'exécution de ce contrat, ou est-ce M. Ridout qui s'en est occupé comme ingénieur du gouvernement?—Il en a été question pour la première fois dans un ordre en conseil, en date du 20 novembre. Je me rappelle qu'on m'a transmis un ordre en conseil m'autorisant à agir et que M. Ridout a été nommé pour s'occuper des questions de détail dont il est encore chargé.

19399. Vous revient-il à la mémoire quelque chose de relatif à ce sujet, que vous jugiez désirable d'expliquer?—Au sujet de la section 16?

19400. Oui?—Non, je ne sais rien.

19401. Le contrat suivant dans l'ordre est le contrat 17, accordé à Anderson, Anderson & Cie ; c'était pour le transport des rails dans la Colombie Anglaise?—Je crains de ne pouvoir vous donner aucune explication à ce sujet. L'adjudication de ce contrat n'a pas été faite par mon entremise.

19402. Le contrat suivant est le No. 18, adjugé à la compagnie de transport de la rivière Rouge, vous souvenez-vous d'avoir pris une part active à son exécution?—Je crois avoir eu peu à m'en occuper. SOUMISSIONS --  
CONTRAT No. 18.

19403. La première chose dont nous ayons eu connaissance à ce sujet, est une lettre de Fuller & Milne, datée d'Hamilton, en avril 1875, qui vous a été renvoyée pour votre rapport?—Je ne me rappelle pas avoir écrit une lettre, mais c'est indubitablement ma lettre.

19404. Vous rappelez-vous de quelque chose à ce sujet?—Non, rien à part ce qui est mentionné dans cette lettre. Je reconnais que l'écriture est celle de M. Burpe, qui faisait toute ma correspondance.

19405. Il appert de la correspondance que le 21 avril, avant que vous eussiez fait ce rapport sur la soumission de M. Fuller et Milne, le gouvernement avait reçu une soumission subséquente de M. Kittson, l'administrateur général de la Compagnie de transport de la Rivière Rouge, qui dans la suite a obtenu le contrat. Dans cette soumission, il s'engageait à exécuter le travail, mais à un prix un peu plus élevé ; savez-vous comment il se fait que vous ayez dressé un rapport le 5 mai, sur la soumission de Fuller du 16 avril, et qu'aucun rapport n'a été demandé sur l'offre de Kittson en date du 21 avril.—Cela vous rafraîchit-il la mémoire en quelque façon?—Il peut y avoir eu quelque rapport qui n'ait pas été produit. Je ne puis dire s'il y a eu aucun rapport. Il ne peut expliquer  
comment il se fait  
qu'il avait dressé un  
rapport sur l'offre de  
Fuller et non sur  
celle de Kittson.

19406. Vous rappelez-vous, maintenant que j'ai mentionné ces circonstances, quelque autre chose à ce sujet?—Non. A moins que les documents ne soient placés devant moi, je ne sais rien à ce sujet.

19407. Connaissez-vous quelque raison pour laquelle, à cette époque M. Kittson, ou la compagnie de transport de la Rivière Rouge, aurait pu obtenir le contrat à un prix plus élevé que Fuller & Milne?—Je ne connais aucune raison. Je déclare simplement dans ce rapport que leur prix ne me semble pas déraisonnable, mais j'avertis le département de considérer certaines questions avant de l'accepter.

19408. Vous rappelez-vous de quelque chose de particulier, relative-  
ment au contrat avec Moses Chevette?—Je pense que M. Hazlewood, qui était l'ingénieur résidant de ce district, avait instruction de faire les meilleurs arrangements qu'il pourrait au sujet de la construction des maisons des ingénieurs, et c'est là un des arrangements qui ont été faits. CONTRAT No. 20.

18409. Le contrat suivant est le No. 20, passé avec le " Merchants Lake and River Steamship Co. " ; c'était pour le transport des rails et des attaches, du Fort William à Duluth, dans le cours de la saison de 1875?—Je me rappelle que des soumissions ont été demandées pour le transport de ces rails. Autant que je puis me le rappeler, je n'ai pas eu à m'en occuper si ce n'est peut-être pour la préparation de l'annonce demandant les soumissions. Je pense avoir préparé cette annonce et peut-être ai-je écrit un rapport faisant ressortir la nécessité de conclure un arrangement de ce genre.

*Transport des rails*  
 Contrat No. 20.

Ne se souvient pas.

19410. L'origine de la transaction me semble avoir été une offre de Cooper, Fairman & Cie, dans le printemps de 1875, fait pour 5,000 tonnes de rails ou environ. Dans le cours de l'année suivante, le transport d'une quantité semblable semble avoir été accordé à ces personnes, autant que nous avons pu l'apprendre, sans compétition; savez-vous s'il y a eu quelque compétition, ou pourquoi il était nécessaire d'accorder le contrat de cette manière?—Je ne me rappelle rien à ce sujet.

CONTRAT No. 21.

19411. Est-il quelque chose de particulier, relativement au contrat No. 21, conclu avec Patrick Kenny pour le transport des rails du navire au canal Lachine, que vous puissiez expliquer?—Je crois que ce contrat a été expliqué entièrement par M. Trudeau.

19412. Est-il quelque chose que vous désiriez expliquer ou dire à ce sujet?—Non.

CONTRAT No. 22.  
 Explications.

19413. Quant au contrat suivant, le No 22, passé avec Holcomb & Stewart, pour le transport des rails de Montréal à Kingston, êtes-vous en mesure de dire si vous y avez pris quelque part et dans ce cas quelle part?—C'est une question sur laquelle un rapport a été fait en septembre 1875. Il semblait convenable, à la suite des démarches faites par M. L. G. Bell, qui avait fourni un rapport à ce sujet au département le mois précédent, d'emmagasiner les rails au quai du pénitencier, Kingston, au lieu de les laisser à l'extrémité occidentale du canal Lachine, et je recommandais de demander aux expéditeurs de Montréal et de Kingston d'établir les prix auxquels ils se chargeraient de ce service, l'offre la plus basse devant être acceptée. Je pense que cette proposition fut acceptée et le 29 septembre je fis de nouveau un rapport à ce sujet, donnant les réponses reçues de différentes personnes, à savoir : De D. McPhie, offrant de transporter les rails pour \$1.35 par tonne; de Holcomb & Stewart offrant de transporter les rails pour \$1.30 par tonne; de Miller & Jones, offrant de transporter les rails à \$1.50 par tonne. L'offre de Holcomb & Stewart a été acceptée comme étant la plus basse. Halcomb & Stewart proposaient de faire une réduction de six cents par tonne si le gouvernement se chargeait de faire décharger et empiler les rails, et comme on pouvait utiliser pour cela le travail des détenus du pénitencier, je pensais convenable d'accepter cette offre; et j'ai recommandé de plus qu'un télégramme fut envoyé à Holcomb & Stewart pour leur dire de procéder au chargement des rails sur les barges et aussi d'avertir les autorités du pénitencier que le déchargement des rails devait être exécuté par les détenus.

19414. Désirez-vous déclarer quelque chose de plus au sujet de ce contrat?—Rien de plus.

CONTRAT No. 23.

19415. Quant au contrat suivant, avez-vous à donner quelques explications?—J'ai raison de croire que des annonces ont été faites pour les traverses et que les soumissions ont été reçues de la manière ordinaire, non pas à Ottawa, mais à Fort Williams, par l'ingénieur de district, que la soumission la plus basse a été acceptée et qu'un rapport a été fait à ce sujet.

19416. A-t-il été rempli d'une manière satisfaisante?—Autant que je puis savoir, le contrat a été terminé d'une manière satisfaisante.

19417. Quant au contrat suivant, le No 24, pourriez-vous donner quelques informations?—Le 15 de mai 1875, je fus autorisé à donner instruc-

Maison des ingénieurs—  
Contrat No. 24.

tion à M. Hazlewood de faire des arrangements, aux conditions les plus favorables, pour construire un certain nombre de maisons pour les ingénieurs à des endroits ou elles pourraient être utilisées dans la suite pour l'exploitation du chemin et je communiquai l'autorisation à M. Hazlewood. Le 30 septembre 1875, M. Hazlewood m'adressa copie du contrat et de l'engagement pour la construction d'une maison d'ingénieur sur l'emplacement choisi pour la ville de Fort William; les entrepreneurs étaient MM. Oliver, Davidson & Cie.; le prix était de \$3,000 avec une somme additionnelle de \$83,70 pour le plâtrage.

19418. Le contrat a été rempli d'une manière satisfaisante?—Le contrat a été rempli.

OTTAWA, mardi le 19 avril 1881.

Déposition de Sandford Fleming continuée :

*Par le Président :—*

19419. Je crois savoir que vous avez consulté la preuve rapportée par les sténographes officiels, et que vous avez trouvé un ou deux passages que vous pensez devoir être corrigés. L'un de ses passages est relatif, je crois, aux prix des rails qui était tombé de £18 à £10, et on aurait rapporté que vous avez dit qu'elles étaient restées à ce dernier prix pendant six mois; désirez-vous corriger cette réponse?—Oui, je voudrais supprimer le mot "six." Les rails restèrent environ six mois au prix indiqué, mais je pense que l'annonce a été insérée dans les journaux avant que ces six mois soient expirés.

19420. De sorte qu'ils sont demeurés au prix le plus bas durant une période de moins de six mois avant la publication des annonces?—Oui; c'est ce dont je me souviens.

19421. En parlant du télégraphe, à l'ouest de Fort George, dont le contrat de construction a été accordé à M. Barnard, vous disiez que l'on pensait alors que Bute Inlet serait le terminus: désirez-vous corriger cela?—J'ai voulu dire Bute Inlet ou quelque'endroit au nord de ce point.

19422. Y a-t-il quelque'autres parties de votre témoignage que vous supposez devoir être corrigées?—Non, je pense qu'il est en substance tel que je l'ai donné.

19423. Le contrat suivant est le No. 25, il se rattachait à une partie de la construction de la ligne principale; l'ouvrage sur cette section a été mis à la compétition publique?—La section No. 25 a été annoncée je crois, de la manière ordinaire. D'après une copie de l'annonce que j'ai entre les mains, l'entreprise a été annoncée le 22 avril 1876, et les soumissions ont été demandées pour le 22 du mois de mai suivant. Les soumissions ont été reçues le 22 mai 1876. Elles ont été ouvertes dans l'après-midi de ce jour, en présence de MM. Marcus Smith et James H. Rowan et moi-même.

19424. A Ottawa? A Ottawa.

19425. Quelle était la soumission la plus basse?—Le même jour, le 22 mai, j'ai adressé un rapport au ministre sur ces soumissions :

"Douze soumissions ont été reçues, accompagnées d'un chèque de Purcell le plus bas \$1,000 dans chaque cas : les soumissions se rangent dans l'ordre suivant : soumissionnaire.—Premier, P. Pur. ell, \$1,037,061, bonus ou amende, \$10 par jour; second,

*Télégraphique—  
Soumissions.  
Contrat No. 25.*

Richard Nagle, \$1,148,625, bonus ou amende, \$10 par jour ; troisième, Hunter & Murray, \$1,190,625, bonus ou amende, \$10 par jour ; quatrième, Sifton & Farwell, \$1,245,600, bonus ou amende, \$500 par jour ; cinquième, J. O'Brien & Cie., \$1,247,830, bonus ou amende, \$500 par jour."

Ce sont les cinq soumissions les plus basses.

Bonus pour hâter la construction.

19426. Dans la formule de soumission qui a été donnée aux personnes qui en ont fait la demande, y avait-il quelque explication au sujet de ce bonus dont vous parlez : voulez-vous dire ce que vous vous rappelez à ce sujet ?—On considérait qu'il était très important que les rails fussent posés, des eaux du Lac Supérieur aux eaux du Lac des Mille Lacs, aussi promptement que possible, et les soumissionnaires étaient invités à mentionner quel bonus, en plus des prix du contrat, ils demanderaient comme encouragement, pour que la ligne fût ouverte le 1<sup>er</sup> d'août 1877 jusqu'au Lac des Mille Lacs, et le 1<sup>er</sup> août 1878, jusqu'à la Rivière des Anglais, et ils étaient tenus, en vertu du contrat, à ce que les rails fussent posés aux dates fixées, pour permettre la circulation des trains, recevant le bonus en question pour chaque jour qui s'écoulerait entre la pose définitive des rails et les dates mentionnées. Ils étaient également obligés, en vertu du contrat, à payer une amende du montant indiqué pour chaque jour qui s'écoulerait après les dates données, jusqu'à l'achèvement de la pose des rails.

Les chiffres de Purcell altérés.

19427. Comme vous étiez présent à l'ouverture des soumissions, j'aimerais que vous déclariez si vous avez remarqué que les soumissions de l'heureux concourant, M. Purcell, avaient été matériellement altérés avant ce temps ?—Il n'en est nullement question sur le relevé des soumissions. (Après avoir examiné la soumission.) Je ne me souviens pas de l'avoir remarqué. Peut-être l'aurais-je remarqué s'il y avait eu altération.

Ouverture des soumissions.

19428. Il y a quelques initiales au crayon, à la fin de la soumission ; savez-vous quelles sont ces initiales ?—Je dois déclarer qu'avant de faire un rapport sur les soumissions, je les passais invariablement à quelque employé du bureau pour vérifier les sommes, afin de m'assurer si le montant total était exact ou non. Ces initiales peuvent être celles de la personne qui a vérifié le montant de cette soumission. Je pense que ce sont les initiales de M. J. H. Rowan ; il se trouvait à l'ouverture des soumissions.

19429. Avez-vous l'habitude de remarquer, au moment de l'ouverture des soumissions, aucune particularité de ce genre,—aucune altération qui pourrait y être faite ?—Oui, lorsque cela peut affecter la question de quelque manière. Cette soumission, comme les autres, portes les initiales de la personne qui l'a ouverte. Je suis parfaitement certain qu'elle n'a pas vu la lumière du jour dans le bureau, jusqu'au moment où elle a été ouverte par ces personnes.

Braun est le gardien des soumissions et par conséquent il n'est pas possible que leur contenu soit connu avant le temps convenable.

19430. Comment pouvez-vous être certain de cela ?—Parce que M. Braun conserve lui-même la garde de ces papiers et qu'il a le soin de les fermer dans son tiroir après qu'ils lui sont transmis.

19431. Alors je comprends que votre témoignage est basé sur le fait qu'il en prend un tel soin qu'ils ne peuvent être ouverts ?—Ils ne peuvent être ouverts par d'autres personnes que lui.

19432. C'est d'après l'idée que vous avez des soins qu'il prend, que vous rendez ce témoignage?—Oui.

19433. Vous ne savez pas personnellement ce qu'il en fait après les avoir reçues?—Non, mais je suis convaincu qu'il les place ainsi que je vous l'ai dit.

19434. C'est ce que vous croyez?—Oui.

19435. Mais vous n'en avez pas connaissance?—C'est ma ferme croyance.

19436. Mais vous n'en avez pas connaissance?—Je n'en ai pas connaissance, parce que je ne me tiens pas auprès de son tiroir.

19437. Cette soumission semble avoir été altérée pour un montant considérable, mais de façon à se tenir un peu au-dessous de celle qui se trouve la plus basse après celle-là, celle de M. Nagle. Mon but en vous posant cette question, était de savoir si cette circonstance avait attiré votre attention, au moment de l'ouverture des soumissions?—Non, pas que je sache. Je ne me rappelle pas qu'elle ait attiré mon attention.

19438. Et vous dites que ce n'est pas l'habitude de prendre note d'aucune circonstance de ce genre?—Oui, l'habitude est de prendre note de tout ce dont il est nécessaire de garder mémoire.

19439. Cela a-t-il été inscrit?—Cela ne semble pas avoir été porté sur le relevé.

19440. Je vous ai demandé si c'était l'habitude de prendre note de semblables circonstances, — quelles soient considérées comme importantes ou non — j'entends parler d'une altération matérielle dans le corps d'une soumission?—C'était l'habitude d'inscrire sur le relevé tout ce qui pouvait affecter la question en quelque manière.

19441. Était-ce l'habitude d'inscrire les circonstances qui auraient pu altérer la position du contrat?—Altérer le montant du contrat?

19442. Oui, ou donner au soumissionnaire un nouvel avantage — je veux dire, en un mot, de tenir note de toute circonstance particulière relative à ce contrat, qu'elle soit importante ou non; cette coutume existait-elle dans votre département?—Je ne pourrais aucunement le dire en ce moment. Je ne considère pas que ce soit une chose bien importante, parce que cette personne avait fait une soumission beaucoup trop basse auparavant. Il ne considère pas comme une question très sérieuse le changement fait dans le corps d'une soumission.

19443. Elle pensait évidemment de la sorte, et aussi qu'elle pouvait tout aussi bien obtenir un autre \$100,000; mais je vous demande seulement pour le présent s'il existait quelque système dans votre département en vertu duquel, à l'ouverture des soumissions, une circonstance de ce genre aurait été enregistrée par aucune des personnes y assistant?—Cela se passait ordinairement ainsi. Changements dans les soumissions notés et enregistrés; mais dans ce cas la chose n'a pas été faite.

19444. Cela a-t-il été fait dans ce cas?—Cela ne paraît pas avoir été fait dans ce cas.

19445. Pouvez-vous expliquer pourquoi cela n'a pas été fait dans ce cas?—Je ne puis l'expliquer, si ce n'est par la hâte avec laquelle on a procédé à l'ouverture. Il a pu y avoir dans les autres soumissions des corrections semblables qui n'ont pas été relevées.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 23.*

19446. Nous n'avons dans ce cas aucune des autres soumissions produites comme pièces justificatives?—C'était probablement dû à une erreur dans l'addition, dont l'entrepreneur s'est aperçu lui-même avant d'envoyer sa soumission.

Il pense que l'entrepreneur pourrait expliquer la chose.

19447. Si vous regardez attentivement le document lui-même, nous constaterez que telle n'est pas l'explication; il existe une altération du prix sur lequel les calculs ont été faits. Les montants en regard sont altérés en conséquence?—Le prix des travaux dans le roc?—Il me semble que l'entrepreneur, M. Purcell, serait plus à même que moi de répondre à ce sujet. Mon attention n'a jamais été appelée sur cela de cette manière particulière. Nous recevions fréquemment des soumissions qui étaient mal rédigées. Les entrepreneurs ne sont pas toujours de bons calligraphes et il y a souvent des corrections qui ne sont pas différentes de celles qui ont été faites ici. Si vous examinez les chiffres des soumissions, vous y verrez de fréquentes corrections.

Explication de la part prise par le témoin dans la transaction.

19448. Je crois vous avoir entendu dire, dans une occasion précédente, que votre règle était de ne prendre aucune part aux négociations, après l'ouverture des soumissions qui devaient amener l'achèvement du contrat; dans ce cas, il y a trois lettres, écrites par vous ou qui vous étaient adressées, qui ont rapport à cette affaire. Je serais heureux si vous vouliez y jeter les yeux et déclarer ce qui vous a amené à prendre dans cette affaire une part que vous ne preniez pas habituellement?—Ces lettres portent toutes la date du 25 mai. Je ne doute pas que cette personne se trouvait à Ottawa à cette époque, qu'elle s'est présentée à mon bureau et a mentionné un fait que j'ai communiqué au ministre; c'était qu'elle était disposée à porter le bonus ou l'amende à n'importe quelle somme jusqu'à \$500 par jour. Alors, dans la même lettre adressée à M. Purcell, je lui dis que je suis autorisé à lui demander d'informer le département, dans le cas où son offre serait acceptée, de l'époque à laquelle il serait disposé à faire le dépôt de \$50,000, conformément à la clause 115<sup>me</sup> des spécifications. M. Purcell répondit qu'il était disposé à porter le bonus ou l'amende à \$500 par jour, et que quant au dépôt requis par la clause 115<sup>me</sup> des spécifications, il était prêt à se conformer aux exigences de cette clause lundi, le 29,—quatre jours après. Pour ce qui est de ces lettres, l'une envoyée par moi, l'autre que j'ai reçue, je pensais remplir le devoir de secrétaire, comme je vous l'ai déjà expliqué, parce que je les ai immédiatement envoyées, tous les deux à M. Braun, le véritable secrétaire du département. La lettre que je vois ici est adressée à M. Braun :

**“Je prends la liberté de vous envoyer ci-joint une lettre que j'ai transmise aujourd'hui à M. Purcell, avec l'autorisation du ministre. Je joins également une copie de sa réponse.”**

19449. Je vous ai en effet entendu dire auparavant qu'après avoir fait un rapport au département sur la position des différentes soumissions, que les négociations se sont effectuées et doivent être effectuées, entre les parties et une personne autre que vous appartenant au département?—Oui.

19450. Le but de ma question est de savoir pourquoi, dans ce cas, les parties intéressées ont négocié directement avec vous et non avec les personnes que vous désignez comme les organes du département?—Je pensais cela et je le pense encore, mais je ne pouvais empêcher M.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 25.*

Purcell de venir à mon bureau ou de s'adresser à moi par lettre, et lorsqu'il le faisait, je devais accuser réception de sa lettre et agir d'après mes instructions.

19451. C'est l'explication que vous donnez maintenant de cette négociation exceptionnelle?—C'est mon explication. Il est parfaitement évident que c'était mon idée à ce moment, parce que le jour même où j'ai reçu et envoyé ces lettres, je les ai remises toutes les deux entre les mains du véritable secrétaire du département.

19452. Vous rappelez-vous si vous êtes entrés avec M. Purcell dans d'autres négociations qui ne figurent pas dans ces papiers?—Je n'en ai pas le moindre souvenir.

19453. Vous souvenez-vous si l'on considérait que M. Purcell n'avait pas les capitaux suffisants pour entreprendre le travail?—Je le pense

Il ne se rappelle pas d'une manière précise si l'on considérait que Purcell n'avait pas assez de capitaux pour se charger du contrat.

19455. Vous en rappelez-vous?—Je n'en ai pas un souvenir précis.

19455. Avez-vous pris quelque part aux négociations qui ont amené l'introduction de M. Ryan comme associé?—Non, pas que je sache. Je pense pouvoir répondre maintenant à une question que vous m'avez posée il y a quelque temps. Consultant mon livre de lettres, qui est en réalité mon mémoire officiel, je découvre une recommandation que j'ai faite au sujet de l'acceptation des soumissions pour la section 25 :

“ Quant au contrat 25, je constate que le bonus et la pénalité, dans les trois dernières soumissions, sont tout à fait nominales, et n'auront pas l'effet désiré, c'est-à-dire de stimuler l'entrepreneur. Je pense que l'extrême importance d'avoir une voie de communication par chemin de fer sur cette section aussitôt que possible, me justifie de conseiller l'acceptation de la quatrième des plus basses soumissions, celle de Sifton & Farwell, pour \$1,245,600 ; ou la cinquième, celle de J. O'Brien & Cie., pour \$1,247,830, avec les bonus et l'amende de \$500 dans chaque cas.”

Maintenant j'ai tout lieu de croire que cette recommandation est venue à la connaissance de M. Purcell et peut-être de Purcell & Ryan et que cela les aura poussés à écrire la lettre que vous avez entre les mains offrant d'augmenter leur bonus de \$10 à \$500 par jour.

Une recommandation du témoin a probablement engagé Purcell à porter le bonus et l'amende à \$500 par jour.

19456. Cela ne serait pas arrivé probablement à la connaissance de M. Ryan, parce que la proposition de l'introduire comme associé n'a été faite que cinq jours plus tard?—Non ; très probablement la chose est arrivée à la connaissance de M. Purcell qui a écrit cette lettre.

19457. Si vous voulez le remarquer, cela a été porté à la connaissance de M. Purcell par une lettre de vous, parce que le 25 mai, il commence en ces termes la lettre qu'il vous adresse : “ En réponse à votre lettre de ce jour, j'ai l'honneur de vous annoncer que je suis disposé à porter le bonus et la pénalité à \$500 par jour. ” Il appert ainsi que vous avez entamé avec lui les négociations à ce sujet?—Non, cela ne s'en suit nullement. Selon toute probabilité, le sujet que j'ai mentionné dans mon rapport est venu à la connaissance de M. Purcell et je m'imagine qu'il est venu à mon bureau et a offert de porter le bonus de \$10 à \$500, de même que les autres soumissionnaires, et étant désireux que le fait fût consigné dans le rapport ou de quelque manière que ce soit, il s'en est suivi un échange de lettres. Je pense que la chose est très probable.

19458. Vous mentionnez ces probabilités sans vous les rappelez?—Je ne me les rappelle pas.

*Télégraphie—  
Soumissions.  
Contrat No. 25.*

19459. Votre mémoire officiel, — c'est-à-dire votre livre de copie de lettres, — n'en fait pas une mention ? — Rien à part ce qui y est enregistré.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER.

19460. Savez-vous si les quantités sur cette section 25 ont dépassé de beaucoup, dans l'exécution, celles qui avaient été calculées au moment de la demande de soumission ? — Oui, elles ont dépassé de beaucoup les quantités estimées en premier lieu.

19461. Pôuvez-vous dire, sans examiner attentivement les documents, si cela provient d'erreurs dans l'évaluation des premières quantités ou des altérations de la ligne, ou bien d'autres changements faits après ? — Je puis donner beaucoup d'informations à ce sujet et je serai très heureux de les fournir. Ce rapport que j'ai entre les mains, qui porte la date du 19 mai 1880, et est adressé au ministre des chemins de fer et canaux, donne quelqu'information.

19462. Quant à la probabilité des difficultés provenant du mesurage des excavations dans la terre, sur cette section, avez-vous donné quelque attention aux circonstances : que les arpentages ont été exécutés en hiver et qu'il était difficile de s'assurer à cette époque de la nature du terrain que traversaient les arpenteurs ? — Oui, c'était là une des difficultés.

Informations générales sur le pays obtenues par d'autres, avant que le contrat ait été adjugé.

19463. Avant que ces contrats aient été adjugés connaissiez-vous la nature générale du pays ; c'est-à-dire saviez-vous si le sol était formé de roc, de terre ou de sable ? — J'avais une connaissance générale que j'avais obtenue, non pas par moi-même, mais par d'autres — ceux qui avaient fait les explorations qui produisirent le profil de la ligne projetée — je dois dire que les quantités qui ont été estimées, ou qui ont été fournies aux entrepreneurs, avaient été calculées d'après cette information.

19464. Quant à la question de l'opportunité de faire un autre genre d'exploration à une époque différente de l'année, je vous demande maintenant si vous aviez acquis une connaissance générale de la nature du pays ? — Oui ; j'avais une connaissance générale de la nature du pays.

Il pensa dans le temps qu'il y avait des informations suffisantes pour adjuger le contrat.

19465. Pensiez-vous que des explorations en hiver vous donneraient des informations suffisantes pour établir ces quantités ? — Je pensais à cette époque qu'elles nous donneraient des informations suffisantes pour adjuger le contrat comme nous l'avons fait. Il n'était pas nécessaire d'avoir des quantités exactes et en consultant la formule de soumissions vous verrez que l'estimation n'entraîne pas l'idée des quantités exactes. Par exemple, nous avons 10,000 verges d'excavation dans le roc, 1,000,000 de verges d'excavation dans la terre, ainsi de suite, en chiffres ronds.

19466. J'ai déjà compris, ce que vous avez dit, que vous ne considérez pas comme essentiel que les quantités fournies aux soumissionnaires soient exactes ou non ; mon but n'est pas de vous demander votre opinion à ce sujet, mais supposant qu'il fût désirable de donner des quantités approximatives, je vous demande si, connaissant la nature du terrain comme vous la connaissiez, vous étiez sous l'impression que des explorations faites en hiver seulement pouvaient fournir ces quantités, — si vous pensiez vous assurer d'une manière suffisante du tassement du terrain ? — Nous ne pouvions établir quel serait le tassement dans un terrain mou. Nous pouvons faire une estimation approximative des

*Construction de chemin de fer—  
Contrat No. 25.*

quantités requises pour remplir les vallées, faire disparaître les côtes, ainsi de suite, mais nous ne pouvions dire quel serait le tassement dans les endroits où le terrain est très-mou.

19467. En d'autres termes, vous pouviez obtenir la ligne de surface, mais vous ne pouviez avoir beaucoup de connaissance de la nature du sol qui se trouvait au-dessous?—Oui. Nous n'avions pas à cette date une connaissance parfaite de la nature du pays. Nous supposions qu'elle était celle du pays que nous avions souvent rencontré dans d'autres parties du Canada, mais il est arrivé qu'une grande partie de cette section était formée de terrain mou et de muskegs.

*Dans le temps n'avait pas une connaissance exacte de la nature du pays.*

19468. Une connaissance plus parfaite que celle que vous avez obtenue, aurait-elle été désirable au point de vue du génie civil?—Oui, très désirable.

19469. Aurait-elle pu être obtenue si les explorations avaient été faites en été au lieu d'être exécutées en hiver?—Elle aurait pu être obtenue, jusqu'à un certain point, par des explorations en été, mais pas entièrement, à moins d'y consacrer un temps considérable. Sous certains rapports, il est préférable de faire des explorations en hiver qu'en été; on traverse alors plus facilement les terrains mous, les lacs et les rivières.

19470. C'est-à-dire lorsque c'est important d'aller vite?—Oui.

19471. Mais lorsqu'il s'agit d'avoir une connaissance parfaite du pays l'hiver ne serait pas le meilleur temps?—Non, malheureusement l'hiver occupe une grande partie de l'année dans cette région.

19472. Une partie de l'exploration a-t-elle été faite en été ou à une époque où l'on pouvait s'assurer de la nature du terrain?—Nous avons poursuivi l'exploration l'hiver et l'été.

*Les explorations ont été faites l'hiver et l'été.*

19473. Dans cette partie du pays?—Oui, dans ce district en particulier.

19474. Alors la nature du pays était bien connue?—Pas aussi bien qu'à présent.

19475. Pensez-vous que la nature du sol fût bien connue, avant que ces contrats aient été adjugés?—Je pense que non.

*La nature du sol n'était pas bien connue.*

19476. Dois-je comprendre que vous avez dit qu'on a fait en été des explorations de ce territoire en particulier?—Nous avons exploré ce territoire plusieurs années avant que ces contrats aient été adjugés, non pas sur la même ligne, mais dans différentes directions.

19477. Mais est-ce que la nature de cette section lui est exclusivement propre, ou participe-t-elle à la nature du pays environnant?—La nature est la même dans tout le district.

19478. Vous dites que la nature est la même sur tout le district?—Oui; je ne dis pas que des explorations aient été faites à l'endroit précis de la ligne qui a été construite depuis, mais on en a exécuté dans le district compris entre le lac Supérieur et la Rivière Rouge.

19479. A-t-on fait quelques explorations qui auraient pu établir que la nature de terrain était bien telle qu'on l'a constaté depuis?—Nous n'avions pas une connaissance exacte de la nature du terrain, avant de commencer les excavations et les remblais. Les explorations étaient

*Construction du chemin de fer—**Contrat No. 25.*

Le but de l'exploration était de s'assurer de la ligne la plus favorable, sans égard pour la nature du sol.

dirigées dans un but totalement différent. Elles étaient faites spécialement dans le but de s'assurer la ligne la plus favorable pour un chemin de fer.

19480. Sans égard pour la nature du sol?—Sans égard pour la nature du sol.

19481. N'est-ce pas un point essentiel pour fixer le tracé définitif d'une ligne?—Oui, mais lorsque la nature du sol est la même généralement, elle affecte toutes les lignes de la même façon.

19482. Alors on s'est assuré d'une manière générale de la nature du sol?—La nature du sol est généralement la même.

On ne s'était pas assuré de la nature du sol.

19483. S'en est-on assuré?—Je dis qu'on ne s'en était pas assuré.

19484. Mais je pensais que vous faisiez des explorations d'été aussi bien que l'hiver sur cette région?—J'ai dit qu'on ne s'en était pas assuré avec précision et qu'on n'en a été assuré qu'en commençant les travaux.

19485. N'y a-t-il pas de moyen de s'assurer de la nature du sol avant de commencer les travaux de construction?—Nous n'avons jamais rencontré au Canada le même genre de sol, du moins pas à ma connaissance.

19486. Vous donnez cela comme raison de ne vous en être pas assuré, n'est-ce pas?—Je ne donne pas cela comme raison de m'en être pas assuré; je donne cela comme raison de n'avoir pas connu sa nature exacte.

19487. Je dois comprendre que vous supposiez que ce sol était le même que celui des autres parties du pays?—Oui, cela revient à cela.

19488. Cela revient-il à dire que vous ne vous étiez pas assuré de la nature du sol?—C'est ce que j'ai toujours dit.

On aurait pu s'assurer de la nature du sol par les explorations d'été; il y a eu des explorations d'été, mais elles n'étaient pas dirigées dans le but de découvrir la nature du sol.

19489. Aurait on pu s'en assurer par des explorations d'été?—On aurait pu s'en assurer.

19490. Y a-t-il eu des explorations d'été?—Il y en a eu.

19491. Il m'est impossible de suivre votre raisonnement, peut-être ne m'avez-vous pas bien donné votre réponse?—Ces explorations d'été n'étaient pas désignées dans le but spécial de s'assurer de la nature du sol; elles avaient pour but spécial de découvrir la ligne la plus convenable pour un chemin de fer.

19492. Bien qu'il y ait eu des explorations d'été, on n'a pas eu la précaution de s'assurer de la nature du sol?—Il n'y a pas eu de recherches spéciales dans ce but.

On n'a pas ordonné de sonder pour s'assurer de la nature du sol.

19493. Existe-t-il quelque méthode reconnue pour s'en assurer?—Oui.

19494. Quelle est cette méthode?—Le sondage.

19495. N'a-t-on pas ordonné de l'exécuter?—On ne l'a pas ordonné.

19496. Est-ce à cette omission que vous pensez que peut être attribué le désappointement relatif aux quantités?—Je ne le pense pas. Je pense que c'est dû plutôt au système de mesure.

19497. Voulez-vous parler du mesurage des quantités telles qu'exécutées?— Du mesurage des quantités telles qu'exécutées.

19498. De quelle manière voulez-vous dire que le système de mesurage a conduit à ce désappointement ; est-ce que le mesurage a donné une quantité plus considérable que celle qui a été réellement exécutée?—D'après le système de mesurage adopté pour payer l'entrepreneur, on a calculé une quantité de matériaux plus considérable que celle qui est réellement représentée par le travail.

En payant l'entrepreneur on a calculé une quantité de matériaux plus considérable que celle qui est représentée par le travail.

19499. Comment cela s'est-il produit?—cela s'est produit à cause du tassement excessif des matériaux eux-mêmes. Il a été constaté que les matériaux provenant des muskegs, employés pour faire une grande partie des remblais, étaient très poreux, remplis d'eau comme une éponge et au bout d'un certain temps l'eau s'écoulait des remblais, ne laissant qu'une quantité cubique beaucoup plus petite que celle qui avait été mesurée et pour laquelle le paiement avait été fait.

19500. Ce système de mesurage s'accorde-t-il avec vos vues à ce sujet?—Non?

19501. A votre avis quel aurait été le système le plus exact de mesurage?—J'ai compris que l'esprit du contrat était de payer pour le travail véritablement exécuté, et pour le cas où il aurait fallu employer ces matériaux, j'aurais employé un autre système de mesurage.

19502. Aviez-vous à cette époque le contrôle du mesurage?—Non, pas à cette époque.

19503. A quelle époque considérez-vous que vous n'aviez pas le contrôle?—Le contrat a été adjugé en juin, 1876 ; je suis parti dans les premiers jours de juillet, 1876 et à cette époque on n'avait pas reçu de rapports des travaux, de sorte qu'en réalité, je n'ai certifié aucun travail exécuté sur cette section. Il a été certifié par d'autres pendant mon absence.

Le travail de cette section a été certifié en l'absence de M. Fleming.

19504. Quand avez-vous repris le contrôle du travail, de manière à être responsable du système de mesurage après cela?—Lorsque je repris mes fonctions en octobre 1878, je constatais que l'estimation primitive avait été considérablement dépassée et je refusais de certifier, et je n'ai certifié aucune des quantités du travail exécuté.

19505. Je comprends que l'objection que vous faites à ce système de mesurage est celle-ci : que l'entrepreneur ne devait pas être payé pour la totalité de la quantité cubique qu'il a transportée, mais seulement pour la quantité qui reste finalement dans les remblais ; c'est là le sens de l'objection au système?—Mon idée est que l'entrepreneur devrait être payé pour chaque verge solide de travaux exécutés dans la terre, exécuté par lui, ou dans le roc, comme le cas peut se présenter.

19506. Cela ne me renseigne pas exactement sur le sens de vos paroles, parce que vous faites usage du mot exécuté ; l'entrepreneur a enlevé les matériaux et les a placés dans les remblais, et je voudrais savoir si, à votre avis, il doit être payé pour la quantité qu'il a enlevée ou seulement pour celle qui reste finalement dans les remblais, une fois que le tassement s'est opéré?—Dans le cas où le travail consiste à pratiquer une tranchée, pour permettre au chemin de fer de la traverser, l'entrepreneur doit être payé à la verge pour tous les matériaux qu'il a enlevés de cette tranchée. Lorsqu'il a à former un remblais, il devrait être payé pour le contenu solide du remblais et pas davantage.

L'entrepreneur doit être payé pour la totalité des matériaux enlevés d'une tranchée et pour le contenu solide du remblais et pas davantage.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.

19507. Est-ce là la règle ordinaire pour faire les mesurages des entrepreneurs ?—C'est l'esprit du contrat, tel que je le comprends.

19508. Je ne parle pas dans le moment de l'interprétation du contrat, qui soulèvera probablement une question légale, je vous demande si c'est l'usage ordinaire de faire les mesurages des entrepreneurs en pratique et non en droit ; est-ce là l'usage ordinaire ?—L'usage ordinaire, dans les autres parties du pays, est de payer d'après le mesurage pratiqué dans l'excavation, mais la nature de l'excavation est bien différente dans ces parties du pays dont je parle.

19509. Alors le système dont vous parlez serait exceptionnelle, n'est-ce pas ?—Oui, et il y a, si je ne me trompe, une disposition dans le contrat au sujet de cette exception.

Le système de mesurage suggéré par le témoin serait exceptionnel.

19510. Je ne vous demande pas, pour le moment, d'interpréter le contrat, je vous interroge au sujet de questions qui sont de votre ressort. Dois-je comprendre que vous dites que le système que vous suggérez serait exceptionnel et qu'il devrait exister à cause de la nature particulière de cette partie du pays ?—Oui.

19511. Alors, dans cette localité, pensez-vous que la quantité qui devait être mesurée à l'entrepreneur, auront dû être celle qui est demeurée finalement dans le remblais ?—Dans ce cas ça aurait dû être le contenu solide.

50 pour cent d'eau dans les matériaux provenant des muskegs. Le témoin soutient que si l'entrepreneur prend deux verges et demie de muskeg pour former une verge dans le remblais, il n'a droit à être payé que pour une.

19512. Je crois savoir que la difficulté que présentait cette localité particulière, non seulement pour la section 25, mais pour quelques autres dans les environs, provenait de ce que la terre enlevée des excavations contenait une grande quantité d'eau, qui ne servait pas dans la suite à la formation des remblais ?—Les matériaux employés provenaient de ce que nous appelons des muskegs ; ils étaient spongieux et contenaient une grande quantité d'eau,—quelquefois plus de 50 pour cent,—de sorte qu'il fallait de deux verges à deux verges et demie de ces matériaux provenant des muskegs, pour former une verge solide dans le remblais. L'entrepreneur était payé pour les deux verges et demie ; je maintiens qu'il ne devait être payé que pour une. Toute la différence entre les estimations primitives et les quantités enlevées et qui ont été payées, provenait de cela. Les estimations primitives ne s'écartaient pas autant. Elles étaient suffisamment exactes pour le but auxquelles elles devaient servir.

19513. Alors si je comprends bien, ce que vous dites revient à ceci : en vue de former les remblais, il a été nécessaire d'extraire pour les achever, une quantité beaucoup plus considérable de matériaux qu'on n'avait calculé ?—Non, cela n'a pas été fait. Je ne dis pas que c'était une condition *sine qua non*. Non, dans tous les cas, probablement, mais dans quelques-uns on aurait pu avoir des matériaux d'ailleurs.

19514. Mais quant aux matériaux qui ont été employés, n'était-il pas nécessaire d'en enlever une plus grande quantité qu'on ne s'y attendait d'abord, parce qu'une fois placés dans le remblais, ils ne représentaient pas la même quantité que dans l'excavation ?—Il était nécessaire d'enlever avec les matériaux solides, une grande quantité d'eau. L'eau se trouve incorporée dans les matériaux mêmes. Dans quelques endroits ils ressemblaient à une épaisse soupe aux légumes, et lorsque l'eau s'est écoulée, deux verges et demie se trouvent réduites à une.

19515. Mais au moment où l'on a fait le calcul des quantités, dans le but de recevoir les soumissions, j'ai compris que vous disiez qu'on pensait que la quantité devant être enlevée représenterait la même quantité dans le remblais que dans l'excavation?—Je ne puis dire ce que l'on pensait à cette époque. On s'est assuré des estimations des quantités qui devaient être fournis aux soumissionnaires de la manière ordinaire, en calculant les quantités d'après les profils.

19516. Est-ce que l'on ne croyait pas alors que les excavations fourniraient la proportion ordinaire de remblais?—J'ai déjà dit que nous ne connaissions pas ces matériaux, que nous n'en avons pas eu l'expérience—ou du moins une très-faible expérience—dans les autres parties du pays.

19517. Je vous demande si l'on ne supposait pas que les excavations fourniraient la proportion ordinaire de remblais?—On supposait qu'il n'y aurait pas une différence marquée dans les excavations de cette section et celles des autres parties du pays.

19518. Alors le désappointement qu'on a finalement éprouvé provient en réalité, dans le principe, du manque de connaissance des matériaux?—Jusqu'à un certain point.

19519. Je dois comprendre que toute cette explication signifie que ce désappointement est dû au fait que l'on ignorait la qualité du matériel, et que l'on supposait que l'on trouverait une proportion ordinaire dans les excavations nécessitées par le terrassement?—Puis-je vous demander de quel désappointement vous voulez parler?

19520. Celui causé par la grande différence qui existe entre les quantités exécutées et les quantités estimées?—Non; cela était dû au système que l'on employait pour le mesurage des travaux.

19521. Cela n'était-il pas dû au fait que la plus grande partie du matériel devait être tiré des excavations, de manière à fournir la quantité requise pour le terrassement?—Cela était dû et à la quantité d'eau contenue dans les excavations, et à la quantité de matières solides qu'il fallait se procurer pour les remplir.

19522. N'est-ce pas votre opinion qu'il était devenu nécessaire de retirer soit de l'eau soit de la terre, soit autre chose, en plus grande quantité que l'on devait ensuite en trouver dans le terrassement?—Je ne suis pas prêt à dire que cela était nécessaire, parce que l'on aurait pu retirer cette eau ou cette terre d'une autre manière. On aurait pu obtenir ce matériel des puits d'emprunt, et ce matériel aurait été d'ailleurs d'une meilleure qualité dans plus d'un cas.

19523. Savez-vous si une grande partie du terrassement, tel qu'exécuté comme vous venez de le dire, l'a été au moyen de matériel tiré des savanes au lieu de l'être des puits d'emprunt—dans des localités où on aurait pu le tirer de ces puits d'emprunt?—Dans plusieurs cas on a tiré ce matériel des savanes adjacentes, et l'on a ainsi employé ce matériel peu solide. Ce matériel était plus près du terrassement.

19524. Dois-je comprendre que vous prétendiez qu'on aurait pu obtenir une meilleure qualité de terre, et du matériel plus convenable, de quelques puits d'emprunt dans le voisinage?—D'une autre manière.

19525. Ne vous rappelez-vous d'aucune occasion spéciale où la chose

Lorsqu'on a estimé les quantités on croyait qu'il n'y aurait pas une différence marquée dans les excavations et celles des autres parties du pays.

D'où provenait la différence.

Bien qu'il ne puisse pas citer un cas en particulier où la chose aurait pu se faire, il est convaincu

*Construction du chemin de fer—*

*Contrat No. 25.*

que l'on aurait pu trouver des puits d'emprunt convenables de manière à échapper à la nécessité d'employer de la terre de savane.

Il avait pris des mesures pour prévenir une semblable difficulté à l'avenir.

soit arrivée, où l'on a exécuté les terrassements au moyen de terre de savane, et où on aurait pu employer du matériel tiré des puits d'emprunt? —Je ne puis me rappeler pour le présent d'aucune occasion particulière. Je sais parfaitement bien qu'on aurait pu transporter au moyen de convois du matériel provenant de puits d'emprunt convenables.

19526. Avez-vous prêté attention à cette partie de la question—Je veux dire vous êtes-vous pratiquement assuré qu'il existait des puits d'emprunt qui auraient fourni ce matériel dans les occasions dont vous vous plaignez?—J'ai prêté toute mon attention à la chose et j'ai découvert dans certains cas l'existence de ces puits d'emprunt, mais je ne puis préciser les endroits quant à présent. Néanmoins, je pris tous les moyens que je pouvais pour prévenir une semblable difficulté, et je donnai instruction aux ingénieurs qui avaient la surveillance des diverses sections, aussitôt que la chose vint à ma connaissance, d'adopter un nouveau système, et vous trouverez mes instructions dans une lettre adressée dans cette occasion à M. Jennings qui avait à surveiller les travaux sur la section 42. De semblables instructions furent transmises aux autres ingénieurs. Vous les trouverez dans l'exhibit No. 293, pages 15, 16 et 17.

19527. Vous avez dit un mot il y a peu de temps d'un pouvoir discrétionnaire que, d'après votre opinion, l'ingénieur avait dans le mesurage de cette espèce de matériel, en vertu duquel pouvoir l'entrepreneur ne pouvait être payé que pour la quantité constatée dans le terrassement. Je comprends que c'est là la substance de ce que vous croyiez être le pouvoir de l'ingénieur dans cette matière; voudriez-vous dire quelle est la clause des spécifications qui vous porte à croire cela?—Je crois qu'il exerçait ce contrôle en vertu de la 30<sup>me</sup> clause, la sous-clause 31<sup>me</sup>, et la 20<sup>me</sup> clause, mais plus spécialement en vertu de la 20<sup>me</sup> clause, où l'on lit ce qui suit :

Mesurage doit être fait dans l'excavation, et quand la chose est impossible l'ingénieur doit déterminer les quantités dans le terrassement.

**“ Le mesurage des quantités devra invariablement être fait dans l'excavation, à moins de cas spéciaux, s'il en est, où l'on trouverait la chose impraticable. Dans ces derniers cas, l'ingénieur devra déterminer les quantités dans les terrassements, après avoir fait toutes les concessions raisonnables, de-quelles concessions il sera le seul juge.”**

19528. Si je vous comprends bien, vous dites qu'à l'époque où ces spécifications ont été préparées pour être soumises aux personnes qui étaient invitées à envoyer des soumissions, on ignorait la qualité du matériel que l'on devait tirer des excavations, comme par exemple la terre de savane, de manière à y pourvoir plus amplement qu'il y est pourvu dans cette clause?—Il n'y avait aucun renseignement précis quant au matériel que l'on devait retirer des excavations, mais les spécifications étaient rédigées de manière à comprendre toutes espèce de matériel et à prévoir toute éventualité.

19529. Pourriez-vous dire si à l'époque où ces spécifications ont été préparées l'on savait que le matériel serait dans plusieurs cas du caractère spongieux que vous décrivez, de manière à faire comprendre qu'il serait moins convenable que s'il avait été plus solide, et que la quantité tirée des excavations serait moindre que celle contenue dans les terrassements?—Je n'en sais rien; mais je puis dire qu'on en donna alors une idée, et que l'intention du contrat était de payer pour de l'ouvrage solide, et non pour de l'eau ou de l'air.

Construction du chemin de fer—  
Contract No. 25.

19530. Ce n'est pas là tout à fait une réponse à ma question, parce qu'il est possible qu'un tribunal décide que ces documents ne comportent pas l'intention que vous croyez qu'ils contiennent. Je vous demande maintenant quels étaient les renseignements que possédait le Département à ce sujet, et, je vous demande de nouveau si, à l'époque où ces spécifications ont été préparées, le Département ou le bureau des ingénieurs savait qu'une grande quantité de ce matériel était d'une qualité telle qu'il aurait été impossible d'obtenir peut-être au-delà des deux cinquièmes de son équivalent dans le terrassement après son transport?—Je ne puis parler que de ce qui me concerne et de ce qui est à ma connaissance. J'ai préparé les spécifications, et ça n'a jamais été mon intention de dire qu'il fallait payer pour autre chose que pour du matériel solide.

19531. Vous êtes encore à parler de l'esprit du document?—Oui.

Ne peut dire si le département savait qu'une grande quantité de cette terre était tirée des savanes.

19532. Ce que je vous demande était de me dire quels renseignements se trouvaient en la possession du Département?—J'ai déjà dit ce que je pouvais dire à ce sujet.

19533. A l'époque où ces spécifications ont été préparées, le bureau des Ingénieurs du Département des Travaux Publics avait-il quelque connaissance que le matériel que l'on aurait pu employer en grande quantité dans la construction des terrassements, était d'un caractère aussi spongieux que vous le décrivez, et contenait si peu de matière solide que l'on n'aurait trouvé finalement dans le terrassement que les deux cinquièmes tout au plus du matériel emprunté aux excavations?—Nous connaissions la nature du terrain à travers lequel la ligne devait passer, mais nous n'avions pas de connaissance précise de la nature du matériel dont vous parlez; et, pour ma part, je n'avais certainement aucune idée que ce matériel serait employée dans une aussi grande proportion qu'il l'a été.

19534. Aviez-vous quelque idée que dans ce voisinage il existait une grande quantité de ce matériel qui, après avoir été transporté, n'aurait pas représenté plus des deux cinquièmes ou environ, de la substance solide qui y était en premier lieu contenue?—Je ne pourrais pas dire que je connaissais quelle proportion du matériel serait solide. Je ne pouvais pas dire à cette époque le résultat que l'expérience nous a donné depuis. Je savais que le pays était très accidenté, je savais qu'il y avait un grand nombre de marais et de terrains bas, et que les marais en général contiennent du matériel aqueux; mais je n'avais pas d'idée alors qu'il y avait autant de matériel aqueux—comme on l'a depuis constaté.

19535. Aviez-vous été informé qu'il devait y avoir probablement une partie considérable du matériel de la qualité que vous dites, c'est-à-dire que l'on ne retrouverait finalement dans le terrassement solide que les deux cinquièmes, ou de la moitié, ou environ?—Je n'avais aucun renseignement de cette espèce.

19536. Si vous n'aviez aucun renseignement de cette sorte à cette époque, il ne serait pas probable que vous auriez préparé des spécifications pour ces travaux?—Mon impression est que ce matériel a été employé en plus grande quantité qu'il était nécessaire.

19537. Si vous n'étiez pas au fait de la grande quantité de ce matériel

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.*

S'il avait su qu'il y eût possibilité d'employer autant de ce matériel, il aurait donné des ordres contre ce système.

que l'on devait probablement employer, pensez-vous qu'il soit probable que vous auriez fait une clause spéciale pour cette espèce de matériel dans votre spécification?—Si j'avais été informé qu'il y eut quelque possibilité d'employer ce matériel dans une aussi grande proportion qu'il l'a été, j'aurais certainement introduit une clause spéciale pour en prévenir un emploi aussi considérable.

19538. Mais sans parler de la quantité que l'on a employée, je comprends que vous dites que vous n'aviez aucun renseignement sur la nature de ce matériel qui probablement devait être employé dans une proportion assez considérable—je ne veux pas dire dans la proportion qu'il a été employé, mais dans une proportion considérable quelconque—et je vous demande dans le cas où vous n'auriez pas eu cette connaissance si vous auriez probablement préparé vos spécifications de manière à vous précautionner tout particulièrement contre la perte qu'aurait occasionnée l'emploi d'un semblable matériel?—Il est très probable que si j'eusse su ce que je sais maintenant, j'aurais pris des dispositions spéciales contre l'emploi de ce matériel, ou j'en aurais limité la quantité.

Le témoin pense que les entrepreneurs ont été payés pour des travaux qu'ils n'ont pas exécutés.

19539. Je comprends que vous voulez dire que les entrepreneurs ont été payés pour beaucoup plus de travaux d'excavation qu'ils n'en ont réellement exécuté, suivant votre interprétation du contrat?—Ils n'ont pas été payés pour plus de travaux qu'ils n'ont exécutés; ils ont été payés pour une chose qui n'est pas représentée dans les travaux. Ils ont été payés pour le transport de certains matériaux que l'on ne trouve pas du tout dans les travaux—ils ont été payés pour avoir transporté de l'eau.

19540. Ils ont alors été payés sur des certificats pour des quantités plus considérables que celles auxquelles ils avaient droit?—À l'heure qu'il est, il y a des choses qui ont été payées et que l'on ne trouve pas dans les travaux du chemin de fer.

19541. Si je vous comprends bien ce fut là le résultat; mais ce que je vous demande maintenant c'est ceci: Ont-ils reçu des certificats pour une plus grande quantité de travaux que ce qu'ils auraient dû recevoir en vertu du contrat, d'après l'interprétation que vous lui donnez vous-même?—Evidemment, évidemment. Je pourrais vous dire que la douzième clause des spécifications touche aussi à la question. Elle se lit comme suit:

"Le matériel que l'on devra employer pour les terrassements devra être approuvé par l'ingénieur, et dans tous les endroits où la surface naturelle du sol où les terrassements doivent être construits est couverte de matières végétales, que l'on ne peut brûler, et qui, dans l'opinion de l'ingénieur, nuiraient aux travaux, ces matières végétales devront être enlevées à son entière satisfaction."

Ceci montre, en même temps que les autres clauses que j'ai mentionnées, que toute l'affaire, en tant que le matériel à être employé y est concerné, était entre les mains de l'ingénieur.

Le témoin avait fait un rapport concernant la différence entre les mesurages de McLennan et de Bell.

19542. Je comprends que vous avez fait un rapport formel sur la question de la différence entre le mesurage fait par M. McLennan, et par la personne qui a été ensuite nommée pour le réviser, M. Bell: Avez-vous autre chose à dire à ce sujet outre ce que contient votre rapport?—Ce n'était tout simplement qu'un énoncé des faits. J'ai simplement fait rapport sur le mesurage de M. Bell, et ai donné le

résultat général, mais je n'entre pas au fond de la question. Je n'ai tout simplement transmis ce rapport que pour clore mes travaux de bureau. J'avais cessé d'être ingénieur en chef immédiatement après la rédaction de ce rapport—de fait, le jour suivant.

19543. Pour revenir à la question des mesurages dans les terrassements comparés à ceux des excavations, est-il d'habitude d'allouer aux entrepreneurs quelque chose en sus de la terre actuellement trouvée dans le terrassement, en supposant que vous n'eussiez aucun moyen de mesurer l'excavation, et qu'il fallût baser votre jugement sur la quantité constatée dans le terrassement?—Ça n'a pas été la coutume dans mes propres opérations, et ce contrat ne pourvoit à rien de tel. Je vais vous lire une autre clause qui a rapport à la question.—Clause 89 :

“ L'entrepreneur sera payé pour les travaux actuellement exécutés par l'entrepreneur doit lui sous la direction et à la satisfaction de l'ingénieur, d'après les prix être payé pour les stipulés dans le contrat ; mais il n'aura droit à aucune allocation additionnelle à raison d'aucun changement ou d'aucune altération quelconque.” exécutés :

Puis encore dans la clause 90 :

“ Mais tous travaux, matériaux ou chose de n'importe quelle description qui auraient pu être omis dans les spécifications ou dans le contrat et dont l'exécution seraient, dans l'opinion de l'ingénieur, nécessaire ou opportune devront être exécutés, nonobstant telle omission sur la réception d'instructions par écrit de la part de l'ingénieur, et le paiement pour l'exécution de tels travaux sera basé sur les prix portés en la cédule des prix pour tels travaux.”

19544. Vous lisez dans la clause 89 qu'il n'aurait droit à aucune allocation additionnelle à raison d'aucun changement ou d'aucune altération quelconque ; ces termes sont dans la section?—Oui ; on a fait usage de ces termes.

19545. Ne définissent-ils pas les altérations particulières qui y sont mentionnées?—Je n'ai pas cru nécessaire d'employer ces termes, parce que je n'avais pas lu la partie précédente de la clause, mais je lirai le tout avec plaisir. Le fait est que la clause déclare que l'ingénieur sera libre de faire les altérations qu'il jugera à propos dans les nivellements, la ligne de localisation, la largeur des coupes, les remblais, les dimensions, ou dans n'importe quelle autre partie des travaux, que ces changements soient ou non de nature à augmenter ou diminuer la quantité des travaux à être exécutés.

19546. Et la clause s'applique, par conséquent, à ces altérations particulières?—Certainement. Puis dans la clause 91, en un mot, presque chaque clause du contrat fait ressortir le fait que l'entrepreneur ne doit être payé que pour ce qu'il fera, et non pour ce qu'il ne fera pas. Chaque clause du contrat fait ressortir le fait que l'entrepreneur ne doit être payé que pour les travaux exécutés.

19547. Ceci règlera difficilement la question de savoir si, en transportant des manières aqueuses, il ne fait pas quelque chose?—Cela se rapporte à ce qu'il fait sous la direction de l'ingénieur, et non pour ce qu'il fait pour son propre avantage.

19548. Il n'est pas nécessaire de discuter une question de droit ; je suppose que la question soit celle-ci, à savoir si le contrat promet de payer pour le transport de cette espèce de matériel à tant la verge?—Je n'hésite pas à dire que si j'avais été sur les lieux il n'en aurait pas transporté une bien grande quantité, où s'il l'avait fait, le mesurage ne se serait pas fait de la manière qu'il l'a été.

*Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 25.*

19549. Il est bien possible que l'ingénieur puisse contrôler ses mouvements de manière à ne pouvoir produire une réclamation aussi considérable pour ce matériel en vertu du contrat. Mais c'est là une question sur laquelle je ne veux pas vous interroger, vu que vous n'étiez pas sur les lieux, et je comprends que vous ne vous en tenez pas responsable? —J'ai pris des mesures énergiques pour y mettre fin, du moment que la chose est venue à ma connaissance.

Il n'est pas d'habitude d'allouer plus aux entrepreneurs que de dont les terrassements font foi.

19250. Maintenant, quant au principe général, en laissant de côté ce cas particulier : Supposons qu'il y ait eu des cas où vous n'auriez pu vous guider que d'après les terrassements pour vous assurer des quantités, n'est-il pas d'habitude d'allouer aux entrepreneurs quelque chose de plus que ce que représente actuellement le terrassement?—Non ; ce n'est pas l'habitude.

19551. Parlons d'abord des endroits rocheux, existe-t-il quelque règle ou quelque coutume à ce sujet?—Le roc est invariablement mesuré dans l'excavation. Il n'y a pas de difficulté à mesurer le roc dans l'excavation.

19552. Je crois qu'une verge de roc tirée d'une excavation représente réellement plus qu'une verge de terrassement?—Oui ; mais l'entrepreneur n'est pas payé pour les espaces d'air contenues dans le roc ; il est payé pour le roc solide dans la coupe du roc.

19553. Pourriez-vous dire combien il faut de verges cubes de terre ordinaire environ pour représenter une quantité quelconque, disons dix verges, dans le terrassement : existe-t-il dans la profession quelque règle précise à ce sujet?—Il en existe. Cela dépend beaucoup des matériaux.

19554. De terre ordinaire?—Je ne puis le dire dans le moment.

Il fallait quelquefois deux verges et demie de terre aqueuse pour faire une verge de terrassement.

19555. Je crois que vous avez dit, que de cette terre aqueuse à laquelle on s'objectait, il en fallait quelquefois deux verges et demie pour en faire une verge?—Deux verges et demie dans certains cas, et dans d'autres cas deux verges peuvent en faire une.

19556. Et que dans tous les cas, il fallait une quantité beaucoup plus considérable que celle représentée dans le terrassement?—C'est ce que moi-même j'ai rapporté par des personnes qui ont employé une partie de leur temps à étudier ce sujet sur le terrain.

Le témoin n'a pas été lui-même sur les lieux.

19557. Vous êtes-vous rendu sur les lieux vous-même?—Je ne m'y suis pas rendu.

19558. Quand pour la première fois avez-vous vu le pays que traversent ces lignes?—En 1872, je crois.

19559. A cette époque avez-vous vu les environs du pays que traverse la ligne?—J'en ai vu quelques parties. Je n'avais qu'une connaissance générale du pays.

19560. Quelle partie à peu près avez-vous vue?—Je ne saurais le dire sans avoir la carte à la main, mais je pourrais indiquer sur la carte les lieux par où j'ai passé.

Route du témoin en 1872 depuis le Lac Supérieur jusqu'à la Rivière Rouge.

19561. Veuillez jeter un coup d'œil sur la carte et indiquer les points par où vous êtes passé entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge?—Je suis parti de la Baie du Tonnerre et me rendis à la Kaministiquia, où la Mattawa se jette dans la Kaministiquia—c'est-à-dire dans le voisinage

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.

de Sunshire Creek—de là je montai au Lac Shebandowan, puis au Lac des Mille Lacs, et je traversai en général la route Danson jusqu'au Lac des Bois, et de ce dernier endroit je me rendis à Fort Garry.

19562. Alors vous avez fait vous-même le parcours entre le Lac des Bois et Fort Garry?—Oui.

19563. Ce parcours était-il en ligne passablement directe?—Le parcours était en ligne assez directe.

19564. Mais entre le Lac des Bois et Sunshine Creek, vous n'aviez vu aucune partie de ce pays, comme je comprends que vous le dites maintenant, avant la conclusion des contrats?—Aucune partie, de la ligne qui a été construite jusqu'à présent.

19565. N'aviez-vous jamais vu cette partie de la ligne?—Je ne l'ai pas vue en entier; de fait je n'en ai vu qu'une petite partie.

19566. Quelle partie de la ligne avez-vous vue?—J'ai vu la partie que j'ai mentionnée et j'ai vu de plus toutes les sections 14 et 15, et une partie de la section 42. Etendue du pays entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge vue par le témoin.

19567. Jusqu'à quel point de la section 42 vous êtes-vous rendu?—Jusqu'à Rossland.

19568. Alors entre la Rivière Rouge et Rossland vous avez vu la contrée que traverse la ligne?—Oui.

19569. Quand l'avez-vous vu pour la première fois?—En 1879.

19570. Avez-vous quelque autre chose que vous croyez nécessaire d'expliquer à propos de la section 25?—Je ne vois rien de nécessaire pour le moment.

19571. Le contrat qui suit le précédent est celui de James Isbester pour la remise des machines à Fort William?—Il appert que les travaux ont été dûment annoncés et que les soumissions ont été reçues le 22 mai 1876; j'ai fait rapport à cette date au ministre qu'on avait reçu cinq soumissions, à savoir: James Isbester, \$30,989; John Steacy, \$34,500; John Wardrop, \$35,761. — REMISE DES MACHINES A FORT WILLIAM.—  
CONTRAT No. 26.

19572. Il n'y a pas eu de soumissions plus basses que celle de l'entrepreneur qui a obtenu le contrat?—Non; James Isbester était le plus bas soumissionnaire, et le contrat lui a été accordé. Contrat accordé au plus bas soumissionnaire.

19573. Je ne me rappelle aucun passage de ce contrat qui requière des explications ou des éclaircissements: en connaissez-vous quelques-uns?—Je crois que le contrat a été dûment exécuté, et que le prix en a été payé.

19574. Le contrat suivant, No. 27, a été conclu avec la *Merchants Lake and Steamship Co.* pour le transport des rails à Fort William ou à Duluth; vous rappelez-vous quelque chose au sujet de ce contrat qui requiert des explications?—Je crois que ces travaux ont été faits en bonne forme. On a demandé et reçu des soumissions, la plus basse soumission a été acceptée, les travaux ont été exécutés et le prix en a été payé. TRANSPORT DES RAILS.—  
CONTRAT No. 27.

19575. D'après votre expérience, vous rappelez-vous si, où l'on ne s'en explique pas autrement, une tonne de rails contient 2,000 lbs. ou Une tonne de rails est toujours considérée être du poids de 2,240 lbs.

*Transport de rails—  
Contrat No. 27.*

2,240 lbs. ?—Je pense que l'on considère toujours les rails comme pesant 2,240 lbs. à la tonne, à moins qu'il ne soit spécialement spécifié qu'ils ne pèsent que 2,000 lbs.

19576. En l'absence de mention particulière la tonne est supposée peser 2,240 lbs ?—Oui.

CONTRAT No. 28.

19577. Le contrat suivant porte le No. 28, avec la Compagnie de Transport de la Rivière Rouge ; vous rappelez-vous quelque chose au sujet de ce contrat que vous croyiez nécessaire d'expliquer ?—Non ; je ne me rappelle que de peu chose relativement à ce contrat.

Afin de profiter des eaux hautes, il a recommandé le 13 mai 1876, de prendre des arrangements pour le transport du matériel de Duluth à Selkirk.

19578. Je crois que vous avez recommandé le transport d'une plus grande quantité de rails quelque part sur la Rivière Rouge que celle qui avait déjà été transportée : mais il appert que les négociations auraient été faites par l'entremise d'autres personnes ?—Le 13 mai 1876, il appert que j'ai recommandé ces arrangements pour le transport d'une certaine quantité de matériel de chemin de fer de Duluth à Selkirk, afin d'entretenir les entrepreneurs des sections que l'on était alors à construire. On n'avait pas un besoin immédiat à cette époque, mais je voulais pourvoir aux besoins futurs, c'est pourquoi je prenais de l'avance.

19579. Considérez-vous qu'il y ait quelque autre chose qui requière des explications, par rapport à cette transaction ?—Non ; je ne vois rien. Le chemin de fer n'était pas alors achevé entre St. Paul et Winnipeg ou la Rivière Rouge et l'on ne pouvait transporter du matériel de cette espèce à l'endroit requis, que pendant les eaux hautes à une seule époque de l'année, et ce n'a été tout simplement que pour profiter des eaux hautes que j'ai recommandé cet arrangement.

FICHES DE CHEMIN  
DE FER.

CONTRAT No. 29.

Cooper, Fairman &  
Cie, entrepreneurs.

19580. Le contrat suivant porte le No. 29, il a été conclu avec Cooper Fairman & Cie, pour la livraison de fiches de chemin de fer à Fort William. Autant que nous l'avons appris jusqu'à présent, vous n'avez pas pris d'autre part dans la transaction, que celle de préparer les spécifications ?—Je ne me rappelle de rien autre chose.

19581. N'y a-t-il rien autre chose à propos de ce contrat que vous croyiez à propos d'expliquer ?—Non ; je présume que ces fiches étaient nécessaires, on devait l'être bientôt ; et il fallait qu'on les fournit, et c'était là le seul moyen de le faire. J'ai en conséquence préparé une spécification ; le contrat a en conséquence été conclu, comme je le vois, durant mon absence, le 28 juillet 1876.

BOULONS ET  
ÉCROUS—

CONTRAT No. 30.

Cooper, Fairman &  
Cie.

19582. Le contrat suivant porte le No. 30. Il a été conclu avec Cooper, Fairman & Cie., agent de Robb & Cie., pour des boulons et des écrous : ne vous rappelez-vous de rien au sujet de ce contrat, sans qu'il vous soit nécessaire de consulter les documents ?—Les deux contrats, Nos 30 et 31, ont été conclus avec les mêmes parties et pour le même matériel.

19583. L'un de ces contrats étaient pour des boulons et des écrous dans ce pays, et l'autre contrat était pour des boulons et des écrous dans l'île de Vancouver, et ces matériaux ont été fournis de différentes sources. On en a fait probablement deux contrats séparés ?—Je comprends que ces contrats étaient conclus de manière à utiliser également les mêmes boulons et les mêmes écrous qui, d'après les clauses du contrat, devaient être fournis par la "*Mersey Steel Rail Manufacturing Co.*," laquelle compagnie a ou refusé ou exprimé le désir de se dégager de

cette partie du contrat ; lequel contrat a cependant été exécuté par ces personnes au prix offerts par la *Mersey Co.* ; du moins autant que je le sais.

19584. Il appert de la preuve que la *Mersey Co.*, n'a jamais conclu aucun arrangement pour fournir ces matériaux ; et qu'elle a répudié cette partie de l'offre qui avait été faite en son nom ; et en supposant que le gouvernement eût alors le droit de traiter la question comme il le voulait, et selon que l'exigeaient les intérêts publics, pouvez-vous dire dans quelles circonstances ce contrat a été accordé à ces entrepreneurs ? —Non ; je ne puis vous donner renseignement sur le sujet. Je ne fais que vous donner l'explication telle qu'on me l'a donnée à moi-même.

19585. Un témoin précédent, M. Trudeau, a déjà parlé de cette question, et pour justifier l'action du gouvernement il a appelé notre attention au fait que le 4 mars vous avez recommandé ce contrat, recommandation qui a été enregistrée au dos de la soumission ?—Voici les documents qui, comme je vous l'ai dit, devront parler par eux-mêmes. Je ne savais pas que ces documents existaient, mais il appert que j'ai écrit le mot "recommandé" au crayon sur le dos de la lettre adressée au ministre des Travaux-Publics par Cooper, Fairman & Cie.

19586. Connaissez-vous maintenant à ce sujet quelque chose de plus que ce qui appert de ce mémoire ?—Non.

19587. Pouvez-vous en donner quelque explication ?—Non.

19588. Pourriez-vous dire qu'à cette époque vous avez assez étudié la question pour décider si l'offre de cette compagnie était ou non la plus acceptable ?—Je pense qu'il est très probable que je n'y ai pas prêté grande attention.

19589. Je ne trouve aucun rapport sur le sujet, je veux dire aucun rapport formel, si ce n'est ce memorandum qui est écrit au dos de leur offre spontanée, qui a dû servir de base à la décision du département ? —On a disposé de ces documents de même que de centaines d'autres documents qui m'ont été soumis dans la forme ordinaire.

19590. Nous avons devant nous des témoignages qui font voir qu'à l'époque où cette lettre a été envoyée et que l'offre a été acceptée, le prix de ces articles devait être de £2 de moins qu'il l'était lors de la première offre faite au nom de la compagnie *Mersey*. Savez-vous comment cela est arrivé, ou vous êtes-vous renseigné à ce sujet ?—Je ne m'en souviens pas du tout. Je ne me le rappelle pas le moins du monde. Je ne doute pas que j'ai dû m'enquérir de la chose à cette époque.

19591. Telle que la question vous appert maintenant, pourriez-vous dire si cette lettre vous recommandait de vous enquérir de cette offre ou du prix que l'on offrait, ou si l'on n'avait que l'intention de faire allusion aux quantités ?—En vérité je ne m'en souviens pas, mais je n'ai aucun doute que je tirai au hasard ce morceau de papier de mon panier, où j'en avais jeté des centaines d'autres semblables, et en l'examinant alors je crus qu'il était à propos d'en agir ainsi, et je l'endossai ainsi "Recommandé."

19592. Diriez-vous en examinant cet endossement, que l'on vous avait demandé de vous enquérir de quelque façon des mérites et du coût de la soumission ; ou si l'on vous a requis de faire autre chose que de

Il ne peut expliquer comment le contrat a été accordé à Cooper, Fairman & Cie.

Il ne peut se souvenir si le prix a baissé de £2 sterling mais il doit avoir pris connaissance de la chose à cette époque.

Il a cru la chose convenable et a écrit "recommandée."

*Boulons et Écrous—  
Contrat No. 30.*

déclarer si la quantité fournie était requise ; de fait, règle générale, étiez-vous responsable de la détermination des prix ?—J'avais peu de choses à faire avec l'octroi des contrats. D'après ce qui appert de ce document je devrais dire que l'on n'a pas spécialement attiré mon attention au fait que l'on avait l'intention de conclure le contrat. Vous observerez qu'il n'y a pas de rapport ; ce n'était tout simplement qu'une manière de disposer de ce document et de les transmettre de mon bureau à quelques autres bureaux. Je crois que M. Trudeau serait en état de donner une explication plus complète que moi.

(1) Cooper, Fairman & Cie, écrivent le 10 février 1876, demandant le contrat pour la fourniture des boulons et des écrous ; (2) Braun écrit le 12 février 1876, que cette demande ne pouvait pas être accordée ; le témoin ne peut dire pourquoi néanmoins l'offre fut recommandée par lui.

19593. A ce sujet, une lettre en date du 10 février 1876, est écrite par Cooper, Fairman & Co., demandant le contrat pour la fourniture des boulons et des écrous ; cette lettre est imprimée dans un rapport en réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 2 mars 1876. Le 12 février 1876, une autre lettre est écrite par M. Braun à Cooper, Fairman & Cie., leur déclarant que leur demande ne pouvait pas être accordée ; connaissez-vous quelques motifs qui vous aient induit à recommander l'acceptation de cette offre, le 4 mars ?—Je l'ignore. Il y a de cela six ans.

19594. Vous rappelez-vous si vous avez eu un entretien au sujet de quelques-uns de ces contrats avec MM. Cooper, Fairman & Co., les personnes [qui ont obtenu le contrat, ou d'autres membres de cette maison ?—Il me semble que oui ; mais je ne pourrais le dire en ce moment.

19595. Nous rappelez-vous de la substance de quelque entretien sur ce sujet ?—Non ; je ne m'en souviens pas. Je dois dire qu'ils sont venus à mes bureaux très souvent, mais je ne pourrais pas les reconnaître maintenant à première vue.

CONTRAT NO. 31,  
C. A.  
Cooper, Fairman & Cie.

19596. Le contrat suivant, No. 31, a été conclu avec Cooper, Fairman & Cie., pour la livraison francs de charges de boulons et d'écrous à Liverpool, à bord du navire, pour Vancouver, et ce contrat semble avoir été le résultat d'une offre spontanée de leur part à la même date que celle ci-dessus, laquelle a été acceptée : vous rappelez-vous quelque chose relativement à cette transaction ?—Rien du tout.

19597. Dans le cas actuel leur offre semble avoir subi les mêmes vicissitudes, c'est-à-dire que vous l'avez reçue le 4 mars, que vous l'avez "recommandée" le même jour, et qu'elle a été approuvée le lendemain par M. Trudeau : voyez s'il vous plaît ce memorandum et dites s'il ne vous rafraîchit pas la mémoire au sujet de quelque partie de ce contrat ?—Quand je recommandai l'acceptation de ce contrat, je considérais, je n'en doute pas, que cette acceptation était conforme aux intérêts publics. Je ne me rappelle d'aucune particularité.

Il ne doute pas qu'il était alors convaincu que la proposition était raisonnable.

19598. Pourriez-vous dire si vous en êtes arrivé à cette conviction après vous être enquis des mérites de cette offre, où si vous avez acquis cette conviction de prime abord, ou bien encore si vous avez assumé la responsabilité de cette décision ?—Je n'aurais certainement pas recommandé l'acceptation de cette soumission sans prendre connaissance de la lettre, mais je ne me rappelle pas ce que je fis alors. Je croyais sans doute qu'il était admis que cette proposition était juste et raisonnable.

FICHES POUR CHE-  
MIN DE FER.—  
CONTRAT No. 32.

19599. Le contrat suivant qui porte le No. 32, a aussi été conclu avec M. Cooper, Fairman & Cie pour 250 tonnes de fiches ; vous

*Fiches de chemin de fer—  
Contrat No. 32.*

rappelez-vous quelque chose à ce sujet?—Je vois, par les documents Cooper, Fairman & Cie. que j'ai devant moi, que j'ai eu quelque chose à faire avec cette transaction.

19600. Qu'était-ce?—Le premier document est une lettre de MM. Cooper, Fairman & Cie., en date du 19 janvier.

19601. A propos de cette lettre, pouvez-vous dire comment il se fait qu'il fût à leur connaissance que le département aurait besoin d'une nouvelle quantité de fiches; avez-vous eu quelque entretien avec eux de manière à les renseigner à ce sujet?—Je ne crois pas avoir eu d'entretien avec eux. La chose peut être arrivée, mais je n'en ai aucun souvenir. Je suppose qu'ils fournissaient des fiches, auparavant, et qu'ils savaient d'une manière ou d'une autre qu'on aurait besoin de plus de fiches. Il ne peut dire comment il se fait que les entrepreneurs aient écrit et transmis leur proposition avant la publication de l'annonce.

19602. Ils écrivirent le 19, et l'annonce parut le 21?—On reçut une lettre de leur part le 19 janvier, cette lettre, il semble, m'a été transmise, et le 31 janvier j'écrivis au secrétaire du département, comme suit :

" Au sujet de la communication de Cooper, Fairman en date du 19 janvier dernier, relativement aux fiches, je dois dire que l'on réquera la livraison des quantités suivantes de fiches, aux endroits à l'ouverture de la navigation, savoir : à Fort William, 75 tonnes ; à Selkirk, 175 tonnes ; total, 250 tonnes.

Je suis, etc.,

S. F.

Quelques semaines plus tard il parut une annonce datée du 19 février, du moins je le crois, demandant au public des soumissions pour les fiches.

19603. Je comprends que vous avez recommandé l'achat de 250 tonnes de fiches?—Oui.

19604. La lettre qui accorde le contrat semble porter ce chiffre à 300 tonnes?—Je suppose que leur soumission avait été faite pour le maximum. L'annonce demandait des soumissions pour 100 à 300 tonnes.

19605. Y a-t-il autre chose à propos de ce contrat que vous croyiez nécessaire d'expliquer?—Je ne le crois pas. Je vois une correspondance à propos des dimensions des caques, mais elle n'est d'aucune conséquence. Ils voulaient mettre les fiches dans des caques d'une dimension particulière, ils écrivirent plusieurs fois à ce sujet, et j'insistai sur des caques d'une dimension convenable.

19606. Le contrat suivant porte le numéro 32 A, conclu avec MM. LeMay et Blair, pour les maisons de gares : désirez-vous donner quelque explication à ce sujet?—Je crois que M. Hazlewood, qui était alors l'ingénieur résident dans le District de Prince Arthur, avait une autorisation générale pour faire ériger un nombre suffisant de cabanes pour les ingénieurs le long de la ligne, et ce fut en vertu de cette autorisation que ce contrat a été conclu. MAISONS DE GARES.  
CONTRAT 32 A.

19607. Mais vous n'en avez aucune connaissance personnelle?—Non ; je n'ai fait qu'expliquer la question comme je viens de le faire dans mon rapport pour l'année 1879.

Maisons de Gares—  
Contrat No. 33.

19608. Le contrat No. 33 a été conclu avec MM. Kavanagh, Murphy et Upper, pour achever la construction de l'embranchement de Pembina ? —Ce contrat a été conclu durant mon absence, je crois, et je crains de ne pouvoir vous donner beaucoup de renseignements à ce sujet.

CONTRAT No. 34.

19609. Le contrat suivant, No. 34, a été conclu avec la compagnie de Transport du Nord-Ouest, et autant qu'il appert des soumissions et des documents qui se rapportent à l'arrangement formel, le but du contrat était le transport du matériel de Kingston à St. Boniface, ou Emerson, ou des endroits intermédiaires. Outre les dépenses encourues en vertu de ce contrat, votre rapport de 1879 mentionne au chapitre du transport une quantité de 1,500 tonnes de plus : connaissez-vous quelque chose au sujet de cette transaction subséquente ?—Je crains de connaître peu de chose à ce sujet. Je vois deux autorités qui certifient l'achèvement de ces travaux ; l'une est datée du 29 mai, et l'autre du 30 septembre. Celle du 29 mai s'accorde, je n'en doute pas, avec la date où le contrat a été régulièrement conclu ; quand à la seconde je n'en sais rien.

CONTRAT No. 35.

19610. Le contrat suivant No 36, a été conclu avec MM. Cooper Fairman & Co., pour la livraison de fiches à Fort William et à Duluth : Avez-vous eu quelque connaissance de la transaction. Votre nom n'appert pas aux documents que nous avons devant nous ?—Non Je vois une annonce datée du 21 février, demandant des soumissions pour des fiches, et je vois une spécification imprimée portant la signature de M. Marcus Smith. Je suis sous l'impression que j'ai eu peu ou point à faire dans la transaction.

CONTRAT No. 38.

19611. Le contrat suivant porte le No 38, pour la conversion d'un hôtel en bureaux : Nous ne sachons pas que quelque chose demande des explications, mais si vous en avez à donner nous serons heureux de les recevoir de vous ?—Je ne puis vous donner aucun renseignement à ce sujet sans m'en enquérir moi-même.

19612. Mais d'après votre connaissance personnelle, vous n'avez aucun renseignement à donner ?—Non ; je n'étais pas alors en Canada.

CONTRAT No. 39.

19613. Le contrat suivant porte le No 39 ; il est conclu avec John Irving, pour le transport de rails de Vancouver à Yale ?—J'avais obtenu alors un congé d'absence, et je ne puis en conséquence donner aucun renseignement au sujet de ce contrat.

REMISE DES MA-  
CHINES A  
SELKIRK—  
CONTRAT No. 40.

19614. Le suivant est le contrat No 40, conclu avec MM. Gouin, Murphy & Upper, pour la construction d'une remise des machines à Selkirk ?—Je fais la même réponse. (Jetant un coup d'œil sur le document.) Je ne suis pas tout à fait correct quand je dis que je n'ai eu rien à faire avec le contrat pour la remise des machines à Selkirk, en vertu du contrat No 40. Je constate qu'avant de partir j'avais assumé la responsabilité de ces spécifications. La spécification porte la date du 20 mai. Je devais alors être à Ottawa.

19615. Quant aux transactions subséquentes et à l'acceptation des travaux ?—Je n'avais rien à y voir ; je n'étais pas ici.

SOUSSIONS—  
CONTRAT No. 41.

19616. Le contrat suivant, No. 41, a été conclu avec MM. Purcell & Cie, pour la construction d'une partie de la ligne principale ?—J'en sais quelque chose.

*Soumissions—  
Contrat No. 41.*

19617. Ces travaux semblent avoir été soumis à la compétition publique au mois d'août, 1878, et le délai semble avoir été prolongé de temps en temps jusqu'au commencement de l'année suivante : vous rappelez-vous la cause de ces délais ?—Le 13 août, 1878, une annonce fut publiée dans les journaux demandant des soumissions pour certaines sections. On demandait entr'autres des soumissions pour la section qui s'étend entre la Rivière aux Anglais et Raleigh, distance de cinquante milles, et depuis Raleigh jusqu'à la rivière à l'Aigle, distance de soixante et huit milles, et depuis la Rivière à l'Aigle jusqu'à l'extrémité est du 15<sup>ème</sup> contrat, à Keewatin, distance de soixante et sept milles. Le 19 décembre suivant, deux semaines environ avant la réception des soumissions, on donna avis dans les journaux que le délai pour la réception des soumissions était prolongé jusqu'au 5<sup>ème</sup> jour de janvier, 1879, vu que l'on avait juger à propos de compléter les renseignements nécessaires pour les soumissionnaires.

Le délai fut prolongé afin d'obtenir des quantités plus précises.

19618. Ces renseignements additionnels devaient-ils être obtenus par l'entremise du département des ingénieurs, tel que vous le comprenez ?—Tel que je le comprends, oui.

19619. Par le moyen de nouvelles explorations ou de nouveaux examens : est-ce cela ce que vous voulez dire ?—Non ; je crois que l'on voulait obtenir des quantités plus exactes. A cette époque nous fûmes très étonnés de trouver que les premières quantités sur d'autres sections avaient été tellement exagérées, et nous voulions être plus particuliers pour les quantités que l'on devait dans le cas actuel soumettre aux entrepreneurs. Je crois que ce fut là le motif principal.

19620. Vous vous rappellerez probablement que cette partie du chemin non achevée entre les sections 25 et 15 a été offerte à la compétition de différentes manières, soient comme deux parties séparées ou comme un seul contrat : Pouvez-vous expliquer la raison qui a fait demander des soumissions de cette manière ?—Je pense bien que je le puis. Vous observerez que la première annonce à laquelle j'ai fait allusion, celle qui porte la date du 13 août, divisait toute la distance comprise entre la Rivière aux Anglais et Keewatin en trois sections. L'on croyait que si les travaux avaient été donnés de cette manière l'entrepreneur de la section du milieu serait à la merci des deux autres, et se serait trouvé grandement embarrassé, et l'on décida de diviser cette partie en deux sections au lieu de trois, de sorte que l'on pourrait opérer sur les deux sections des deux extrémités accessibles, et de fait, c'était là la seule manière possible d'agir ; ou bien il pourrait encore être plus avantageux de donner le tout à un seul entrepreneur, si l'on pouvait trouver un entrepreneur en état d'entreprendre le tout à un prix raisonnable. Les soumissions furent reçues le 30 janvier 1879.

CONTRATS Nos. 41  
ET 42.

19621. Les soumissions furent désignées de différentes lettres, je crois, A, B, et C : A étant pour la section est de toute la distance, B, la section ouest, et C, toute la distance ?—Je pense qu'il en était ainsi. On avait préparé trois formules de soumissions, une formule de soumission était désignée par la lettre A pour la section qui s'étend de la Rivière aux Anglais à la Rivière à l'Aigle, 118 milles, la formule de soumission B, était pour la section qui s'étend de la Rivière à l'Aigle à Keewatin ; la formule de soumission C, était pour toute la section qui s'étend de la Rivière aux Anglais à Keewatin, 185 milles, et l'on reçut le 30 janvier des soumissions conformes à ces trois différentes formules.

Soumissions décrites par les lettres A, B, C.

*Soumissions—  
Centrales Nos. 41  
et 42.*

19622. Pouvez-vous expliquer les mérites relatifs des différentes classes de soumissions ; d'abord, la distance totale et les deux sections qui la composaient ?—Oui ; j'ai essayé de le faire dans un rapport à cette époque, en date du 1<sup>er</sup> février.

Morse, Nicholson & Marpole, les plus bas soumissionnaires, pour les sections réunies qui devaient être terminées en 1882, pour \$5,699,707.

19623. La plus basse soumission pour la distance totale était-elle plus basse que les soumissions pour les deux sections séparées ?—La plus basse soumission pour les sections réunies était celle de MM. Morse, Nicholson & Marpole, pour \$5,699,707. La plus basse soumission pour la section 41 était celle de MM. Marks & Conmee, pour \$2,203,869 ; la plus basse soumission pour la section B, était celle de MM. Morse, Nicholson & Marpole, pour la somme de \$3,364,336 ; faisant en tout \$5,568,205. Je vous ai donné les chiffres révisés. Il y avait quelques légères erreurs dans quelques-unes de ces soumissions en calculant les détails ou dans les additions, mais je crois que l'on peut considérer les chiffres révisés comme exacts.

19624. Je comprends que ces chiffres que vous avez donnés jusqu'à présent, ne se rapportent qu'à l'achèvement des travaux en 1882, c'est-à-dire la période la plus longue ?—Ils se rapportent à l'achèvement des travaux en juillet 1882

19625. Mais, comme je le crois, il y avait une autre classe de soumissions pour l'achèvement des travaux à une époque plus rapprochée, mais dans la même forme que les soumissions A, B et C ?—Oui ; on avait demandé des soumissions pour l'achèvement des travaux, au moins pour livrer le chemin au trafic une année plutôt, à savoir, le 1<sup>er</sup> juillet, 1881.

Soumission de MM. Morse, Nicholson & Marpole pour les sections réunies, devant être achevées en 1881, pour \$5,937,732.

19626. Vous rappelez-vous si cela a changé l'ordre relatif des soumissions ?—Je crois que oui. Les soumissions dans ce dernier cas avaient le rang suivant : pour les sections réunies, Morse, Nicholson et Marpole, \$5,937,732 ; pour la section A, Andrews, Jones & Co., \$2,239,525 ; et pour la section B, Morse, Nicholson et Marpole, \$3,467,568, en tout \$5,707,093.

Soumissions pour sections séparées moins élevées que pour les sections réunies.

19627. Alors, selon ce calcul, il appert qu'il serait plus économique pour le pays de donner les travaux pour chaque section séparément ?—En supposant que les travaux auraient pu être exécutés pour les prix, il aurait été plus économique de séparer les sections.

OTTAWA, mercredi, 20 avril, 1881.

Examen de SANDFORD FLEMING (suite) :

*Par le Président :—*

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 14.  
Whitehead pour ses travaux sur le contrat 14 n'était pas un sous-entrepreneur, mais il agissait à la place de Sifton, Ward & Co.

19628. On a dit que les rapports de quelques journaux sur votre témoignage vous font dire que vous avez toujours journalisé M. Whitehead comme le sous-entrepreneur de MM. Sifton, Ward & Cie., sur la partie est de la section 14. Si je me rappelle bien ce n'est pas là ce que vous avez dit, mais je serais heureux d'entendre maintenant tout ce que vous avez à dire à ce sujet, ainsi qu'une explication plus complète si vous la jugez nécessaire ?—Ce que j'ai voulu dire est tout simplement ceci : que M. Whitehead a exécuté les travaux en vertu du contrat 14, non pas sous les entrepreneurs originaires, mais cette partie des travaux lui avait été cédée par eux, cession qui avait été approuvée par le département. Il agissait en leur lieu et place.

19629. Voulez-vous dire que vous considérez qu'il agissait ainsi pour leur profit : qu'ils devaient toucher les paiements, ou une partie des paiements pour les travaux qu'il exécutait?—Non ; je veux dire qu'il agissait pour lui-même en vertu de leur contrat.

19630. De fait alors, il était un entrepreneur substitué, et non un sous-entrepreneur dans le sens ordinaire de ce mot?—Oui.

19631. Cette correction de votre témoignage est faite à votre demande à cause de ce que vous avez appris des rapports de quelques journaux?—Oui ; on m'a averti que j'avais fait une erreur en disant que M. Whitehead était un sous-entrepreneur sous MM. Sifton, Ward & Co., et ce que je voulais dire est tel que je viens de l'expliquer.

19632. A notre dernière séance, et immédiatement avant de nous séparer, nous étions à comparer les soumissions pour les sections A, B et C., soit séparément ou réunies, et soit pour l'achèvement des travaux en 1881 ou en 1882 : Pouvez-vous expliquer les mérites relatifs des différents systèmes, et pourquoi l'on a adopté celui qui a été adopté?—Tout ce que je me rappelle est ceci : les soumissions furent reçues ; elles furent ouvertes ; elles furent classifiées, et me furent transmises pour faire un rapport sur le système que je croyais préférable : Je fis ainsi. Si je me rappelle bien, je n'ai pas recommandé l'acceptation de la plus basse soumission. Mon expérience me dit qu'il n'est pas toujours expédient dans l'intérêt public d'accepter les plus basses soumissions. J'ai recommandé l'acceptation de quelque autre soumission, non la plus basse, et ma recommandation, je crois, n'a pas été agréée du gouvernement.

CONTRATS Nos. 41  
ET 42.

19633. A part la question du prix, si je comprends bien, il y avait deux autres questions principales à considérer. D'abord, de savoir si les travaux pourraient être exécutés en vertu d'un seul contrat, ou en vertu de contrats séparés au moyen de sections séparées, c'était là une question. L'autre était de savoir si les travaux pouvaient être exécutés de manière à permettre la circulation des convois en 1881, ou en 1882 seulement. C'étaient là les deux questions principales qu'il fallait décider avant de juger des mérites relatifs des soumissions, et c'est à propos de ces deux questions principales que je désire que vous expliquiez d'abord le système que l'on a adopté?—Je savais en vérité qu'il était très important que la ligne fût ouverte à la circulation à l'époque la plus rapprochée possible, mais je jugeai qu'il était presque impossible de l'ouvrir pour le 1<sup>er</sup> juillet 1881, à moins que les soumissionnaires ne fussent pas gênés sur la question pécuniaire. S'ils avaient le trésor public à leur disposition la chose aurait peut-être été possible ; mais je jugeai que la chose était impossible pour tous les entrepreneurs qui avaient soumissionné. Les prix, dans mon opinion, étaient trop bas pour pouvoir entretenir cet espoir, de sorte que je recommandai, si je me rappelle bien, qu'aucune des soumissions pour une courte période ne fût acceptée. Je croyais qu'il deviendrait nécessaire d'augmenter le prix du contrat, et qu'après tout les travaux n'auraient pas été achevés à l'époque fixée.

Considérant qu'il était impossible pour les entrepreneurs d'achever les travaux pour juillet 1881, il recommande de ne pas accepter de soumission pour une courte période.

19634. Ces soumissions dont vous avez parlé montrent que les prix pour la plus courte période étaient considérés plus élevés que les prix pour la plus longue période, et, si je comprends votre raisonnement, qu'un prix plus élevé serait probablement payé parce qu'ils avaient

Construction du che-  
min de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 42.

entrepris de terminer les travaux sous le plus court délai, mais que la chose n'aurait pas été possible, et par conséquent l'on aurait payé un prix plus élevé sans aucun avantage correspondant pour le public?—Oui; et en outre cela, il y aurait eu désappointement. Le public se serait attendu à voir le chemin ouvert au trafic dans le plus court délai, et il ne l'aurait pas été. Je n'avais pas d'objection à ce que les entrepreneurs eussent un bon prix pour leurs travaux, mais j'aurais préféré qu'ils l'eussent honnêtement.

Si des hommes de capacité connu avaient soumissionné pour tous les travaux, il aurait mieux valu leur accorder le contrat pour le tout.

19635. Puis, quant à la seconde question importante, qui était de décider entre les deux modes de donner les travaux à l'entreprise, soit au moyen d'un seul contrat ou de deux contrats séparés?—Si j'avais connu des entrepreneurs, des hommes de ressources et d'énergie, qui auraient entrepris d'exécuter les travaux aux plus bas prix, j'aurais recommandé que toute la distance, 125 milles, leur fut donnée à contrat; mais, malheureusement, il y avait des soumissionnaires dont je n'avais jamais entendu parler, dont j'ignorais la compétence pour l'exécution des travaux, et je ne considérais pas prudent de la leur confier. Je craignais que si le contrat leur était accordé pour le tout ils n'eussent probablement failli à la tâche, et qu'ainsi on aurait perdu beaucoup de temps et le public en aurait souffert; c'est pourquoi je jugeai à propos de confier le contrat à d'autres personnes plus probablement en état de remplir leurs engagements. Ma recommandation à ce sujet est donnée dans mon rapport daté du 1<sup>er</sup> février 1879. (Exhibit No 66.) Mon désir était de confier l'exécution des travaux à des hommes habiles et énergiques, de sorte qu'il y aurait une probabilité raisonnable que les travaux fussent achevés dans le délai spécifié, et à un prix aussi bas que possible, ce qui explique ma recommandation de mettre de côté les plus basses soumissions et d'accepter des soumissions plus élevées que les plus basses.

19636. En faisant une comparaison entre les prix offerts pour ces différents systèmes, les sections séparées auraient apparemment coûté moins cher que les sections réunies sous un seul contrat?—Je crois que dans ce cas-ci les plus basses soumissions pour les sections séparées étaient les mêmes que les soumissions pour toute la section.

19637. Pour l'une des sections séparées?—Oui.

19638. Celle de MM. Morse, Nicholson & Cie.?—MM. Morse, Nicholson & Marpole, étaient les plus bas soumissionnaires pour les sections réunies, c'est-à-dire pour l'exécution de tous les travaux, 185 milles. MM. Morse, Nicholson & Marpole, étaient les plus bas soumissionnaires pour la section B; mais ils ne l'étaient pas pour la section A. Leur nom ne se trouve pas sur la liste des soumissionnaires pour la section A, mais l'on croyait qu'ils entreprendraient volontiers l'exécution des travaux sur la section A pour la différence entre leur soumission pour B, et leur soumission pour A et B réunies.

Pour le contrat 42. (Sec. B.) Morse & Cie était \$700,000 plus bas que le soumissionnaire suivant.

19639. Ce qui serait revenu à leur donner leur prix pour le contrat?—Non; je croyais que leur offre pour la section B seulement était trop basse. Il y avait quelque chose comme \$600,000 ou \$700,000 de différence avec le plus bas soumissionnaire suivant. Les plus bas soumissionnaires qui venaient ensuite, soumissionnaires que je connaissais parfaitement bien, offriraient selon moi d'entreprendre les travaux à un prix aussi bas que n'importe qui, et j'étais convaincu que personne était en état de perdre \$600,000 ou \$700,000 sur ce contrat.

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 42.

19640. En parlant comme vous le faites des travaux sur la section A, et de leur exécution par MM. Morse, Nicholson et Marpole, comment dois-je comprendre votre théorie : qu'ils l'auraient entreprise pour le prix ?—Que bien que leur nom ne fût pas sur la liste des soumissionnaires, la différence entre la section B, et les sections A et B, réunies faisait que leur prix pour la section A était peu élevé, mais pas beaucoup plus bas que le soumissionnaire suivant.

19641. Vous parlez maintenant de la différence entre l'offre faite par MM. Morse, Nicholson & Co, pour la section B., et l'offre de MM. Morse, Nicholson et Marpole pour les deux sections réunies, et vous dites que cette différence représenterait le prix qu'ils auraient accepté pour la section A seulement : est-ce là ce que vous voulez dire ?—Oui, je crois ; c'est ce que j'ai voulu dire. Ceci ne représente pas le plus bas prix pour la section A, ils se trouvent encore au-dessus de MM. Marks et Conmee, mais je pensais que MM. Marks et Conmee étaient bien trop bas.

19642. Voyons comment ce raisonnement affecte la transaction. Vous dites que vous supposez qu'ils auraient accepté volontiers cette différence entre les deux autres offres comme leur prix pour la section A : désiriez-vous qu'on leur offrit le contrat à ce prix ?—Oui.

19643. Leur a-t-on offert ce prix ?—Je crois que oui. Voici les expressions dont je me suis servi :

« J'aviserais le département de les relever de la section difficile des soixante ou soixante et dix milles à l'est de Keewatin, pour laquelle ils ont demandé un prix de \$3,464,336, et de leur laisser les autres 118 milles, à partir de la Rivière à l'Aigle jusqu'à la Rivière des Anglais ; ce contrat s'élèverait à la somme de \$2,235,371, et je suis d'opinion que ces travaux seraient assez considérables pour eux, et qu'il ne serait pas expédient de leur en confier plus, à moins que MM. Morse & Co., pouvaient prouver à la satisfaction du gouvernement qu'ils ont à leur disposition une plus grande somme d'habileté et de ressources que je ne leur en connais. »

Je constatai que leur prix pour la section A, \$2,335,000, n'était pas trop bas. Il était à peu près le même que ceux de bons entrepreneurs tels que MM. Dennis O'Brien, Wardrop & Ross, et J. R. MacDonell. Je puis dire que j'ai toujours trouvé imprudent de confier l'exécution de travaux pour un prix moindre que leur valeur. Si les travaux ne rapportent pas de profits ils ne seront jamais terminés d'une manière satisfaisante, et dans plusieurs cas il en a coûté beaucoup plus à la fin que si on avait d'abord accordé un prix raisonnable.

19644. Afin de faire appliquer cette règle au cas actuel il serait nécessaire que vous arriveriez à une conclusion sur ce que vous considérez un prix raisonnable pour ces travaux ?—Oui. Eh bien, je juge d'après les soumissions d'hommes comme ceux que j'ai nommés—Wardrop & Ross, J. R. MacDonell et Dennis O'Brien.

19645. Aviez-vous quelque autre moyen d'en arriver à une conclusion sur la valeur des travaux outre les offres de ces entrepreneurs bien connus ?—Je ne doute pas que oui. Mes souvenirs ne sont pas assez clairs pour décrire expressément les moyens que j'avais en ma possession, mais je n'ai aucun doute que j'en avais d'autres. J'avais probablement fait mes propres calculs.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 42.

19646. Vous rappelez-vous, comme matière de fait, que l'on avait passé par cette procédure : que vous aviez estimé le coût probable des différents items, et le coût probable des travaux en entier, de manière à vous assurer si quelque soumission était trop basse ?—Eh bien, on observe presque invariablement cette méthode, je crois en conséquence que la chose a dû être faite dans ce cas-ci comme dans les autres.

19647. Est-il d'habitude de tenir un registre de ces calculs ?—Oh ! il est d'habitude de conserver tous les documents et les estimations que l'on fait. On ne dresse pas toujours des copies ; on ne les copie pas toujours dans le livre de correspondance.

Règle générale pour faire un calcul du prix des travaux, mais cette règle n'est pas toujours suivie.

19648. Avait-on adopté cette méthode pour ces autres travaux dans cette section du pays avant d'accepter d'autres soumissions : je veux dire, s'était-on assuré au moyen de données exactes le coût raisonnable des travaux ?—Je ne puis en dire plus que je l'ai fait. Je dis que cela a été la règle générale. Je ne puis dire qu'elle a été invariablement suivie ; je présume qu'elle l'a été.

19649. Pouvez-vous dire si l'on a suivi cette règle pour la section 13 ?—Je ne puis le dire positivement pour aucune section.

19650. Vous croiez que cela a été fait sur plus d'une section entre la Rivière Rouge et le Lac Supérieur ?—Je ne doute que la chose ait été faite dans chaque cas.

19651. Dois-je comprendre que vous dites que le Bureau des ingénieurs de ce Département s'était assuré, avant de se décider sur l'opportunité d'accepter une soumission, du coût probable des travaux d'autres sources de renseignements, et indépendamment des offres faites par les soumissionnaires ?—C'est là la règle générale.

Les recommandations du témoin n'étaient pas toujours suivies, ne l'étaient pas dans le cas actuel.

19652. Est-il arrivé que le coût probable ainsi estimé par le Département a servi de base à l'acceptation ou au rejet des soumissions dans quelques-uns des autres contrats indépendamment des prix relatifs des soumissionnaires ?—Je ne puis dire que les choses sont arrivées. On en a fait la base de toutes recommandations que j'ai crues à propos d'adresser aux ministres du jour, mais ces recommandations que j'ai faites n'ont pas toujours été adoptées. Elles ne l'ont pas été dans le cas actuel.

Il s'était assuré que les travaux ne pourraient pas être exécutés sur le contrat 42. par Morse, Nicholson & Cie.

19653. Pensez-vous que vous avez, en parlant ou en écrivant sur l'opportunité d'accepter quelques-unes des soumissions pour quelque contrat en particulier, avez-vous dis-je déclaré que les travaux coûteraient probablement plus ou moins que les prix spécifiés dans les contrats : de fait, avez-vous fait rapport sur le coût probable des travaux tel que vous vous en étiez assuré de la manière ci-dessus, en le comparant au prix des travaux demandé par les soumissions ?—J'ai dû, sans doute, m'assurer de la probabilité de l'exécution des travaux, sous n'importe lequel des soumissionnaires. Dans ce cas-ci je m'assurai que les travaux ne pourraient pas être exécutés par MM. Morse, Nicholson et Marpole pour la section B, et m'étant convaincu de ce point, je ne pouvais pas recommander au gouvernement d'accepter leur soumission pour cette section particulière.

19654. Je ne crois pas que vous ayez clairement saisi le sens de ma question [question répétée] ?—Si j'ai fait quelques rapports sur le sujet,

*Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

les rapports devront parler par eux-mêmes, mais la réponse est justement celle que je vous ai faite. Je n'ai pas d'autre réponse à donner.

19655. Eh bien, je dois rappeler votre attention au point de ma question, qui n'est pas de savoir si vous vous êtes convaincu ou non à ce sujet, mais vous étant convaincu, si vous avez fait un rapport formel à cet effet aux personnes qui devaient décider finalement si les soumissions devaient être acceptées ou non?—Je ne me souviens pas d'un rapport formel dans ce cas-ci, ni dans aucun autre cas, mais j'ai déclaré franchement mes vues au ministre, soit dans un rapport formel ou autrement. C'est là mon habitude invariable.

19656. Vous rappelez-vous si l'estimation que vous aviez ainsi faite servait de base à quelque recommandation, verbalement ou autrement, au ministre, que les soumissions sur quelque autre partie de ces travaux entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge devait ou ne devait pas être acceptée aux prix offerts par les soumissionnaires?—Je ne me le rappelle pas.

19657. Revenant à la question de savoir s'il était opportun de décider, d'abord, entre ces deux systèmes, c'est-à-dire, de donner les travaux pour toute la distance ou par sections, je conclus d'après votre rapport et par les chiffres que vous avez donnés, que l'octroi du contrat par sections aurait été plus économique si les travaux avaient pu être exécutés suivant les soumissions?—Les soumissions pour les sections séparées auraient coûté moins cher.

19658. Dois-je comprendre que, bien que les soumissions par sections fussent moins élevées, vous auriez préféré donner tout l'ouvrage, même à un peu plus élevé, à un entrepreneur qui aurait soumissionné pour le tout, s'il avait été un entrepreneur responsable et d'expérience?—Certainement.

19659. Pourquoi auriez-vous choisi ce système de préférence à celui des sections séparées?—Parce que cela aurait grandement simplifié les choses si nous n'avions eu affaire qu'à une seule personne au lieu de deux et l'entrepreneur lui-même aurait été en état de remplir son contrat d'une manière plus satisfaisante. Il aurait pu travailler à l'un ou à l'autre bout, à son choix. S'il avait trouvé son avantage de faire la plus grande partie des travaux en commençant par un bout il aurait pu le faire.

19660. En adoptant ce système de donner l'ouvrage pour toute la ligne, si on compare les soumissions, le pays aurait encouru une dépense d'environ \$131,000, plus élevée que par le système des sections séparées; est-ce votre opinion qu'il aurait mieux valu dans l'intérêt public d'adopter ce système, même s'il devait coûter cette somme de plus?—J'ai déjà dit que dans le temps je croyais que la soumission de M.M. Morse, Nicholson & Marpole était beaucoup trop basse. Je n'ai jamais cru qu'ils pourraient faire l'ouvrage au prix de cette soumission. Ils étaient environ \$700,000 plus bas que les autres soumissions pour cette seule section. Et ce seul fait me faisait douter s'ils étaient des hommes d'expérience.

19661. Vous faites allusion à leur soumission pour la section B?—Oui.

*Construction du chemin de fer—*

*Contrats Nos. 41 et 42.*

Ne croyait pas que Morse, Nicholson & Marpole pussent exécuter le contrat No. 42 pour le prix de leur soumission.

C'est pourquoi il a recommandé d'accepter l'offre plus élevée de Fraser, Grant & Cie.

19662. Dois-je comprendre que d'après les estimations que vous avez déjà données, vous vous êtes formé une opinion réfléchie que l'offre faite par Morse, Nicholson et Marpole était trop basse pour que l'ouvrage pût être fait d'une manière satisfaisante pour ce prix là?— Pour la section B? Je l'ai déjà dit. Je ne crois pas que l'ouvrage aurait pu être fait pour ce prix là.

19663. Alors, dois-je comprendre que dans l'intérêt public, votre opinion basée sur les mêmes estimations, est qu'il valait mieux accepter la soumission plus élevée de Fraser, Grant & Pitbaldo que celle de Morse, Nicholson & Cie?—J'ai recommandé d'agir ainsi pour la section B.

19664. Dites-vous encore, que dans l'intérêt public, c'était la meilleure marche à suivre?—Je n'avais aucun doute sur l'opportunité d'agir ainsi et il n'est rien survenu depuis pour me faire changer d'opinion.

19665. Je comprends aussi que vous vous étiez formé cette opinion plutôt sur certaines estimations faites par vous-même que sur la simple comparaison des soumissions?—Oui; je n'ai aucun doute qu'avant de faire aucune recommandation, j'ai fait quelques calculs sur le coût probable de l'entreprise.

19666. Dois-je aussi comprendre que, comme question de preuve, votre opinion que cette ligne de conduite était la plus avantageuse, est basée en partie, du moins, sur vos propres estimations du coût probable de l'entreprise?—Comme je l'ai déjà dit en réponse à une demi douzaine de question, je ne pouvais pas donner une autre réponse.

19667. En d'autres termes, je vous demande maintenant, si vous croyez que les estimations faites par vous du coût de cet ouvrage—section B, étaient suffisantes pour vous faire arriver à la conclusion qu'il était dans l'intérêt public que la plus basse soumission fût mise de côté et que celle de Fraser Grant & Pitbaldo fût reçue et acceptée?—Je n'ai aucune raison pour me départir des opinions exprimées dans mon rapport en date du 1<sup>er</sup> février 1879.

19668. Veuillez indiquer cette partie de votre rapport qui concerne les premières estimations faites par vous, car je ne m'en souviens plus?—Je ne m'en souviens pas non plus.

19669. Ainsi en nous référant à votre rapport vous ne répondez pas à ma question?—Vous ne pouvez pas vous attendre à ce que je me rappelle tout ce que j'ai fait dans cette affaire, il y a deux ou trois ans.

19670. Non je ne m'attends pas à cela?—Je vous dit ce qui est la pratique ordinaire.

19671. Mais j'espérais que vous nous diriez que vous ne vous rappelez pas, si vous ne vous me rappelez rien?—Alors je dis que je ne me rappelle pas.

19672. Il appert qu'on n'a pas accepté votre suggestion de donner l'ouvrage sur une section à Morse & Cie., bien qu'ils ne fussent pas soumissionnaires, et cela à un prix plus élevé que Marks & Connee, les plus bas soumissionnaires, mais qu'au lieu de cela les soumissions ont pris le rang auquel elles avaient droit: Connaissez-vous ces personnes Marks & Connee personnellement?—Non. Si je me rappelle bien ils se sont associés avec les entrepreneurs actuels Purcell & Ryan, que je connaissais, et que je connais.

*Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

19673. Avant cette association vous rappelez-vous que vous vous êtes opposé au personnel de la première société de Marks & Conmee au sujet de leur position financière ?—Si j'ai fait quelque objection à ce sujet vous le trouverez dans mon rapport.

19674. Vous en souvenez-vous ?—Je ne me le rappelle pas.

Ne s'en souvient pas.

19675. Ainsi, vous croyez que tout ce qui est arrivé dans cette affaire, en tant que vous y êtes concerné, est consigné dans votre rapport ?—Oui ; tout ce qu'il était utile de noter a été noté dans le temps.

19676. Mais il m'est quelquefois nécessaire de poser des questions relativement à des choses que dans le temps on n'a peut-être pas jugé nécessaire de noter ?—Oui, mais je ne puis pas répondre avant de relire le rapport.

19677. Je demande si vous vous rappelez y avoir pris quelque part ?—Alors ma réponse sera très courte. Je ne me le rappelle pas.

19678. Je crois que vous connaissiez Purcell et Ryan avant leur association avec les soumissionnaires qui ont obtenu le contrat : vous rappelez-vous s'ils ont eu quelques entrevues avec vous au temps où le contrat a été accordé ?—Je crois qu'ils n'ont eu d'entrevues qu'avec le bureau du ministre. Je ne crois pas qu'ils soient venus à mon bureau plus d'une fois et je ne me rappelle d'aucune conversation qui aurait pu avoir lieu entre eux et moi.

19679. Vous rappelez-vous quelques faits qui aient pu les porter à s'associer ainsi avec Marks et Conmee.—J'entends quelques faits de la part du Département ?—Non je crois que toutes les négociations ont eu lieu au bureau du ministre avec le sous-ministre, ou le ministre lui-même d'une part et les soumissionnaires d'autre part. Ma responsabilité s'est bornée à ces rapports dont j'ai parlé, celui du 1er février et celui du 12 février. Je vous renvoie à la correspondance publiée dans un livre bleu en date de janvier 1880, dans lequel vous verrez que j'ai raison de dire que je n'ai rien eu à faire dans cette correspondance. Il n'y a pas de lettre de moi avant le 1er mars et cette lettre s'explique d'elle-même.

19680. Cela est à la page 11 du livre Bleu publié en 1880 ?—Oui ; cette lettre, je crois, a été écrite aussitôt que j'ai su que la soumission de Marks et Conmee pour la section A avait été acceptée, j'ai alors signalé une erreur dans leur soumission et j'ai suggéré qu'il vaudrait mieux les informer de cette erreur avant de leur faire signer le contrat. L'erreur m'a paru très importante pour eux. D'après la soumission ils étaient obligés d'extraire de la terre et de la transporter à une distance d'un mille ou un mille et trois quart pour 10 c. la verge.

19681. Cela comprenait l'excavation et le transport ensemble ?—Oui, pour cette longue distance, tandis que le prix pour extraire la terre seulement est de trois fois cette somme. Cette lettre est la seule de moi que je voie dans cette correspondance.

19682. Entendez-vous dire qu'ils ont décidé de ne pas rectifier ce que vous considérez être une erreur, mais de s'en tenir à leurs prix et de garder leur rang parmi les soumissionnaires ?—J'entends dire que le ministre a insisté pour qu'ils exécutassent le contrat strictement d'après

*Mais le ministre a insisté pour leur faire exécuter le contrat d'après leur soumission.*

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 42.

leur soumission ou qu'ils se retirassent du concours. Ils ont exécuté le contrat. Par "ils" j'entends les entrepreneurs actuels, Purcell, Ryan & Marks.

19683. Quelle est la nature du pays où se trouve ces ouvrages?—Les deux sections A et B?

19684. Je parle actuellement de la section A?—La section A se trouve dans un pays sauvage, rempli de rochers, de lacs, de savannes et de forêts.

Le pays ressemble beaucoup à celui du contrat No. 25.

19685. Ressemble-t-il en général à celui où est situé le contrat No. 25?—Oui.

19686. Y a-t-il une différence entre l'extrémité est et l'extrémité ouest?—Il y a probablement moins de muskegs dans la section A que dans la section 25.

19687. Mais la partie attenante au contrat No. 25 à l'est, n'est-elle pas presque semblable à celle du contrat No. 25?—La nature du pays ne change pas rapidement, elle change graduellement.

19688. Alors la partie est de la section A repose sur un terrain presque semblable à celui de la section 25?—Presque semblable.

19689. Y avait-il beaucoup de muskegs?—Oui.

19690. Après l'expérience de l'ouvrage fait sur le contrat 25, savez-vous si on a accordé une attention spéciale à ce fait en préparant les estimations pour la section A?—Ce qui s'est passé sur la section 25 n'était pas encore bien connu lorsque j'ai préparé les spécifications. Si vous consultez ces spécifications vous verrez que je les ai préparées en 1878, je crois.

19691. Je me rappelle que les premières dates sont du mois d'août 1878. Cependant l'ouvrage n'a pas été accordé avant le commencement de 1879, pour que vous pussiez obtenir des informations et des détails complets pour renseigner les soumissionnaires?—Les spécifications sont datées du 30 novembre 1878 et les soumissions ont été reçues deux mois après.

19692. Le contrat No 25 est daté de juin 1876?—Oui.

Bien que le contrat 25 ait été accordé en juin 1876, on n'avait acquis aucune expérience relative aux muskegs qui put les guider dans le contrat de novembre 1878, dans un pays de muskegs.

19693. Il s'est écoulé plus de deux ans entre la signature du contrat No 25 et la préparation des dévis pour le contrat No 41: Je veux vous demander si pendant cet intervalle vous n'avez pas obtenu sur la nature du pays, et la qualité des matières à extraire, sur le contrat 25, certaines informations qui vous ont fait accorder une attention spéciale à ce genre d'ouvrage pour le contrat 41 ou la préparation des dévis?—Au temps de la préparation des dévis ou de la réception des soumissions, mon attention n'avait été attirée sur aucune particularité autre que ce qui a été publié pour l'information des soumissionnaires. Dans le temps j'ai eu soin de publier des informations très-complètes, afin que ceux qui se proposaient de faire des soumissions sussent bien à quoi s'en tenir. Une formule des conventions fut aussi imprimée et distribuée à ceux qui se proposaient de faire des soumissions. Les papiers suivants ont été fournis à tous ceux qui en ont fait la demande: la formule du contrat, et un mémoire d'informations en date du 30 novembre 1878, ainsi que des formules pour les soumissions A, B et C.

*Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

On a aussi publié une annonce imprimée au dos du mémoire et l'attention des entrepreneurs était spécialement dirigée sur cette partie. Les entrepreneurs ont aussi été avertis qu'ils pourraient voir les profils de la ligne, au bureau principal à Ottawa. Voici des copies de tous ces papiers.

19694. Sur la section 14 n'y a-t-il pas eu aussi beaucoup de ces travaux dans les muskegs?—Oui.

19695. Ce contrat a été accordé en avril 1875; voici sur quoi je désire appeler votre attention: vous dites dans votre déposition que la nature du pays était telle qu'il était presque impossible de se servir de la matière extraite des muskegs pour les terrassements; que cette matière se comprimaient et que les travaux sont devenus ainsi plus coûteux que si l'on avait payé le prix régulier pour les excavations dans la terre. Je désire savoir si, après que ces contrats 14 et 25 ont été accordés et exécutés en partie, l'attention du gouvernement a été appelée sur cette particularité du pays d'une manière suffisante pour l'engager à en avertir le public et à poser des conditions spéciales dans le contrat et les dévis qui s'y rapportent?—Je ne me rappelle pas qu'on ait appelé particulièrement mon attention sur ce point. J'étais sous l'impression que les papiers dont je viens de parler étaient suffisants pour que les dévis préparés d'après ces papiers comprissent toutes les conditions de l'ouvrage.

Le contrat No. 14 a été passé en avril 1875, il y avait dans cette section beaucoup de muskegs, cependant aucune attention particulière n'a été donnée à cette question.

19696. Alors avez-vous jugé nécessaire de faire des changements dans la forme des spécifications, et dans les informations que vous aviez déjà données au public, de manière à attirer plus particulièrement l'attention ou faire des conditions spéciales à ce sujet?—Si je l'ai jugé nécessaire, j'ai fait le changement. C'était un nouveau dévis et je ne me rappelle pas quels changements il contenait. C'est dans ce but que la spécification a été préparée.

19697. Pouvez-vous vous rappeler si à cette date la question des muskegs vous avait frappé de manière à attirer spécialement votre attention?—Cette spécification comprend un grand nombre de clauses, 96 en tout. Et je ne puis me rappeler à présent, quels changements ont été faits dans aucune des clauses.

19698. Pour le moment je ne parle pas des termes mêmes des clauses; je parle de l'impression qu'à produite sur vous la question des muskegs, et je veux savoir si vous vous rappelez si cette question vous a frappé de manière à vous faire juger nécessaire d'attirer spécialement l'attention des soumissionnaires sur cette particularité du pays?—Je ne me le rappelle pas.

19699. Comme vous dites que vous avez là les papiers j'aimerais que vous prissiez le temps de les regarder et de dire si vous y trouvez quelque chose qui diffère sur ce sujet des premières spécifications?—Je vois dans l'annexe un mémoire qui peut se rapporter à cela. Cette annexe ne fait pas partie du contrat; cela aurait du être, mais c'est une omission. Néanmoins c'était des instructions fournies aux entrepreneurs.

19700. Dites-vous qu'elles ont été fournies aux entrepreneurs ou aux soumissionnaires?—Elles ont été fournies aux entrepreneurs comme soumissionnaires. Elles ont été fournies à tous ceux qui demandaient des informations au sujet de l'ouvrage pour lequel ils faisaient des sou-

Construction du chemin de fer—  
 Contrats Nos. 41  
 et 42.

Il pense que les additions faites au mémoire excluent la terre de savane.

missions. Si vous voulez bien me prêter attention je lirai la clause No. 20 de ce mémoire qui a trait à la question :

“ Nous appelons spécialement l'attention sur la grande quantité de terre requise outre ce que l'on retirera du tracé de la ligne et des excavations locales pour compléter les terrassements, principalement sur la section qui s'étend de la Rivière à l'Aigle à Keewatin, tel qu'indiqué approximativement dans la cédule des quantités. Comme il sera impossible de compléter certaines parties des terrassements, on devra se servir en général de chevalets temporaires ou autres échafaudages pour la circulation des convois de matériaux. Le taux pour excavation dans une soumission doit comprendre tous travaux temporaires indiqués par la clause 31ème des spécifications. On appelle aussi spécialement l'attention au profil de la ligne où l'on donne tous les renseignements connus touchant la nature des matériaux disponibles pour la construction des terrassements. On observera que les localités que l'on a découvertes jusqu'ici et qui devront rapporter une quantité considérable de matériel, sont limitées. En conséquence, si l'on ne trouve pas d'autres localités plus appropriées, les transports seront extraordinairement longs aux endroits mentionnés ci-dessous, et les soumissionnaires pourront donner des prix spéciaux dans leur soumission pour leurs travaux ”

Puis l'on mentionne ici une série d'endroits éloignés des localités où il faudra probablement puiser les matériaux ; cette distance devant varier de un à seize milles dans un cas :

“ On appelle spécialement l'attention de ceux qui désirent soumissionner sur ce ; oint, vu que le maximum du taux de transport dans toutes les circonstances ordinaires est fixé par la 18ème clause des spécifications. Il est possible que l'on puisse trouver des matériaux à mesure que les travaux avanceront entre les endroits ci-dessus mentionnés, ce qui diminuerait ainsi la proportion des longs transports.”

Puis suit l'indication d'autres endroits où l'on connaissait l'existence de matériaux propres au ballastage.

Mais il ne peut dire si le mémoire était rédigé de manière à indiquer les savanes, comme une particularité du pays.

19701. D'après vous, ce que vous venez de lire indique-t-il de quelque manière la particularité de la terre de savane ?—Cela indique que l'intention était qu'il ne fût pas fait usage de terre de savane — mais d'employer des matériaux tirés des puits d'emprunt et de les transporter au moyen de wagons ; ou plutôt il n'y est pas fait mention du tout de terre de savane. Le mémoire ne dit aucunement que l'on devait se servir de terre de savane.

19702. Dites-vous que cette clause était rédigée de manière à faire comprendre qu'il existait des savanes dans certaines localités ?—Je l'ignore. Je ne m'en souviens pas, cette clause a été préparée d'après les renseignements qui m'ont été fournis pour prévoir aux éventualités du contrat.

19703. J'ai compris, hier, que vous disiez qu'il aurait été à propos, vu l'existence de ces matériaux, et de la différence qu'il y avait entre ces derniers et ceux dont vous avez préalablement constaté l'existence dans d'autres parties du pays, que vous disiez qu'au lieu de suivre la règle ordinaire pour le mesurage des travaux dans les excavations, ils devaient être mesurés seulement dans les terrassements, et que l'on ne devait payer que pour la quantité trouvée dans ces terrassements, et rien de plus. Le but de ma question est de savoir si vous croyiez qu'il aurait fallu avertir les soumissionnaires qu'il y aurait lieu, dans certains cas, de s'écarter de la règle ordinaire, ou dans certaines parties du contrat, de manière à faire comprendre clairement que la règle ordinaire

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 42.

ne devait pas être suivie dans cette localité particulière?—D'après les renseignements qui m'ont été fournis j'étais convaincu que les matériaux n'étaient pas ce qu'il fallait, et qu'il était désirable d'employer des matériaux plus convenables. C'est pour cela que l'on a préparé ce mémoire avec cet objet en vue.

19704. Voulez-vous dire qu'après que ces renseignements vous ont été fournis, vous aviez résolu que cette terre de savane ne devait pas être employée du tout?—Je ne m'étais pas arrêté à cette résolution; la question resta suspendue.

Après que le témoin eût appris la nature de la terre de savane, la question de savoir si oui ou non on en ferait usage, demeura suspendue.

19705. Alors où il est arrivé qu'on en a fait usage, quelle règle d'après vous aurait-on dû suivre?—La règle indiquée dans les instructions que je transmis peu après aux ingénieurs qui avaient la direction de ces sections.

19706. Vous voulez parler de vos instructions à M. Jennings?—Oui, et à d'autres ingénieurs; mais les copies des instructions transmises à M. Jennings ont été seules imprimées.

19707. Quelle est la date de ces instructions à M. Jennings?—Le 3 juin, 1879.

19708. D'après l'arrangement de ce contrat dans l'automne de 1878, ces instructions données en juin 1879, ne peuvent aucunement éclaircir la question?—Vous savez que dans cette partie du pays l'hiver sévit depuis le mois de mars jusqu'au mois de mai, du moins il est impossible d'y travailler le terrain pour les opérations de chemin de fer, surtout au commencement des travaux, et l'on n'y avait exécuté que peu ou point de travaux, je pense, quand ces instructions ont été transmises à M. Jennings et à M. Caddy.

19709. Mais bien que l'hiver sévisse à cette époque, les personnes de qui l'on demandait des soumissions dans l'automne de 1878 pouvaient alors comprendre une explication particulière quelconque à propos de la terre de savanes. Le point que j'essaie d'établir est celui-ci: si vous avez informé le public que l'on devrait se départir de la règle ordinaire à l'époque où l'on demanda des soumissions dans l'automne de 1878, et qu'il serait payé seulement pour la terre de savane telle qu'elle se trouverait dans le terrassement, et non au moment du transport?—J'ignore ce que d'autres ont pu comprendre, mais je sais moi ce que j'ai compris, c'est-à-dire que les travaux seraient payés à tant la verge, et d'après un certain taux indiqué dans le contrat.

19710. Mais vous avez dû comprendre si ces travaux devaient être mesurés dans l'excavation ou sur le terrassement?—C'était là une question qui était laissée à la décision de l'ingénieur, car si j'avais constaté que le mesurage des travaux fait d'une certaine façon devait pratiquement doubler le prix du contrat, il n'aurait pas été de mon devoir de faire le mesurage de cette manière.

19711. Avez vous compris que les entrepreneurs ne partageaient pas votre manière de voir à ce sujet?—A cette époque là?

19712. En n'importe quel temps avez vous compris que votre opinion n'était pas partagée par les entrepreneurs?—Je crois que la chose est probable. Il n'est pas à ma connaissance que j'aie entretenu des correspondances avec les entrepreneurs.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 42.

19713. Par conséquent, je vous demande si vous avez jugé à propos de rendre la chose plus claire qu'auparavant en appelant l'attention des soumissionnaires dans l'automne de 1878 sur la condition particulière du pays, et sur la manière particulière dont le mesurage devait être fait? —Je ne m'étais pas consulté avec les entrepreneurs quand ces documents ont été préparés pour l'usage du public avant la réception des soumissions—du moins la chose n'est pas à ma connaissance—et ces documents ont été préparés d'après des renseignements qui m'ont été fournis par ceux qui agissaient sous moi en qualité d'assistants-ingénieurs, pour pourvoir aux éventualités, comme je crois qu'ils y pourvoient en effet.

Il ne peut dire si, dans l'automne de 1878, il s'éleva un différend entre le témoin et les entrepreneurs quant à la manière de mesurer la terre de savane.

19714. Comprenez-vous qu'il se soit élevé quelques difficultés ou différence d'opinion dans l'automne de 1878, entre les ingénieurs du gouvernement ou vous-mêmes comme leur chef d'une part, et les entrepreneurs ou quelques-uns d'entre eux, d'autre part, quant au mode de mesurer les matériaux tirés des savanes, alors qu'on transportait ces matériaux des excavations sur les terrassements?—Je ne puis le dire. Je n'étais pas bien au fait de la question alors. J'étais justement de retour d'un long congé d'absence.

19715. Voulez-vous dire alors que n'étant pas au fait de la question il en est résulté qu'elle n'a pas été incluse dans le nouvel avis au public? —Je l'ignore réellement. Je ne puis le dire. La chose n'est pas impossible, que si j'avais su ce que je sais maintenant, que j'aurais prêté à la question une grande attention, et que j'aurais exposé les vues que j'entretiens maintenant sur la spécification. Il n'y a aucun doute là-dessus.

19716. Y a-t-il autre chose relativement à cette section particulière que vous croyez nécessaire d'expliquer—je veux dire la section 41?—Je n'ai rien à dire de plus.

SOUSSIONS—

CONTRAT No. 42.  
Il connaissait Fraser et Pitblado de qui il s'était formé une haute opinion comme entrepreneurs.

19717. Maintenant, à propos de la section 42, quelquefois appelée section B., qui vient ensuite, je désire appeler votre attention sur une partie de votre propre rapport au sujet de cette section et de la section A. à la page 3 du rapport imprimé en 1879, marqué 43 m, rapport auquel vous avez fait allusion; vous mentionnez, je crois, la société Fraser, Grant & Pitblado, de New-Glasgow, et vous en parlez en termes favorables; connaissiez-vous cette société auparavant?—Non, je ne connaissais pas ces messieurs comme associés, mais je connaissais Fraser comme entrepreneur et Pitblado comme un autre entrepreneur. Je ne connaissais pas Grant. Je m'étais formé une très haute opinion de Fraser et Pitblado comme entrepreneurs.

19718. Avaient-ils exécuté des travaux sous votre direction?—Oui, et ils les avaient bien exécutés et avec énergie, et l'on n'avait pas beaucoup d'embaras avec eux après l'exécution des travaux.

19719. Connaissez-vous quelques autres personnes influentes qui avaient une opinion favorable de ces entrepreneurs, qui partageaient cette opinion avec vous, ou étiez-vous seul de cette opinion?—C'était à mon opinion à moi. J'ignore si j'ai consulté quelqu'un sur leur compte, mais ils sont bien connus.

19720. A présent, je désire savoir si cette opinion que vous aviez était une opinion indépendante, ou si vous l'avez conçue à la suite de quelque consultation, conversation ou discussion avec quelque autre

*Soumissions—  
Contrat No. 42.*

personne?—Mon opinion était entièrement indépendante de celle de toute autre personne. Je les connaissais probablement alors mieux que toute autre personne à Ottawa.

19721. Vous rappelez-vous si leurs noms vous ont été mentionnés par quelque personne?—Je ne me rappelle pas. Le nom a été suggéré par la soumission elle-même.

19722. C'est là difficilement une personne : je désire savoir si quel- Aucune influence n'a été employée en faveur de MM. Fraser, Grant et Pitblado.  
qu'autre personne, particulièrement quelque membre du Parlement, vous a mentionné ces noms comme des personnes à qui il serait désirable d'accorder le contrat?—Je ne me rappelle pas avoir entendu mentionner spécialement leurs noms, plus que tout autre nom. Les noms étaient sur une feuille de papier et ils furent examinés, mais je ne me rappelle aucune mention particulière de ces personnes.

19723. Vous rappelez-vous que quelque membre du Parlement vous ait dit qu'il aurait pour agréable, ou que d'autres membres du Parlement aurait pour agréable, l'octroi du contrat à ces personnes?—Je ne me rappelle aucune telle déclaration. Leur soumission était vue d'un bon œil de la part de M. Marcus Smith aussi bien que de ma part. Je le vois par son rapport.

19724. Dans ma dernière question je ne parlais pas tant des mérites de la soumission que je m'efforçais de découvrir si l'on avait employé quelque influence personnelle de manière à ce qu'un rapport favorable fût fait au département sur le compte de ces hommes?—Je n'en ai aucun souvenir. Le ministre désirait naturellement voir les travaux confiés à de bons entrepreneurs, et je n'hésite pas à dire que j'ai parlé favorablement de ces entrepreneurs, comme je les connaissais ; mais c'est là tout ce que je me rappelle. Je ne me rappelle pas que le ministre ou toute autre personne ait spécialement exprimé le désir de leur accorder le contrat, si ce n'est en conséquence du fait que je les avais recommandés comme de bons entrepreneurs. Le témoin est certain qu'il a parlé favorablement de ces hommes.

19725. Je ne me rappelle pas que dans aucun des documents qui sont sur cette table vous soyez représenté comme ayant pris une part quelconque dans la négociation après ce rapport qui leur valut une part dans l'entreprise : vous rappelez-vous quelque chose de cette sorte, c'est-à-dire que vous ayez pris quelque part aux négociations qui se sont terminées par l'octroi du contrat à ces messieurs?—Je ne me rappelle pas avoir pris une part quelconque aux négociations. Un assez long délai s'écoula, pendant lequel le secrétaire, le ministre et diverses autres personnes se télégraphiaient et s'écrivaient mutuellement. La correspondance se trouve en entier dans ce Livre Bleu en date de janvier, 1879. Je ne crois pas avoir pris une part quelconque dans les négociations.

19726. Il semble qu'en accordant finalement ce contrat, le temps était considéré être d'une grande importance, et je remarque que la dernière partie de votre rapport parle de ce sujet : seriez-vous assez bon d'expliquer quelles étaient les difficultés du pays, et pourquoi le temps était considéré une chose aussi importante que vous dites?—Je savais que les années précédentes nous avions été empêchés de nous approvisionner de vivres pour les explorateurs par la prompte disparition des chemins d'hiver, et je croyais de mon devoir de faire remarquer cette difficulté au ministre, pour hâter, autant que possible, l'octroi du contrat, et CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER. Le temps est d'une grande importance afin d'avoir les provisions avant la fin de l'hiver.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 42.*

permettre ainsi à l'entrepreneur, quel qu'il fût, de se procurer tous les approvisionnements possibles avant la fin de l'hiver ; cela explique pourquoi je parlais de la question du temps dans mon rapport du 1<sup>er</sup> février. Je savais très-bien que si l'entrepreneur ne pouvait se procurer ses approvisionnements ou du moins une partie condisable, pendant les chemins d'hiver, il serait presque impossible de se les procurer durant l'été à cause de l'absence des chemins, et d'autres communications. Il n'y avait pas de foin dans le pays ; il n'y avait pas d'avoine, et rien que ce soit pour la nourriture des hommes ou des chevaux, et il n'y avait pas d'autres moyens de se les procurer qu'avec les chevaux.

Le commencement de mars, trop tard pour se procurer les provisions.

19727. Quand vous avez ainsi parlé du peu de temps pour se procurer les approvisionnements, c'était un mois avant que l'on disposât finalement du contrat. Que disiez-vous alors à propos de la nécessité d'opérer avec hâte : disons le commencement de mars ?—Je disais que la saison était alors trop avancée pour avoir le temps ensuite de se procurer une quantité raisonnable de provisions. J'étais convaincu qu'il serait en quelque sorte injuste envers l'entrepreneur, quel qu'il fût, de retarder l'exécution du contrat jusqu'à ce que les seuls moyens de se procurer des provisions, tant pour les hommes que pour les chevaux, lui eussent échappé, attendu qu'il était tenu, en vertu du contrat déjà préparé et imprimé, de terminer les travaux dans un délai spécifié.

Il aurait été plus conforme aux intérêts du public, que le contrat ait été conclu un mois plus tôt.

19728. A part ce qui pouvait intéresser l'entrepreneur personnellement, comment pensez vous que que l'extension du délai pour la conclusion du contrat jusqu'en mars—le 3, 4 ou 5 mars—aurait pu affecter les intérêts publics ?—Je crois qu'il aurait bien mieux valu dans l'intérêt du public que le contrat eût été conclu un mois plus tôt. Les travaux seraient aujourd'hui plus près d'être complétés, et le plus tôt ils sont complétés, le mieux c'est dans l'intérêt du public.

19729. C'était suggérer qu'il aurait été préférable de faire quelque chose qui n'a pas été fait ; mais je parle maintenant de l'époque où il existait une opportunité de prolonger le délai pour la réception des soumissions, ou de le refuser quand il y avait option, de fait, au commencement de mars, 1879. Je demande maintenant quel résultat pour les intérêts publics auraient eu, dans votre opinion, l'extension du délai pour la conclusion du contrat ?—Je ne puis que difficilement le dire maintenant. Je ne me souviens pas de toutes les circonstances. La chose demanderait quelque peu de considération. L'extension du délai jusqu'au premier mars n'aurait pas affecté les intérêts publics de la même manière que si le contrat avait été conclu un ou deux mois plus tôt, parce que le temps propice pour se procurer des provisions était expiré, ou était sur le point de l'être.

Les chemins d'hiver dans le pays où se trouvait située cette section, disparaissent vers le milieu de mars.

19730. A quelle époque les chemins d'hiver disparaissent-ils dans cette partie du pays ?—Je crois que c'est vers le milieu de mars : Pas toujours à la même époque, mais ils y deviennent très-mauvais au commencement du printemps, à cause de la grande force du soleil, et du beau temps.

19731. Avez-vous jamais pris en considération la question suivante : S'il aurait été avantageux pour le public de prolonger le délai jusqu'à environ le 5 mars, 1879, en faveur de Andrews, Jones & Cie., qui demandait un plus long délai que celui qu'on leur avait accordé pour faire leur dépôt ?—Je ne crois pas que cette question m'ait été soumise,

et s'il me fallait répondre maintenant, il me faudrait la prendre de nouveau en considération.

19732. Vous avez dit, je pense, qu'une bonne partie de cette région était couverte d'eau : comment ce fait affecterait-il les moyens de transport après le commencement de mars?—Comme je l'ai dit tout à l'heure, la glace qui couvre les cours d'eau devient mauvaise après le milieu de mars ; mais pas toujours à la même époque.

19733. Sans parler de la différence qui peut exister entre une année particulière et la moyenne des années, que diriez-vous de l'opportunité de prolonger le délai pour la conclusion du contrat jusqu'après le 5 de mars d'une année quelconque?—J'ignore s'il y aurait une grande différence après le 5 mars, entre la conclusion immédiate du contrat et son ajournement à une ou deux semaines. Les chemins d'hiver vous seraient de très peu d'utilité avant que vous puissiez transporter vos provisions dans le voisinage des travaux pendant l'hiver. Je dois sans doute ajouter, que pour certains hivers les chemins d'hiver pourraient exister un mois de plus.

19734. Connaissez-vous ce qui en est pour cet hiver?—Je crois que les chemins d'hiver ont existé cette année jusqu'à tout récemment.

19735. Que voulez-vous dire, par tout récemment?—Jusqu'à il y a une quinzaine de jours, je crois. Si je ne me trompe, les lacs y sont encore gelés, bien que la glace ne soit pas solide. Voici une lettre de M. Lynch, l'un des ingénieurs sur la section 42, en date du 9 avril, et dans laquelle il dit : " Nous avons encore des chemins d'hiver, mais la glace n'est pas trop sûre, et le portage se découvre. " Ce qui montre, qu'à tout événement, les chemins d'hiver ont duré jusqu'à tout récemment.

En 1880, les chemins d'hiver ont duré jusqu'en avril.

19736. Outre votre rapport en date du 1<sup>er</sup> février, 1879, touchant l'époque à laquelle les opérations auraient dû commencer si possible : vous rappelez-vous si vous avez fait quelques communications verbales au ministre ou à toute autre personne qui pouvait contrôler la question?—Je ne me rappelle pas distinctement, mais j'ai pas le moindre doute que j'ai insisté plus d'une fois sur ce sujet.

Il pense avoir insisté auprès du ministre sur l'importance d'une prompte décision.

19737. Quel sujet voulez-vous dire?—Au sujet de l'écoulement du temps propice pour se procurer les provisions.

19738. Voulez-vous dire que vous avez représenté qu'on ne devrait pas perdre de temps?—Je vis probablement le ministre pour d'autres affaires, et cette question aurait pu venir sur le tapis, et je lui aurais dit : " Je suis extrêmement chagrin que cette affaire n'ait pas été réglée, parce que notre hiver s'en va, et nous n'aurons plus d'occasions propices de nous procurer nos provisions jusqu'à l'hiver prochain. " Je ne doute pas avoir très souvent exprimé ces vues.

19739. Le ministre, en donnant son témoignage, déclare que vous insistiez sur le fait que l'hiver s'en allait, et qu'à cette époque à peu près la perte d'une semaine pouvait entraîner la perte d'une année : c'est là la substance de ce qu'il a dit sur la question?—Je ne me souviens pas lui avoir écrit une note. Je crois cependant que je lui écrivis une note pendant qu'il était au Conseil un jour, alors que l'on y discutait quelques-uns de ces sujets, afin d'appeler l'attention de quelques-uns de ses collègues sur la grande urgence qu'il y avait de prendre une décision ; et je crois avoir employé l'expression que la perte d'une semaine pouvait en réalité entraîner la perte d'une année.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 42.

19740. Quant à la manière dont les travaux ont été exécutés en vertu du contrat No. 42, votre attente s'est-elle trouvée réalisée en considérant le caractère de ces entrepreneurs?—Le contrat leur fut enlevé, je pense, et fut donné aux entrepreneurs actuels, Manning, McDonald, McLaren et Shields. Je devais vous dire que cet été là j'étais absent du Canada. Je fus obligé d'aller en Angleterre, pour affaires publiques avec trois ministres, Sir John MacDonal, Sir Leonard Tilley et Sir Charles Tupper. Je me trouvai en conséquence dans l'impossibilité d'inspecter les travaux, comme j'aurais beaucoup désiré le faire cette année là, et je ne pus me rendre sur les lieux pour diverses raisons—pour diverses raisons publiques—qu'à une époque avancée de la saison, ce qui fait qu'il ne m'est guère possible comment les travaux ont été exécutés durant l'été. J'arrivai sur les lieux au mois d'octobre et j'inspectai soigneusement la section; j'avais l'intention de poursuivre mon voyage sur toute l'étendue des sections 42 et 41 jusqu'à la Baie du Tonnerre, mais en arrivant à Rossland, je reçus une dépêche me rappelant à Ottawa.

19741. Y a-t-il autre chose à propos de ce contrat pour la section B, No. 42, qui selon vous aurait besoin d'explication, où à propos de quoi vous désireriez continuer votre témoignage?—Je ne vois rien dans le moment.

CONTRAT No. 43.

19742. Le contrat qui suit porte le No 43. Il a été conclu avec Upper & Cie, pour l'équipement de l'embranchement de Pembina; ce contrat me semble n'être qu'un arrangement temporaire, pour l'espace de neuf mois environ: y a-t-il quelque chose relativement à ce contrat que vous désireriez expliquer, ou que vous considérez nécessaire de déclarer dans votre témoignage?—Rien que je sache.

ACHAT DE RAILS.  
CONTRATS Nos.  
44-46.

Ce qui donna lieu à  
ces contrats.

19743. Le contrat suivant No 44, concerne les rails achetés de la *West Cumberland Co. of England*: vous rappelez-vous les circonstances qui ont donné lieu à ce contrat?—Je me rappelle qu'il devint nécessaire de se procurer des rails, mais je n'ai pas dans le moment les circonstances présentes à la mémoire. Je reçus instruction de télégraphier à une personne en Angleterre, à M. Reynolds, pour m'assurer du prix auquel on pouvait livrer des rails à Montréal—je parle d'une quantité limitée—je pense que c'est environ 5,000 tonnes. Il répondit le jour suivant, c'est-à-dire le 18 juin 1879, qu'ils pourraient être livrés vers la fin du mois suivant et dans le cours du mois d'août, pour £5 sterling, à condition que la commande fût transmise tout de suite. Après avoir communiqué cette dépêche au ministre, je reçus instruction de télégraphier de nouveau à M. Reynolds de recevoir des soumissions pour cinq mille tonnes livrées à Montréal, avant le 15 août, et je le priai de télégraphier le nombre des soumissions, et les plus bas prix pour les rails et les attaches manufacturés d'après le modèle de rails que nous avons adopté. Quelques jours plus tard, savoir le 21 juin, M. Reynolds répondit qu'il avait reçu onze soumissions, et que le plus bas prix pour les rails livrés à Montréal le 15 août était de £5. Le même jour il reçut instruction de transmettre une commande pour les rails et les attaches, et de remettre aux manufacturiers le modèle, et de voir à leur due inspection. Des contrats furent subséquemment conclus avec la *West Cumberland Iron and Steel Co.*, pour fournir 2,000 tonnes de rails à £4 19s la tonne; avec la *Barrow Hamatié Steel Co.*, pour 1,500 tonne de rails, au prix de £5 sterling la tonne; avec la *Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.*, pour 1,500 tonneaux de rails, à £5 ster-

5,000 tonnes, de  
£4 19s à £5 la  
tonne.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 44-46.*

ling la tonne, le tout livré à Montréal, y compris la quantité requises d'attaches et d'éclisses. Ces trois contrats portent les Nos 44, 45 et 46. La nécessité d'avoir ces rails me semble avoir été démontrée dans un rapport que j'adressai au ministre le 17 juin de cette année (Exhibit No. 160). Dans ce rapport je donne au ministre la quantité de rails déposés en différents endroits, et la quantité qui serait requise pour exécuter les contrats qui étaient alors conclus. Il ressortait de ces chiffres que l'on avait besoin d'une quantité considérable de rails—environ 25,000 à 30,000 tonnes, et comme il fallait un certain temps pour transporter ces rails du port de mer le plus proche, Montréal, à l'endroit où ils étaient requis, ou jugea à propos d'en commander une partie immédiatement, comme je viens de le dire.

*Nécessité des rails  
démontrée dans le  
rapport du témoin  
adressé au ministre,  
le 17 juin 1879.*

19744. La première correspondance sur ce sujet entre le département et M. Reynolds de Londres (Exhibit No. 159) a été produite devant nous; avez-vous jamais vu et examiné cette correspondance?—La correspondance a été transmise par mon secrétaire, selon toute probabilité, au secrétaire du ministère des chemins de fer et des canaux.

19745. Pensez-vous que le système adopté dans cette occasion par M. Reynolds, recevant des offres pour rails par lettres privées au lieu de les livrer à la compétition publique, fût conforme aux intérêts publics?—Je crois qu'il est arrivé à la même fin. Il se mit en communication avec les meilleurs établissements manufacturiers de l'Angleterre, à peu près onze en tout, je crois.

19746. Autant que vous pouvez vous en souvenir, avez-vous jamais eu occasion d'être mécontent de ces arrangements pris par lui au nom du gouvernement?—Non.

*Il n'a pas de raison  
d'être mécontent des  
arrangements pris  
par Reynolds.*

19747. Croyez-vous maintenant que c'étaient dans les circonstances les meilleurs arrangements possibles dans l'intérêt du public?—Je crois que ces arrangements étaient les meilleurs possibles. Je n'ai aucune raison de penser autrement.

19748. Par rapport à ces trois contrats que vous mentionnez il y en avait un autre pour des boulons et des écrous, qui devaient probablement être employés avec ces mêmes rails; ce contrat porte le No 47, et, si je comprends bien, a été conclu de la même manière que les précédents, vos remarques s'appliquent-elles également à ce contrat?—Oui, elles s'appliquent au contrat No 47; ces boulons et ces écrous ont été précisément obtenus de la même manière et dans le même temps. Je vois que les contrats pour les rails ne comprennent pas les boulons. Les boulons devaient être fabriqués à un autre établissement. Les éclisses ont été fournies avec les rails, mais non pas les boulons et les écrous.

*BOULONS ET ÉCROUS.  
CONTRAT No. 47.*

19749. Le système adopté par M. Reynolds, quant aux boulons et aux écrous, a-t-il été aussi satisfaisant, selon vous, que le système suivi pour les rails?—Je le crois.

*Contrat satisfaisant.*

19750. Vous rappelez-vous quelque chose relativement à ce contrat qui nécessite d'autres explications?—Je n'ai jamais entendu formuler de plaintes, et je n'ai pas de raison de croire qu'on ait obtenu ces boulons et ces écrous d'une manière inconvenable.

19751. Le contrat suivant No 48, pour la construction d'une partie de la ligne principale, a été conclu avec M. John Ryan; ces travaux semblaient avoir été donnés au moyen de soumissions publiques; Avez-vous pris part à la conclusion de ce contrat?—Le gouvernement

*SOUMISSIONS.—  
CONTRAT No. 48.*

*Soumissions—*  
*Contrat No. 48.*

décida de construire une section de 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge dans le Manitoba, et l'on demanda des soumissions par la voie des journaux le 16 juin, 1879. Les soumissions devaient être reçues le premier août suivant. Un mémoire ou plutôt un mémorandum fut transmis aux soumissionnaires. Ce document porte la date du 16 juin, même date que l'annonce dans les journaux, et tous les faits connus au sujet du pays y étaient mentionnés. L'exploration se faisait alors. Les soumissions furent reçues, mais je n'étais pas alors à Ottawa, j'étais à Londres. Le résultat des soumissions fut communiqué au ministre et à moi-même à Londres. Peu après, le contrat fut conclu, je crois, avec M. John Ryan. Il appert de l'extrait des soumissions qui m'a été remis entre les mains (Exhibit No 131) que les soumissions ont été reçues le 1<sup>er</sup> août et ouvertes par M. Trudeau, M. Smellie et M. Burpe. Le 8 août, M. Smellie fit rapport sur la matière à l'hon. M. Pope, qui agissait alors comme ministre des chemins de fer et des canaux.

Smellie fait rapport sur les soumissions à l'hon. J. H. Pope.

19752. Je comprends que M. Smellie agissait en votre absence comme le principal ingénieur du département ici?—Dans le bureau ici. Le rapport donne des renseignements complets sur le sujet. Il paraîtrait d'après ce rapport que M. W. C. Hall, des Trois-Rivières, avait envoyé la plus basse soumission. Dans le dernier paragraphe du rapport de M. Smellie je trouve ces mots :

Contre Hall.

**“ Prenant toutes ces choses en considération, je suis d'opinion que M. Hall n'a ni l'habitude, ni les connaissances ou les ressources nécessaires pour exécuter ces immenses travaux, et je ne crois pas qu'il soit à propos que le gouvernement lui accorde le contrat.”**

Je trouve que la correspondance est imprimée à la page 44 et aux pages suivantes du Livre Bleu, daté en janvier, 1880, relativement aux soumissions depuis janvier, 1879, et j'y trouve une lettre de M. Hall lui-même, qui est très courte et que je puis lire. Elle est datée du mois d'août, 1879, le même jour que la lettre de M. Smellie adressée à l'Hon. Ministre des Travaux Publics et des chemins de fer :

Hall se retire, n'est pas prêt à faire son dépôt.

**“ Comme c'est la première fois que je soumissionne pour des travaux publics, j'ignorais que mon dépôt devait être prêt immédiatement, et comme j'ai des associés intéressés dans l'affaire, bien que leurs noms n'apparaissent pas dans la soumission, et ne pouvant pas les rencontrer ici avant quelques jours, étant informé de plus que les spécifications ont été changées, je me trouve dans l'impossibilité d'accepter le contrat, espérant que vous prendrez ces circonstances en considération, et que le dépôt que j'ai déjà fait ne sera pas confisqué.**

W. C. HALL,

**“ Chemin de Fer de Colonisation de Winnipeg.”**

Puis suivent d'autres lettres qui ont eu pour résultat l'octroi du contrat à John Ryan.

Le témoin n'a pris aucune part à ce contrat.

19753. Avez-vous pris quelque part à ces négociations?—J'étais absent. Je n'y ai pris aucune part.

Smellie.

Examen de W. B. SMELLIE (suite) :

*Par le Président :—*

19754. Relativement à ce contrat No. 48, vous paraissez avoir fait un rapport à l'effet que M. Hall n'était probablement pas en état de

*Soumissions—  
Contrat No. 48.*

remplir sa soumission, et que vous aviez eu avec lui une entrevue : pouvez-vous, d'après ce que vous vous rappelez, rapporter la substance de votre entretien avec M. Hall lors de cette conversation ?—La substance de l'entretien que j'eus avec M. Hall est donnée dans ce rapport, et est comme suit :

“ J'ai eu une entrevue avec M. Hall, qui a été manlé ici par rapport à sa soumission. Il déclare qu'il ne peut donner que peu de renseignements sur ce qui fait la base des prix qu'il demande, quelques autres personnes qu'il nomme ayant pris une part active dans cette affaire. M. Hall dit que depuis quelques années il a été employé sur des travaux de chemin de fer, et qu'il est présentement contre-maitre de la pose des rails et du ballaste sur l'embranchement des Piles, du chemin de fer du gouvernement de Québec, sous M. McGreevy. Je ne connais pas personnellement M. Hall, mais j'ai communiqué avec l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement à Québec pour savoir s'il connaissait quelque chose des capacités ou des ressources de M. Hall, et il répond qu'il n'en a jamais entendu parler.”

Rapporte contre Hall.

19755. Vous rappelez-vous si, lors de cette entrevue avec M. Hall, vous saviez qui était le plus bas soumissionnaire après lui ?—Oh, oui.

19756. Savez-vous si vous avez communiqué ce nom à M. Hall, où s'il le savait alors ?—Je ne le crois pas. Dans tous les cas, je ne lui ai pas communiqué.

19757. Dans cette lettre du même jour au ministre, il donne entre autres, une raison du désir qu'il avait de se retirer, c'est qu'il ne savait pas qu'il devait être prêt tout de suite pour son dépôt ; maintenant, dans votre rapport à ce sujet, vous n'avez fait aucune remarque sur le fait que son dépôt n'était pas prêt : savez-vous si vous lui avez dit quelque chose alors pour lui faire comprendre que s'il acceptait le contrat il lui faudrait immédiatement faire son dépôt ?—Non.

19758. Savez-vous s'il a conçu cette idée après quelque entretien, soit avec vous ou quelqu'autre membre du département en votre présence ?—Je pense que le sous ministre a pu le lui dire.

19759. Vous rappelez-vous s'il a eu une entrevue avec le sous ministre ?—Oui ; je sais qu'il a eu une entrevue avec le sous ministre.

18760. Etiez-vous présent à cette entrevue ?—A une partie, je pense.

19761. Avez-vous entendu le sous ministre lui communiquer cette idée, c'est-à-dire que s'il acceptait le contrat il aurait à faire immédiatement son dépôt ?—Je crois que si on lui a communiqué quelque chose au sujet du dépôt, on voulait parler d'un bref délai—quelque délai très court.

19762. Pensez-vous qu'il a été induit à croire ce que cela signifiait ?—Je le crois.

19763. Ou que cette signification n'était comprise que de la personne qui donnait le renseignement ?—Je le crois.

19564. Vous croyez, quoi ?—Qu'on lui a donné à entendre qu'il aurait un délai raisonnable.

Il pense que Hall a été induit à comprendre qu'il aurait un délai raisonnable pour faire son dépôt.

19765. Vous rappelez-vous les expressions qu'on a employées ?—Non.

19766. Alors, je suppose que votre impression ne repose que sur des probabilités, et que vous ne savez pas positivement ce qu'on a dit ?—Oui ; et l'expression “immédiatement” qu'on a employée signifiait : un délai raisonnable.

*Soumissions—  
Contrat No. 48.*

19767. Pensez vous qu'on s'est servi de cette expression "immédiatement"?—Je ne saurais le dire.

19768. Est-ce parce que vous voyez ici cette expression, que vous croyez qu'elle signifiait : un délai raisonnable?—Oui.

19769. Et vous pensez qu'il aurait dû comprendre que "immédiatement" signifiait un délai raisonnable?—Je le pense.

19770. Entr'autres raisons il parle du changement introduit dans la spécification qui a contribué à lui faire décliner le contrat : vous rappelez-vous la nature de ce changement?—Oui ; on avait omis l'item du clôturage et du ballastage.

19771. Avait-on désigné ces deux items comme contingents dans la demande de soumissions, ou ce changement résultait-il d'un nouvel arrangement?—C'était le résultat d'un arrangement mentionné dans ma lettre, quatrième paragraphe.

19772. Ce quatrième paragraphe mentionne le fait que vous aviez reçu instruction de déduire ces items mentionnés par M. Hall, c'est-à-dire l'item du clôturage et de la moitié du ballastage : Je désire savoir en vertu de quel principe on décida que vous pouviez, sans leser les droits des soumissionnaires, retirer ces items du contrat?—En vertu d'une clause du devis général.

19773. Il n'y avait pas de mention spéciale dans les formules fournies au public que ces clôtures pourraient ne pas être requises?—Non.

19774. Mais je comprends qu'il y a une clause générale qui permet au gouvernement de retirer du contrat les travaux qu'il ne considère pas nécessaires?—Il y en a une.

19775. Et ça été en vertu de cette clause générale que vous avez cru à propos de retirer ces items du contrat?—Oui.

• Hall n'était pas mécontent.

19776. M. Hall a-t-il protesté contre la position que vous lui aviez faite à cause de sa soumission,—je veux dire quant à la nécessité de déposer son argent à un jour fixé, ou quant à l'altération des items dont vous parlez?—Pas auprès de moi.

19777. Est-il à votre connaissance qu'il ait exprimé quelque mécontentement à ce sujet à quelque membre du gouvernement?—Non, cela n'est pas à ma connaissance.

19778. Avez-vous quelque raison de croire qu'il y eut quelque arrangement par lequel le soumissionnaire suivant aurait acheté la soumission ou la retraite de Hall?—La chose n'est pas à ma connaissance personnelle.

19779. Y a-t-il quelque autre chose que vous désiriez dire au sujet de ce contrat No 48, et que vous croyiez nécessaire d'expliquer?—Je ne pense pas.

Examen de SANDFORD FLEMING (suite) :

*Par le Président :—*

Délai dans le tracé de la ligne.

19780. On nous a affirmé que cet entrepreneur n'était pas en état de procéder à l'exécution des travaux aussi tôt qu'il s'y attendait, parce que la localisation de la ligne n'était pas achevée à la date à laquelle on

lui avait dit qu'elle le serait : pouvez-vous donner quelques renseignements à ce sujet?—Il s'échangea un grand nombre de dépêches entre Winnipeg et Ottawa, même après mon retour d'Angleterre, au sujet de cette affaire. En consultant le livre des télégrammes, je pourrais probablement vous donner les renseignements que vous me demandez. J'ai fait quérir ce livre, et, en même temps, comme renseignement, et rien de plus, je désire appeler votre attention à quelques-unes des matières qui se rapportent aux questions posées à M. Smellie. Dans la spécification spéciale, à la quatrième clause, il est dit que les quantités sont données afin de fournir aux soumissionnaires quelque idée des travaux à exécuter, et pour faciliter la comparaison des soumissions. Voici le point auquel je désire attirer votre attention : " Ces quantités pourront, lors de l'exécution des travaux, être diminuées, et l'entrepreneur sera payé en conséquence, mais dans aucun cas ces quantités ne pourront être augmentées." J'attire votre attention à ce point pour montrer que le département avait le pouvoir de réduire les quantités autant qu'il le croyait à propos dans l'intérêt public. Puis, encore, dans la 18<sup>e</sup> clause il est déclaré que les quantités imprimées dans la formule de soumission n'ont pas été déterminées après mesurage ; on a tout simplement fixé le maximum. Le contrat stipulera que bien que les travaux pourront coûter après leur achèvement moins que le prix de la soumission, ce montant ne sera néanmoins jamais dépassé. En réponse à la question touchant le délai demandé par l'entrepreneur, je puis dire que je fus de retour d'Angleterre à Ottawa dans le cours de septembre, et le 18 de ce mois, j'adressai une lettre au secrétaire du Département des Travaux Publics, dans laquelle je traitais au long cette question de délai. Ce document, ou une copie de ce document devait probablement être produit. On l'a fait dans le but d'en garder mémoire. Il se lit comme suit :

Le témoin adressa une lettre au secrétaire du département touchant le délai.

" MONSIEUR,—Pour l'information du Département, je demande la permission de vous transmettre les copies suivantes de télégrammes transmis et reçus, et se rapportant à la ligne de colonisation du chemin de fer récemment entreprise à l'ouest de Winnipeg."

Je puis dire, sous forme d'explication, que M. Smellie était alors à Winnipeg. Une dépêche fut transmise le 25 août à W. B. Smellie, de la part de l'Hon. J. H. Pope :

Le ministre télégraphique de pousser les travaux sans délai.

" Voyez sans délai à ce que Ryan commence immédiatement. Il ne doit pas y avoir une heure de délai.

" J. H. POPE."

Le 8 septembre une autre dépêche fut adressée à W. B. Smellie, Winnipeg :

" Commencez au point à l'ouest de la ville où les deux lignes proposées sur le plan transmis par vous se croisent, et avancez vers le nord sur la ligne recommandée par vous.

" J. H. POPE."

Le même jour, 8 septembre, une autre dépêche fut transmise à M. Smellie, Winnipeg :

" Lettre reçue : poussez les travaux sous le contrat de Ryan tel que vous me le communiquez. Ne commencez pas la construction de la station temporaire sur l'embranchement vis-à-vis l'Avenue Broadway, jusqu'à nouvel ordre.

" J. H. POPE."

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 48.

Le 11 septembre John Ryan envoie la dépêche suivante à l'Hon. John H. Pope, Ottawa :

“ Justement de retour d'une visite sur une partie de la ligne. Je constate qu'on ne peut faire grand'chose sans matériel roulant, qui a été commandé, et qui sera ici sous peu. Je vous écrirai des détails.

“ JOHN RYAN. ”

La suivante se lit comme suit :

OTTAWA, 11 septembre 1879.

“ JOHN RYAN, Winnipeg :

Ryan reçoit ordre de  
procéder sans délai.

“ Poussez votre nivellement aussi promptement que possible. Qu'il n'y ait point de délai.

“ J. H. POPE. ”

Puis, j'en trouve une datée :

“ OTTAWA, 15 septembre 1879.

“ AU MAIRE LOGAN, Winnipeg :

“ Le Conseil de Ville accordera-t-il un droit de passage temporaire gratis depuis la rivière à la réserve du gouvernement, pour permettre aux entrepreneurs de pousser les travaux. Si oui, veuillez indiquer le point de départ sur la rivière et la rue ou autre ligne à travers la ville jusqu'à la réserve.

“ CHARLES TUPPER. ”

La suivante est :

“ WINNIPEG, 15 septembre 1879.

“ SIR CHARLES TUPPER, Ottawa :

Le conseil de ville de  
Winnipeg accorde un  
droit de passage tem-  
poraire.

“ Le Conseil de Ville a accordé un droit de passage temporaire à M. Skead, gratis, depuis la rivière vis-à-vis la station de Point Douglas Avenue à l'ouest jusqu'à la réserve du gouvernement fédéral, sur la Commune Point Douglas.

“ ALEXANDER LOGAN,  
“ Maire. ”

Voici la suivante :

“ WINNIPEG, 15 septembre 1879.

“ SIR CHARLES TUPPER, Ottawa :

“ Le Conseil de Ville ce soir a choisi unanimement la Pointe Douglas pour l'emplacement du pont. Je pars demain pour Ottawa où je suis délégué par la ville.

“ ALEXANDER LOGAN,  
“ Maire ”

Une autre :

WINNIPEG, 17 septembre 1879.

Hon. J. H. POPE, Ottawa :

“ Sir Charles est-il de retour ? Ryan est ici depuis près de trois semaines et n'a pas encore levé une pelletée de terre. Le temps propice pour les travaux s'écoule rapidement. Nous attendons la décision quant à la ligne de la route et au point de départ. En est on venu encore à une décision.”

“ C. J. BRYDGES. ”

Le télégramme suivant se lit comme suit :

OTTAWA, 17 septembre 1879.

JAMES H. ROWAN, Winnipeg :

17 septembre 1879,  
le témoin télégraphique  
à Rowan que le droit  
de passage ne pouvait  
être accepté avant la  
réunion du Conseil  
Privé.

“ La cité a accordé un droit de passage temporaire, mais il ne peut être accepté avant que le Conseil Privé s'assemble alors que les ministres seront en nombre à Ottawa. Cependant, si Skead a obtenu un droit de passage d'un point commun, près de la rue McPhillips, dans la direction du Pénitencier, donnez instruction à Ryan, entrepreneur, de procéder sur cette

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 48.

ligne, et donnez les mêmes instructions à Murdoch. Le ministre a télégraphié à Smellie le 25 août de mettre Ryan en marche sans une heure de délai et M. Smellie a probablement fait ce qui lui a semblé nécessaire. En son absence, donnez des ordres positifs de commencer les travaux sur la ligne communiquée. Nul changement ne sera fait.

“SANDFORD FLEMING.”

Voici le suivant :

“OTTAWA, 18 septembre 1879.

“Au Maire LOGAN, Winnipeg :

“Informez le Conseil que le gouvernement accepte le droit de passage temporaire offert par le Conseil de Ville de Winnipeg, depuis la Pointe Douglas jusqu'à la Réserve. Ce droit de passage sera employé en cas de nécessité jusqu'à la conclusion d'arrangements permanents. On a donné instruction commencer immédiatement la pose des rails.

“CHARLES TUPPER.”

Ensuite :

“OTTAWA, 18 septembre, 1879.

“JAMES H. ROWAN, Winnipeg :

“Le gouvernement a accepté le droit de passage temporaire que lui offre gratuitement la cité de Winnipeg, depuis la pointe Douglas, pour qu'il s'en serve s'il en est besoin jusqu'à ce qu'il soit pris des arrangements déterminés. Faites poser les rails de tout de suite sur le contrat Ryan.

“SANDFORD FLEMING.”

Tous ces télégrammes au sujet du droit de passage par la ville de Winnipeg ont été réunies ensemble et mis sous cette forme comme dossier de toute l'affaire jusqu'à cette date.

19781. Si je comprends bien, le retard dont il est parlé dans cette correspondance était dû au manque de communication entre la rivière et quelque point de départ dans les faubourgs de la ville : est-ce bien cela ?—Je vois qu'il y avait plusieurs causes : en premier lieu qu'il y avait de la difficulté au sujet du droit de passage à travers la ville. Deuxièmement, que Ryan, par suite de cette difficulté, reçut l'ordre de commencer en dehors de la ville. Troisièmement, que Ryan n'était pas prêt à commencer, qu'il n'avait pas de matériel roulant, du moins si j'en crois ces télégrammes ; et dans l'un de ses télégrammes il dit à l'Hon. M. Pope qu'il attendait à bref délai du matériel roulant. Causes du retard.

19782. Mais n'était-il pas possible de faire une partie des travaux sans matériel roulant, tels que fossés et creusements et autres ouvrages de cette nature ?—Oui ; et voilà pourquoi en lui enjoignait de commencer en dehors de la ville.

19783. Est-il à votre connaissance qu'il y ait eu quelque délai de la part du département des ingénieurs dans la désignation de la ligne où il pourrait commencer en dehors de la ville ?—Je sais que la désignation de la ligne n'était pas terminée sur tout le contrat ; qu'en réalité, quand le contrat a été adjugé, la désignation n'était encore faite nulle part, les arpentages venaient à peine de commencer quand l'annonce demandant des offres a été publiée. Le premier-ministre avait fixé le point de départ dès le 8 septembre, et donné en même temps l'ordre formel de commencer les travaux en cet endroit. Le 11 septembre, M. Ryan répond ainsi à M. Pope : “J'arrive à l'instant d'une visite faite sur une partie de la ligne ; je trouve qu'on ne peut faire grand'chose sans matériel roulant, je l'ai commandé et il sera ici sous peu.” Le même

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 48.*

jour, comme je l'ai déjà lu, M. Pope répondit à M. Ryan, en disant : " Poussez vigoureusement les nivellement aussi rapidement que possible ; qu'il n'y ait pas de retard."

Le témoin croyait que la voie était désignée trop vite pour que Ryan pût la suivre.

19784. Pouviez-vous dire si, en dehors de la ville la voie était désignée aussi vite qu'il en était besoin et de façon à permettre à l'entrepreneur de se remettre à son travail aussitôt qu'il était prêt à le faire, ou savez-vous s'il a été retardé par suite du manque de désignation de la voie ?—Je pense qu'elle était tracée un peu plus vite qu'il ne pouvait suivre avec son travail. Je suis allé à moi-même dans le mois suivant, et je vis bien peu de préparatifs faits pour pousser les travaux, et bien peu de besogne accomplie. Il n'est que juste d'ajouter, cependant, ce que je me rappelle. La terre était excessivement trempée sur une grande étendue de la voie adoptée, et l'entrepreneur ne pouvait faire grand progrès à cause de cette humidité.

19785. Il est arrivé que l'ouvrage a été retardé, sur la partie est du contrat, par une plus grande profondeur dans les eaux qu'on ne s'y attendait ?—La saison était pluvieuse. La terre était très-humide sur une grande étendue durant cette saison. L'entrepreneur était désapointé, nous l'étions tous, à cause du peu de progrès des travaux par suite de la condition humide de la terre sur plusieurs milles en dehors de la ville de Winnipeg ; le fait est qu'il ne pouvait pas faire grand-chose. Je crois qu'il y avait là quelques cinq milles de terre trempée ; si mouillée, j'imagine, que les chevaux n'y pouvaient passer.

Soumissions demandées avant les explorations faites, car on ne croyait pas nécessaire d'attendre les explorations, la région étant plane.

19786. Je crois qu'il y a eu, dans l'exécution de l'ouvrage un changement marqué dans le mode choisi d'abord pour faire l'encaissement de la voie ; vous rappelez-vous cette circonstance ?—Oui, en partie. J'ai déjà dit que les soumissions furent demandées avant qu'il y eût des arpentages de faits. On ne jugeait pas nécessaire d'attendre la fin des arpentages, d'autant plus que nous savions que la contrée était très plane ou unie où la voie devait se construire : et, à la demande du ministre, je proposai une spécification où les circonstance sont énoncées, je disais dans cette spécification :

" Le gouvernement avait décidé de construire un chemin de fer de colonisation à l'Ouest de la Rivière Rouge dans Manitoba, et afin d'éviter les retards, il a été décidé de demander tout de suite des soumissions, les arpentages étant en train de se faire, Quelque amélioration qu'il faille faire par la suite, le chemin de fer sera d'abord de la description la moins coûteuse. Les arpentages n'étant pas faits, non plus que la désignation précise de la voie, il n'est pas possible de fournir les plans et les profils et le reste. Le terrain que traversera le chemin de fer est uni sur presque toute la distance, et dans plusieurs endroits les rails peuvent être posés presque directement sur la surface plane de la prairie ; dans d'autres endroits il faudra quelques rampes. L'encaissement peut se faire avec de légères rampes ; le matériel étant tiré généralement des fossés latéraux, l'encaissement sera ainsi formé à une largeur de 15 pieds, et à l'exception de dépressions de terrains et des traverses de cours d'eau, à une hauteur moyenne de 6 pouces à 12 pouces audessus de la surface générale de la prairie."

Et ainsi de suite, indiquant la construction, dans tous les cas, de ce que l'on pourrait appeler une voie temporaire et peu coûteuse.

Le terrain si mouillé qu'on ne pouvait faire autre chose que placer les rails sur le sol et s'occuper du ballast.

19787. C'est justement à propos de cet encaissement, ou lit de la voie décrit dans la clause 5 que je vous pose la question. On nous a donné à entendre que cet encaissement n'a pas été fait de la façon

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 48.

mentionnée ici, avec de légères pentes et le matériel tiré des fossés latéraux ; que, de fait, les liens ou traverses ont été posés, sur une longueur considérable, sur la surface, et qu'on n'avait fait que placer du ballast ; qu'il n'y avait pas eu de creusement dans le voisinage, et que c'est en plaçant un excédant de ballast que l'encaissement de la voie a été formé, et que la question des frais de ce travail a été l'une des questions en controverse entre le gouvernement et l'entrepreneur ; avez-vous considéré cette question, et quelle explication en pouvez-vous donner, c'est ce que je désire savoir ?—L'explication est que le terrain était si mouillé que les hommes ne pouvaient travailler, et ne pouvaient chasser l'eau ; on essaya de faire écouler l'eau par le creusement de fossés, mais la contrée est tellement plate, et le sol y était aussi pour quelque chose, j'imagine qu'on ne pouvait égoutter aisément une si grande étendue de terre. La saison d'hiver s'approchait, et il était absolument impossible de rien faire une fois les gelées arrivées, si ce n'est de la manière que vous venez de mentionner, en plaçant les liens sur la terre gelée ou sur la glace, selon le cas, posant les rails et charroyant le ballast sur les lieux dans des wagons. Voilà l'explication que vous demandiez.

19788. Croyez-vous que l'encaissement de la voie formé de cette manière, sera aussi efficace que s'il eût été fait d'après le mode conçu dans le principe ?—Oh ! je le pense, tout aussi bon ; c'est une simple matière d'expérience. Je n'y suis pas retourné depuis que le chemin n'est plus sous mon contrôle.

19789. Je ne sais pas trop si cet arrangement s'est effectué entièrement depuis que vous avez cessé votre contrôle ?—Pas entièrement.

19790. Avez-vous eu l'occasion de comparer le coût relatif de l'ouvrage fait au moyen de ballast, avec le coût de l'ouvrage fait, ainsi qu'on le voulait d'abord, au moyen du matériel tiré des fossés latéraux ?—Non ?

19791. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à ce contrat No 48, qui demande, selon vous, à être expliquée, et que vous puissiez expliquer ?—Rien ne me fappe dans le moment.

19792. Le contrat suivant en rang d'ordre est le No 49 avec Richard Dickson, pour la construction de la maison de station, embranchement de Pembina ; connaissez-vous quelque chose qui demande explication sur cette matière : nous n'avons rien de particulier à demander à ce sujet ?—L'érection de cette maison peut avoir été commandée avant mon départ pour l'Angleterre en 1879, mais le contrat n'a été passé que le 15 août, pendant mon absence.

MAISONS DES  
STATIONS.—  
CONTRAT No. 49.

19793. Connaissez-vous quelque chose qui se rattache à la manière dont cet ouvrage a été fait, ou le règlement de la transaction, et qui aurait besoin d'explication ?—Non ; j'apprends que l'ouvrage a été fait et le contrat réglé.

19794. Le contrat qui vient ensuite est le No 50, concernant une quantité de fiches de chemin de fer, avec Miller Frères & Mitchell, en septembre, 1879 ?—Ces fiches ont été commandées pendant mon absence en Angleterre en 1879. On me dit qu'on avait trouvé nécessaire de les avoir et qu'on en avait demandé la fourniture par annonces. Cette transaction s'est faite en mon absence.

FICHES DE CHEMIN  
DE FER.—  
CONTRAT No. 50.

Fiches de chemin de fer—  
 Contrat No. 50.

19795. Y a-t-il quelque chose s'y rattachant qui, selon vous, a besoin d'être expliquée?—Rien. Je puis en dire autant du contrat suivant le No 51. Ces deux contrats ont été passés après annonces dûment publiées et soumissions reçues.

19796. Y a-t-il quelque chose concernant le contrat 51 que vous croyiez pouvoir expliquer, ou qui, selon vous, demande explication?—Non, il n'y a rien.

TRANSPORT DES  
 RAILS.  
 CONTRAT No. 52.

19797. Le contrat suivant est le No 52, daté de septembre, 1879, concernant le transport de rails, et a été passé avec Henry Beatty au nom de la compagnie de transport du Nord-Ouest?—Je ne pourrai dire rien, de mémoire, au sujet de cette transaction. Il y a une lettre de moi au ministre, datée du 12 septembre, 1879, annonçant les faits au sujet de ce contrat. Il paraît qu'on a invité huit différentes personnes à dire à quel taux par tonne elles transporteraient ce matériel. Quatre sur les huit répondirent à l'appel, et la soumission d'une de ces quatre personnes fut acceptée; le contrat passé avec elle et le transport fait.

Croit qu'il a recommandé d'envoyer des circulaires plutôt que d'annoncer.

19798. Avez-vous, en dehors de ce rapport, pris aucune part aux négociations qui ont amené la conclusion du contrat?—Je ne me le rappelle pas dans le moment. Je crois que je recommandai au ministre que, eu égard à l'état avancé de la saison, il ne serait pas désirable d'annoncer dans les feuilles publiques pour demander des soumissions en la manière ordinaire; qu'il suffisait que le secrétaire envoyât une circulaire à un certain nombre d'expéditeurs les invitant à soumissionner. Cette circulaire paraît avoir été envoyée par le secrétaire du Département aux huit personnes mentionnées :

"L'hon. ministre des chemins de fer et canaux me charge de m'enquérir à quel taux par tonne de 2,240 lbs., vous voudriez entreprendre le transport de rails d'acier et d'éclisses, de Montréal au Fort William cet automne, recevant les rails à bord des vaisseaux à Montréal, payant les droits du port et l'assurance sur \$25 par tonne, et empilant les rails au Fort William. On demande une prompte réponse."

Comme je l'ai dit déjà, quatre soumissions furent reçues le 15 septembre. J'ai déjà mentionné une lettre que j'adressais au ministre, le 24 septembre, et le lendemain, je lui envoyai cette lettre :

"Relativement à mon rapport d'hier sur les soumissions pour le transport de rails de Montréal au Fort William, j'ai découvert que les droits du port à Montréal sont 25 pour cent pour la petite tonne. Cela équivaut à 28 pour cent par 2,240 lbs. Cela place les soumissions dans l'ordre suivant :

	Taux.	Droits du port à Montréal inclus.
1. Calvin & Breck, Kingston.....	\$5.75	\$6.03
2. Smith & Keighley, Toronto....	6.00	6.00
3. Henry Beatty, Sarnia.....	6.60	6.00
4. Folger Bros., Kingston.....	5.75	6.03

19798½. Ainsi, il s'en suivait un changement dans l'ordre des soumissions. Les deux plus basses devinrent les deux plus hautes?—Oui, c'est ce qu'il en est résulté. On vit que les soumissions en réalité les plus basses étaient celles de Smith & Keighley, de Toronto, \$6; et de Henry Beatty, de Sarnia, \$6; les autres étant \$6.03 dans les deux cas, et mon idée est, que Smith & Keighley et Henry Beatty se sont associés et ont pris le contrat à eux deux.

*Transport des rails—  
Contrat No. 53.*

La plus basse sou-  
mission acceptée.

19799. Le plus bas prix a été accepté?—Oui.

19800. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à ce contrat que vous désiriez expliquer?—Rien de plus.

19801. Les trois contrats suivants concernent les rails d'acier; ils portent les No. 53, 54 et 55; veuillez nous dire en peu de mots pour quoi il y a eu des négociations au sujet de ces rails, et comment elles ont eu lieu?—De bonne heure en juin, 1879, j'appelai l'attention du ministre sur le fait qu'il était nécessaire de s'assurer la fourniture de rails pour les parties du chemin de fer en voie de construction, et pour les autres sections qui devaient être immédiatement données par contrats.

ACHAT DE RAILS.—  
CONTRAT Nos. 53-  
55.

Attira l'attention du  
ministre sur le fait  
qu'il était nécessaire  
de s'assurer les rails.

1902. Est-ce par écrit que vous avez ainsi appelée son attention?—Par écrit, oui; par une lettre en date du 7 juin, laquelle j'ai sous les yeux. Un ordre en conseil fut passé peu de temps après au sujet de la même affaire, autorisant l'annonce invitant des soumissions pour la fourniture de rails et une quantité suffisante d'éclisses livrables à Montréal, un tiers de la quantité au 1er octobre, 1879, un tiers au 1er juin, 1880, et un tiers au 1er octobre 1880. L'annonce fut, en conséquence, insérée dans les journaux anglais. Elle est datée du 13 juin, invitant des soumissions recevables le 15 de juillet, au bureau d'émigration canadienne, 31, Queen Victoria street, Londres, Angleterre, et informant les parties que les spécifications, conditions, formules de soumission seraient fournies à ceux qui adresseraient soit au bureau à Ottawa, soit au dit bureau d'émigration canadienne. Les soumissions ont été ouvertes le 21 juillet suivant par l'hon. Ministre des Finances, Sir Leonard Tilley, en la présence de Sir John Ross et en la mienne, dans le bureau d'émigration, Queen Victoria Street, à Londres. A mesure que les soumissions étaient ouvertes nous en fisions des extraits, nous les classions dans leur ordre; vous trouverez la relation complète de toute la transaction, du commencement à la fin, dans mon rapport du 1er octobre, 1879, (Exhibit No. 205.) Ce rapport a été adressé au Secrétaire du département avec toutes les lettres et télégrammes et autres documents concernant l'affaire, au nombre de trente-trois en tout. Comme résultat final de tout ceci, il appert que les contrats 53, 54 et 55 ont été passés; le No. 53, avec la *Barrow Hematite Steel Co.*, pour 30,000 tonnes, je crois; le No. 54, avec *Guest & Cie.*, pour 10,000 tonnes; le No. 55, avec la *West Cumberland Co.*, pour 5,000 tonnes, lesquelles avec les 5,000 tonnes dont on a précédemment parlé comme ayant été fournies par l'entremise de M. Reynolds, fesaient en tout 50,000 tonnes.

Annonce.

Résultat des négocia-  
tions.

19803. Sur cette quantité, 11,000 allèrent finalement au chemin de fer Intercolonial?—Oui; je crois que sur ces 50,000, 11,000 devaient être livrées à Québec pour le chemin de fer Intercolonial. Je crois qu'on les cite ici sous cette formule: "pour renouveler les rails de la section de la Rivière-du-Loup du chemin de fer Intercolonial."

Sur les 50,000 tonnes  
11,000 allèrent à l'In-  
tercolonial.

19804. Y a-t-il eu aucun rapport formel sur le contenu des soumissions à l'époque où elles ont été ouvertes?—Quand elles ont été ouvertes à Londres, elles l'ont été en présence d'un des ministres au moins, Sir Leonard Tilley, et on les a classées par ordre et on en a fait des extraits; hors de cela je ne crois pas qu'il y ait eu de rapport formel, parce que le ministre des chemins de fer retourna à Londres peu de temps après et s'occupa de l'affaire. Agissant d'après ses instructions, j'envoyai et je

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 53-55.*

reçus les lettres dont il est parlé dans l'appendice de mon rapport du 1<sup>er</sup> octobre 1879.

19805. Avez-vous cet extrait, ou aucune copie de l'original?—Je l'ai devant moi.

19806. Veuillez bien dire quel est celui qui a fait l'offre la plus avantageuse, et pour quelle quantité?—L'offre la plus basse.

Soumissions pour rails, livrables à Montréal.

19807. L'offre la plus basse?—Il est nécessaire que j'explique que nous avons demandé aux fabricants de rails de nous dire le prix auquel ils livreraient les rails à Montréal. Le fait est, si je ne me trompe, qu'on a rédigé une formule de soumission qu'on les invita à remplir. Voici une copie de ce document (indiquant la circulaire). Vingt-une soumissions pour livraison à Montréal aux trois dates que j'ai déjà mentionnées furent reçues. Sur ce nombre, le *Barrow Hematite Steel Co.*, envoya la soumission la plus basse ; et la plus basse ensuite venait de Guest & Cie., et la troisième plus basse était celle de la *West Cumberland C.*

Soumissions pour rails, f. d. c.

19808. Ne sont-ce pas les trois soumissionnaires les plus bas qui ont rempli leurs engagements? N'y avait-il pas une autre soumission venant de Wallace & Cie?—Il y avait une autre catégorie de soumissions pour livraison f. d. c. ; il y en eut sept en tout, dont pas une n'a été acceptée. Il y avait encore une autre classe de soumissions dans lesquelles les parties ne disaient pas qu'elles livreraient les rails à Montréal, à moins que ce ne fût à d'autres conditions. Il y en avait quatre de cette classe. La plus basse venait de la Compagnie d'Acier de la Vallée d'Ébbw : elle proposait de les livrer à New Port, Monmouthshire ; la seconde de Fred. Krupp, il proposait de les livrer à Rotterdam : la troisième, de John Wallace & Cie ; ils proposaient de les livrer à Montréal, mais les droits locaux devaient être à part ; la quatrième de la Panteg Steel Works Co. ; elle proposait de les livrer f. d. c. à Panteg, à Newport ; f. d. c. 3 ch. de plus par tonne. On s'aperçut quelque temps après l'ouverture des soumissions que la réserve des droits et autres choses à Montréal, que faisaient Wallace & Cie, n'affecterait pas beaucoup le prix qu'il demandait pour la livraison des rails ; et leur soumission fut acceptée après une longue correspondance, que l'on trouvera toute entière avec les autres papiers. Pendant ce temps, il y eut une hausse dans le prix des rails, et John Wallace refusa de remplir son engagement.

19809. Si je comprends bien, avec ces conditions spéciales attachées à sa soumission, son offre paraissait être la plus avantageuse au gouvernement, et elle a été acceptée dans la forme qu'il l'avait faite?—Sans avoir égard aux conditions, sa soumission semblait avantageuse—elle était la plus basse ; mais, même en ayant égard aux conditions, elle était encore considérée comme très favorable.

19810. Elle était de 2 ch. 6d. par tonne plus basse que la plus basse des autres soumissions, qui était celle de la *Barrow Hematite Steel Co*?—Il a eu, m'a-t-on dit, l'occasion de remplir l'engagement qu'il avait proposé.

Wallace a eu l'occasion de remplir son engagement, mais il a refusé. Le gouvernement commença des poursuites contre lui.

19811. Il a eu l'occasion de remplir l'engagement qu'il avait proposé?—Oui.

19812. Avez-vous pris aucune part aux négociations subséquentes qui ont amené le règlement de la transaction avec lui? Le gouvernement a, paraît-il, commencé des poursuites contre lui pour ce refus de

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 53-55.*

remplir ses engagements?—Il faut que je m'en réfère à ma lettre. Mon rapport du 12 octobre parle de toute la correspondance avec Wallace.

19813. Ce que je désire savoir, est ceci : avez-vous pris aucune part dans les négociations qui ont eu lieu pour le règlement de cette affaire?—Je ne me rappelle pas m'en être mêlé, cela s'est passé après mon retour dans ce pays. La correspondance que je dis être mentionnée dans mon rapport du 1<sup>er</sup> octobre, est la correspondance échangée avec John Wallace & Cie.

10814. Et avec vous?—Et avec moi.

19815. Ce que je désire, c'est de savoir si vous êtes suffisamment au fait des circonstances pour dire si cette offre de Wallace & Cie., a été acceptée avec l'idée de la mettre à la disposition du gouvernement si c'était possible : Elle n'a pas été négligée en aucune façon, étant plus favorable que celles des personnes qui fournissaient le matériel?—Au contraire, l'offre de M. Wallace a été acceptée, mais il refusa de la remplir, et l'on intenta une action en justice contre Wallace pour le forcer à livrer les rails au prix qu'il avait nommé dans sa soumission.

Action intentée contre Wallace pour le forcer à livrer les rails au prix nommé.

19816. Ce n'a donc pas été par suite de la négligence des ingénieurs ou des ministres, ou de quelqu'autre personne agissant au nom du gouvernement—qu'on n'a pas pu finalement se servir de cette affaire?—Je ne le crois pas : cela ne peut pas être. Une action en justice a été instituée devant les tribunaux de Londres, contre John Wallace & Cie., pour les forcer à se conformer aux termes de leur soumission ; mais cette compagnie protesta et envoya même un mémoire au gouvernement, demandant que l'action fût retirée, vu qu'elle aurait pour effet de mettre la compagnie en faillite ou quelque chose comme cela.

19817. Quant à ces contrats qui ont été remplis effectivement, êtes-vous d'opinion que, dans chaque cas, on n'a pas donné de prix plus haut que celui qu'on aurait pu trouver ailleurs?—La soumission la plus basse était invariablement acceptée, et les prix étaient bien bas, en vérité.

La plus basse soumission est invariablement acceptée.

19818. Et ces quantités ont-elles été fournies, selon vous, au plus bas prix possible?—Selon moi, ces soumissions étaient les plus avantageuses possibles.

19819. Je remarque que l'on a donné un prix plus haut sur le contrat No. 55 pour la livraison des rails en octobre, 1879, que sur les contrats Nos. 53 et 54, de 1 ch. 6 d. par tonne ; savez-vous comment cela est arrivé?—D'après la soumission.

19820. Était-ce parce que les personnes qui avaient pris les Nos. 53 et 54 ne voulaient pas en fournir une plus grande quantité au prix plus bas ; qu'en dites-vous?—Si je comprends bien, nous avons pris de la personne qui a fait l'offre la plus basse tout ce qu'elle consentait à fournir. Nous avons accepté la soumission la plus basse avant de passer à celle qui la suivait, et demandé à cette personne si elle voulait fournir le double de cette quantité au même taux. Je pense que cette lettre prouvera cela—du moins c'est l'impression qu'elle m'a laissée. L'offre reçue de la *Barrow Hematite Steel Co.*, était pour 15,000 tonnes. C'était la plus basse de toutes pour livraison à Montréal, à l'exception de celle de Wallace & Cie. Le contrat passé avec la *Barrow Hematite Steel Co.*, était de 30,000 tonnes, ce qui prouve que nous recevions de

On a pris tous les rails que les plus bas soumissionnaires voulaient fournir.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 53-55.*

cette compagnie le double de la quantité aux mêmes taux, £4 17 ch. 6d. livrable le 1<sup>er</sup> octobre 1879; £5 livrable le 1<sup>er</sup> juin 1880; £5 2s. 6d. livrable le 1<sup>er</sup> octobre 1880. La compagnie offrait de livrer, au commencement 5,000 tonnes; nous eûmes d'elle 10,000 tonnes au même taux. La plus haute soumission des trois était celle de la *West Cumberland Co.* Elle nous offrait la livraison de 10,000 tonnes. Nous ne lui en primes que 5,000 tonnes.

Nous nous sommes assurés tous; les avantages.

19821. En sorte que le gouvernement obtint un avantage en augmentant la quantité de l'offre faite en premier lieu, et en diminuant la quantité dans l'offre faite en dernier lieu mentionnée; en prenant, par exemple, le double de la quantité au prix plus bas, et une moitié seulement de la quantité au plus haut prix?—Oui; on s'est assuré tous les avantages possibles.

19822. Pouvez-vous dire, d'après votre connaissance du marché, si le gouvernement a obtenu d'heureux résultats de ces conventions?—Je crois que c'était pour lui une transaction très favorable. Je croyais bien bon le premier achat de 50,000 tonnes mais celui-ci lui était de beaucoup supérieur.

La transaction était excellente.

19823. Connaissez-vous d'autres transactions dans lesquelles ces articles ont été achetés à des prix plus bas que ceux-ci?—Je n'en connais pas. Il est possible que quelques lots aient été achetés à une bagatelle meilleur marché, mais ce n'étaient pas des rails manufacturés pour des fins spéciales d'après spécification, et suivant une description spéciale. Chacun de ces rails a été fait sur commande et soumis à une inspection bien sévère.

19824. Toute autre manière d'agir, autant que vous puissiez le dire aurait-elle procuré un contrat plus avantageux au gouvernement?—Pas que je sache.

19825. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à l'un ou l'autre de ses trois contrats que vous puissiez expliquer, et que vous croyiez devoir être expliquée?—Je n'ai rien de plus à dire. J'ai eu tout particulièrement soin de faire enregistrer tout ce qui avait trait à l'achat de ces rails, dans les papiers au bureau du Secrétaire, et ils parleront pour eux-mêmes. Les voici (passant les papiers.)

PONT EN FER—  
CONTRAT No. 56.  
Soumission la plus basse acceptée.

19826. Le contrat qui suit par ordre de rang est le No 56, avec la *Kellogg Bridge Co.* pour la superstructure en fer d'un pont; vous rappelez-vous quelque chose de ce contrat?—Oui; je sais quelque chose de cela. Quand je parcourus l'embranchement de Pembina, dans l'automne de 1879, je trouvai que le pont sur la Rivière Rouge était d'une nature bien temporaire en vérité, et sujette à être enlevée par la crue des eaux. Il devint nécessaire, entre autres choses, de jeter un pont en bois ou en fer d'une seule arche d'un côté de la rivière à l'autre. Il n'y avait que 60 pieds de largeur, mais quand je parlai de cela au ministre, il me dit: "Vous aurez à demander des soumissions en la manière ordinaire." La chose me paraissait si urgente que je voulais, sans inviter de soumissions, faire manufacturer le pont dans quelque bon établissement, mais la chose ne pouvait se faire. On demanda et on reçut des soumissions. La plus basse venait de la *Kellogg Bridge Co.* à Buffalo. Le pont fut érigé et payé. Il survint quelque retard, et il nous fallut envoyer une personne à Buffalo pour avoir le pont, le faire transporter et l'ériger mettant au compte de McBride & Cie., les frais de transport. D'abord,

Pont en fer—  
Contrat No. 56.

la soumission était très basse; elle n'était que de \$1,384, tandis que celle de la *Hamilton Bridge Co.*, était de \$2,798, et celle de la *Toronto Bridge Co.*, de \$3,403; la plus basse étant le double de celle de la *Kellogg Bridge Co.* Quelques mois plus tard je commençais à m'alarmer de la condition temporaire du pont, et craignant un accident, je communiquai à plusieurs reprises avec la *Kellogg Bridge Co.* Nous échangeâmes un grand nombre de télégrammes. Finalement il nous fallut envoyer un de nos propres gens à Buffalo pour avoir le pont, le faire transporter et ériger.

19827. A-t-il été reçu et utilisé?—Oui, il a été construit à la journée de travail. Pont érigé et trouvé solide.

19828. Croyez-vous que vous ayez quelque remarque à faire à ce sujet?—Je ne crois pas. Je n'ai pas besoin de lire les télégrammes échangés.

19829. A-t-il rempli l'attente du gouvernement, sous le rapport de la solidité?—Je n'ai rien appris au contraire. Je ne l'ai pas vu depuis qu'il a été érigé.

19830. Le contrat qui suit par rang d'ordre est le No 51 pour des pointes de croisement?—Il y a un rapport sur ce contrat qui expliquera la transaction, je crois. VOIES D'ÉVITEMENT—  
CONTRAT No. 57.

19831. Le seul point qui nous a frappés quand nous avons entendu le témoignage de M. Trudeau était qu'il y avait un contrat sans soumissions demandées au préalable?—Je pense que les papiers jetteront un peu de lumière sur ce sujet. Je ne me rappelle pas les choses bien clairement. Cependant, sauf erreur, je crois que nous fesions faire des pointes de croisement au pénitencier de Kingston auparavant, et il y eut quelque chose de dit, à propos d'infraction de brevet, probablement; et ces soumissionnaires offraient même de faire les pointes de croisement à un prix moindre que celui que nous avons à payer au pénitencier pour ces articles. On s'était, précédemment procuré des pointes de croisement au pénitencier de Kingston.

19832. Vous rappelez-vous qui a pris part aux négociations avec ces entrepreneurs?—Je pense que c'est moi. Je crois qu'on leur a envoyé une lettre, leur demandant à quel prix ils voudraient fournir—une lettre où un télégramme—les pointes de croisement et les châssis et accessoires, etc., etc. Voici une relation de la transaction. C'était en novembre 1879 :

" Il devint nécessaire, il y a environ deux mois, durant l'absence du La Truro Patent  
foussigné en Angleterre, de se procurer un certain nombre de pointes de Frog Co. offre de  
croisement et appareils d'évitement pour le Fort William et Manitoba, fournir des pointes de  
pour les rails qui doivent être posés dans les deux districts. Le 1er de croisement à un taux  
septembre, M. Smellie écrit au département, attirant son attention sur plus réduit.  
le fait que ces articles devraient être manufacturés et livrés avant la clô-  
ture de la navigation. Les pointes de croisement faites précédemment au  
pénitencier de Kingston coûtaient comme suit : pointes de croisement,  
\$80 chacune; tiges, \$16.50; appareils d'évitement, \$40; faisant en tout  
\$130.50. La *Truro Patent Frog Co.* offrait de fournir les mêmes articles à  
un prix moindre, comme on le voit par le télégramme suivant : " Nous  
fournirons 120 pointes de croisement en acier, brevet Starratt, des angles  
mentionnés dans notre dépêche pour la somme de \$65 chacun, châssis  
d'évitement, poteaux de signalement, et les autres appareils complets, ce  
qui inclut la boiserie, blocs, etc., \$35, chaque évitement complet." Avec  
l'approbation du ministre, l'ordre de manufacturer toutes les pointes de  
croisement a été donné à la *Truro Patent Frog Co.*

Voies d'évitement—  
 Contrat No. 57.

Voici un mémorandum sur le côté de ce document.

“ M. Schreiber a attiré mon attention sur une pointe de croisement fabriquée par la *Truro Patent Frog Co.*, qu'il considère meilleure que la pointe de croisement de Mansfield dont nous nous sommes servi jusqu'à présent, pour la raison que les rails ne peuvent pas s'entre-changer, et qu'il a plus de force inhérente ; et comme il a été en usage depuis quelque temps sur le chemin de fer Intercolonial, il est convaincu qu'on ne peut désirer rien de mieux sous ce rapport.”

D'où il appert qu'il y avait une épargne de \$36.50 par jeu de pointes de croisement et appareils en les prenant de la *Truro Patent Frog Co.*, et bien qu'il n'y eût pas de concours public le ministre approuva l'idée de les acheter de cette Compagnie.

19833. Croyiez-vous alors, croyez-vous encore aujourd'hui, que l'intérêt du public aurait été mieux servi si l'on avait mis les articles au concours public ?—Je crois la question un peu compliquée, parce qu'il y avait de bons et de mauvais motifs d'employer les prisonniers du pénitencier. Les prisonniers du pénitencier n'étaient plus employés à la fabrication de pointes de croisement.

Un meilleur article à  
 meilleur marché.

19834. Eh bien ; considérant l'intérêt seul du chemin de fer du Pacifique ?—Il y a une charge de \$36.50 en moins pour un jeu de pointes de croisement et appareils sur ce que nous payions auparavant, et d'après le bien que dit M. Schreiber de cet article—et il l'avait expérimenté sur le chemin de fer Intercolonial—il le considérait supérieur, à un prix moindre.

19835. Aviez-vous aucune raison de croire que vous les auriez obtenus à meilleure composition par concours public ?—Je n'avais aucune raison de le croire. Il y avait, sans doute, une différence dans la situation topographique des deux endroits. La compagnie de Truro avait à payer les frais de transporter l'article à Kingston. A combien se montaient-ils, c'est ce que je ne saurais dire dans le moment, mais c'était certainement à moins de \$36.50.

19836. Le point sur lequel je désire appeler votre attention, est celui-ci ; si, à tout prendre, la transaction était de celles que l'on pouvait faire sans les mettre au concours public, et si, telle qu'elle a été faite, elle était aussi avantageuse qu'on pouvait l'espérer dans les circonstances ?—Je crois que la transaction était tout à fait convenable. Je ne connais pas d'autre endroit dans le pays où ces pointes de croisement peuvent être fabriquées. Sans doute qu'on pourrait les faire faire n'importe où si l'on avait pu prendre des arrangements avec les porteurs de brevets. Ceux-ci étaient la *Truro Patent Frog Co.*, ou, du moins, elle avait acquis le droit de fabriquer ces articles.

Aucun influence  
 exercée pour empêcher  
 que l'on invitât  
 le concours public.

19837. Savez-vous si quelqu'influence a été en aucune façon exercée pour faire cette transaction de cette manière plutôt que par le concours public ?—Je ne sais pas qu'il y ait eu d'influence spéciale.

19838. Y a-t-il quelque autre chose concernant ce contrat que vous désiriez expliquer ?—Non ; je crois qu'il n'y a plus rien. Je crois que la transaction était convenable—une de ces transactions justement que ferait un homme d'affaires.

PLAQUES TOUR-  
 NANTES—  
 CONTRAT No. 58.

19839. Le contrat qui vient ensuite est le No. 58, pour plaques tournantes, avec W. Hazlehurst ?—Je ne me le rappelle pas clairement.

Plaques tournantes—  
Contrat No. 58.

19840. Des soumissions ont été reçues en réponse à quelque invitation?—Il a dû y avoir une demande de quelque espèce. La voici. Il semble que j'ai envoyé une circulaire avec mon nom y attaché. Elle fut envoyée à différentes personnes, entre autres à la *Hamilton Bridge Co.*, à la *Toronto Bridge Co.*, Toronto, à la *Kingston Engine Works*, Kingston. La circulaire est en ces termes.

“ On a besoin pour le chemin de fer du Pacifique de plusieurs plaques tournantes en fer, de première classe; la première, dans la remise des locomotives à Selkirk, devra être construite et placée pour le 15 mars prochain. Elle devra être couverte, la toiture supportée au centre; pour les autres plaques-tournantes; on demande des prix séparés pour la toiture et l'ouvrage à découvert. Des offres seront reçues jusqu'au 30 du courant, février, 1880. Ces offres devront être accompagnées de dessins.”

En même temps, un télégramme, de fait, la circulaire, était envoyé à M. Hazlehurst à St-Jean. Des soumissions furent reçues des quatre maisons mentionnées, et je fis mon rapport sur icelles le 14 février, en ces termes :

“ Je prends la liberté d'inclure ici une liste des soumissions reçues pour l'érection de plaques-tournantes à Selkirk; et aussi copies de lettres envoyées aux personnes suivantes, les invitant à soumissionner cet ouvrage:—la *Hamilton Bridge Co.*, la *Toronto Bridge Co.*, la *Kingston Engine Works Co.*, à Hazlehurst, St-Jean. Quatre soumissions ont été reçues et sont ci-incluses. La plus basse est celle de W. Hazlehurst, de St-Jean. La plaque à couvert \$2,016, et je recommanderais qu'on l'acceptât tout de suite.

Recommande l'acceptation de l'offre de Hazlehurst.

Incluse dans ce rapport est une liste des soumissions

19841. Quelle est, paraîtrait-il, la soumission la plus basse pour la plaque à découvert?—La soumission la plus basse pour l'ouvrage à découvert est celle de W. Hazlehurst, \$1,360, et pour la plaque avec couvert \$2,016. Nous avons besoin de cette dernière pour Selkirk. Je recommandai l'adoption de cette soumission, et elle fut acceptée. Les soumissions furent dépouillées par M. Trudeau, M. Braun et moi.

19842. La soumission la plus basse a-t-elle été acceptée dans les deux cas—c'est-à-dire pour la plaque tournante à découvert et pour la plaque à toiture?—Oui; nous commandâmes la construction d'une plaque-tournante à toiture à \$2,016, et de trois plaques à découvert à \$1,360 chacune. Les soumissions les plus basses ensuite étaient, pour la plaque à couvert, \$2,350 par la *Hamilton Bridge Co.*, et pour la plaque à découvert \$1,700 par la *Hamilton Bridge Co.*

Soumission la plus basse acceptée.

19843. Pourquoi avez-vous choisi ce mode de demander des soumissions—je veux dire par circulaire plutôt que par annonces publiques?—Il était nécessaire que nous eussions l'une des plaques tournantes, au moins, la plaque à couvert, au plus vite possible, le plus tôt, le mieux, pour les travaux de la voie dans Manitoba.

19844. Est-ce la raison que vous donnez pour ne pas avoir demandé par annonces un concours public?—C'est l'une des raisons. La demande de soumissions au moyen d'annonces aurait pris beaucoup plus de temps.

19845. Est-ce que vous n'aviez pas pu faire les annonces avant même que vous ayez envoyé les circulaires?—Cela aurait coûté plus d'argent, et ne nous aurait pas fait avoir des plaques-tournantes à meilleure composition.

*Plaques tournantes—  
Contrat No. 58.*

19846. Croyez-vous que vous ayez eu un aussi bon travail en même temps qu'a aussi bas prix que si vous l'eussiez mis au concours public ?—Les annonces auraient coûté une grande proportion du coût de l'ouvrage.

Croit que les annonces auraient coûté trop cher.

19847. La somme au jeu est en tout de \$6,096 ; croyez-vous que le coût des annonces aurait causé un changement sensible dans le résultat de cette transaction ?—Nous nous sommes adressé à tous les gens du métier que nous croyions en mesure de nous envoyer des soumissions, et nous ne voyions pas la nécessité, dans toutes ces circonstances, d'invisiter tout le monde à soumissionner quand nous savions qu'il n'y aurait que peu de personnes qui soumissionneraient cet article spécial.

19848. Vous dites maintenant, si je comprends bien, que vous croyez que vous avez sollicité une aussi grande concurrence par ce mode que par les annonces ?—Je le pense ; au Canada, dans tous les cas. Il est possible que nous eussions pu avoir quelque concurrence venant des Etats-Unis, mais les transactions antérieures n'avaient pas eu de résultat bien satisfaisant. Nous devons prendre nos mesures pour construire le pont nous-mêmes.

19849. Pensez-vous avoir quelque chose à expliquer sur la manière dont ce contrat a été rempli ?—Je ne pourrais rien en dire attendu que j'ai quitté le service bien peu de mois après la transaction.

LIENS.—  
CONTRAT No. 59.

Le témoin recommande que l'ingénieur du district soit autorisé à demander par annonces des soumissions pour 100,000 liens.

19850. Le contrat qui vient ensuite, le No. 59, était pour la fourniture de 100,000 liens de chemin de fer, pour le contrat 14, je crois, et a été passé avec Whitehead, Ruttan & Ryan ?—On jugea désirable de se procurer des liens ou traverses pour une portion au moins des deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge, avant la débâcle de la glace. Je savais que si l'on retardait jusqu'à ce que le contrat pour les deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge fût passé, il serait trop tard pour que l'entrepreneur se procurât les traverses dont il avait besoin pour la pose des rails, et le ministre approuva ma proposition de demander des soumissions pour 100,000 traverses avant la fin de l'hiver. Je vois une lettre du 23 janvier sur le sujet qui confirmera probablement ce que je viens de dire. Je vais lire cette lettre adressée au ministre :

“ Dans la prévision de l'extension du chemin de fer à l'ouest de Manitoba dans le délai le plus court possible, de la difficulté de se procurer des traverses le long de la première partie de la voie des deuxièmes 100 milles, de la nécessité de les avoir sur la section 14, et de les avoir coupées et transportées du côté ouest de la Rivière Rouge pendant que la glace reste solide à Winnipeg, je recommanderais les mesures suivantes :—Premièrement, que l'ingénieur de district soit autorisé par télégramme à faire des annonces demandant 100,000 traverses, livrables à des points commodes le long de la section 14, les soumissions recevables à courte date ; qu'il rapporte par le télégraphe le nombre et la nature des soumissions reçues. Deuxièmement, que l'on passe de suite un contrat avec les personnes dont les soumissions sont les plus basses et les plus acceptables. Troisièmement, qu'on prenne immédiatement des arrangements sur la voie exploitée par les employés du gouvernement pour le transport des traverses, à mesure qu'elles seront prêtes, du côté ouest de la Rivière Rouge par le pont de glace, et pour les empiler à des endroits commodes en attendant qu'on en ait besoin. ”

Rowan autorisé à recevoir des soumissions pour 100,000 traverses d'épinette.

Cette recommandation fut adoptée, et je fus autorisé à envoyer le télégramme suivant à James H. Rowan, Winnipeg, le 29 janvier :—

“ Recevez des soumissions pour 100,000 traverses d'épinette, livrables

*Traverses—  
Contrat No. 60.*

le long de la voie sur la section 14, à temps pour être transportées sur la glace du côté ouest de la Rivière Rouge. Télégraphiez détails des soumissions, quand vous les recevrez. ”

Le 5 février, James W. Rowan me télégraphia comme il suit :

“ Dix soumissions pour traverses reçues aujourd’hui. Les suivantes sont les plus basses, le prix couvrant le droit du gouvernement sur les souches ; déduire 3 cts. dans tous les cas si ce droit n’est pas exigé. ”

Voici les noms :

19851. Donnez les plus bas ?—Charles Whitehead et Ruttan, 27¾ cts. et un nombre d’autres.

19852. Ces messieurs paraissent être les plus bas soumissionnaires, n’est-ce pas ?—Oui ; les autres étaient tous au-dessus de 27¾ cts. quelques-uns allaient jusqu’à 33 cts.

19853. Ce sont ces messieurs, qui ont eu le contrat, et on nous dit que le contrat a été rempli et le paiement réglé ?—Le lendemain je fus autorisé à télégraphier à M. Rowan que le ministre accepterait la soumission de Charles Whitehead et Ruttan pour 100,000 à 27¾ cts. et lui enjoignait de passer le contrat de manière à s’assurer une livraison prompte. Je pense que le nom de M. Ryan est inséré au contrat avec l’approbation du ministre à qui on s’était adressé.

OTTAWA, jeudi, 21 avril, 1881.

SANDFORD FLEMING : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

19854. Le contrat qui vient ensuite en rang d’ordre est le No. 60 : dans la liste officielle, il est dit qu’il est avec Andrew Onderdonk ; pouvez-vous expliquer, en peu de mots, ce qui a amené ces contrats pour la Colombie Anglaise ?—Les annonces au sujet des ouvrages dans la Colombie Anglaise parurent d’abord le 13 août, 1878. On demandait alors des soumissions pour la distance entre Yale et le Lac Kamloops, 125 milles. Le 19 décembre on fit insérer dans les journaux une note informant le public que le temps fixé pour la réception de ces soumissions pour ouvrages sur ces sections dans la Colombie Anglaise serait prolongé jusqu’ou 12 janvier, 1879. Le 12 janvier, 1879, arrivé, je crois qu’il n’y eut rien de fait. Le gouvernement jugea nécessaire de faire faire de nouvelles investigations concernant la route dans la Colombie Anglaise, et ce ne fut que le 3 d’octobre, 1879, qu’une annonce fût insérée dans les journaux demandant des soumissions, recevable le 17 novembre suivant pour les travaux de construction nécessaires sur la voie entre Yale et le Lac Kamloops, en quatre sections différentes, à savoir : De Emory Bar à Boston Bar, 29 milles ; de Boston Bar à Lytton, 29 milles ; de Lytton à Junction Flat, 28½ milles, de Junction Flat à Savona’s Ferry, 40½. On prépara en conséquence des formules de soumissions pour l’usage des entrepreneurs qui se proposaient de soumissionner ces différentes sections, et aussi un memorandum, daté du 3 octobre, pour l’information des entrepreneurs ; et encore une spécification et une formule de contrat que les soumissionnaires heureux seraient tenus d’exécuter. Tous ces documents furent fournis aux entrepreneurs qui avaient l’intention de soumissionner.

**Fleming.**

SOUSSIONS—  
CONTRAT No. 60,  
C. A.

Bien que l’ouvrage dans la Colombie Anglaise eût été annoncé le 13 août 1878, ce n’a été que le 3 octobre 1879, que les soumissions ont été définitivement demandées pour le 17 novembre.

*Soumissions—**Contrat No. 80, C. A.*

Rapport par télé-  
graphe d'Edmonton  
concernant la route  
de la Rivière de la  
Paix.

Ordre en Conseil  
adoptant la route  
pour le chemin de  
fer.

Le point objectif,  
Burrard Inlet.

19855. Avant d'enregistrer les particularités des transactions se rattachant à ces contrats, veuillez nous expliquer, autant que vous le pouvez, ce qui a fait décider de demander ces soumissions et de passer ces contrats?—Oui : je me rappelle la chose très bien. Je revins d'Angleterre en septembre, de bonne heure en septembre, après l'achat des 50,000 tonnes de rails, et c'était mon désir et mon intention de me rendre immédiatement jusqu'au Fort William et de parcourir la voie jusqu'à Manitoba ; mais je ne pus le faire avant d'avoir eu des nouvelles des personnes qui étaient à faire des explorations dans les environs de la Rivière de la Paix. Vers la fin du mois (on peut s'assurer de la date précise) je reçus un rapport télégraphique d'Edmonton concernant les opérations des partis d'explorateurs, et immédiatement après, à savoir : le 30 septembre, je fis au ministre des chemins de fer et canaux, un rapport sur la question de la route. Immédiatement après, il fut passé un Ordre en Conseil adoptant pour le chemin de fer la route à travers la Colombie Anglaise jusqu'à Burrard Inlet. Le même jour, si je ne me trompe, les annonces, dont j'ai parlé tout à l'heure, demandant des soumissions, furent insérées dans les journaux.

19856. Après la réception des soumissions, je crois que vous avez fait un rapport officiel sur leurs mérites relatifs?—Des soumissions furent reçues. Elles furent ouvertes par le sous-ministre, M. Trudeau, le secrétaire, M. Braun et par moi. Au fur et à mesure qu'on les dépouillaient l'une après l'autre, les particularités de chacune étaient enregistrées sur des feuilles de papier. Les soumissions étaient classées en soumissions régulières et en soumissions irrégulières. Tous les détails sont relatés dans mon rapport du 22 novembre.

19857. Dans votre rapport sur la section A, de qui, dites-vous, que vient la soumission la plus basse?—Elles n'étaient pas désignées par lettres, si je me rappelle bien ; on les appelait de leurs noms—d'Emory Bar à Boston Bar. Les soumissions elles-mêmes étaient lettrées.

19858. Eh bien ; d'Emory Bar à Boston Bar?—La soumission la plus basse était celle de D. McDonald & Cie., \$2,727,300.

Soumissions irrégulières.

19859. Dans le dossier de l'ouverture de ces soumissions, on trouve une soumission d'une autre maison pour un prix plus bas ; veuillez nous expliquer comment celle-là n'a pas été examinée ni admise à concourir?—Il y avait une soumission envoyée par J. Battle, Symmes, Wood & Jackson, \$2,634,120. Cette soumission fut reçue par la malle le 17, à trois heures et demie de l'après-midi, dans une enveloppe enregistrée. Il y en avait une autre venant de Brown & Corbett, Charlottetown, reçue par la malle à trois heures et demie le 17. Celle-ci ne contenait ni mandat ni sûretés. La première, celle de Battle, Symmes, Wood & Jackson, contenait trois mandats pour \$5,000 chacune. Aux termes de l'annonce et des autres papiers, les soumissions devaient être envoyées avant midi le 17, et toutes à l'exception des deux dernières mentionnées, ont été régulièrement reçues selon l'avis donné. Il y avait quinze soumissions régulières et deux que nous appelons irrégulières.

Mises de côté.

19860. Vous rappelez-vous si les personnes qui étaient présentes à l'ouverture, étaient d'opinion, dès le commencement, que les deux soumissions irrégulières ne devaient pas être admises à concourir, ou bien si elles n'en sont venues à cette conclusion qu'après avoir connu les chiffres des différentes soumissions?—Avant d'avoir comparé les chiffres,

*Soumissions—  
Contrat No. 80, C. A.*

nous les écartâmes de la classe régulière des soumissions, autant que je me le rappelle, et nous les entrâmes sur l'exhibit des soumissions tout simplement parce qu'elles avaient été reçues et ouvertes. Pardón, je vois une troisième soumission reçue d'une personne appelée David Oppenheimer. Elle n'était pas suivant la formule des soumissions. Il offrait de parachever les quatre sections pour la somme en bloc de \$12,000,000.

19861. Savez-vous si vous avez examiné la soumission de Battle suffisamment pour vous apercevoir qu'il s'y trouvait un changement marqué ou une rature, au moment où vous l'avez ouverte?—Je me rappelle que, lorsque les soumissions furent ouvertes, avant que nous en eussions constaté les chiffres, nous nous assurâmes d'abord que tout était parfaitement régulier. S'il rencontrait quelque irrégularité ou singularité, nous pouvions les mettre à l'écart, et nous occuper uniquement de celles qui étaient parfaitement régulières. Celle-ci fut mise à l'écart.

19862. En dehors de l'irrégularité du temps ou de la réception, vous rappelez-vous si cette rature a été remarquée—si elle a fait naître le soupçon du motif du retard dans l'envoi de la soumission ou, de fait, si elle a été remarquée du tout?—Je ne me rappelle pas cela. Je me rappelle que nous vîmes par le timbre de la poste sur l'enveloppe qu'elle avait été mise à la poste à Ottawa, et nous pensâmes que celui qui l'avait déposée là aurait pu, sans peine aucune, la laisser au bureau du secrétaire trois heures et demie plus tôt si elle était prête.

19863. D'après ce que vous comprenez de la transaction, concluez-vous que la soumission régulière la plus basse a été acceptée, considérée, et suivie du contrat?—La soumission régulière la plus basse était celle de D. McDonald & Cie. Il y a eu, je crois, bien des retards et une longue correspondance entre le département et les différentes parties, et cet ouvrage fut définitivement mis entre les mains de M. Onderdonk, l'entrepreneur actuel. Soumission de D. McDonald & Cie.,  
la plus basse.

19864. Avez-vous pris quelque part aux négociations qui ont eu lieu entre le temps de la décision sur les différentes soumissions et la conclusion finale de l'arrangement par lequel M. Onderdonk est devenu l'entrepreneur?—Je n'ai pas, que je sache, pris part à ces négociations. J'ai fait, le 22 novembre, mon rapport sur les soumissions, et la première lettre de moi dont je me souviens est datée du 28 janvier suivant; elle parlera pour soi. Entre ces dates, j'en me rappelle pas avoir pris part aux négociations.

19865. Cette lettre traitait-elle de cette même section dont vous parlez?—Elle se rapportait à la section de Boston Bar à Lytton. Ce n'est pas la même section; c'est la section voisine au-delà.

19866. Il ne me paraît pas que ce soit la même dont nous parlons maintenant?—Non.

19867. Quant à cette section, dites-vous que vous avez pris quelque part aux négociations qui se sont terminées par la cession du contrat à Onderdonk, après avoir fait votre rapport?—Je n'y ai pris aucune part quelconque.

19868. Y a-t-il, selon vous, quelque autre chose se rapportant à ce contrat particulier qui demande de plus amples explications?—Je ne crois pas. Il n'y avait encore rien de fait, ou bien peu de chose, à part la

*Soumissions—**Contrat No. 60, C. A.*

passation du contrat, quand je cessai d'être l'ingénieur en chef. Tout ce qui a été fait en vertu du contrat l'a été dequis. Je me rappelle seulement avoir envoyé les ingénieurs pour surveiller l'ouvrage, et avoir écrit de longues et minutieuses instructions sur la manière dont ils devaient diriger les opérations.

CONTRAT No. 61,  
C. A.

19869. Le contrat suivant, le No 61, est également pour une partie de la construction de la voie dans la Colombie Anglaise, et a été passé d'abord, paraîtrait-il, avec Ryan, Goodwin & Cie., et subséquemment cédé à Onderdonk : j'en conclus que vous avez aussi fait dans cela votre rapport sur le mérite des soumissions ?—Les soumissions pour cette section sont mentionnées dans ce même rapport du 22 novembre, et il fait voir que la soumission de Purcell & Cie., \$2,573,640, était la plus basse. Il y avait quatorze soumissions régulières pour cette section, une irrégulière. Celle-ci avait été envoyée par Brown & Corbett. Elle ne contenait pas de mandats, n'offrait pas de sûretés, et avait été reçue après l'heure.

19870. Etait-elle d'un chiffre moins élevé que la soumission adoptée de Purcell & Ryan ?—Je ne saurais dire. Les chiffres ne paraissent pas avoir été consignés dans l'extrait. Non ; la somme était de \$2,642,888.

19871. En sorte que si la soumission avait été admise à concourir, la transaction n'aurait pas eu un résultat différent ?—Elle se serait trouvée la cinquième après la plus basse à peu près.

Contrat basé sur  
soumission la plus  
basse.

19872. Ce contrat paraît avoir été basé, alors, sur la plus basse soumission, si je comprends bien votre rapport : est-ce comme cela que vous l'entendez ?—Les entrepreneurs étaient, dans le principe, Ryan, Goodwin & Cie. La soumission semble avoir été signée : Purcell & Cie. En consultant à l'extrait je vois que les noms des parties qui ont envoyé la soumission sont Purcell, Ryan, Goodwin et Smith. L'entrepreneur actuel est Andrew Onderdonk. Je suis informé que Ryan, Goodwin & Cie. ont cédé le contrat à Andrew Onderdonk. On mentionne cette cession à la page 190 d'un Livre Bleu donnant la liste des soumissions depuis janvier 1879, et à la même page on trouve une communication de moi sur le sujet, portant la date du 28 janvier 1880.

19873. Pouvez-vous dire si vous avez pris quelque part aux négociations qui ont amené cette cession du contrat à Onderdonk par Purcell, Ryan, Goodwin & Smith ?—Aucune quelconque.

19874. Avez-vous eu connaissance de la manière dont cette cession a été amenée ?—Non ; pas personnellement.

19875. Avez-vous une connaissance personnelle de la manière dont la cession du premier contrat à Onderdonk par McDonald & Cie., a été amenée ?—Non.

19876. Y a-t-il quelque chose concernant ce contrat pour la section B, de Boston Bar à Lytton, que vous croyiez exiger de vous quelque explication ?—Rien en dehors de ce que j'ai dit sur les autres contrats. L'un de mes derniers actes a été d'instruire l'ingénieur sur la manière dont il devait diriger les mesurages et les opérations se rattachant à la construction. Ces instructions étaient datées du 19 mars, 1880, et je puis les produire comme exhibit. On y verra que j'ai pris toutes les précautions pour que les choses se fissent bien, autant que je pouvais alors les prévoir, et j'espère que ces précautions ou des meilleures ont été et sont encore prises.

*Soumissions—*  
*Contrat No. 62, C. A.*

19877. Le contrat suivant se rapporte à la section C, de Lytton à Junction Flatt, et paraît avoir été passé avec M. Onderdonk : il paraît aussi que vous avez fait un rapport sur le mérite relatif des soumissions ? — J'ai parlé des soumissions pour cette section dans mon rapport du 22 novembre, 1879. Il y avait douze soumissions en tout, je crois—onze soumissions régulières et une irrégulière. Celle-ci venait de la maison de Brown et Corbett. Elle ne contenait pas de mandats d'argent, n'offrait pas de sûretés, et avait été reçue après l'heure fixée. Les chiffres de la soumission irrégulière étaient de \$2,020,350. La soumission régulière la plus basse venait de D. McDonald & Cie \$2,056,950. Il n'y a pas de différence sensible entre les deux dernières mentionnées.

19878. Le contrat avec Onderdonk paraît avoir été basé sur cette soumission de McDonald & Cie., avez-vous pris quelque part aux arrangements qui se sont terminés par la cession à Onderdonk des droits de ces personnes ?—Aucune quelconque.

19879. Savez-vous ce qui a amené cette cession ?—Je ne sais rien personnellement. J'ai pu l'avoir entendu expliquer sûr la rue, mais dans ce cas, la chose est complètement sortie de ma mémoire.

19880. Y a-t-il quelque chose concernant ce contrat que vous croyiez demander une explication de votre part ?—Rien de particulier.

19881. Celui qui vient après, par rang d'ordre, est avec M. Onderdonk pour une autre portion de l'ouvrage dans la Colombie Anglaise, le No. 63 ; vous avez, je crois, fait votre rapport dans ce cas, comme sur les autres soumissions reçues au même temps que la dernière ?— J'ai fait mon rapport sur les soumissions envoyées pour cette section dans le même rapport, en date du 22 novembre, et d'après ce rapport, la soumission la plus basse était celle de T. & M. Kavanagh, \$1,809,150. Il y avait onze soumissions régulières pour cette section. Il y en avait aussi une irrégulière venant de Brown & Corbett. Elle ne contenait pas de mandat d'argent, n'offrait pas de sûretés et avait été reçue trop tard. Les chiffres de cette soumission irrégulière ne sont pas inscrits dans cet extrait, mais en consultant la soumission je vois que la somme était de \$1,822,410.

CONTRAT No. 62,  
 C. A.

19882. Plus haute que celle de la soumission acceptée ?—Un peu plus haute, oui.

19883. Dans cette affaire, il paraît que le soumissionnaire heureux a demandé une petite prolongation de temps : vous rappelez-vous si l'on vous a consulté à cet égard ; il eut un délai de quelques jours dans une occasion, et une extension additionnelle de quelques jours ?—Je ne me rappelle rien de cela ; je crois que je n'ai aucunement pris part aux négociations qui ont eu lieu entre la réception des soumissions et mon rapport sur icelles et leur adoption finale.

19884. Vous rappelez vous si vous avez pris quelque part aux négociations qui ont eu lieu entre l'adoption finale des soumissions et la cession des droits de ces parties à Onderdonk, et le contrat avec Onderdonk ?—Aucune part, si ma mémoire ne me fait pas défaut.

19885. Savez-vous personnellement ce qui a amené cette cession ?—Je n'en sais rien personnellement.

19886. Y a-t-il quelque chose, à propos de cette affaire, se rattachant à cette dernière section D que vous croyiez devoir expliquer ?—Rien de particulier.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 60-63,  
C. A.*

Résultats favorables  
au public.

19887. Avez-vous considéré la question de savoir si le résultat de cette demande de concurrence a été aussi favorable à l'intérêt public qu'on pouvait l'espérer, et dans toutes les circonstances?—Je n'ai pas raison de croire que le résultat n'a pas été, de tous points, favorable.

19888. Croyez-vous que les prix étaient aussi bas qu'on pouvait l'espérer dans le temps pour des ouvrages dans cette région?—Je le pense.

19889. Avez-vous donné quelque attention à la question de savoir s'il était désirable de confier des travaux aussi considérables à un seul entrepreneur ou à une seule maison, ou bien plutôt de les confier à quatre entrepreneurs séparés ou maisons?—Je parle de cela, je crois, dans ma lettre du 20 janvier 1880, page 190. J'y disais que

“ Comme les trois autres sections dans la Colombie Anglaise sont déjà données à M. Onderdonk, et qu'il y a une section qui est enclavée dans les trois, il serait très avantageux de confier le tout à un seul entrepreneur ayant les ressources nécessaires pour exécuter les travaux, et d'après les lettres du gérant général de la Banque de Montréal, et d'autres personnes de haute position, il semblerait ne pas exister de doute sur l'expérience et les ressources pécuniaires de M. Onderdonk.”

Avantageux d'avoir  
les grands travaux  
sous un seul entre-  
preneur capable.

19890. Mais cette opinion, si je la saisis bien, ne regarde que le dernier état de choses, c'est-à-dire après qu'Onderdonk eût pris les trois autres sections, et je vous demandais si, lorsque l'ouvrage était entre les mains de quatre entrepreneurs, il était désirable de les fonder toutes et de les placer sous le contrôle d'un seul et même entrepreneur?—Dans ce que je viens de vous dire, j'ai déclaré qu'il serait d'un grand avantage d'avoir tous les travaux entre les mains d'un seul entrepreneur.

19891. C'est-à-dire, comme je le comprends, après que les trois autres sections avaient été acquises par Onderdonk?—Je crois avoir fait un rapport là-dessus quelque part ailleurs, mais je ne le trouve pas dans le moment.

19892. Sans nous en référer aux rapports antérieurs, quelle est aujourd'hui votre opinion sur le sujet?—J'aimerais mieux m'en référer à mes opinions telles que je les ai exprimées quand j'étais un employé du gouvernement, que de formuler aujourd'hui de nouvelles opinions.

19893. Auriez-vous quelque objection à dire ceci : si vous avez vu quelque raison de changer les opinions que vous exprimiez alors?—Je n'ai aucune raison de changer mon opinion. Je n'ai vu aucune raison de changer mon opinion.

19894. En sorte que, autant que vous vous souveniez du contenu de votre rapport, vous êtes toujours de la même opinion?—Oui.

19895. Je crois que vous avez fait allusion à ce sujet dans une partie précédente de votre interrogatoire quand vous discutiez l'a propos de donner l'ouvrage sur les sections A et B, entre la Baie du Tonnerre et la Rivière Rouge, contrats 41 et 42?—Oui.

Toutes choses égales d'ailleurs, il vaut mieux pour le public qu'une seule maison solide ait le contrôle des grands travaux

19896. Si je vous ai bien compris, voici quelle est sur le sujet votre opinion : toutes choses égales d'ailleurs, vous pensiez que, dans l'intérêt du public, il vaudrait autant qu'une seule maison solide eût en mains l'entreprise?—Oui, j'imagine que j'ai dû donner une opinion comme celle-là.

19897. Avez-vous quelque objection à nous dire si, abstraitement parlant, c'est encore là votre opinion?—Oh ! je crois, comme il est dit

*Soumissions—*  
*Contrats Nos. 61-63,*  
*G. A.*

ici, que le résultat a été extrêmement avantageux ; mais je dois ajouter qu'on ne se trouve pas dans une disposition d'esprit bien favorable quand on est, comme je le suis, placé dans la boîte aux témoins, excité par les nombreuses questions que l'on me pose. Quand j'énonce une opinion sur une question d'une telle importance, j'aime à la donner avec calme et délibération.

19898. Je dois donc comprendre que vous ne désirez pas d'être interrogé davantage sur le sujet pour le moment?—Je n'ai pas d'objection à donner mon opinion sur cette question ou sur d'autres, mais je ne puis, situé comme je le suis ici, donner une opinion calme et délibérée sur cette question-ci ou aucune autre d'une importance égale.

19899. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à cet ouvrage dans la Colombie Anglaise, soit comme tout ou comme section, que vous croyiez devoir nous communiquer dans votre présent témoignage?—Je ne vois rien de plus. Les travaux sont extrêmement difficiles. Il me semblait dans le temps qu'ils étaient donnés à des prix très bas, plus bas, en réalité, que je ne croyais possible, et si je ne me trompe du tout au tout, je crois que, dans tous les cas, ils ont été donnés aux soumissionnaires les plus bas. Ouvrage donné à très bas prix et, dans chaque cas, au plus bas soumissionnaire.

19900. C'est ce que dit le rapport qui nous a été fourni?—A l'exception, peut-être, d'une soumission irrégulière dont j'ai parlé aujourd'hui, celle de Brown & Corbett ; ils offraient de faire les travaux à un prix un peu plus bas que quelqu'autre—le soumissionnaire régulier le plus bas.

19901. Le contrat qui vient ensuite par ordre de rang est le No 64, avec Ryan, Whitehead & Ruttan, pour un pont temporaire sur la Rivière Rouge ; vous rappelez-vous quelque circonstance particulière qui s'y rattache?—Oui ; je me rappelle quelque chose à ce sujet. M. Collingwood Schreiber était alors à Winnipeg en qualité d'ingénieur-surintendant, je crois, et le 3 mars, je lui envoyai le télégramme suivant : PONT SUR LA RIVIÈRE ROUGE.  
CONTRAT No. 64.  
Comment l'ouvrage a été entrepris.

“ Si vous le croyez désirable et praticable, pendant que la rivière est gelée, de construire un pont temporaire sur pilotis à Winnipeg, demandez des soumissions, en donnant une semaine d'avis.”

L'objet était de s'assurer un raccordement de chemin de fer entre les deux bords de la rivière et de se faciliter ainsi les communications entre l'embranchement de Pembina et la ville de Winnipeg et la région à l'ouest de Winnipeg. M. Schreiber répondit, le 4, le lendemain, à ce télégramme :

“ Il est désirable, dans l'intérêt de la construction rapide à l'ouest, d'avoir un pont, mais qu'est-ce que vous dites des obstructions à la navigation ? S'il faut le construire, les pilotis et les bois doivent être livrés de suite ; mais je ne crois pas qu'il soit prudent de le bâtir avant la débâcle.

Le 6 mars, en ayant reçu l'autorisation, j'enjoignis à M. Schreiber de se procurer les pilotis et les bois pendant que la neige durait, et le 10 mars je priai M. Schreiber de s'adresser à la corporation de Winnipeg, lui demandant la permission d'ériger un pont temporaire ; et que je croyais qu'il valait mieux retarder l'érection jusqu'au départ de la glace, mais qu'il fallait se procurer les matériaux de suite. D'après ces instructions, des soumissions furent reçues pour l'érection du pont temporaire, le 10 mars, et je fis mon rapport sur le fait quelque temps après, le 6 avril, la plus basse soumission ayant été acceptée, l'autorisation du ministre Contrat basé sur la soumission la plus basse.

Pont sur la Rivière  
Rouge—  
Contrat No. 64.

ayant été, en attendant, obtenue par le télégraphe. La soumission la plus basse était celle de John Ryan, Charles Whitehead et H. N. Ruttan, \$7,350. L'ouvrage fut entrepris et terminé après que j'eus cessé d'occuper le poste d'ingénieur en chef.

19902. Il paraît donc que le contrat a été basé sur la soumission la plus basse : savez-vous si jusqu'au moment où vous avez cessé d'avoir la direction des travaux, ceux-ci progressaient d'une manière satisfaisante?—Je n'ai rien appris à ce contraire jusqu'au moment où j'ai quitté le bureau.

19903. Y a-t-il quelque chose de particulier concernant ce contrat que vous croyiez nécessaire de déclarer?—Rien qui soit venu à ma connaissance.

MATÉRIEL ROULANT—  
CONTRAT No. 65.

19904. Le contrat qui vient ensuite par rang d'ordre est le No 65, avec James Crossen, pour une certaine quantité de matériel roulant?—Ce matériel roulant dont vous parlez a été demandé par annonces le 19 février. Des soumissions furent demandées et reçues le 1<sup>er</sup> mars. Elles furent ouvertes le 2 de mars par MM. Trudeau, Smellie et Braun. Le contrat paraît avoir été accordé à Crossen, de Cobourg, sa soumission étant la plus basse, pour quatre wagons de première classe. On ajouta plus tard au contrat un wagon officiel. On trouvera dans la correspondance les informations sur ce wagon officiel.

Contrat au plus bas soumissionnaire.

19905. Avez-vous eu une connaissance officielle de la manière dont ce contrat a été rempli?—Je ne le pense pas. Je crois que ce contrat a été rempli après que j'eus quitté le bureau.

19906. Y a-t-il quelque chose concernant ce contrat que vous croyiez utile de mentionner?—Non ; je ne vois rien qui doive attirer particulièrement l'attention.

SOUMISSIONS—  
CONTRAT No. 66.

19907. Le contrat qui vient ensuite est le No 66, avec Bowie & McNaughton, pour la construction d'une partie de la voie principale, les deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge : celui-ci, si je ne me trompe, a été mis au concours public?—Cet ouvrage a été annoncé les 10 et 11 février 1880. La réception des soumissions a été remise par une seconde annonce datée du 22 mars, jusqu'à vendredi, le 9 avril. On rédigea et prépara les spécifications et le memorandum d'informations et les formulés de soumission et tous les documents nécessaires, on les fit imprimer et on les distribua aux entrepreneurs qui se proposaient de soumissionner. Des soumissions furent reçues. Elles furent ouvertes le 12 avril, en présence de M. Trudeau, M. Schreiber et M. Braun, et le 13 avril, je fis au ministre mon rapport sur icelles. D'après ce rapport il appert que la plus basse soumission venait de George Bowie et de M. McNaughton ; le chiffre en était de \$438,914. Un contrat fut passé avec ces parties le 3 mai, mais je ne sais pas personnellement ce qui a été fait pour l'exécution de l'ouvrage de ce contrat.

Contrat basé sur la plus basse soumission.

19908. Le contrat paraît basé sur la soumission la plus basse, selon votre rapport du temps?—Oui.

19909. Y a-t-il autre chose concernant ce contrat que vous desiriez expliquer?—Je ne crois pas nécessaire de déclarer que les deuxièmes 100 milles étaient désignés dans une position que je ne considérais pas comme la meilleure.

*Tracé du chemin de fer—*

*Contrat No. 68.*

La désignation n'était pas approuvée du témoin.

19910. Qui avait arrêté cette désignation ?—Le gouvernement.

19911. Contrairement à votre recommandation ?—Contrairement à ma recommandation.

19912. En quoi différait-elle de la voie que vous recommandiez ?—Elle passait sur un terrain qui nécessitait des pentes raides, inutilement à mon sens.

19913. Voulez-vous dire qu'on aurait pu obtenir, entre les mêmes termini, une voie qui aurait présenté des rampes plus faciles ?—Par une route différente. Dans tous les cas mon opinion n'a pas été suivie, et le contrat a été adjugé.

Le témoin croyait qu'on aurait pu obtenir une meilleure voie avec rampes plus faciles si on avait suivi son avis

19914. Était-ce pour suivre la politique du gouvernement que cette voie a été adoptée, ou était-ce simplement pour suivre les opinions des ingénieurs qui différaient d'avec vous ?—J'oserais dire que la politique du gouvernement y était pour quelque chose.

19915. Quelle était la politique du gouvernement ?—Je ne suis pas prêt à dire ce qu'elle était. On ne me l'a pas expliqué bien clairement. Je ne pouvais pas voir quelle elle était moi-même.

19916. Voulez-vous dire que vous ne vous accordiez pas avec le gouvernement sur sa politique ?—Je n'ai pas été appelé pour m'accorder ou pour différer ; j'ai simplement énoncé mes idées sur l'à propos de la construction de la voie sur cette route particulière.

19917. Naturellement, nous n'avons aucun désir de nous enquerir du plus ou moins de justesse de la politique adoptée par le gouvernement ; mais nous désirons nous renseigner au sujet du caractère de la transaction au point de vue des ingénieurs : si je vous comprends bien, vous dites, n'est-ce pas qu'on aurait pu obtenir le même résultat, dans votre opinion, en suivant une route différente ?—Pratiquement, le résultat eut été le même sur une meilleure route.

19918. Pourriez-vous expliquer, d'une manière générale, les traits principaux de cette divergence d'opinions entre vous et les ingénieurs dont l'avis a prévalu ?—Je crois que mes rapports imprimés l'expliqueront en partie. Quoiqu'il en soit, vous trouverez mon rapport sur le sujet à la page 246 dans le Rapport sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, pour 1880 ; on en parle aux pages 23 et 24, où je dis :

“ En juin dernier, on commença des arpentages pour établir la route à partir de la frontière Ouest de la Province de Manitoba, et de là en gagnant au Nord-Ouest vers la Rivière Saskatchewan. On a fait une reconnaissance générale du district, et deux voies ont été arpentées et examinées, l'une courant vers l'ouest et aboutissant à quatre milles au-delà du Fort Ellice, sur l'Assiniboine ; la seconde, en quittant la Province de Manitoba, prenait une direction ouest jusqu'à Bird Tail Creek ; une troisième était projetée qui serait partie du point de départ commun pour atteindre au confluent de la petite Saskatchewan et de l'Assiniboine. Cette voie promettait des rampes faciles sur une section qui plus tard aurait pu être utilisée définitivement pour le trafic du charbon ; mais la première aurait l'avantage sur l'autre route sous le rapport de la distance par milles. Le gouvernement maintenait qu'il était plus important de continuer la voie qui suivait la direction générale de l'établissement le long du versant occidental de Riding Mountain, d'autant plus qu'elle avait été trouvée vingt mille plus courte que la route sud. La route Nord-Ouest, fut, en conséquence adoptée par un Ordre en Conseil daté du 22 janvier dernier, et on demanda des soumissions pour la section des deuxièmes 100 milles de la Rivière Rouge.”

Tracé du chemin de  
fer—  
Contrat No. 66.

Voilà le point dont vous parlez. La voie que je recommandais était celle qui conduit de l'extrémité occidentale de la province de Manitoba à la Vallée de l'Assiniboine, par l'embranchement de la petite Saskatchewan.

19919. Est-ce celle dont vous parlez comme devant servir plus tard au trafic du charbon?—Oui.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 66.

19920. Je suppose que les travaux sur cette section étaient à peine commencés au temps où vous avez quitté le chemin de fer, et que, par conséquent, vous ne pouvez pas dire comment l'ouvrage se faisait sur ces deuxièmes 100 milles?—Je doute qu'il y eût rien de fait quand je me suis retiré du service.

MATÉRIEL ROU-  
LANT.—

CONTRAT No. 67.

Simon Peters le sou-  
missionnaire le plus  
bas pour les wagons  
à marchandises.

19921. Le contrat suivant est le contrat No. 67, avec la *Moncton Car Co* : avez-vous eu quelque chose à faire avec celui-là?—Ces wagons sont entrepris en vertu du contrat No. 67, ont été demandés par annonce en même temps que les wagons de voyageurs fournis en vertu du contrat No. 65. Pour ce genre particulier de wagons—c'est-à-dire, wagons à marchandises, wagons plateforme et wagons de marchandises—les prix de la *Moncton Car Co* étaient les plus bas, sauf une exception. Elle offrait de fournir les wagons à marchandises à \$690, et les wagons plateforme à \$490. Elle était en réalité la plus basse soumission pour les wagons plateforme, mais il y avait une offre plus basse pour les wagons à marchandises—celle de Simon Peters, de Québec.

19922. De combien celle-ci était plus basse pour les wagons à marchandises?—De \$5. Mais je crois qu'en consultant la soumission, vous verrez que Peters ne s'engageait pas à fournir tous les chars voulus, il ne voulait en entreprendre que la moitié.

19923. On rapporte qu'il ne voulait en fournir que de quinze à trente au lieu de soixante?—Oui.

19924. Alors, si je vous comprends bien, vous voulez dire que l'offre de la *Moncton Car Co.*, était la meilleure, dans l'intérêt public?—Voici une lettre adressée à Simon Peters, le 3 mars, par M. Braun, l'informant que sa soumission pour les wagons à marchandises était la plus basse—mais elle n'était pas faite sur la formule imprimée—et lui demandant s'il avait eu les dessins et les spécifications, et s'il était sûr que les wagons devaient être livrés à Emerson, Manitoba. On demandait encore à M. Peters de déclarer si sa soumission était faite aux conditions énoncées dans les plans et spécifications; que dans ce cas il eût à télégraphier le fait tout de suite par un télégramme qu'il confirmerait par lettre. On l'informa également qu'on exigerait un dépôt de 5 pour cent. Je vois que, le 4 mars, M. Peters télégraphia qu'il se rendrait à Ottawa. Le 5 mars, je vois une lettre de M. Peters, datée d'Ottawa, 5 mars, disant que lorsqu'il s'est décidé à soumissionner les wagons, il était trop tard pour qu'il pût se procurer des copies ou spécifications soit d'Ottawa ou de Moncton :

Peters se retire.

“Croyant que les dits wagons seraient les mêmes que ceux que j'avais soumissionnés pour les chemins de fer Intercolonial et Grand-Tronc; c'est sur ces plans et spécifications que j'ai soumissionné. Après l'examen des plans et spécifications des wagons pour le chemin de fer du Pacifique, que j'ai fait ce matin, je crois que les wagons sont beaucoup plus coûteux que ceux pour lesquels j'ai fait des estimations. Je prends donc la liberté de retirer ma soumission, et j'espère que cela ne me causera aucun préjudice auprès du gouvernement.”

La soumission de M. Peters mise à l'écart, le secrétaire reçut l'ordre de notifier aux soumissionnaires à Moncton que leur soumission était acceptée, et le contrat fut passé, à ce que j'ai compris.

*Matériel roulant—  
Contrat No. 67.*

Contrat donné au soumissionnaire le plus bas ensuite—la *Moncton Car Co.*

1925. Avez-vous remarqué quelque autre chose concernant ce contrat qui demande à être expliqué?—Je pense qu'il n'y a pas besoin d'autre explication. Je ne vois rien de plus.

1926. Le contrat suivant, le No 68, est avec l'*Ontario Car Co* pour deux wagons de la malle et de marchandises?—On demanda par

CONTRAT No. 68.

annonces deux wagons de la malle et de marchandises en même temps que les wagons dont on vient de parler. La soumission la plus basse reçue était celle de la *Ontario Car Co*, et sa soumission fut acceptée.

Contrat donné au plus bas soumissionnaire, la *Ontario Car Co.*

Le prix était de \$3,115 ; le prix de celle qui venait ensuite était de \$3,303. Le contrat passé était daté du 8 mai. J'ai quitté le service d'ingénieur en chef avant la fin de mai, et le contrat, sans doute, a été rempli depuis. Je n'en sais rien personnellement. Le contrat suivant fut passé après que j'eus quitté le service. Je vois dans mon livre de correspondance un memorandum donnant les explications nécessaires sur le contrat 69. Voici ce qu'il y est dit :

TRANSPORT DES  
RAILS.—

CONTRAT No. 69.

« Relativement à la lettre de M. Henry Beatty, du 13 courant, retournée avec le présent, je me suis informé, et j'ai appris de l'hon. M. Pope qu'il ne se souvient pas d'avoir demandé, comme le prétend M. Beatty, un

Explique pourquoi il n'y a pas eu de concours.

taux pour 15,000 tonnes. Le 30 septembre, 1879, une lettre fut envoyée à M. Beatty, acceptant son offre de \$6 par tonne, pour une quantité limitée à 4,000 tonnes, de Montréal au Fort William, ce taux embrassant les droits du port à Montréal, de canaux, et d'assurance jusqu'à la valeur de \$25 par tonne ; les frais d'empilement au point de la livraison. Tard dans la saison 3,000 tonnes en sus des 4,000 tonnes arrivèrent à Montréal, et il devint nécessaire de les enlever des quais et de les expédier. M. Beatty, était le seul auquel l'on pouvait s'adresser pour cette fin, et il offrit de les transporter à Emerson au même taux qu'il avait entrepris de transporter 11,000 tonnes pour l'entrepreneur John Ryan. Cette offre fut acceptée sans les formalités ordinaires, et M. Beatty se mit à l'œuvre, mais il n'y a encore rien eu de payé. Comme la somme est importante, il faudrait, avant d'envoyer les certificats, faire confirmer l'arrangement pour le transport des 3,000 tonnes.

Ce qui s'est fait ensuite je l'ignore, mais je n'ai aucun doute qu'il a été passé un Ordre en Conseil et que les paiements ont été faits.

1927. Si je comprends bien, cet arrangement était favorable au gouvernement?—Je pense qu'il était très désirable.

Arrangement désirable dans l'intérêt public.

1928. Le fait qu'on n'invitait pas de concours ne causait en aucune façon de préjudice à l'intérêt public?—Nous fîmes transporter les rails pour le même prix que l'entrepreneur Ryan faisait transporter les siens, et il est naturel de supposer que John Ryan avait passé le marché le plus profitable possible avec la compagnie de Transport.

1929. Avez-vous quelque raison de croire que le transport aurait pu se faire à meilleur marché?—Je n'ai aucun motif de penser qu'il eût pu se faire à meilleure composition.

1930. Le contrat suivant, le No 70, est avec la Compagnie de Transport du Nord-Ouest, représenté par ce même M. Beatty dont vous venez de parler, et il s'agit encore du transport de rails ; veuillez nous dire ce que vous avez eu à faire avec ce contrat?—Je ne crois pas m'en être occupé. Les soumissions ont été reçues au moment où je

CONTRAT No. 70.

*Ponts sur les débouchés Est et Ouest du Lac des Bois—*  
*Contrat No. 71.*

quittais le service, et je ne vois pas par les papiers que j'ai sous les yeux, que j'aie eu à m'en mêler du tout, à moins, peut-être, que je n'aie rédigé l'annonce, la spécification et la formule de soumission.

19931. Je ne connais pas d'autre contrat auquel vous ayez pris part ; croyez-vous que j'en aie omis quelqu'un ?—Je crois que nous les avons tous repassés. Oui, il y en a un autre. Il y a un contrat passé avec la *Toronto Bridge Co.* Une annonce datée du 1<sup>er</sup> avril 1880, demandait des soumissions pour la fourniture et l'érection de ponts de fer sur les débouchés Est et Ouest du Lac des Bois. On rédigea des spécifications et autres détails que l'on fit imprimer et distribuer pour l'usage des entrepreneurs qui voudraient soumissionner. Des soumissions furent reçues, et le 20 mai, je fis mon rapport sur icelles au ministre des chemins de fer et canaux. On peut se procurer ce rapport. On invitait aussi des offres pour d'autres ponts. La soumission de la *Toronto Bridge Co* était décidément la plus basse, et je recommandai qu'on lui donnât le contrat de deux ponts au débouché du Lac des Bois. Cette transaction comportait une dépense de \$51,264,80. Voilà tous les contrats, je pense.

La *Toronto Bridge Co.* étant le plus bas soumissionnaire, obtint le contrat.

**Carre.**

HENRY CARRE : continuation de son interrogatoire.

TRACÉ DU CHEMIN  
 DE FER—  
 CONTRAT No. 14.

*Par le Président :*

19932. Avez-vous fait la désignation de la voie telle qu'elle est à présent adoptée sur la section 15, et la partie est de la section 14 ?—Pas sur la partie est de 14.

19933. Jusqu'ou s'étendait votre ouvrage à l'Est ?—Il ne s'étendait que jusqu'au bord occidental du Lac Traverse.

19934. Vous voulez dire, alors, cette pointe de terre qui s'avance dans le lac ?—Oui ; à la station 1912.

19935. Est-ce sur cette pointe de terre bien connue ?—Oui ; c'était l'extrémité de la désignation que j'avais à faire, je tirai ensuite une ligne d'essai à moi propre jusqu'à la Rivière-Rouge.

19936. Laquelle ligne a été adoptée la première, celle de 14 ou de 15 : je veux dire, avez-vous eu à travailler de façon à réjoindre quelque ligne déjà adoptée, ou aviez-vous tout le champ libre de manière à faire votre choix d'une ligne, et à ce que quelqu'autre pouvait se joindre à votre ligne ?—J'avais tout l'espace libre depuis le Portage du Rat jusqu'à la Rivière Rouge, suivant la direction générale de la ligne de M. Jarvis tirée en 1871-72—dans l'hiver.

Tracé deux lignes dans le voisinage du Lac Traverse.

19937. Vous rappelez-vous si vous avez tracé plusieurs lignes dans le voisinage de cette traverse du lac Traverse ?—J'en ai tracé deux ; voilà tout. La ligne actuelle est la première.

19938. L'autre était-elle la ligne alternative dont parle M. Fleming dans son rapport : avez-vous vu son rapport sur l'à propos de choisir cette ligne de préférence à l'autre ?—Je viens de le voir à l'instant pour la première fois.

19939. Cette ligne alternative dont parle là M. Fleming, était celle à laquelle vous faites maintenant allusion quand vous parlez de l'autre ligne—je veux dire celle qui n'a pas été adoptée ?—Oui ; c'est l'autre ligne à ce point.

*Tracé des chemins  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

19940. Avez-vous fait d'autres désignations pour voir quelle était la meilleure ligne qu'on pouvait obtenir, à l'exception de celle qui a été adoptée, et de cette autre ligne dont vous parlez?—Oui; j'ai fait une autre ligne le long du Sud de Shoal Lake et du lac des Bois.

19941. Celle-là est encore plus au sud que cette autre ligne dont vous avez parlé en premier lieu?—Oui.

19942. Combien plus au sud?—Je serais quelques dix milles.

19943. Si loin qu'elle ne pouvait en aucune façon se comparer avec ces deux routes dans cette localité—je veux dire à la traverse du Lac Traversé?—Non; elle ne touchait pas du tout le lac.

*Traça une ligne sud qui ne touchait pas du tout le Lac Traversé.*

19944. Connaissez-vous quelques autres désignations projetées en dehors de ses deux?—M. Jarvis a tiré une ligne un peu plus au nord que celle-ci.

19945. Un peu plus au nord de quoi?—Un peu au nord de la présente traverse; un demi-mille au nord environ.

*Jarvis tira une ligne à un demi-mille au nord de la traverse actuelle.*

19946. Connaissez-vous quelques autres désignations que celle de M. Jarvis, dont vous parlez, au nord de la ligne actuelle, à part ces deux qui sont comparées dans le rapport de M. Fleming?—Non; il n'y a pas de désignations, mais j'ai tiré une ligne d'essai tout à fait au nord du Lac Traversé, appelée la ligne des Dalles.

19947. Veuillez maintenant examiner une carte [Exhibit No. 100], et nous dire si vous avez tiré aucune de ces autres lignes qui sont tracées là, outre celles sur lesquelles vous dites que M. Fleming a fait un rapport?—Je ne vois sur cette carte qu'une des lignes que j'ai tirées.

19948. Mais il y a plusieurs autres lignes: avez-vous tiré aucune de celles-ci?—Non; il n'y en a pas d'autre de marquée sur cette carte. Je me rappelle que M. Fleming proposait—avait envoyé un dessin.—

19949. Bien que vous n'avez pas actuellement tiré aucune de ces lignes, vous a-t-il suggéré que vous deviez tirer quelqu'une de celles que vous voyez marquées sur cet Exhibit No. 100?—Oui.

19950. Comment celle-là est-elle marquée sur l'Exhibit?—No. 4, en craie rouge.

19951. Eh bien; qu'avez-vous à dire sur cette proposition?—M. Rowan me le communiqua au bureau, à Winnipeg. On me demanda ce que je pensais, et je lui donnai, de mémoire, le profil de ce que nous obtiendrions, selon moi, si cette ligne était adoptée—le profil que nous obtiendrions si cette ligne était tirée. Je le passai à M. Rowan, et je n'en ai plus entendu parler depuis.

19952. Pouvez-vous nous dire comment se serait comparé ce profil, au point de vue de la dépense probable ou de la praticabilité, avec la ligne actuellement adoptée?—Il en résulte des rampes beaucoup plus raides à la traverse du Lac, du moins autant que je le connais, parce qu'il a fallu se tenir à un niveau plus élevé—les tranchées de chaque côté auraient été bien plus profondes que celles que nous avons à présent.

*L'une des lignes suggérées aurait rendu la traverse plus roide.*

19953. Elle n'était donc pas aussi désirable que celle qui a été adoptée?—Pas là; mais je crois que je pourrais indiquer—il y a une ligne marquée sur cette carte qui serait, à mon avis, plus désirable.

*Indique sur la carte une ligne qui, à son avis, eût été meilleure que celle qui a été adoptée.*

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 18.*

19954. Une ligne marquée sur cet exhibit?—Oui.
19955. Avez-vous jamais vu cet Exhibit auparavant?—Non, mais je connais la région si bien.
19956. Vous a-t-on déjà interrogé sur ce sujet là?—Non, jamais.
19957. Pourriez-vous définir, de façon à ce que les *reporters* puissent en prendre note, la ligne qui, à votre sens, serait plus désirable en ce endroit que celle qui a été adoptée, vous servant pour cela de tous les moyens pour l'indiquer soit par les numéros des stations ou autrement?—Je crois que le No. 2 aurait été meilleure.
19958. Voulez-vous dire la ligne rouge marquée ici No. 2?—Oui, on m'a dit qu'il y a un tracé par cette vallée marquée No. 2, et aboutissant au point oriental du promontoire sur lequel la ligne actuelle se trouve placée.

OTTAWA, vendredi le 22 avril 1881.

HENRY CARRE : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

19959. Quand avez-vous été attaché pour la première fois aux sections 15 ou 14?—Au printemps de 1874.
19960. En quelle qualité?—Comme ingénieur en charge d'un parti.
19961. Parti d'arpenteurs?—Parti de désignation.
19962. Cela était avant que la construction ait commencé?—Oui ; trois ans auparavant.
19963. Sur quelle partie du pays aviez-vous le contrôle?—Mes instructions m'enjoignaient de tirer une ligne depuis le Portage du Rat, traversant à la traverse orientale de la Rivière Rouge, à son débouché oriental, jusqu'au près d'un point appelé la Pointe au Sucre, en suivant la direction générale d'une ligne tirée par Jarvis en 1871.

Reçut ordre de tirer une ligne du Portage du Rat à la Rivière Rouge.

19964. Est-ce là la même direction générale dans laquelle la voie est maintenant à se construire?—La même direction générale, oui ; mais un peu au sud de la ligne de Jarvis.

19965. Sur quelle étendue de terrain, alors, avez-vous désigné une ligne sur les sections 14 et 15?—Je désignai depuis le Portage du Rat jusqu'au bord occidental du Lac Traverse, et de là, jusqu'à la frontière est de la province, je tirai une ligne d'essai.

Reçut ordre d'abord d'aller à la Rivière Rouge ; plus tard d'aller rejoindre Brunel.

19966. Veuillez me définir ce que vous entendez par l'ouvrage que demande une ligne d'essai, en quoi il diffère de celui que demande la désignation d'une ligne?—Avant de répondre à cela, permettez-moi de dire qu'on m'avait enjoint de joindre ma ligne à une ligne de M. Brunel à ce point, bien que mes premières instructions m'envoyassent à la Rivière Rouge.

19967. Pour le présent, la désignation, à l'ouest de la frontière de la Province, n'affectera pas la ligne que nous examinons, en sorte que nous pouvons nous dispenser de nous en occuper ; je me rappelle ce que vous en avez dit dans une occasion précédente. Veuillez décrire en peu de mots, la différence entre l'ouvrage que demande la désignation

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

d'une ligne comme celle que vous dites avoir désignée du côté ouest du Lac Traverse, et l'ouvrage d'une ligne d'essai, à l'ouest de ce point?— En dirigeant la ligne entre le Portage du Rat et le Lac Traverse, il me fallut d'abord tirer une ligne d'essai avant de pouvoir avoir une ligne de désignation.

19968. Eh bien ; que fait-on quand on tire une ligne d'essai?— Pour tirer une ligne d'essai vous tirez un nombre indéterminé de lignes dans différentes directions, prenant les angles ou les cours de ces lignes, chainant, et prenant les niveaux. Puis, cela fait, je traçais la ligne de désignation qu'on avait à faire y mettant toutes les courbes, les piquets et tout dans la position précise dans laquelle la voie serait placée où que les rampes seraient faites. Comment se tire une ligne d'essai.

19969. En faisant ce que vous appelez une ligne d'essai, la faites-vous au moyen des instruments?—Je me suis toujours servi d'instruments partout.

19970. Pour les lignes d'essai ? Oui ; quelquefois la ligne d'essai est tirée au moyen de la boussole, en se guidant sur la boussole, quelquefois au moyen d'observations astronomiques faits avec une lunette de méridien. Dans ce cas c'était au moyen d'observations astronomiques faites avec une lunette de méridien.

19971. En tirant une ligne d'essai, suivez-vous une ligne droite à travers le pays?—Des lignes droites avec des angles. Ayant tiré une ligne d'essai, vous désignez la voie en mettant des courbes où il y a des angles.

19972. Puis, plus tard, quand vous adoptez une désignation, vous mettez des courbes où se trouvent ces angles, et raccourcissez d'autres manières la longueur—est-ce là ce que vous voulez dire?—Oui.

19973. Je veux faire inscrire sur les notes des témoignages une définition faite par vous, afin que ceux qui n'appartiennent point à votre profession comprennent les devoirs que vous avez remplis dans cette partie de la contrée?—Comme je le dis, entre le Portage du Rat et le lac Traverse, j'avais à faire une ligne d'essai en avant de la désignation, puis à revenir sur mes pas et à désigner.

19974. Avec le même parti?—Avec le même parti. Si la ligne d'essai ne convenait pas, je recommençais, ce qui faisait double besogne—double besogne de distance. Après avoir dépassé le lac Traverse, je n'avais rien que des lignes d'essai, suivant la meilleure direction que je pouvais, poussant de l'avant et prenant la direction, enjoignant aux hommes de la lunette du méridien de suivre la direction que je voulais. De fait, une ligne d'essai ressemble beaucoup à un navire qui louvoie sous le vent contraire ; on avance et on recule, tâchant d'éviter les rochers, marais, lacs, et toutes espèces d'obstacles. Avec la désignation de la ligne vous savez ce qu'il y a en avant de vous, mais vous devez être plus exact et tirer toutes les courbes, poser tous les piquets, de façon à obtenir un profil exact de la voie. Différence en la ligne d'essai et la ligne de désignation.

19975. En faisant, dans le commencement une ligne de désignation pour un chemin de fer, considérez-vous comme nécessaire d'obtenir la meilleure ligne possible avant de déterminer la désignation?—C'est ce qui se pratique généralement. Vous trouvez la meilleure ligne, mais vous ne pouvez la connaître que lorsque toute la ligne est terminée—qu'après avoir terminé votre travail et fait vos calculs.

19976. N'arrive-t-il pas qu'une ligne est quelquefois tirée ou une

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

désignation adoptée avec l'entente bien distincte qu'un nouvel examen pourra y apporter des améliorations sensibles?—Certainement.

19977. Est-il nécessaire alors, dans le commencement, d'adopter ce que l'on considère comme la meilleure ligne, ou bien une ligne simplement praticable?—Dans ce cas, je comprendrais que vous voulez dire la meilleure route. Si vous prenez une ligne, vous prenez une ligne qui doit être établie, mais vous pouvez prendre une route à travers une contrée—deux routes—et en adopter une comme étant généralement la meilleure, et puis y faire toutes les améliorations que vous pouvez.

Ce que le timon entend par une route.

19978. Vous faites une distinction entre une route et une ligne; eh bien; parlant d'une direction générale comme d'une route, quel serait le mot technique pour exprimer un alignement exact?—Ce que j'entends par une route, c'est de suivre la direction générale d'une contrée—suivant la hauteur des terres, traversant les lacs à certains points qui sont les seuls que l'on peut utiliser.

La ligne est le vrai centre de l'encaissement de la voie.

19979. Je vois maintenant ce que signifie le mot route?—Mais une ligne est le centre exact de l'encaissement de la voie.

19980. Vous dites maintenant ce qu'on entend par une ligne; eh bien, est-il nécessaire d'abord d'adopter ce que l'on considère la meilleure ligne ou simplement une qui est praticable?—Il est d'usage d'adopter la meilleure ligne après avoir essayé toutes les lignes—après avoir essayé tous les moyens de l'obtenir, de trouver quelle est la meilleure.

Il faut que la désignation de la voie soit faite pour juger si la ligne est la meilleure.

19981. C'est l'usage, dans le commencement, quand on désigne une ligne, n'est-ce pas?—En travaillant à la désignation, vous ne pouvez dire au juste quelle est la meilleure ligne, que lorsqu'elle a été désignée. De fait, pour juger il faut que la désignation soit faite.

19982. Je répète ma question : est-il nécessaire, dans le commencement, d'adopter ce que l'on considère comme la meilleure ligne, ou bien une ligne qui est praticable?—Il est d'usage d'adopter la meilleure ligne, certainement.

19983. Dois-je comprendre que vous vous absteniez de désigner aucune ligne tant que vous n'avez pas entièrement examiné la contrée pour vous assurer qu'elle est la meilleure?—Non.

Les deux lignes doivent être tracées avant que personne puisse dire quelle est la meilleure.

19984. Il n'est donc pas nécessaire de s'assurer quelle est la meilleure ligne avant de la désigner du tout?—Il faut désigner les deux lignes avant que vous soyez en mesure de dire laquelle des deux est la meilleure.

19985. Ce raisonnement me semble très clair, mais il n'est pas clair pour vous. Je répéterai ma question : est-il nécessaire dans le commencement d'adopter ce que l'on considère comme la meilleure ligne, ou bien seulement une ligne qui est praticable?—Où placez-vous ici la désignation? C'est ce qui m'embarrasse. Vous parlez de désignation dans votre question.

19986. En d'autres termes, attendez-vous pour désigner aucune ligne que vous ayez fait une investigation si complète que vous pouvez dire quelle est la meilleure ligne?—Oui, dans certains cas nous le faisons; dans d'autres, non.

Il n'est pas toujours nécessaire de faire un examen complet.

19987. N'est-il pas nécessaire d'en agir ainsi dans tous les cas?—Non cela n'est pas nécessaire.

*Tracté du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

19988. Avez-vous adopté la désignation de cette ligne que vous dites avoir été faite jusqu'à la rive ouest du lac Traverse, sans faire un examen si minutieux de la contrée que vous pouvez dire laquelle serait la meilleure en définitive?—Ce n'est pas moi qui l'ai adoptée.

19989. Adopté quoi?—Je n'ai pas adopté la ligne.

19990. Je veux dire adopté comme l'ouvrage de votre parti. Si je comprends bien, vous étiez un parti de désignation?—Mes instructions m'enjoignaient de tirer une ligne de désignation, et pour cela il fallait désigner.

19991. Si je vous comprends bien, vous dites que vous avez fait non seulement une ligne d'essai mais une désignation; en ce qui concerne votre parti et suivant votre jugement vous avez désigné la ligne jusqu'à la rive ouest du Lac Traverse?—Oui; une ligne d'essai de désignation, vous feriez mieux de poser ainsi la question.

19992. Cette première investigation ou examen que vous avez faite, était-ce sans les instruments ou avec les instruments?—Oui.

19993. Vous dites que votre parti revint sur ses pas, et s'y prit autrement: quel était le premier procédé?—Il y eut trois procédés. D'abord je parcourus la ligne avec mes bûcherons. (1) Parcourut d'abord la ligne avec les bûcherons—exploration.

19994. Comment appelez-vous cela techniquement?—Nous piquetâmes et fîmes des entailles aux arbres indiquant la ligne.

19995. Comment appelleriez-vous cela?—C'est une désignation d'essai ou une exploration; une ligne d'exploration.

19996. Techniquement, comment appelez-vous cette opération?—Une ligne grossière d'exploration.

19997. Que faites-vous ensuite?—Ensuite les hommes de la lunette de méridien parcoururent cette ligne piquetée et prirent tous les angles: les chaîneurs suivirent et la chaînèrent: puis vinrent les niveleurs qui la nivelèrent, et enfin elle fut rapportée. (2) Des hommes de la lunette de méridien parcoururent la ligne et prirent tous les angles; les chaîneurs la chaînèrent; les niveleurs la nivelèrent.

19998. Comment appelleriez-vous cette seconde opération?—C'est une ligne d'essai; une ligne d'essai avec instruments.

19999. Vous dites que vous faites une troisième opération?—Pour la troisième opération, nous revîmes sur nos pas et je fis entrer les courbes; redressai les angles et fis entrer les courbes.

20000. Comment appelleriez-vous cela?—C'était la désignation d'essai. (3) Désignation d'essai.

20001. C'est tout ce que vous avez fait pour établir la ligne sur la rive sud du lac Traverse?—Oui.

20002. Cela s'est-il fait et décidé parce que vous considérez que c'était de la ligne la meilleure que l'on pouvait éventuellement obtenir, ou parce que c'était une ligne assez bonne pour être adoptée pour cette occasion?—Je l'ai fait parce que c'était la seule ligne praticable que je pusse trouver dans cette direction; c'est-à-dire, dans cette direction ou sur cette route.

20003. Croyez-vous toujours que c'était la seule ligne praticable que l'on pût trouver dans cette direction?—Sur cette route? Sa ligne la plus praticable.

20004. Sur cette route?—Avec les rampes que l'on m'avait données.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 41  
et 18.*

2005. Vous dites que votre opinion n'a pas changé?—Mon opinion est restée la même. Il y avait quelques légères déviations qu'on aurait pu faire.

2006. Si vous êtes toujours de la même opinion, cela règle en apparence toute la question d'une ligne meilleure trouvée en traversant le Lac Traverse?—Traversant le Lac Traverse?

2007. Traversant dans cette localité?—Avec ces rampes,

2008. Ainsi donc, vous êtes d'avis qu'il n'y a pas de meilleure ligne à adopter?—Dans cette direction?

2009. Allant à l'est ou à l'ouest dans cette direction?—Je considère qu'il existe une meilleure ligne à l'est ou à l'ouest du Portage du Rat.

2010. Où est-elle?—Par rapport à cette ligne du sud que j'ai tirée?

2011. Supposons que vous alliez au Lac Traverse, y a-t-il, à votre avis, une meilleure ligne aujourd'hui?—Non pas avec ces rampes. Je ne pouvais trouver de meilleure ligne—du moins, je n'en connais pas de meilleure.

2012. J'ai compris que vous disiez dans votre conversation d'hier que, d'après ce que vous connaissiez de cette opération de désignation, et ce que vous pouviez voir de la contrée depuis quelle a été déboisée, vous étiez d'opinion qu'il y avait une meilleure ligne?—C'est-à-dire à l'ouest du Lac Traverse. Ce n'est pas de celle-là que je parlais. Je parle maintenant à l'est du Lac Traverse.

2013. Voulez-vous dire que cette meilleure ligne doit dévier de la ligne établie à quelques points à l'ouest du Lac Traverse?—Vous ne croyez pas qu'on puisse trouver de meilleure ligne, en partant d'un point à l'est du Lac Traverse et traversant le Lac Traverse?—Oui; toujours avec la réserve des instructions que j'avais reçues de travailler avec les rampes que l'on me donnait.

Liste des rampes.

2014. Quelles étaient ces instructions?—On me donna une liste des rampes. Rampes entre la Rivière Rouge et le Lac Supérieur: Ascension pour la tangente et une courbe d'un degré, allant à l'ouest 1 par 100 maximum; à l'Est, .5 par 100. Pour une courbe de deux degrés, .9 pour 100 allant à l'Ouest; et .45 par cent allant à l'Est. Courbe de trois degrés, .8 par 100 allant à l'Ouest; .40 par 100 allant à l'Est. Courbe de quatre degrés; .7 par 100 allant à l'Ouest; .5 par 100 allant à l'Est. Et au bas de ces instructions il y avait une note:

“ En faisant la désignation d'essai tâcher d'avoir le maximum ci-dessus des rampes. Dans certains cas il sera suffisant de s'assurer qu'on peut y atteindre sans retourner sur le terrain tant que la désignation ne sera pas finalement terminée ”

Cette note fut insérée en conséquence d'une question que je posai à M. Fleming pour savoir si je devais abandonner une première ligne pour en essayer une seconde ligne à travers toute la contrée, si nous ne pouvions obtenir ces rampes. M. Rowan affirmait qu'on le pouvait, et comme je savais que M. Jarvis n'avait pas le dessein de se servir de ces rampes dans le temps qu'il faisait ses arpentages, je croyais qu'il était bien douteux qu'on pût les obtenir dans une contrée aussi accidentée. Je découvris qu'il en était ainsi en suivant la ligne de M. Jarvis, et on trouvant çà et là de vieilles stations et d'anciens points de repère. Je découvris

Rampes impossibles  
sur la ligne Jarvis.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

qu'il tirait sa ligne d'après des rampes toutes différentes, et que ces rampes étaient entièrement impossibles et impraticables.

20015. Vous parlez des rampes de M. Fleming?—Oui; ces rampes que j'ai lues tout à l'heure étaient tout à fait impraticables sur la ligne tirée par M. Jarvis.

20016. Eh bien, si je vous comprends comme il faut, vous dites que vous avez fait ce que vous appelez votre désignation d'essai jusqu'à la rive sud du lac Traverse?—Oui.

20017. Etes-vous allé au-delà de la baie qui est maintenant sur la section 14, où vous êtes-vous arrêté au sommet du promontoire?—Au sommet du promontoire.

20018. Avant d'adopter ce point comme le bout de votre désignation d'essai, avez-vous examiné avec quelque soin la contrée au sud du promontoire, dans un rayon d'un quart de mille ou d'un demi mille, pour vous assurer si l'on pouvait traverser ailleurs?—Oui, dans une certaine mesure.

20019. Jusqu'à quel point pouvez-vous dire?—Je grimpai sur les côtes de mon mieux, et frayai un chemin à travers bois. Il paraît que je n'aperçus pas une vallée que j'ai vue depuis. Je tirais alors une ligne d'essai pour voir si une ligne était praticable du tout, et si je pouvais passer par les rochers, mais je ne crus pas qu'il valût la peine de perdre mon temps à faire la désignation tant que je ne saurais pas au juste si je pouvais la terminer.

20020. Vous dites que vous êtes passé sans apercevoir cette vallée que vous avez découverte depuis?—Oui.

*Vallée inaperçue par le témoin au sud de la station 4000, sur la section 14.*

20021. Où est cette vallée: à quelle distance au sud se trouve-t-elle de la ligne actuelle?—Au sud de la station 4000 sur le contrat 14.

20022. Pour le moment, je vous prie de diriger uniquement votre attention sur la contrée embrassée par la section 15. Vous dites, n'est-ce pas, que vous avez adopté le sommet de ce promontoire pour le terminus de la section 15 sur votre désignation d'essai: je vous demande maintenant si vous avez considéré la question de savoir s'il y avait possibilité d'obtenir une meilleure ligne sur la section 15, vers l'extrémité ouest de 15, ou si vous vous êtes cru sûr que vous aviez choisi le meilleur point pour votre terminus?—Je me suis cru sûr que je ne pouvais trouver de meilleur point pour traverser le Lac Traverse. Nous ne connaissions rien, dans le temps, de 15 ou de 14. J'étais sorti de la plus mauvaise partie de la mauvaise région. Le pays était découvert ensuite. Il y avait une épaisse couche de neige, la terre était gelée, et il était difficile et plus dispendieux de faire ce travail de désignation. Je décidai, alors, comme j'avais une longue distance à parcourir et que la saison était bien avancée, de finir au plus vite la ligne d'essai sur laquelle je savais pouvoir baser une ligne de désignation.

*Était certain qu'il avait trouvé le meilleur point pour la traverse du Lac Traverse.*

20023. Comment est-il arrivé que vous ayez terminé votre désignation à ce point particulier quand votre travail embrassait toute la contrée non-seulement en cet endroit mais à l'ouest?—Parce que je savais que je n'avais pas de temps de reste, et que j'avais reçu—j'ai en effet reçu—de M. Rowan une lettre très vive me disant que j'avais passé trop de temps à cet ouvrage, et me demandant de lui expliquer pourquoi je retardais autant à le terminer.

*Tracé du chemin  
de fer—*

*Contrat No. 15.*

Choisit le Lac Traverse, simplement parce qu'il avait traversé le lac sur la première glace.

20024. Pouvez-vous dire si, dans le temps, on vous avait en aucune façon intimé que ce devait être là un point objectif ou point dirigeant au sommet du promontoire?—Non, certainement. Personne m'a jamais soufflé mot à ce sujet. C'était simplement parce que je venais justement de traverser ce Lac sur la première glace assez forte pour porter un homme, et puis, mes sauvages me disaient que je pouvais avancer un peu plus vite, et j'ai cru que la ligne d'essai suffirait pour donner tous les renseignements nécessaires dans le temps, et je croyais que la ligne que j'avais tirée était tellement incomplète qu'il n'y en aurait probablement une autre de faite—qu'on en essayerait une autre.

20025. Alors cette désignation que vous dites avoir faite jusque là n'était, à votre sens, que temporaire?—Sans doute, ce n'était qu'une simple désignation d'essai, je ne suis pas revenu sur mes pas pour améliorer ci et là quelques petits endroits. Je savais bien que je pouvais faire des améliorations en certains endroits. Si j'avais fait une désignation finale je serais revenu en arrière. Si une courbe n'eut pas convenu au terrain aussi exactement que je l'aurai désiré, je serais revenu et l'aurais refaite; mais dans ce cas je continuai de pousser de l'avant si la ligne me semblait du tout praticable.

*SOUSSIONS.—*

Avant la seconde annonce, une autre ligne fût tirée au sud.

10026. Est-ce qu'il y a eu, comme vous dites que vous y attendiez, une investigation plus complète avant qu'on adoptât finalement la ligne. Cet examen a-t-il eu lieu avant que cette section ait été annoncée et des soumissions demandées pour la construction?—Non, pas avant la première annonce.

*TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER.*

20027. Y a-t-il une investigation plus minutieuse avant la deuxième annonce?—Il y eut une autre ligne de tirée.

10028. Par qui?—Par moi.

20029. Où a-t-elle été tirée?—Elle a été tirée au sud.

20030. Beaucoup au sud?—Elle suivait la première ligne, celle que j'appelle la ligne de 1874. Elle la suivait pendant cinq milles.

20031. Vous voulez dire depuis Keewatin?—Depuis Keewatin, puis elle bifurquait vers le sud suivant le cours général de la rive du Lac des Bois, du Lac de la Corneille, et de la rive sud du Lac Shoal.

20032. Ce que nous voulons ici, c'est de savoir s'il y avait quelque possibilité de trouver une meilleure ligne traversant le Lac Traverse, et quand je vous parle d'une investigation strictement minutieuse, je veux dire dans le voisinage: y a-t-il eu une plus sérieuse investigation comme celle à laquelle vous vous attendiez, dites-vous, avant la désignation finale de la ligne, et a-t-elle eu lieu avant que la construction ait été offerte au concours public?—Non; pas avant l'annonce—la première annonce.

20033. Etait-ce avant la seconde?—Non; mais il y en a eu une avant la troisième.

20034. Qui l'a faite?—C'est moi.

20035. Où cela?—Je refis la désignation de la ligne que j'avais tirée en 1874.

20036. Et en faisant cette investigation pour arriver à une désignation finale, avez-vous examiné la contrée bien minutieusement du côté sud du Lac Traverse?—Oui, je l'ai examinée.

Investigation plus complète avant la troisième annonce pour soumissions.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 15.*

20037. Avez-vous trouvé qu'aucune partie de la région à travers laquelle vous croyez aujourd'hui qu'une meilleure ligne aurait pu être désignée à l'est du Lac Traverse, offrait une aussi bonne ligne à l'ouest du Lac Traverse que celle qui a été adoptée plus tard : en d'autres termes, sans parler de la ligne à l'ouest du Lac Traverse, auriez-vous pu trouver pour cette partie de la voie principale du chemin de fer du Pacifique, à l'est du Lac Traverse, une meilleure ligne à désigner que celle qui a été désignée ?—Non, pas avec ces rampes.

20038. La question d'une meilleure ligne dans cette localité dépendra donc, selon vous, et tel que vous venez de l'exprimer, de la possibilité de trouver une meilleure ligne à l'ouest du lac Traverse, que celle qui a été adoptée ?—Dans un temps j'avais l'intention de tirer une ligne jusqu'au sud du lac de l'Épervier, et je crois que j'aurais pu avoir une ligne passant à l'extrémité sud du lac Traverse, qui aurait été aussi bonne ou meilleure que la ligne actuelle, mais je ne pouvais pas trouver dans le temps une ligne du côté sud du lac Traverse. Je me rappelle maintenant que j'y ai travaillé avec ardeur, et que je l'ai examiné sous tous les aspects.

20039. Tout cela ne conduit pas à une réponse à ma question. Comprenez-vous que nous cherchons à savoir si on s'est occupé sérieusement de rechercher une bonne ligne dans la localité de la traverse du lac Traverse ?—C'est sur ce point que nous nous arrêtons dans le moment, et, entre autres choses, nous voulons savoir si vous et d'autres personnes, avez pris réellement le soin d'examiner toute cette région, avant que cette ligne qui a été adoptée ait été utilisée, et qu'on ait fait des dépenses sur elle : comprenez-vous ?—Oui.

20040. Dites-vous qu'à l'est du Lac Traverse vous avez examiné le pays de manière à vous convaincre qu'on ne pourrait trouver de meilleure ligne, et que, par conséquent, la question d'une meilleure ligne à travers le Lac Traverse dans ces environs devra dépendre de la possibilité d'en obtenir, à l'ouest du Lac, une meilleure que celle qui a été obtenue à l'ouest ; dites-vous que, dans votre opinion, la question tourne sur ce point, maintenant ?—Je dis que la ligne telle que désignée au Lac Traverse était la meilleure que l'on pût adopter dans l'intérêt du contrat 15, comme contrat séparé de 14 ; que si j'avais connu une meilleure ligne sur le contrat 14—sur l'extrémité est du contrat 14—j'aurais fait dévier légèrement la ligne sur l'extrémité ouest, de manière à rencontrer une altération sur le contrat 14, et je les aurais raccordées. Il était possible de faire faire un détour à la ligne et de changer la ligne sur l'extrémité ouest de 15 de manière à rencontrer une ligne à l'extrémité est de 14, si celle-ci valait mieux, et je considérerais que c'était une meilleure ligne. Il a été prouvé, je crois, que c'était une meilleure ligne.

20041. Sans vous demander, pour le moment, si vous croyez qu'il y en a une meilleure à l'ouest du Lac Traverse : êtes-vous d'avis que la question d'une meilleure ligne dans cette localité traversant le lac Traverse dépend de la possibilité d'en trouver une meilleure à l'ouest du Lac Traverse : en d'autres termes, qu'à moins qu'il n'y ait une meilleure ligne à l'ouest du Lac Traverse que celle qui a été adoptée, il ne pouvait y en avoir de meilleure pour la traverse du Lac Traverse ?—C'est ce que j'ai dit.

Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.

20042. Ce n'est pas ce que vous avez dit : il est possible que vous ayez eu l'intention de le dire?—Voici ce que je veux dire : que je n'aurais pas pu en avoir une meilleure, et ma raison pour dire cela, c'est que, de l'un ou l'autre côté, je trouvais des fondations de roc solide pour la superstructure—pour les fondations des ouvrages de maçonnerie, si ces ouvrages avaient été commencés, et j'avais la plus petite largeur d'eau.

20043. Quand vous dites que vous aviez ces avantages, vous voulez dire que vous les aviez à la traverse qui a été adoptée?—Oui ; et voilà pourquoi je tiens si fort à cette traverse.

20044. Maintenant que la question d'une meilleure ligne en cet endroit a été réduite à la question d'une meilleure ligne à l'ouest du Lac Traverse, savez-vous de vous-même, personnellement, s'il y a aucune ligne meilleure à l'ouest du Lac Traverse que celle qui a été adoptée?—En parcourant la ligne l'automne dernier, je crois, avec M. Forrest, je lui fis remarquer une vallée, et je lui dis : " Savez-vous une chose M. Forrest?—Nous aurions pu avoir une meilleure ligne par cette vallée. " Il me répondit : " j'ai essayé cette ligne. " " Comment, ai-je dit, a-t-elle tourné. " " D'une manière admirable, " répliqua-t-il. J'ajoutai : " M. Thompson l'approuvait-il?—" " Oui, " dit-il " M. Thompson l'approuvait. " Je lui demandai ensuite pourquoi elle n'avait pas été adoptée, et il m'informa que M. Rowan ne voulait pas l'adopter, ou ne l'avait pas adoptée, à son grand désappointement ainsi qu'à celui de M. Thompson. C'est l'impression qui m'est restée dans l'esprit. J'ai vu plus tard le plan ici, indiquant cette ligne, et elle est absolument telle qu'il l'a décrit.

Forrest avait trouvé  
une meilleure ligne  
sur le contrat 14.

20045. Qui était M. Thompson?—M. Thompson était l'ingénieur en charge du contrat 14.

Le témoin reconnaît  
sur la carte une bien  
meilleure ligne que  
celle adoptée, mais il  
ne l'a connue qu'après  
qu'il eût désigné  
finalement la traverse  
du Lac Traverse.

20046. Veuillez examiner ces plans marqués 112 comme Exhibits, et nous dire si ces plans sont de bons plans de la désignation de cette ligne et du profit d'icelle ; si c'est une meilleure ligne dans l'intérêt public que celle qui a été adoptée, autant que vous puissiez en juger d'après un examen rapide de ces plans?—Je considère que la ligne marquée sur ces plans que vous montrez, et appelée ligne d'essai de désignation A et teintée de noir, est une ligne bien supérieure à celle qui a été adoptée. Le profil en est meilleur, et M. Forrest m'a dit que la seconde des plus difficiles tranchées, ou cette tranchée à la station 3985, est toute de terre ou principalement de terre. Sur la ligne actuelle il y avait de très fortes tranchées à faire dans le roc, avec de vilains trous intermédiaires et beaucoup de perte, mais je crois que cette ligne aurait pu être améliorée davantage si je l'avais connue auparavant. J'ai finalement désigné la traverse du Lac Traverse en octobre—dans la première partie d'octobre, 1877. Je vois par ces plans que cette ligne a été faite à peu près dans le même temps, la date sur le profil étant du 13 novembre, 1877 ; mais je n'ai connu son existence que longtemps après. Elle ne m'a jamais été rapportée, et on ne m'a jamais demandé si je pouvais les aider en quelque manière—si je pouvais les aider en changeant ma ligne le moins du monde pour l'améliorer.

20047. Je comprends toujours que vous dites que cette amélioration dont cette ligne était susceptible n'était que sur une partie de la contrée à l'ouest du Lac Traverse?—Voilà tout.

Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.

20048. Voyez-vous sur le profil de cette ligne de désignation A un autre profil : je veux dire un profil d'une autre ligne?—Oui ; sur la même feuille que le profil de la voie qui a été construite.

20049. A l'examen de ces deux profils êtes-vous capable de vous faire une idée du coût des deux lignes : Je veux dire d'après les profils seulement et sans égard à ce que vous a appris depuis la construction de la voie actuelle. Supposons que ces deux profils fussent devant vous pour que vous en jugeassiez en novembre 1877, avant que vous eussiez découvert par le travail effectif la nature du muskeg, par exemple, ou d'autres localités sur la ligne, ces profils vous offriraient-ils assez de données pour juger du mérite relatif des deux lignes?—Oui, avec la description qui m'en est faite et ma propre connaissance—avec la description qui m'est donnée par le monsieur qui a tiré la ligne A et ma propre connaissance de la contrée—de la surface première de la contrée—sur la ligne actuelle.

20050. Cette information, si je comprends bien, est tout simplement le fait que les tranchées entre les stations 3835 et 3990 seraient principalement dans la terre et non dans le rocher : est-ce de cette information que vous parlez?—C'est une partie de mes renseignements.

20051. Quelle autre matière embrassent vos renseignements ? Comprenez bien que je vous demande si ce papier est suffisant de soi pour vous aider à vous faire quelque idée du mérite relatif de ces deux lignes, vous dites que oui, si vous y ajoutez les renseignements que vous a donnés M. Forrest, et vous dites, entre autres choses, qu'il vous a informé que les tranchées considérables étaient dans la terre : avez-vous encore besoin d'informations pour vous mettre à même de faire la comparaison des deux lignes?—Je ne crois pas avoir besoin d'autres renseignements. Je sais tout cela par moi-même, de ma propre connaissance personnelle.

20052. Sous quel rapport dites-vous que cette ligne d'essai de désignation de M. Forrest est une meilleure ligne à adopter que celle qui l'a été?—Elle offre beaucoup moins d'excavations à faire dans le roc—beaucoup moins je dirais—et elle traverse une région plus facile. Elle est de quelques cents pieds plus longue, quelque chose comme 300 pieds, je crois par la chaîne.

La ligne de Forrest aurait eu moins d'excavations dans le roc, et aurait suivi une meilleure région.

20053. Pouvez-vous dire quels avantages le profil indique sur cette ligne d'essai de désignation dont la ligne adoptée soit dépourvue?—Il montre moins de tranchées dans le roc.

20054. Est-ce là tout?—Et aussi moins de remplissage.

20055. Voulez-vous dire que la surface naturelle du terrain est plus unie, et qu'il n'y aurait pas autant de tranchée dans le roc ou dans la terre, ni de remplissage?—Pas tant de vides à combler, et cette baie du Lac Traverse qui a englouti une grande quantité de terre, beaucoup plus qu'on ne s'y attendait, est moins sur cette ligne—nécessitant moins de remplissage, rendant la distance moins longue pour le charroi du matériel dont il faudrait une quantité moindre.

20056. Le profil vous présente-t-il quelqu'autre point de comparaison qui fasse pencher la balance du côté de la ligne de Forrest?—les tranchées de même que les remplissages. D'après le plan, les tranchées et les remplissages se trouvent tous deux en quantité moindre.

Les tranchées et remplissages moins nombreux.

*Traçé du chemin  
de fer—*

*Contrats Nos. 14  
et 15.*

Moins de rochers ;  
plus longue de 400  
pieds seulement.

20057. Y a-t-il encore autre chose ?—Et je pense qu'il se trouve moins de rochers sur la ligne Forrest que sur toute autre, à ma connaissance personnelle.

20058. Le profil vous offre-t-il quelques autres traits ?—D'un autre côté, elle est d'environ 400 pieds plus longue.

20059. C'est l'autre côté de la question ?—Oui.

20060. Y a-t-il d'autre chose que vous suggère ce profil sous le rapport d'une comparaison ?—Non, je ne le pense pas.

20061. Veuillez jeter les yeux sur le plan de désignation et dire s'il vous met en mesure de formuler une opinion sur le mérite relatif de la ligne désignée, du moins en ce qui concerne l'alignement ?—L'une est aussi bonne que l'autre. Il y a sur celle-là un peu plus de courbes de quatre degrés, mais elle est droite dans une plus grande proportion. Il y a encore un autre point en faveur de la ligne Forrest ; il y en a une partie dont les rampes sont plus faciles. Elle interrompt le long maximum de rampes à partir de l'étape 3984 jusqu'à l'étape 4022. Les rampes y sont plus faciles que sur la ligne actuelle.

20062. C'est du profil que vous tirez cette comparaison ?—Oui.

20063. Eh bien, ayant sous les yeux le plan de désignation, y a-t-il encore quelque chose qui puisse vous suggérer quelque autre observation sur le mérite relatif de ces deux lignes ?—J'estime l'une aussi bonne que l'autre, si l'une n'était pas de 400 pieds plus longue.

20064. Vous parlez là de l'alignement seulement, non pas des mérites sous tous les rapports ?—De l'alignement seul.

La ligne Forrest tra-  
verse et retraverse  
la rivière plus sou-  
vent.

20065. Trouvez-vous quelque autre point de comparaison entre ces deux lignes, soit d'après ce que vous en connaissez par vous-même, soit au moyen des indications de ces cartes ?—Je remarque ici un autre point. Il pourrait y avoir un peu plus de rivières à traverser.

20066. Sur quelle ligne ?—Sur la ligne Forrest. Elle traverse et retraverse souvent la rivière.

20067. Est-ce là un désavantage ?—Cela augmente les travaux.

20068. C'est un désavantage ?—C'est un désavantage, oui.

20066. Avez-vous encore quelque autre point de comparaison ?—Non ; je n'en trouve pas d'autre.

Pas de ligne meil-  
leure à l'exception  
de la ligne Forrest.

20070. Ainsi donc, si je vous comprends bien, il résulte de votre examen de ces plans et de votre connaissance qu'il n'y a pas de meilleure ligne que celle adoptée pour la traverse du Lac Traverse, à moins que cette ligne Forrest ne soit une meilleure ligne ?—Pas d'autre que je connaisse.

20071. Tout dépend de cela ?—Oui. Je ferai observer que je parle d'une manière positive parce que je connais bien M. Forrest. Je sais ce qu'il peut faire, et nous avons eu ensemble une longue conversation sur le sujet. Si c'était un homme que je ne connaîtrais pas ou en qui je n'aurais pas de confiance, je ne parlerai pas d'une manière aussi précise ; mais il a fait parti de mon personnel pendant longtemps ; je sais parfaitement ce qu'il est, et lui et moi nous nous entendons parfaitement, du moins dans les conversations qui nous avons eues sur des matières du

Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 14.

même genre. Je sais que je puis placer beaucoup de confiance en lui, et en tout ce qu'il avance.

20072. D'après ce que vous dites nous supposons que cette opinion que vous venez d'exprimer est entièrement basée sur les indications que présentent ces profils et sur votre propre connaissance de la contrée, à une seule exception près, c'est-à-dire, que certaines tranchées sont dans la terre : en dehors de ce qu'indique ce plan, de votre connaissance personnelle, et de ce que dit M. Forrest du matériel dans ces tranchées, basez-vous votre opinion sur quelque autre chose?—L'information de M. Forrest est un item.

20073. C'en est un, je le conçois, et il me semble que vous avez mentionné ces tranchées dans la terre comme étant la seule chose ; mais je vous demande si votre opinion d'aujourd'hui en faveur de la ligne Forrest, est basée sur d'autres renseignements reçus de M. Forrest, en dehors de ceux qui concernent le matériel dans ces tranchées?—Non, c'est la seule base de mon opinion.

20074. Quand cet ouvrage a été entrepris, il était divisé en deux sections, l'une connue sous le nom de 14, et l'autre sous celui de 15, n'est-ce pas?—Oui.

20075. Laquelle des deux a été la première donnée à l'entreprise?—Le contrat No. 14  
C'est la section 14. passé avant le No. 15.

20076. Et après cela, est-ce vous qui étiez l'ingénieur sur 14?—Non ; je n'ai eu rien du tout à y voir.

20077. Aviez-vous le devoir, entre autres, après le contrat 14 passé, de reviser aucune désignation sur le terrain embrassé par 14?—Non, cela ne faisait pas parti de mes devoirs.

20078. Vos fonctions sur 14 avaient donc cessé dans le temps?—Oui. Tout ce que je fis, ce fut d'aviser M. Forrest quand il faisait la désignation, car M. Thomson n'avait jamais vu le terrain. Il me consultait sur différents points, et je lui donnais mes avis, non comme partie de mon devoir, mais parce que j'avais eu des rapports avec l'ouvrage, et que je connaissais les choses ; il s'adressait à moi plutôt qu'à M. Thompson qui n'avait jamais vu le terrain.

20079. Et après cela, si je comprends bien, vous avez servi comme ingénieur sur la section 15?—Oui ; l'année suivante, je fûs occupé à tirer une autre ligne pour 15 ; c'était en 1875. Le contrat 14 fut donné dans le printemps de 1875 ; les travaux commencèrent ; et durant l'été, je tirais une autre ligne sur 15. CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 15

20080. Ainsi, depuis ce temps, vous n'avez été employé que sur le No. 15 seul?—Oui ; jusqu'au temps où j'ai quitté cette section.

20081. Votre devoir comme ingénieur du 15 était de faire à la ligne toutes les déviations que vous vous croyiez de nature à l'améliorer du moment qu'elle ne sortait pas des termini, n'est-ce pas?—Si j'en obtiens la permission après le contrat passé. Je ne considérais pas que j'eusse le devoir de faire des changements — de fait mes instructions m'enjoignaient de ne pas le faire sans permission.

20082. N'est-ce pas sur une partie de la ligne?—Oui.

*Construction du chemin de fer—*

*Contrat No. 15.*

Après le contrat passé, on l'empêche de faire des déviations à moins d'avoir la sanction d'un employé supérieur.

20083. On vous empêchait de faire des déviations, à moins que vous n'eussiez le consentement de quelque employé supérieur ; est-ce là ce que vous voulez dire ?—Oui.

20084. Et, de votre propre mouvement, vous ne pouviez adopter la ligne que vous considérez la meilleure ?—Non.

20085. Comment ces instructions vous parvenaient-elles ?—Verbale-ment.

20086. Par qui ?—Par M. Rowan.

20087. Cette ligne que vous dites avoir arpentée en 1875, n'a pas été adoptée, je crois, comme celle que l'on devait construire ?—Non.

20088. Alors êtes-vous revenu à la ligne désignée actuellement ?—Oui, au printemps de 1876.

20089. En quelle qualité ?— Comme ingénieur en charge de la construction.

20090. A partir de là, si je comprends bien, vous dites que vous pouviez suggérer des déviations, mais que vous n'aviez pas le pouvoir de les faire sans l'approbation de l'employé supérieur ?—J'ai dit : après le contrat passé ; mais dans ce temps, il ne l'était pas encore. On m'en donna la direction, et alors je crus que j'avais le droit de faire des améliorations que j'avais vu qu'il était possible de faire quand je tirais la ligne d'essai de désignation, parce que ma première ligne n'était qu'une ligne d'essai.

*TRACÉ DU CHEMIN DE FER.*

20091. Voulez-vous dire ceci : que lorsque vous étiez l'ingénieur en charge de l'arpentage de la contrée vous pouviez faire des déviations sans l'autorisation préalable d'aucun employé supérieur ?—Oui, c'est cela.

20092. Mais qu'après être devenu l'ingénieur sur la construction vous ne le pouviez plus ?—Après le contrat, je croyais ne devoir plus le faire.

Thompson operait sur 14, et le témoin n'avait pas le droit de s'ingérer.

20093. Pendant que vous étiez l'ingénieur des arpentages, considérez-vous que vous aviez le droit de rechercher une ligne meilleure qui se prolongerait au-delà du méridien de cette extrémité du 15 ?—Non, je n'avais pas ce droit ; car M. Thompson avait du monde en campagne occupé à désigner le contrat 14, et ses gens pouvaient déboucher à n'importe quel endroit sur le Lac Traverse—pouvaient trouver une ligne meilleure qu'aucune que j'eusse découverte auparavant ; et dès qu'ils l'auraient trouvée, je me serais mis à l'œuvre pour tâcher de me raccorder à eux ; mais je n'avais pas le droit d'empiéter sur leur terrain et de dire : " Je ne crois pas que vous puissiez trouver cette ligne ; je vais entrer chez vous et tâcher de la trouver,"—tant qu'ils n'avaient pas pu réussir.

20094. Vous voulez dire sur leur territoire ?—Oui ; j'avais tout plein d'autre besogne à faire.

20095. Je ne vous parle de votre désir de le faire ou de ne le pas faire, je vous parle de votre autorité, de ce que vous considérez votre autorité en la matière ?—Je n'avais pas le droit d'empiéter sur le terrain de l'autre, pas plus que celui-ci n'avait le droit d'empiéter sur le mien. S'il avait voulu le faire, j'aurais bien aimé à l'avoir avec moi pour m'aider et je suppose qu'il en eût été de même de son côté, mais nous ne sommes intervenu ni l'un ni l'autre.

chemin  
de fer—  
Contrat No. 15.

20096. Voulez-vous nous donner à entendre ceci : que, parce que le terminus avait été fixé temporairement à ce que vous dites être le sommet du promontoire du Lac Traverse, il n'eut pas été convenable, au moyen de nouveaux arpentages sur la ligne que vous aviez adoptée comme désignation d'essai, d'examiner si on aurait pu trouver une ligne meilleure, si cette ligne meilleure empiétait en aucune façon sur quelque partie de la contrée à l'ouest de ce terminus?—Il eut été convenable de le demander d'abord, et puis après de faire l'examen.

20097. Le demander à qui?—Aux gens qui travaillaient là.

20098. Là . . . où?—Sur le contrat 14.

20099. Vous ne comprenez pas que je vous demande si vous considérez si vous n'auriez pas dû examiner le territoire où est situé 15, de façon à pouvoir dire si une ligne meilleure pouvait se trouver en se joignant à quelque ligne, peut-être à une nouvelle ligne sur la section 14, laquelle aurait été, à tout prendre, une amélioration?—Je savais que j'avais fait tout ce qu'il y avait à faire, et je savais aussi que j'avais la meilleure ligne que je pusse trouver dans le temps.

20100. Je vous demande si vous considérez que vous étiez autorisé à rechercher si elle était la meilleure, s'il fallait faire un plus ample examen?—Je ne croyais pas qu'il était de mon devoir ce faire cette recherche ; il y avait d'autres gens qui s'en occupaient et qui y travaillaient.

20101. Mais ils travaillaient sur 14?—Oui, mais je ne pouvais faire mieux sur 15.

20102. Je vous demande si vous aviez autorité pour le faire, si vous aviez pu mieux réussir ailleurs?—Je l'avais en 1876.

20103. Ainsi donc, si vous n'avez pas fait de recherche, ce n'était pas par défaut d'autorité, mais parce que vous croyiez avoir fait des recherches suffisantes?—Oui.

20104. Vous ne vous êtes pas abstenu parce que vous n'aviez pas d'autorisation?—Non.

20105. Vous êtes-vous jamais abstenu de faire une investigation jusqu'au méridien, jusqu'à l'extrémité de 15, parce que vous considérez que vous n'aviez pas autorité pour la faire?—Non.

20106. Bien que votre ligne pût aller plus à l'ouest que le terminus adopté pour 15, vous vous considérez libre de descendre la moitié de la distance sur le Lac Traverse, par exemple, si cela faisait une meilleure ligne sur 14 et sur 15 en même temps?—Certainement.

20107. Parce que, dans notre conversation, hier, vous nous avez donné à entendre que vous vous étiez quelque peu abstenu de faire une investigation aussi complète que vous auriez pu le faire, de crainte d'empiéter sur les droits de quelques personnes sur la section 14?—Si j'avais connu quelque chose de mieux sur 14, j'aurais pu changer la ligne sur 15 pour aller rejoindre celle-là.

20108. Mais un homme peut bien faire une investigation sans savoir ce qu'il y a en avant de lui ; vous semblez croire que vous aviez besoin de savoir qu'il y avait une meilleure ligne à l'ouest du Lac Traverse, avant de pouvoir vous livrer à un plus ample examen à l'est?—Certainement, j'avais besoin de le savoir.

Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 15.

20109. Vous vous êtes abstenu, alors, de faire un plus ample examen, soit à cause de cette ignorance des faits, soit par manque de l'autorisation nécessaire?—Non ; il n'y avait pas défaut d'autorisation ; il n'y avait pas d'autre endroit où je pusse traverser que là pour trouver une ligne meilleure. Une fois traversée, par exemple, je dis maintenant que la ligne pouvait recevoir des améliorations.

Répète que jusqu'à l'extrémité de 15, tel que désigné rien ne pouvait être mieux

20110. Pour le moment je ne vous demande rien à propos du Lac Traverse?—Alors je dis que jusqu'à l'extrémité, telle que désignée aujourd'hui, je n'aurais pu faire mieux.

20111. Vous estimez avoir eu la meilleure désignation sur 15?—Oui.

20112. Quelque bonne qu'eût pu être une ligne possible sur 14, vous n'auriez pu faire mieux sur 15?—Vous mêlez les lignes : je n'y comprends rien. Si j'eusse su pouvoir faire une meilleure ligne sur 14, j'aurais pu trouver sur 15 une aussi bonne ligne pour se raccorder à celle-là.

20113. Si vous avez été en charge de 14 et de 15 à la fois comme ingénieur responsable de toute l'affaire, auriez-vous fait une plus ample investigation sur la rive est du lac Traverse que celle que vous avez faite?—Oui, sans doute.

20114. Alors vous vous trouviez restreint par le fait que vous n'aviez la charge que de la section 15?—Parce que j'ignorais qu'il existât une meilleure ligne dans le temps, et je considérais que j'en avais pas le droit de le faire—Je n'avais pas autorisation pour cela.

20115. Vous dites donc ceci : que parce qu'il se trouvait que l'autorisation était partagée entre deux personnes, l'une sur la section 14 et l'autre sur la section 15, la contrée n'a pas été examinée avec autant de soin que si une seule personne eût eu le contrôle des deux sections?—Je dis qu'elle a été suffisamment examinée.

20116. Je répèterai ma question : si vous aviez eu tout à la fois la charge des sections 14 et 15 comme ingénieur responsable de toute l'opération, auriez-vous fait un plus ample examen sur la rive est du Lac Traverse, que celui que vous avez fait?—Si je vous comprends bien, vous dites que la contrée n'a pas été aussi minutieusement examinée qu'elle eût pu l'être, parce que, dites-vous, vous auriez fait de plus amples examens, et que cette omission de faire cet examen aussi complet qu'il l'aurait été est due au fait que deux personnes étaient en charge de ces deux sections séparées : est-ce là ce que vous voulez dire?—Je ne puis pas dire cela, parce que je sais que l'examen que je crois que j'aurais fait si j'avais eu l'entière direction des deux sections, a été fait—était fait.

20117. Par qui?—Par M. Forrest.

20118. Sur la rive est du Lac Traverse?—Oui.

20119. Quand l'avez-vous examiné sur la rive Est du Lac Traverse?—En tirant la ligne A.

20120. Je croyais qu'elle était à l'ouest du Lac Traverse?—Je veux dire à l'ouest du Lac Traverse.

20121. *Au reporter*.—Répétez ma question.

20122. *Le reporter*.—Si vous aviez eu le contrôle sur les deux sec-

*Tracé du chemin de  
fer—  
Contrat No. 15.*

tions 14 et 15 à la fois comme ingénieur responsable de toute l'opération, auriez-vous fait un plus ample examen sur la rive est du Lac Traverse que celui que vous avez fait ?

*Par le Président :—*

20123. Maintenant, n'oubliez pas que nous parlons de la rive est du Lac Traverse?—Pardon, j'avais mal entendu votre question. Je n'aurais pas fait de plus ample examen à l'est du Lac Traverse que celui que j'ai fait, quand même j'aurais eu le contrôle sur les deux sections.

*S'il avait eu la charge des deux sections, il n'aurait pas recherché de ligne meilleure à l'est du Lac Traverse.*

20124. Je désire vous demander si, d'après ce que vous connaissez aujourd'hui et les renseignements que vous avez pu puiser à une source quelconque, vous croyez que l'on pourrait avoir pour la traverse du Lac Traverse une ligne meilleure que la nouvelle qui a été adoptée, et abstraction faite de la question de savoir si elle viendrait sur 15 ou 14 ou en partie sur l'une et en partie sur l'autre?—Je le pense, et je l'ai déjà déclaré; il pouvait y avoir une meilleure ligne.

*Mais il aurait pu y avoir une ligne meilleure : 15 aurait pu être détournée légèrement et l'extrémité est du 14 aurait pu être améliorée.*

20125. Est-ce la ligne ouest : la ligne Forrest?—La ligne sur 15 aurait pu être légèrement altérée de manière à offrir une bonne traverse du Lac Traverse—c'est-à-dire, aussi bonne dans l'intérêt du contrat 15—que la ligne actuelle, mais qui aurait amélioré l'extrémité est de 14.

20126. Cette traverse se serait-elle trouvée plus au sud que la présente traverse?—Pas de plus de 100 pieds à un bout.

20127. Ce serait-elle trouvée plus au sud?—Non, elle aurait été quelque peu au nord. Je l'ai esquissée sur le plan. La ligne aurait eu un détour plus facile, et n'aurait nui en aucune façon à 15.

20128. Cette amélioration dont vous parliez est-elle, en réalité, une continuation de la ligne suggérée par M. Forrest, ou à peu près la même ligne?—C'est une légère amélioration de la présente désignation sur l'extrémité ouest du contrat 15, et aussi une amélioration légère de l'extrémité est du contrat 14, telle que proposée par M. Forrest sur cette ligne A.

20129. Si vous aviez eu le contrôle sur 15 et 14 tout à la fois, auriez-vous eu autorité pour faire cette amélioration qui pouvait être faite, dites-vous maintenant?—Je le pense.

20130. Vous seriez-vous occupé de la probabilité ou de la possibilité de la chose?—Certainement.

20131. Ainsi donc, si vous aviez eu la charge de 14 et de 15 tout à la fois, vous auriez fait quelque examen plus ample à l'est du Lac Traverse, ou de quelque partie de la ligne à l'est du terminus de 15, que celui que vous avez fait?—Non; je n'aurais pas fait d'autre examen, parce que je connaissais suffisamment la contrée.

*S'il avait eu la charge de 14 et de 15, il aurait fait le changement.*

20132. Auriez-vous fait quelque changement?—Certainement; j'aurais fait un changement, sans aucun doute, j'aurais adopté cette ligne.

20133. Eût-elle été préférable dans l'intérêt public?—Je le pense.

20134. Dites-vous donc que l'intérêt public a souffert par suite de ce que les deux sections n'étaient pas sous le contrôle d'une seule personne? Je dis que l'intérêt public a souffert de ce que ce changement n'a pas été fait. A qui la faute, c'est une autre question.

*Traité du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

L'intérêt public a souffert de ce qu'une seule personne n'avait pas la charge des deux sections.

20135. Si je comprends bien, vous dites que vous auriez examiné la probabilité de cette amélioration si vous aviez eu la charge des deux sections ?—Oui.

20136. Eh bien ; l'intérêt public a-t-il souffert de ce qu'une personne, —vous ou tout autre—n'avait pas le contrôle des deux sections ?—Parce que quelqu'un n'a pas fait cet examen ?

20137. Vous dites, si je comprends bien, que si un homme que vous nommez (M. Carre), avait été en charge, il se serait fait ?—Oui.

20138. L'intérêt public, dans ce cas, a-t-il souffert de ce que quelqu'un seul n'avait pas le contrôle ?—Je le crois.

20139. Pourquoi dites-vous maintenant, après tout cet interrogatoire, que vous n'avez pas fait cet examen et suggéré cette amélioration ?—Parce que je n'ai su la chose que trop tard.

20140. Qu'est-ce que c'est que vous ne saviez pas ?—Je ne savais pas qu'il pût y avoir une amélioration.

20141. Voulez-vous dire du côté ouest du Lac Traverse ?—Oui.

20142. Vous dites donc que l'amélioration projetée du côté ouest du Lac Traverse est ce qui vous porte à croire que l'amélioration pourrait se faire à partir du terminus ouest de la section 15 en gagnant l'est ?—Oui.

20143. Et que cette amélioration même que vous avez mentionnée en dernier lieu, dépend entièrement de la question de savoir si la ligne Forrest est praticable et meilleure que celle qui a été adoptée ?—Oui.

La question d'une amélioration possible à la section 15, se réduit à l'adoption de la ligne Forrest sur 14.

20144. En sorte que toute cette question d'amélioration se réduit enfin à la question de la ligne Forrest ?—Oui.

20145. Comment cette déviation au nord de l'extrémité est de la section 15 affecterait-elle le coût du comblement ou remplissage de cette partie du Lac Traverse ?—Du lac principal ?

20146. Le lac principal ?—Vous ne voulez pas parler de la baie ?

Le changement n'aurait fait qu'une légère différence dans le remplissage du Lac Traverse.

20147. Non ; cela ne pourrait pas être en aucune façon à l'est de l'extrémité ouest de 15 ?—Le changement que je propose n'y ferait que peu de changement. La rive est du Lac Traverse, est presque à angle droit avec la ligne, et une légère déviation d'un côté ou de l'autre causerait une bien légère augmentation dans la quantité du remplissage. Elle pourrait augmenter un peu l'excavation sur la voie principale plus bas que l'extrémité ouest de 15, mais toute augmentation ainsi causée serait grandement compensée par le remplissage de la baie.

20148. Vous avez dit, il me semble que vous aviez quelque mémorandum dans un journal éphéméride sur la praticabilité de ce terminus, relativement à tout ouvrage qui pourrait se faire sur la section 14 : veuillez lire la note dans votre journal ?—Je vais le faire.

“ Octobre, 10, 1877, Mercredi—Parcourus la ligne jusqu'à Ingolf : vis parti d'hommes de M. Sifton faisant des feux sur la ligne. Ne puis voir qu'on puisse faire aucune amélioration dans la désignation de cette portion (c'est-à-dire de la ligne) ; puis me joindre à aucune désignation sur 14 (c'est-à-dire, le contrat 14), qui peut-être faite à la traverse actuelle du Lac Traverse.”

Je lis ceci pour vous prouver que j'ai songé à faire cette question d'une

*l' tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

légère amélioration dans la dernière partie de la désignation de l'extrémité est du contrat 14.

20149. Avez-vous vu le memorandum imprimé de M. Fleming adressé au ministre des chemins de fer et canaux, où il parle de ces deux lignes, la ligne adoptée et l'autre au sud de cette dernière, et qu'il appelle le No. 1 et le No. 2 ?—Oui, je l'ai vu hier.

20150. Savez-vous qui a tiré la ligne qu'il décrit sous le No 2 ?—Ligne No. 2, tirée par Watters.  
L'un de mes assistants, M. Louis Watters, qui s'est poyé.

20151. Était-il sous votre contrôle dans le temps ?—Il était sous mon contrôle, et je lui ai donné le cours et les directions générales.

20152. C'est une ligne qui comprend partie de 14 et une partie considérable de 15 ?—Oui.

20153. En sorte que, à tout événement, une autre ligne embrassant des parties de deux de ces sections, et celle qui a été adoptée ont été soumises à une comparaison ?—Oui.

20154. Avez-vous connaissance que M. Fleming vous ait fait remarquer une autre ligne—je veux dire une ligne qui partait quelque part autour de l'étape 1860 sur 15, et déviant dans une direction jusqu'à un point du côté est du lac Traverse, puis allant à l'ouest tomber sur une partie de la section 14 ?—Je me rappelle que M. Rowan lui a fait remarquer une troisième ligne, et lui a demandé son opinion.  
—Je me rappelle que M. Rowan me mit entre les mains un calque d'une partie de ma désignation avec une ligne comme vous la décrivez tracée par M. Fleming, et qu'il me demanda mon avis sur la praticabilité de cette ligne.

20155. Lui avez-vous donné votre opinion sur le sujet ?—Autant que je me rappelle, il y avait deux ans que je n'avais vu cette région. Je fis un profil approximatif de ce que je croyais que serait l'effet d'un changement.

20156. Considérait-on cette ligne comme meilleure que celle qui a été adoptée ?—Je ne le crois pas.  
Ligne pas meilleure que la présente.

20157. Mais, selon vous, valait-elle mieux ?—Non.

20258. C'était donc une autre ligne alternative que l'on avait examinée, qui comprenait également une partie de 14 et une partie de 15 ?—Oui.

20159. Connaissez-vous quelque autre ligne qui ait été examinée et qui embrasse également une partie de 14 et une partie de 15, qui ait été comparée avec la nouvelle ligne adoptée ?—Au Lac Traverse ?

20160. Au Lac Traverse ou n'importe ailleurs, du moment qu'elle embrasse une partie de 14 et une partie de 15 ?—Pas que je sache au Lac Traverse. Il y avait une autre ligne bien plus au sud, et dont j'ai parlé auparavant.  
Il y avait encore une autre ligne au sud du lac Traverse.

20161. A quelle distance au sud du Lac Traverse se trouvait cette ligne à laquelle vous faites allusion maintenant ?—Je suppose que vous voulez parler de votre désignation de 1875 ?—Oui ; ma ligne au sud ; à une distance de dix ou douze milles.

20162. Si je ne me trompe, vous n'avez pas désigné cette ligne tout le long jusqu'à sa limite occidentale ?—Elle a été désignée jusqu'au point connu alors comme l'extrémité de la désignation sur le contrat 15.

20163. Vers quel endroit ?—A trois ou quatre milles à l'est de la Rivière du Marais.

Tracé du chemin  
de fer—

Contrats Nos. 14  
et 15.

La ligne tirée par le témoin avait soixante-quatre milles de long.

La ligne sud est d'environ cinq milles et demi plus longue que la ligne adoptée.

Mais plus favorable à cause de la facilité d'accès, meilleure pour les chemins et pour les travaux dans le roc.

Ne savait pas, lorsque l'arpentage a été fait, que les étendues d'eau sur la section 15 étaient aussi "insondables" comme on l'a découvert, mais il savait qu'elles étaient passablement mauvaises, c'est pourquoi il préférerait la ligne sud.

20164. Et quelle est l'extrémité ouest?—Il y avait une autre ligne de tirée jusqu'à un point près de la Tête cassée.

20165. Et avez-vous désigné toute cette ligne de 1875?—Non; je n'avais rien à faire avec cette ligne finissant à la Tête Cassée. C'était une ligne d'essai tirée par M. Forrest et M. Amstrong.

20166. Quant à cette ligne que vous avez tirée vous-mêmes, pouvez-vous aujourd'hui en donner la longueur?—Il est marqué ici: soixante-quatre ou soixante-dix milles du Portage du Rat. Je ne puis me rappeler; le profil est au bureau. J'ai aussi tiré une ligne partant des Dalles et gagnant au Nord, et finissant à peu près au même point que la ligne de 1875, c'est-à-dire à l'extrémité de la désignation sur le contrat 15.

20167. Quelle portion de la section 15, telle que désignée aujourd'hui, est commune à cette ligne-là et à celle dont vous parlez à l'heure qu'il est?—280 chaînes—280 ou 290 chaînes.

20168. A l'extrémité est de la section 15?—Oui; du Portage du Rat en gagnant l'ouest.

20169. De combien plus longue est cette désignation sud que la ligne actuellement adoptée?—Jusqu'à l'extrémité de la désignation?

20170. Entre les deux points communs les plus rapprochés?—Je crois que cinq milles et demi formaient la différence, autant que je puis me rappeler. Elle est marquée: six milles; cinq milles et demi, je crois, d'après la chaîne.

20171. Veuillez décrire, généralement, la contrée par laquelle passait la désignation sud?—Pendant les premiers cinq milles elle était identique à la ligne actuelle. Après cela, elle passait, jusqu'au vingt-cinquième mille, par une contrée très accidentée—aussi accidentée, en fait, qu'aucune partie de la présente désignation; mais, à mon avis, par une contrée beaucoup plus favorable pour la construction d'un chemin.

20172. Plus favorable, sous quel rapport?—Dans un sens, parce qu'elle offrait plus de facilité à l'entrepreneur pour le transport de ses approvisionnements; et si un entrepreneur avait fait ses estimations pour cette section, je lui aurais dit qu'il pouvait déposer ses approvisionnements sur la ligne à presque tous les trois milles sur toute la distance avec une moyenne de un demi-mille à un mille de charroi sur terre du Shoal Lake et du Lac des Bois; qu'il aurait une meilleure contrée pour y construire ses chemins; que le roc se prêtait plus facilement aux outils, et que les quantités telles que données seraient plus correctement obtenues—pourraient être données plus exactement d'après les renseignements que nous avons.

20173. Était-ce par suite de quelque trait particulier de la contrée que vous pouviez calculer plus juste?—Oui; qu'il y avait moins de côteaux à pentes rapides; qu'on y trouvait aussi moins de ces étendues d'eau sans fond. Je crois qu'il y en avait treize sur la ligne sud.

20174. Était-il connu dès le temps où vous avez fait cet arpentage qu'il y avait des étendues d'eau sans fond sur la ligne de 15?—Nous ni savions pas qu'elles étaient aussi insondables, mais je savais qu'elles étaient passablement mauvaises, à en juger par les trous à combler. Je n'avais aucun moyen de faire de sondages.

20175. Dans ce temps-là votre comparaison ne pouvait, en aucune façon, se baser sur la nature insondable de ces étendues d'eau que vous décrivez?—Oui, je le crois.

20176. Il me semble que vous disiez que vous n'en saviez rien?—Oui ; parce que je savais qu'il était plus difficile de faire des remblais dans l'eau que sur la terre sèche. Il aurait fallu des accotements de quelque espèce, et aussi que les quantités, telles que je les avais calculées, eussent été moins fortes. C'était-là un autre trait, à mon sens, en faveur de la ligne sud.

20177. Moins fortes sur toute la voie ou par mille?—Moins fortes sur toute la voie—c'est-à-dire sur une distance équivalente.

20178. Voulez-vous dire la même longueur de milles?—Sur une distance par mille plus grande sur la ligne sud, elles étaient moindres que sur la ligne la plus droite. Elles étaient moindres sur une longueur qui laisserait le contrat 14 de la même longueur qu'aujourd'hui.

20179. En sorte que lors même que vous ajouteriez l'excédant de la ligne aurait distance que vous estimez à cinq milles et demi ou six milles, en tout, coûté moins cher : jusqu'à l'extrémité est de votre nouvel arpentage, la distance au mille qu'elle embrasserait coûterait encore moins, on demanderait des quantités moins fortes que sur la ligne nord?—Oui.

20180. Vous avez décrit la nature de la contrée sur la partie est de cette désignation ; veuillez bien continuer et nous décrire la contrée sur la partie ouest de cette désignation de 1875?—A partir du quarante-deuxième mille environ, le point où j'ai fini de faire des estimations pour la comparaison des deux lignes, jusqu'à sa jonction avec la désignation du contrat 14, le terrain était accidenté d'un grand nombre de buttes de rochers. La ligne qui a été tirée était parfaitement droite sur une grande distance, vingt milles environ, et traversait un grand nombre d'îlots de rocher dans un pays plat. On aurait pu les éviter en faisant faire un détour à la ligne, en faisant décrire des courbes à la ligne pour les éviter. La contrée n'était ni très difficile ni très favorable ; pas aussi avantageuse que celle que l'on essaya plus tard beaucoup plus loin, à la Tête Cassée autant que j'aie pu l'apprendre. Plusieurs îlots de rochers auraient pu être évités en faisant faire un détour à la ligne.

20181. Quant à cette partie ouest de votre désignation de 1875, était-elle, à tout prendre, aussi favorable que la présente section 14, longueur pour longueur?—Je dirai que je ne l'ai jamais parcourue, car j'étais alors occupé aux Dalles à tirer des lignes de désignation d'essai, et la désignation a été terminée par M. Fellowes, l'un de mes assistants. A en juger par le profil je dirais que l'on aurait pu obtenir une aussi bonne ligne sur la partie ouest de la désignation de la ligne sud que sur la ligne actuelle. A en juger par le profil on aurait pu obtenir une aussi bonne ligne sur la ligne sud que sur le présent contrat 14.

20182. Avez-vous vu le profil de cette partie ouest de ce qui est appelé votre désignation de 1875?—Oui, je l'ai vu. Il y a des années que je ne l'ai vu.

20183. Où l'avez-vous vu?—Je l'ai vu ici au bureau, à Ottawa, après qu'il a été fait. J'ai aidé à le faire.

20184. A-t-on fait le profil de la ligne que vous avez désignée de Keewatin, en gagnant l'ouest, aux environs du Lac au Faucon?—Oui,

Tracé du chemin  
de fer—

Contrats Nos. 14  
et 15.

La ligne du témoin,  
de 1875, aurait donné  
à un ingénieur  
des données pour la  
comparer avec la  
ligne nord qui a été  
adoptée.

20185. Ainsi, l'on a fait le profil de toute cette désignation de 1875 ?—  
Certainement ; il se trouve au bureau. Je l'ai vu en 1879.

20186. Ce profil offrirait-il à un ingénieur des données suffisantes  
pour lui permettre d'établir une comparaison entre la praticabilité de  
cette ligne et de la ligne nord qui a été adoptée ?—Il lui fournirait les  
mêmes informations—des informations équivalentes—à celles qui s'ap-  
pliquent à la ligne à laquelle elle serait comparée.

20187. Connaissez-vous le résultat de quelque comparaison de ces  
deux lignes ?—Oui.

20188. Par qui ?—Comparaison par qui ? Par moi.

20189. Vous avez vous-même comparé le résultat de ces particu-  
larités sur les deux différentes désignations ?—J'ai fait les quantités sur  
quarante-deux milles de la ligne sud contre trente-six milles et trois  
quarts de la ligne nord, et aussi avec la même sorte de niveau, et  
aussi avec un niveau élevé sur les deux lignes. J'ai fait la comparaison  
—j'ai comparé les quantités, et j'ai examiné les premières cédules que  
j'avais faites dans le temps et soumises à M. Rowan.

20190. Avez-vous eu, sous les yeux, tout ce qu'il vous fallait pour  
vous former une opinion, comme ingénieur, sur le mérite relatif de ces  
deux désignations ? Je veux dire sous le rapport seul de la construction,  
sans vous occuper de l'exploitation de la voie dans l'avenir ?—Oui.

La désignation  
d'essai de 1874, don-  
nées sur les quantités  
sur la ligne désignée,  
mais un niveau de  
deux pieds plus bas  
qu'on n'acceptait en  
définitive.

20191. Quel a été le résultat de votre comparaison ?—Les premiers  
calculs ont été faits par M. Frank Moberly et son parti. Les quantités  
ont été prises d'après l'échelle d'une copie de mon profil de 1874. Ces  
calculs furent faits, et je reçus instruction de les rédiger sous forme de  
cédule, et le résultat a été, comme la liste des prix l'indiquait dans le  
temps, 600,000 verges cubes de rocher ; à \$2.75 feraient \$1,650,000 ;  
les roches détachées étaient estimées à 40,000 verges cubes, lesquelles,  
aux taux de M. Whitehead, feraient \$70,000 ; la terre estimée à 900,000  
verges, à 37 cts. \$333,000—total, \$2,053,000 pour la distance de trente-  
six milles et trois quarts : taux par mille \$55,864.

20192. Est-ce sur votre désignation de 1875 ?—Non ; c'est sur la  
désignation de 1874.

20193. C'est-à-dire, sur la ligne adoptée ?—C'est la ligne adoptée à  
peu de chose près. On y a fait quelques légers changements depuis.

20194. Je vous demandais il y a quelques instants, ce que vous avez  
trouvé sur votre désignation de 1875 ; vous paraissez avoir donné les  
quantités de la ligne existante ?—Je croyais que vous me demandiez  
quelle comparaison j'avais faite entre les deux quantités.

20195. Donnez-vous ce que vous dites maintenant comme partie de  
la comparaison ?—Oui, c'était là la première estimation.

20196. Continuez. —Après cela, on demanda des soumissions basées  
sur cette liste ou cédule des travaux, mais aucune d'elles ne fut acceptée.

20197. Ainsi, ces quantités étaient celles qui ont été estimées à  
l'époque de la première annonce ?—Oui.

20198. Était-ce sur un niveau plus haut ou plus bas que le niveau  
actuel ?—Il était d'environ deux pieds plus bas.

Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 15.

20199. Alors les tranchées devenaient plus profondes?—Oui.

20200. Alors, les données dont vous avez parlé jusqu'ici concernant la désignation actuelle de la section 15, mais à un niveau plus bas que celui qui a été finalement adopté?—C'est cela.

20201. Continuez, s'il vous plaît. —Au printemps de 1875, on décida d'essayer à trouver une ligne meilleure, et l'on m'enjoignit d'aller faire un autre essai— Tracé de 1875.

20202. Est-ce là l'essai dont vous nous avez parlé, et qui est appelé votre désignation de 1875?—Oui; avec la même espèce de rampes, c'est-à-dire; des rampes pour égaliser les tranchées et les remplissages telles que je les ai tracées sur la ligne de 1875, qui avait 42- $\frac{2}{10}$  milles de long. La ligne sud, 42  
5-100 milles; la  
ligne nord 36 75-100.

20203. C'est-à-dire, contre les 36- $\frac{75}{100}$  milles de la désignation actuelle?—Oui; Les quantités que je rapportai étaient: roc, 445,261 verges cubes, estimées à \$2.75, le même taux, soit \$1,224,367; terre, 960,936 verges, à 37 cts., \$355,546—laissant les centins de côté—total, \$1,580,014; le taux par mille est de \$37,576, montrant une différence, sur le coût entier de la construction de quarante-deux milles de la ligne sud contre trente-six milles et trois quarts de la ligne actuelle, de \$472,986, et dans le taux par mille, de \$18,290. Dans les deux cas, les rampes devaient contre-balancer les tranchées et les comblements, et dans ce dernier cas, les hauteurs centrales étaient calculées avec soin d'après le livre des niveaux et des rampes, au lieu d'être prises sur l'échelle du profil. On m'enjoignit alors d'exhausser les rampes sur la ligne de 1874 à une moyenne de quatre pieds d'un bout à l'autre— Quantités sur la ligne  
désignée de 1875.  
La différence dans le  
coût total en faveur  
de la ligne, \$472,986.

20204. Cette ligne de 1874, est la ligne actuelle?—Oui; une moyenne de quatre pieds d'un bout à l'autre de la distance, ce que je fis; et calculant d'après les hauteurs centrales, comme dans le cas donner, je rapportai les quantités comme il suit: roc, 369,390 verges cubes, au même taux, font \$1,015,822; terre, 1,979,506 verges cubes, au même taux, \$732,418—total \$1,748,240; taux par mille \$47,571, montrant une différence, en faveur de la ligne Sud; sur le coût total, de \$169,266, et de \$10,000 dans le taux par mille.

20205. Eh bien; la comparaison entre ces deux lignes a-t-elle été faite, à la réserve que les vides seraient laissés et non comblés avec des chevalets ou des terrassements pleins dans les deux cas. On ne parla pas alors de chevalets. Comparaison faite  
sur la basse des ter-  
rassements solides.

20206. Alors ce n'était pas aux termes de la deuxième annonce pour la section 15?—Non; ce sont les rapports que j'ai faits moi-même.

20207. Vous les avez faits pour vous aider à comparer, et non tels qu'ils ont été livrés à la publicité?—Oui.

20208. Et afin de constater les mérites relatifs des deux lignes?—Oui; mais je ne trouvais pas cela juste à l'endroit de la ligne sud vu que la route actuelle avait eu les rampes exhaussées de beaucoup, en sorte que je fis un autre estimé de la ligne sud, exhaussant les rampes d'une moyenne de deux pieds au lieu de quatre comme sur la route actuelle, et après avoir calculé les quantités de la même manière que dans le dernier cas, mais sur une distance moindre, j'obtins les données suivantes. Je faisais l'estimation sur une distance moindre, parce que l'on Une autre comparai-  
son sur la ligne sud à  
partir de la Tête  
cassée sur une lon-  
gueur de 40 4-100  
milles, donnait une  
différence de \$239,-  
716 en faveur de la  
ligne sud.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 15.*

avait alors l'idée d'essayer une ligne jusqu'à la Tête cassée, et nous calculâmes quelle pouvait en être la longueur, et que la section 15 serait plus courte; nous calculâmes donc pour 40- $\frac{4}{10}$  milles. Je rapportai les quantités suivantes: roc, 356,558 verges cubes, calculées au même taux qu'auparavant, font \$980,534; terre, 1,427,000 verges cubes, égales à \$527,990—total, 1,508,524; taux par mille \$37,675, faisant une différence en faveur de la ligne sud, encore plus grande, puisqu'elle est de \$239,716 dans le coût total de la construction de quarante milles sur la ligne sud, contre trente-six milles trois-quarts de la présente route.

20209. Les tranchées et les remplissages étaient-ils égalisés dans ce dernier rapprochement?—Ils étaient exhaussés de deux pieds.

20210. Cela laissait-il les vides?—Sur la ligne sud l'exhaussement était de deux pieds, sur la ligne nord de quatre pieds.

20211. Cet exhaussement des rampes aurait-il l'effet de laisser les vides non remplis?—Non; le calcul était pour roc solide d'un bout à l'autre.

20212. Cela aurait donné un terrassement solide?—c'était là le calcul.

25213. Ce premier calcul dont vous parlez avait-il donné, après les rampes exhaussées, un terrassement solide sur les deux lignes?—Oui; c'était là le calcul.

20214. Alors, si la comparaison était faite, à la condition de terrassements solides dans les deux cas, pourquoi ajouter une autre élévation à cette ligne plus basse afin de faire une comparaison différente, quel était l'objet d'ajouter deux pieds à la ligne plus basse aux fins d'une comparaison, si vous aviez obtenu déjà, dans votre seconde comparaison, une ligne efficace avec des terrassements pleins?—Je croyais que je gagnerais un peu plus que je n'ai fait.

20215. Que vous gagneriez un peu plus en quoi?—A rendre la voie un peu moins coûteuse—à faire construire la voie à moindres frais qu'avec les rampes premières—deux pieds de moins de tranchées.

20216. Est-ce que cela vous avait donné des terrassements solides sur la ligne au sud?—Oui.

*Autre comparaison.*

20217. Avez-vous fait d'autres comparaisons entre ces deux routes?—Oui.

20218. Expliquez-nous sur quelle base?—L'item des roches détachées ne paraît pas dans aucun de ces calculs. Comme il était nécessaire d'avoir un prix pour cette catégorie d'ouvrage, on mit à la cédule des travaux un prix nominal.

20219. Quelle liste des travaux?—La liste des travaux présentée. Je ne vous ai pas encore donné la liste des travaux, mais je le ferai; et comme on considérait que j'avais surestimé la quantité de roc solide dans les tranchées, on décida de déduire cette somme nominale de roches détachées de mes quantités de roc solide. On fit donc des listes des travaux sur les calculs No. 3 et 4 mentionnés plus haut—on y avait les quantités pour déboisement, défrichement, essartage, etc., etc., le tout supputé en argent ou au prix moyen obtenu à même toutes les soumissions reçues sur la première liste des travaux.—

*Tracé du chemin de  
fer—  
Contrat No. 15.*

2020. Soumissions reçues pour quelle section?—La section 15. Il y a à 600,000 verges de roc. J'ai déposé entre les mains de l'ingénieur en chef, en mai, 1879, la première liste des travaux faite pour ce temps (hivers de 1875-76), et cette commission peut se la procurer. Je déposai dans le même temps quelques notes sur ces calculs. Je ne puis donc donner les quantités que de mémoire, car on m'a refusé ces papiers quand je les ai réclamés, et je donne les quantités comme je me rappelle les avoir calculées—roc, 340,000 verges cubes, à \$2.40 soit \$816,000—
- Quantités dans la première liste des travaux, données de mémoire par le témoin.
2021. Sur quelle ligne était-ce cela?—Sur la route actuelle, trente-six milles et trois quarts de longueur; roches détachées, 30,000 verges cubes, à \$1.05, \$31,500; terre 1,979,000 verges cubes, à 35 cts. \$692,650—total, \$1,540,150; taux par mille, \$41,909. Estimé du coût de la ligne actuelle sur la section 15, \$1,540,150.
2022. C'est là votre estimation du coût de la présente ligne sur la section 15?—Oui.
2023. Est-ce pour terrassements solides?—C'est l'estimation que j'ai faite dans le temps, autant que je puis me le rappeler; c'est pour terrassements solides. J'aimerais beaucoup à voir les trois autres estimations que j'ai remises à M. Smellie. Il y en a un (Exhibit No 295) portant un titre écrit de la main de M. Rowan.
2024. Dois-je comprendre que vous dites que l'estimation dont vous parlez à l'heure qu'il est était basée sur les quantités avec les chiffres moyens pris à même les soumissions faites pour cet ouvrage, et en prévision de terrassements solides d'un bout à l'autre?—Oui.
2025. Ni chevalets ni vides?—Pas de chevalets grossiers et pas de vides.
2026. Quand avez-vous fait cette estimation?—Au printemps 1876. Estimé fait au printemps de 1876.
2027. Si je comprends bien, c'est là l'estimation que vous avez faite de cet ouvrage que vous décrivez, et pour toute la section 15?—Oui.
2028. Terrassements solides?—Oui.
2029. En chiffres ronds \$1,500,000?—Oui.
2030. Continuez?—Sur la ligne sud, les quantités dans une liste semblable des travaux étaient calculées ainsi: roc, 311,600 verges cubes à \$2.40, soit \$747,840; roches détachées, 45,900 verges cubes à \$1.05, \$47,250; terre, 1,427,000 verges cubes à 35 cts., \$499,450—total, \$1,294,540; taux par mille (cette ligne avait une longueur de 40  $\frac{1}{8}$  milles) \$32,331, faisant une différence en faveur de la ligne sud de \$245,610 dans le coût total, et de \$9,578 dans le taux par mille, pour ces trois items seulement—\$245,610 en faveur de la ligne sud.
2031. Vous dites donc, si je ne fais pas erreur, que, suivant vos calculs dans le temps la ligne sud, bien que de trois milles et un quart plus longue que la ligne nord coûterait pour les trois items seulement et en chiffres ronds, \$250,000 de moins que la ligne nord: est-ce la conclusion que vous tirez?—Oui.
2032. Avez-vous d'autres détails de comparaison entre ces lignes?—Oui; je désirerais expliquer certaine partie de la déposition faite devant un comité du sénat, en mai 1879. On me demanda alors de dire de mémoire quel était le résultat des calculs. Je le portai alors à
- Explique son témoignage devant le comité du Sénat, en mai 1879.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Cont. des Nos. 14  
et 15.*

Avait dit que la différence serait de \$360,000, en faveur de la ligne sud, la vraie différence, \$376,234, mais c'était en comparant mille pour mille, et elle se réduit en conséquence par la distance plus longue à \$245,610.

\$360,000 qui était la somme que l'on mentionnait au temps des calculs. Je déclarai aussi qu'il y avait contre la route sud, le coût de la construction et de l'équipement de trois milles et demi de voie et leur entretien. Je mentionnai de plus que si cette ligne était adoptée, une forte somme qui avait été dépensée sur le contrat 14, serait perdue, c'est-à-dire, sur les travaux faits entre la Tête cassée et ce qu'on appelait l'extrémité de la désignation, je crois que c'était en cet endroit. Je déclarai ces choses parce que ces \$360,000, dans mon jugement, devaient construire presque la même longueur de ligne sur les deux routes depuis le Portage du Rat en gagnant à l'ouest; voilà pourquoi je mentionnai les items qui militaient contre elle. Aujourd'hui, mon idée est qu'on avait estimé à la grosse cette somme de \$360,000 comme la différence dans le coût de construction de trente six milles et trois quarts de la route actuelle contre la même distance sur la ligne sud. La différence réelle, d'après les chiffres que je vous ai donnés, est celle-ci; le coût de la construction de trente-six milles et trois quarts de la route actuelle à \$41,909 par mille, \$1,540,150; le coût de trente-six milles et trois quarts sur la ligne sud, à \$32,331 par mille, est de \$1,163,916, et la différence est de \$376,234, et en causant de la chose, nous disions: \$360,000. Il y avait une différence de près de \$10,000 par mille entre les deux routes. On parlait d'une différence de \$10,000 par mille, et on l'estimait à \$360,000. Et voilà comme la chose est arrivée.

20233. Comme je comprends l'affaire, cette différence de \$360,000 serait réduite, parce que vous calculiez mille pour mille, lorsque, en réalité, il fallait un plus grand nombre de milles sur la ligne sud pour atteindre le méridien à l'extrémité de 15?—Oui.

20234. Et cela réduit la différence, de la somme que vous nommez là, \$360,000, à celle de \$245,000?—Oui; mais si vous prenez les \$245,000, c'est-à-dire, la différence calculée dans le coût de la construction des deux lignes, c'est la différence dans le coût, moins trois milles et demi. Je pourrais dire ici qu'en étudiant cette affaire, je vois que parmi les ingénieurs on est peu d'accord sur le coût définitif de l'exploitation et de l'entretien d'un mille de chemin pour tout temps à venir. L'un d'eux a déclare que cela se monterait à quatre cent et quelques mille piastres—ça valait cela pour épargner une longueur d'un mille dans les endroits où le trafic est très considérable. Si c'était là le véritable chiffre, nous pourrions construire une voie droite par n'importe quelle route.

20235. En comparant ces lignes, ou plutôt leur cout probable, avez-vous fait la part du coût du ballast, des liens et des rails?—Non; oh! non; rien de cela.

Coût du ballast, des liens et des rails à ajouter sur trois milles et demi.

20236. Faut-il l'ajouter au coût de ces trois milles et demi de chemin?—Oui, il faut l'y ajouter.

20237. Cela réduirait la différence que vous venez de nommer: \$245,000?—Certainement

20238. Quelle différence cela ferait-il dans le coût du ballast, des liens et des rails pour trois milles et demi?—Je n'en ai pas fait le calcul. Je n'aimerais pas à nommer un chiffre sans savoir le coût des rails.

20239. Pour faire une comparaison simplement dans le coût de la construction, il faudrait déduire le coût de ces trois items de ces \$245,000?—Oh! oui.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

20240. Ainsi, en sus du coût de la construction, pour comparer l'à propos de l'adoption de l'une de ces deux lignes de préférence à l'autre, vous auriez à poser contre la ligne sud la somme que coûterait l'exploitation et l'entretien, pour toujours, de ces trois milles et demi de chemin?—Oui.

20241. Avez-vous dit qu'il y aurait plus ou moins d'étendues d'eau sur la ligne, autant que vous puissiez vous le rappeler aujourd'hui?—J'ai dit qu'il y en aurait moins. Moins d'étendues  
d'eau à traverser la  
ligne sud.

20242. Vous rappelez-vous s'il y avait une bien grande différence dans la maçonnerie sur ces deux lignes?—Je n'ai pas calculé le maçonage. Toute la maçonnerie requise était commune aux deux lignes.

20243. Vous croyez que les frais de maçonnerie seraient à peu près égaux sur les deux lignes?—Oui; suivant la cédule des travaux de M. Whitehead, je désire rectifier le coût des trente-six milles et trois quarts de la ligne sud à \$32,331; il est de \$1,188,168. La différence est de \$351,982 au lieu des chiffres que je vous ai donnés. Je n'avais pas calculé les trois quarts de mille.

W. B. SMELLIE : continuation de son interrogatoire :

Smellie.

*Par le Président :—*

20244. Pouvez-vous dire, en chiffres ronds, le coût par mille pour le ballast, les liens, les rails, la pose des rails, le matériel roulant et tout ce qui se rattache à la construction et à l'équipement, dans les environs de la localité du Lac Traverse?—Je l'estime à \$12,750. \$12,750 par mille  
pour lest, traverses,  
matériel roulant, etc.,  
au Lac Traverse.

20245. C'est-à-dire, par mille?—Par mille.

20246. A quel prix avez-vous mis les rails?—\$77.

20247. C'était le prix de ceux que l'on s'est procuré vers ce temps-là?—Oui.

20248. Pourriez-vous dire le coût probable par mille pour les frais d'exploitation du chemin ayant un trafic comme celui que l'on pourrait calculer avec quelque certitude devoir se faire dans cette localité?—Pas dans le moment actuel.

20249. Est-ce qu'il n'y a pas de règle reçue à cet égard?—Je ne me le rappelle pas.

HENRY CARRÉ : continuation de son interrogatoire :

Carré.

*Par le Président :*

20250. La ligne actuelle de la section 15 avait-elle été finalement adoptée lorsque vous faisiez cette comparaison, et soumettiez vos idées au département?—Non. Quand il a fait cette  
comparaison, la ligne  
actuelle n'avait pas  
été adoptée.

20251. Comment expliquez-vous alors le fait d'avoir pris des chiffres de quelques-unes des soumissions?—M. Rowan avait une copie de toutes les soumissions, tous les prix dans son livre de correspondance, et au moyen de ces papiers, il calcula une moyenne pour chaque item.

*Tra. é du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

20252. Quels prix avait-il ; vous dites qu'il avait les prix dans son livre de correspondance ?—Les prix reçus pour les premières soumissions demandées dans la première cédule des travaux.

20253. Voulez-vous dire par la première annonce pour la section 15 ? —Pour la section 15, dans le cours de l'hiver de 1874-75. — Au printemps de 1875.

Ces idées soumises au département dans l'hiver de 1875-76— les dépenses faites dans le temps sur la section 14, auraient été perdues si la ligne sud avait été adoptée.

20254. Dites-vous que lorsque vous avez soumis ces idées, quelques travaux avaient été faits sur la section 14 ?—Oui ; elles furent soumises dans l'hiver de 1875-76—c'est alors que la comparaison s'est faite.

20255. Vous rappelez-vous la somme qui passait pour avoir été dépensée alors sur la section 14 ?—J'ai entendu M. Rowan, à ce propos, parler à M. Thompson, et au mieux de ma connaissance, il disait qu'on y avait dépensé quelque chose comme \$68,000 pour frais de déboisement et autres travaux entre la rivière de la Tête cassée et l'extrémité de la désignation.

20256. Cette somme aurait été perdue si la ligne sud eût été finalement adoptée ?—Oui.

20257. Il faut donc encore déduire cette somme de la différence des \$245,000 ?—Oui.

20258. J'ai compris que vous disiez que la longueur totale de la route aurait été augmentée de quelques cinq milles et demi si la désignation que vous avez faites en 1875 était adoptée ?—Oui.

20259. Ainsi, prenant \$12,750 par mille, somme que M. Smellie nous donne comme son estimation, et les multipliant par cinq et demi, nous arrivons aux déboursés entiers nécessaires à la construction de cet excédant de distance ?—Oui ; mais on avait alors l'intention d'avoir une ligne qui ne serait plus longue que de trois milles et un quart, et ces estimés étaient basés sur le calcul des distances—distances relatives.

20260. Y a-t-il quelque personne qui puisse aujourd'hui nous renseigner sur les mérites relatifs de cette ligne prolongée qui, suivant vous, n'aurait accru la distance que de trois milles et demi, comparée à distance égale avec la ligne aujourd'hui désignée sur la section 14 ?—Oui.

20261. Quelle est cette personne ?—M. Forrest a tiré une moitié de la ligne et M. Armstrong l'a rencontré.

20262. Etes-vous prêt à nous dire maintenant, comme matière de témoignage, si cette ligne est aussi peu dispendieuse que la présente section 14 ?—Non, pas d'après une connaissance personnelle.

20263. Ainsi, d'après les données que nous avons maintenant devant nous, nous devons admettre que la ligne était celle qui devait accroître la longueur de cinq milles et demi. C'est la seule preuve que nous en ayons, et voilà pourquoi je prends cette longueur à cinq milles et demi : le résultat nous donne \$138,125 à déduire de votre différence de \$245,610 ?—Oui, si je ne fais pas erreur à propos de ces \$68,000.

\$100,000 somme nette, en chiffres ronds, en faveur de la ligne sud qui, pour tant, aurait cinq milles et demi de plus long.

20264. Cela nous laisse, en chiffres ronds, \$100,000 en faveur de votre route sud, et à l'encontre il faut mettre les frais d'exploitation pour toujours cinq milles et demi de chemin : n'est-ce pas là le résultat général de votre calcul ?—Non ; je n'irai pas aussi loin, car je dis qu'on avait trouvé impossible de construire la ligne avec les rampes sur lesquelles les calculs ont été faits sur la présente route. Il a fallu les abaisser de deux pieds.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

20266. Mais je parle du jugement de ces temps-là?—Oui; c'est cela, d'après les calculs.

20267. Ces calculs étaient tout ce que l'on avait devant soi dans le temps pour baser un jugement?—Oui.

10268. Alors, on jugeait ainsi dans le temps : que le pays aurait à payer les frais d'exploitation, pour toujours, de cinq milles et demi de chemin ou à dépenser \$107,000 en plus?—Si vous tenez absolument aux cinq milles et demi de chemin, comme de raison, l'affaire est jugée; mais nous savions qu'il était possible de ramener cette distance à trois milles et un quart, et le calcul des \$245,610, est fait sur le calcul de quarante milles comparés à trente-six milles et trois quarts. Il y a un autre point que je veux faire ressortir s'il y a une comparaison avec l'autre route.

20269. Continuez :—Je dis que si quarante milles sur la route actuelle qui auraient embrassé un mille et demi de travaux coûteux sur 14, à l'ouest du lac Traverse, avaient été estimés contre quarante-trois milles et demi sur la ligne sud, ou si la distance totale sur la présente route entre le Portage du Rat et la Rivière Rouge avait été estimée contre la distance totale entre les mêmes points par la route sud, la chose eut été plus équitable et franche, mais le calcul aurait fait voir une bien plus grande différence dans le coût de la construction. Le Muskeg Julius aurait aussi été évité par l'adoption de la ligne sud. Ce mille et demi d'une voie dispendieuse, et le Muskeg Julius, autant que je le connais, ne trouveraient pas d'équivalents, si l'on eut adopté la ligne sud.

Le muskeg Julius  
eût été évité en  
adoptant la route sud.

20270. Si je comprends bien, vous insinuez que le jugement rendu par le Département des Ingénieurs, n'était pas un bon jugement?—Que la comparaison n'était pas équitable et franche.

20271. Voulez-vous dire que dans ce temps-là les ingénieurs pouvaient fonder leur jugement sur le résultat du remplissage du Muskeg Julius, ou le remplissage de la baie du Lac Traverse, ou sur d'autres items que vous mentionnez aujourd'hui comme présentant de si grandes difficultés sur la désignation actuelle?—Non.

20272. Alors, comment pouvaient-ils former leur jugement s'ils n'avaient pas ces données?—Ils en avaient une partie devant eux; ils avaient les sondages du Muskeg Julius, ainsi que le profil approximatif de ce mille et demi de travaux coûteux.

20273. Voulez-vous dire que le profil de la partie coûteuse de 14 leur donnait une idée suffisante du coût, tel que la réalité l'a démontré?—Le coût a été naturellement plus considérable, mais le profil leur donnait une bonne idée de ce que l'on supposait devoir être les travaux—une aussi bonne idée que sur aucune autre partie de la ligne. Les derniers dix milles de la ligne sud offraient une grande facilité de travail. Les derniers cinq milles, je puis le dire, étaient aussi faciles qu'aucune partie de 14, mais ici l'on avait entièrement omis des calculs un mille et demi au taux de \$41,959 par mille, un mille et demi de différence qui devrait être ajouté au coût total au lieu de la moyenne du coût de 14.

20274. Dois-je comprendre que vous insinuez qu'une partie de la section 14 à l'ouest du lac Traverse coûterait beaucoup plus que la même distance sur votre route sud?—Je le pense. Je le sais.

Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.

Ces \$107,000 en  
faveur de la ligne  
sud devaient être  
grossies de \$45,000.

20275. Combien plus?—D'après ces calculs environ \$30,000 le mille, —c'est-à-dire \$45,000 pour le mille et demi.

20276. Ce sont là les dépenses en sus, si je comprends bien?—Oui.

20277. —En sorte que cette différence de \$107,000 devrait se grossir de \$45,000, selon vous, pour déterminer une comparaison équitable?—Oui.

20278. Cela mettrait la différence en faveur de la ligne sud à \$152,000; et la question qui se présentait alors au Département était de savoir, comme je le conçois d'après votre témoignage, s'il valait mieux dépenser \$152,000 en sus, ou bien construire, pour toujours, cinq milles et demi de plus?—C'était la question dans le temps.

20279. Et vous croyez que leur jugement était erroné?—Je ne suis pas prêt à dire cela. Je déclarai plus positivement dans le temps que je considérais que ces estimés faits sur la ligne nord—la route actuelle—n'étaient pas exacts, et qu'on ne pouvait s'attendre à ce qu'ils le fussent à cause de la nature accidentée du terrain; mais que ceux de la ligne sud étaient bien plus exacts, et que si les rampes sur la ligne sud avaient été exhaussées de quatre pieds, cela aurait fait une différence bien remarquable dans cet estimé: si elles avaient été élevées autant que les autres, je crois que cela eût fait une bien grande différence. Les comparaisons n'ont pas été faites de la même manière ni d'après les mêmes données. Je désire plus particulièrement prouver que j'étais parfaitement exact et honnête dans la déclaration que j'ai faite devant le comité du Sénat, vu qu'on a mis ma véracité en doute, et que l'on m'a blâmé d'avoir fourni des renseignements peu exacts. On m'a dit que le ministre, dans un cas ou dans un autre, était mécontent de mes déclarations, et je cherche à m'assurer de quel cas il s'agit afin de pouvoir rectifier mes assertions, s'il y a lieu.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 15.

Le témoin dit qu'il  
n'est pas responsable  
des quantités actuelles  
attendu que les  
rampes ont été chan-  
gées.

20280. Il y a une autre matière sur laquelle vous désirez, me dit-on, expliquez vos idées plus au long—c'est-à-dire, les estimations des quantités soumises au concours public pour la section 15—que vous désirez également expliquer comment il s'est fait que les quantités diffèrent tellement des quantités admises finalement; pourriez-vous développer en quelques mots vos idées sur cette matière?—Je le puis. Je désire tout d'abord déclarer que, dans mon opinion, je ne suis pas responsable des quantités actuelles, attendu que les rampes ont été changées d'une manière sensil le entretemps, entre le temps qui a précédé l'adjudication du contrat et le temps qui l'a suivie. On m'a accusé d'erreurs dans mes calculs jusqu'au chiffre de \$763,000, qui forme la différence avec la liste des travaux de M. Whitehead pour les quantités pour terre, roc et roches débâchées.

20281. Voulez-vous dire la ligne qu'il a obtenue lorsqu'il a soumissionné pour la section 15?—Lorsqu'il a soumissionné pour la section 15 et dont je fis l'estimation en janvier, 1879.

Explique la différence  
au sujet de la terre,  
du roc et des roches  
détachées.

20282. Quel était cet estimé en 1879—je veux dire l'estimé de quels travaux?—De ces trois items: terre, roc et pierres détachées.

20283. Sur la même section?—Oui, sur la même section.

20282. Était-ce une estimation de travaux faits déjà ou à faire, ou des deux?—En partie faits et en partie à faire.

20285. Vous voulez dire de tous les travaux qui étaient faits jusqu'au

parachèvement final de l'ouvrage?—De tout ce qu'il en coûterait pour compléter les travaux une fois finis.

20286. Depuis le commencement?—Oui, depuis le commencement. Mais j'avais à faire voir comment la différence a eu lieu. J'ai donné, je crois, les preuves, sous toutes les formes et dans différents temps, mais je ne crois pas que cette différence ait jamais été supputée en argent de manière à la faire bien saisir. Il est donc à propos que je dise comment elle est arrivée—comment, en premier lieu, les quantités dans les cédules des travaux ont été estimées. Dans l'été de 1876, avant que la désignation fût finie, on me demanda, — c'est-à-dire, avant que la deuxième désignation fût terminée—on me demanda un nouvel estimé des quantités sur le contrat 15. On me demanda si j'avais réduit en aucune façon les tranchées dans le roc.

20287. Cela se passait-il entre la première et la dernière annonce demandant des soumissions?—Oui; c'était en juillet ou en août, 1876, pendant que se faisait la seconde désignation. La cédule ou liste des travaux, en date du 18 avril, 1876, fut faite d'après mes calculs. Le No 3 porte les quantités à 320,000 verges cubes de roc, 30,000 verges cubes de pierres détachées, et 80,000 verges cubes de terre. Mon estimé plus haut mentionné donnait 369,390 verges cubes de terre. Ce chiffre fut réduit à 320,000 verges comme dans la cédule des travaux.

20288. Pourquoi ce chiffre a-t-il été réduit à 320,000 dans la cédule des travaux?—Les 30,000 verges cubes ont été déduites sur les pierres détachées, et quelques 19,300 verges rejetées entièrement.

20289. Par vous?—Non; on les a laissées de côté en faisant la cédule des travaux.

20290. Voulez-vous dire que toutes les quantités que vous aviez estimées n'ont pas été mentionnées dans la cédule publiée des travaux?—Elles ne l'ont pas été.

La totalité des quantités estimées par le témoin n'a pas été insérée dans la cédule des travaux publics.

20291. Cela explique-t-il l'omission des 19,390 verges cubes?—Oui. Dans l'été de 1876, avant la seconde désignation de la ligne ou avant que les coupes transversales eussent été faites, l'ingénieur de district me pria de l'aider à préparer la cédule des travaux.

20292. Qui était-il?—M. Rowvan; avec des chevalets pour remplir de profonds vallons pour lesquels on ne pouvait obtenir de matériel à même les tranchées. On ne me donna pas le temps de faire des calculs, et la seule question que l'on me posa fut celle-ci: "Avez-vous réduit les travaux du roc?" En appliquant une calque de la nouvelle ligne autant qu'elle est désignée, à l'ancien profil, je lui fis voir que de grandes réductions avaient été faites à différents points dans la quantité du roc, lesquelles j'estimais rondement à 20,000 verges cubes. C'est d'après ces renseignements que la cédule des travaux portant la date du 1er août, 1876, a été rédigée, M. Rowan faisant le calcul des quantités de bois dans les chevalets d'après d'autres plans qu'il avait faits. Les items étaient: roc, 300,000; pierres détachées, 30,000; terre, 80,000 verges cubes, sans aucun changement dans les quantités des pierres détachées et de la terre—

D'après renseignements fournis par le témoin, M. Rowan rédigea la cédule des travaux qui porte la date du 1er août 1876.

Roc, 300,000; pierres détachées, 30,000; terre, 80,000 verges cubes.

20293. Ainsi, cet estimé omettait encore les 19,000 verges de roc que vous aviez précédemment mentionnées comme partie des travaux à faire?—C'est un nouvel estimé entièrement, et ces 19,000 verges, je suppose, ont été rejetées.

L'estimé de R-wan omettait 19,000 verges de roc.

*Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.*

20394. Si je comprends bien, vous dites qu'elles ont été rejetées de cette manière : que tout d'abord M. Rowan les rejeta de vos estimés, de son propre mouvement et sur sa responsabilité, et qu'il en réduisit plus tard le chiffre de 20,000 verges parce que vous disiez que le profil faisait voir que probablement cette quantité ne serait pas requise, en sorte que le même manque ou défaut persiste dans ce nouvel estimé sans qu'il y ait aucune faute de votre part : est-ce cela que vous voulez dire ?—J'oubliai ces 19,000 verges dans le temps, et ainsi, je suppose, je suis responsable de leur omission—de cette erreur. J'ai dit que 20,000 étaient la différence, et 320,000 verges comme la quantité première, ou la quantité dans la dernière cédule des travaux, je savais que j'avais fait une réduction d'environ 20,000 verges par la ligne que j'avais désignée jusque là, et voilà pourquoi je donnai la quantité de 300,000 verges.

Terre : la cédule des travaux ne comprenait pas les remplissages pour les vides peu profonds et les rampes pour les reliefs de terrain.

20295. Continuez.—La quantité de terre donnée dans l'ancienne cédule des travaux comme dans celle-ci, c'est-à-dire, la cédule des travaux de Whitehead, ne comprenait que celle qui provenait des tranchées ; on n'avait pas prévu la quantité qu'il faudrait pour remplir les vides trop peu profonds pour admettre des chevalets ou pour exhausser les terrasses trop basses à même, soit d'excavations d'emprunt ou de fossés latéraux.

20296. Pourquoi ne comprenait-elle pas cette terre aussi bien que la terre des tranchées ; si l'on vous demandait de préparer une cédule des travaux, pourquoi n'avez-vous pas inclut la terre d'excavation d'emprunt aussi bien que celle des tranchées sur la voie ?—Dans la dernière cédule des travaux, c'est-à-dire, dans celle d'avril 1876, on avait en vue simplement les excavations—la terre des tranchées—et de faire autant de terrassement que possible avec ce matériel seul.

Comprenait que ses instructions étaient de mentionner seulement la terre qui serait prise des tranchées.

20297. Ainsi, vous dites que vos instructions vous enjoignaient de mentionner autant de terre seulement que vous supposiez pouvoir être prise dans les tranchées ?—Oui, c'est ce que je comprenais dans le temps.

20298. Et c'est pour cela que vous avous avez fait l'estimé à 80,000 verges ?—Oui, c'est pour cela que cette quantité a été retenue, en avril 1876. Je n'ai reçu aucune instructions de faire des calculs d'une autre quantité dans la cédule d'août—le mois d'août suivant.

20299. Alors, vous avez répété vos calculs de l'estimé d'avril, parce que vous n'aviez pas reçu de nouvelles instructions sur le sujet ?—Oui ; je ne savais réellement pas comment l'ouvrage allait se faire. M. Rowan avait tout entre les mains, et il me posait des questions, et il me disait ce que j'avais à faire, et je le faisais.

20300. Vous demandait-il vos opinions par écrit ?—Non ; quand on travaille ensemble dans un bureau, on ne se fait pas de questions par écrit, et on ne répond pas par écrit non plus. On vous demande de faire une chose, et elle se fait, et personne ne soupçonne que cet ouvrage sera jamais contredit, nié ou rien de cette sorte.

20301. Vous dites donc aujourd'hui, en ce qui concerne cet item de la terre, que vous n'avez jamais reçu instruction d'en faire un estimé d'au delà de ce qui en serait pris des tranchées de la voie ?—Non, je n'ai jamais eu telle intention. La désignation et les coupes transversales terminées, un plan et un profil faisant voir les changements faits

et aussi les coupes transversales de toute la voie, a été expédié pendant l'hiver de 1876-77, au bureau principal à Ottawa, afin d'y faire sanctionner et adopter les rampes d'une manière définitive. Je faisais voir sur les feuilles des coupes transversales l'avantage de faire quelque légers changements à l'alignement.

20302. J'apprends que ces quantités dont vous avez parlé jusqu'ici ont été prises de la ligne centrale seulement, de la ligne du profil, sans coupes transversales ?—Il n'y avait pas dans le temps des coupes transversales dont je pusse me servir. Comme le contrat était alors donné, je désirais que l'on permit de faire ces changements, et j'attendais de confiance cette permission, mais je fus surpris quand on me dit qu'il ne fallait pas enlever un seul piquet.

Aucunes coupes transversales dont il pût se servir pour baser son estimé des quantités. Surpris par conséquent quand on lui dit qu'il ne fallait pas enlever un seul piquet.

20303. Qui vous a dit cela ?—M. Rowan.

20304. Verbalement ?—Oui, sur la voie.

20305. Sur quelle partie de la ligne ?—En parcourant la ligne. Il a parlé de cela en différentes circonstances depuis. Je crois qu'il l'a dit à M. Smellie ; il me semble l'avoir entendu. Je comptais sur la permission de faire ces arrangements, et d'opérer ainsi une réduction dans l'ouvrage quand je ferais les estimés pour la cédule des travaux. Je savais qu'au moyen de légers changements, après les coupes transversales et les travaux de débaissement terminés, il serait possible et facile de faire un certain nombre de changements de manière à réduire l'ouvrage d'une façon marquée, et je me fiais à cela pour réduire la quantité à 300,000 verges.

20306. C'est une nouvelle explication : dites-vous aujourd'hui que vous avez rapporté ces 300,000 verges comme le résultat probable de l'ouvrage quand on vous aurait permis ces changements que vous désiriez faire, et qu'on ne vous permettait pas de faire ?—Il n'y avait dans le temps qu'une moitié du chemin de désignée. J'aurais faits de grandes réductions sur cette moitié, et j'espérais en faire davantage, et j'en ai fait, sur l'autre moitié et en crayonnant un calcul rapide de tout cela, je me dis : " Je connais deux ou trois endroits où je peux réduire une grande somme de travail, " et je me croyais à peu près sûr, et je l'étais, de faire une réduction de 20,000, et je sais que j'ai fait une réduction encore plus grande. Le 9 mars, 1877, j'ai expédié par la malle les dernières des coupes transversales à Ottawa, et j'en reçus de temps en temps les rampes révisées sur quelques parties de la ligne ; mais ce n'est que le 29 juin avant que j'aie reçu les rampes définitives.

Les 300,000 verges de roc rapportées par le témoin comme le résultat probable des changements proposés—c'est une nouvelle explication.

20307. Comment les receviez-vous ?—D'abord par le télégraphe, et ensuite par lettre.

20308. Par lettre de M. Rowan à vous après le télégramme qui lui venait du quartier-général : est-ce là ce que vous voulez dire ?—Je ne sais pas comment elles lui parvenaient.

20309. A qui la première a-t-elle été envoyée par le télégraphe : à M. Rowan ?—Non ; à moi. Je les ai reçues d'abord par le télégraphe, et ensuite par directions écrites. Je crois que j'en ai une ici ; une copie reçue d'Ottawa, datée du 21 juin, 1877,—tableau des rampes. (Exhibit No. 296.) Après avoir terminé ces rampes je trouvai qu'en moyenne, elles étaient de quelques deux pieds plus basses que celles que j'avais

Construction du chemin de fer—  
 Contrat No. 15.

Prétend que la décision des rampes a déterminé les quantités, abstraction faite des calculs du témoin.

envoyées, et que celles sur lesquelles la cédule des travaux était calculée. Partout où l'ouvrage avait été tracé suivant les anciennes rampes ou que l'ouvrage était fait par l'entrepreneur, celui-ci eut à baisser les remplissages, etc. Comme on m'a accusé de la différence des quantités entre la première cédule des travaux et l'estimé que j'ai fait en janvier, 1879, après qu'on eût décidé cet abaissement des rampes, je prends la liberté de demander si on n'avait pas calculé l'effet qu'aurait l'abaissement des rampes dans cette mesure, quand on avait, à Ottawa, tout ce qu'il fallait à l'exception des excavations d'essai, pour obtenir des quantités exactes, tandis que l'estimé que j'ai fait était calculé sans ces renseignements, c'est-à-dire, sans les coupes transversales. Je maintiens donc que la décision finale des rampes a déterminé les quantités, abstraction faite de tous calculs que j'ai faits ; qu'il était possible d'arriver d'assez près à des quantités exactes avant la décision finale des rampes, et que si l'on jugeait tellement important de ne pas outrepasser les quantités dans la cédule des travaux, on aurait dû selon moi dans ce cas, en faire un calcul quelconque—

20310. Qui aurait dû faire ce calcul?—Ceux qui ont décidé les rampes.

Estimé des quantités en 1878 : roc, 526,646 ; pierres détachées, 30,000 ; terre, 1,657,000.

20311. Qui étaient-ils?—M. Smellie, je crois, a signé la cédule des travaux. En février 1878, l'on me demande un estimé pour compléter le contrat, et pour la première fois, je calculai des quantités totales d'après des coupes transversales, trouvant pour résultat : roc, 526,646 ; pierres détachées ; 30,000 (même chiffre) ; terre, 1,657,000. Ceci était pour finir les rampes avec des terrassements solides. L'on me demanda aussi un estimé de terrassements, de murs soutènement à travers toutes les pièces d'eau, avec des terrassements sur les remplissages importants où le matériel pourrait être pris d'excavations d'emprunt sur les lieux sans charroi additionnel, et aussi ces chevalets pour remplir tous les vides pour le remplissage desquels on ne pouvait obtenir de matériel des tranchées ou des excavations d'emprunt. Pour rendre tout cela aussi clair que possible, j'envoyai une cédule donnant les quantités de chaque tranchée et remplissage sur le contrat, et un tableau du coût relatif du comblement des vides profonds, soit avec de la terre, soit au moyen de chevalets. Je produirai une copie des quantités que j'ai envoyées dans le temps. Je ne l'ai pas sur moi dans le moment, mais je la produirai demain matin. J'ai produit un estimé écrit du coût relatif des ouvrages en terre et chevalets sur la section 15. (Exhibit No 297.) C'est une copie de celui que j'ai envoyé à M. Rowan dans le temps. Je l'ai envoyé sous cette forme, afin que chaque chose pût être mise sous les yeux de l'ingénieur de district aussi clairement que possible, et j'attirais en même temps son attention sur le fait que la construction même était si coûteuse dans les plans pour chevalets qu'il avait envoyés qu'il en coûterait moins dans tous les cas de construire des terrassements solides où le remplissage n'excédait pas dix-huit pieds que de faire les constructions seule sans les talus nécessaires pour les soutenir.

Les constructions dessinées par le gouvernement, très coûteuses : ouvrages en terre, 37cts la verge ; chevalets \$9.83 le pied.

20312. Voulez-vous dire que la situation des chevalets dessinés dans le temps par le Département, était d'une nature très dispendieuse?—Je le crois.

20313. Était-elle plus coûteuse que celle qui sert aujourd'hui sur la voie?—Immensement plus. L'ouvrage en terre dans ce tableau était calculé à 37 p. c. la verge ; la superstructure coûtait \$9.83 le pied.

20314. Voulez-vous dire sur toute la voie?—Oui.

20315. Voulez-vous dire que c'était la moyenne du coût sur toute la ligne?—Oui.

20316. Partout où l'on s'est servi de chevalets?—Oui.

*Par M. Keefer :*

20316. Pour la superstructure seule?—Oui ; la cédule que j'ai envoyée donnait également le coût des talus pour chaque hauteur. J'attirai son attention sur ce fait, m'attendant à ce que du moins, l'on choisirait un genre de chevalets plus simple pour les vides peu profonds. En consultant ce tableau, il aurait pu voir que sur les vingt six vides culculés, douze seulement pouvaient se combler au moyen de chevalets à meilleur marché qu'avec de la terre, tandis que pour les quatorze autres vides les chevalets coûteraient juste le double du prix de terrassements solides à 37 p. c. la verge. M. Marcus Smith, l'ingénieur en chef par intérim, parcourut avec moi toute la section en septembre, 1878—M. Rowan étant de retour à Winnipeg un jour ou deux avant son arrivée—et c'est à lui que fut renvoyée la question des estimés des pierres détachées ; le long du chemin je lui indiquais les endroits, nous discussions sur la proportion de rochers et de cailloux comparée à celle de la terre, en présence de l'agent et ingénieur de l'entrepreneur. Après le retour de M. Smith à Winnipeg, on m' enjoignit, dans des instructions écrites, d'augmenter tous les estimés précédents pour roches détachées, et l'on me donna une nouvelle définition de roches détachées, laquelle on trouvera imprimée à la page 113 des témoignages entendus devant le comité des comptes publics, mai 1879. Je lui fis voir plusieurs déviations de la ligne pour éviter les grands pièces d'eau et les remplissages à faire au pied de côteaux très raides, déviations que j'aurais faites, ai-je dit à M. Smith, si je n'avais reçu ordre de M. Rowan de n'augmenter, en aucun cas, d'une verge l'excavation du roc. Instructions données, ces déviations furent opérées dans l'automne et l'hiver suivants. En janvier 1879, on me demanda un autre estimé du coût de parachèvement, et je rapportai les quantités comme suit : roc 516,226 verges cubes ; roches détachées 69,945 verges cubes, en tranchées de terre, telles que computées d'après les instructions de M. Smith ; roches détachées, 25,811 verges cubes, étant du roc solide en dehors des talus rapportées au prix des roches détachées ; terre 1,720,714 verges cubes, pour les terrassements solides d'un bout à l'autre. Je divisai, à dessein, les quantités de pierres détachées en deux classes comme plus haut, et en faisant l'estimé approximatif j'augmentai la première pour la rendre conforme à la nouvelle définition. Je tins la seconde séparément, parce qu'on n'avait jamais eu l'intention de payer pour ce travail, et comme la spécification l'énonce distinctement qu'on ne le paiera pas, il n'y eut pas de calcul à faire à cet égard. M. Smith avait aussi ordonné des emprunts de roc à différents endroits, et les quantités estimées de ce travail, ensemble et avec les quantités accrues de roc solide par suite des déviations mentionnées plus haut, sont comprises dans les quantités totales d'excavations de roc solide. D'un autre côté, il arriva que le travail des tranchées fut bien moins difficile en plusieurs endroits qu'on ne s'y attendait et qu'on n'avait calculé en 1878. Voilà tous les calculs que j'ai faits jusqu'à mai 1878, où les témoignages furent donnés devant le comité du Sénat et le comité des Comptes Publics. L'ingénieur de district produisit un certain

On donne au témoin une nouvelle définition des roches détachées.

En janvier 1879, fut prié de fournir un autre estimé des quantités.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.

nombre d'estimés que l'on trouvera imprimés dans les comptes-rendus des procédés, et qui sont, à l'exception de celui qui est à la page 109 du rapport du Sénat, compilés par lui sur les estimés qu'il a faits et donnés dans ce tableau. L'estimé qui se trouve à la page 109 est une copie de celui que j'ai fait en janvier, 1879. Une comparaison fut faite entre les quantités de roc, roches détachées et terre données dans la cédule des travaux d'après laquelle Whitehead prit l'ouvrage et les quantités données, dans les estimations de janvier 1879, et la différence fut trouvée être de \$763,025. Je ferai voir maintenant comment on peut rendre compte de la principale partie de cette grosse somme. D'après des calculs faits par moi et mes assistants, l'abaissement des rampes, après l'adjudication du contrat, augmentait l'excavation du roc, de 113,203 verges cubes, à \$2.75, \$311,308 ; les changements dans la ligne et les emprunts de roc s'élevaient à 60,000 verges cubes, à \$2.75, \$165,000. C'était le roc qui produisait ce résultat. On faisait des emprunts de roc pour aider à construire les murs de soutènement qu'on avait décidé de construire, ou dont la construction était censée avoir été décidée dans le temps où M. Smith parcourut la ligne—

L'abaissement des rampes après l'adjudication du contrat augmentait l'excavation du roc, de 113,203 verges cubes à \$2.75, \$311,308, et les changements dans la ligne, et dans le roc d'emprunt, de 60,000 verges cubes à \$2.75 ; de \$165,000.

*Par le Président :—*

20318. Voulez-vous dire que c'était là un ouvrage que vous n'auriez pas pu estimer dans la cédule première des travaux ?—Oui ; on n'en avait jamais eu l'idée, et par conséquent je n'avais pas à l'estimer.

Par suite des instructions de Smith, l'augmentation dans des pierres détachées était 25,811 verges cubes, à \$1.75.

20319. C'était le résultat d'un changement adopté après l'adjudication du contrat ?—Après que le contrat fut adjugé. Dans les pierres détachées l'augmentation due au roc solide en dehors des talus, rapporté aux prix des roches détachées, d'après les instructions reçues de l'ingénieur de district, fut de 25,811 verges cubes à \$1.75, \$45,169. C'est le chiffre que j'ai rapporté dans mon estimé de janvier 1879. M. Smith ordonna de rapporter le roc solide en dehors des talus au prix des roches détachées ; voilà encore ce qui n'était pas projeté dans la spécification faite par moi, et M. Fleming m'enjoignit de la déduire et de ne payer qu'au prix de la terre, c'est pourquoi je le déduis aujourd'hui et je m'en sers pour prouver que c'était un item dont on n'aurait jamais dû me rendre responsable.

De là une erreur apparente dans ses estimés pour laquelle il n'était en aucune façon responsable.

20320. Vous voulez dire : accusé d'en avoir fait l'estime ?—Oui. Cette somme de \$45,000 m'a été imputée comme une erreur dans mes estimés.

20321. Si je vous comprends bien vous dites qu'elle ne pouvait pas faire partie de votre estimé ?—Non.

20322. Parce qu'elle est la suite de ce qui s'est fait après l'adjudication du contrat ?—Certainement.

Item dû aux changements dans les définitions données par Smith, \$48,961.

20323. Continuez.—Il y a un autre item, les pierres détachées et les tranchées, dû aux changements dans les définitions données par M. Smith. Pendant que j'étais à faire l'estimé, je dis que ces changements l'augmenteraient de 40 pour cent, et je pense que je mettais les choses au plus bas en considérant les deux définitions, 40 pour cent sur 69,945 verges cubes, font 27,978 verges cubes, égales à \$48,961 au prix du contrat.—

20324. Est-ce que vous ne devriez pas mettre à votre compte, à l'encontre de cet item, la quantité qu'il représente contre les terrassements ?

—Oui, je le devrais. Non, non, je vous demande pardon. Je devrais mettre à mon compte 25,811 verges cubes à 37 cts. la verge.

20325. Il remplaçait certains ouvrages en terre que vous auriez dû estimer dans le commencement ?—Non ; il est rapporté aux prix de la terre au lieu du prix des roches détachées, comme je l'ai estimé, mais je n'aurais pas dû faire cela dans aucun cas, parce qu'on n'avait jamais eu l'idée que cet item dût y entrer, soit au prix de la terre ou dans toute autre catégorie. Puis il y avait une augmentation dans la terre due à l'abaissement des rampes de 144,138 verges cubes, à 37 cts. \$53,332—total \$623,770. Je mets à mon crédit cet item de terre dû à l'abaissement des rampes, parce que dans les deux estimés qui sont comparés l'un à l'autre, il n'y a d'estimée que la terre que nous supposons trouver dans l'excavation des tranchées.

20326. Cette excavation était plus profonde ?—Oui.

29327. Et produisit plus de terre dans cette mesure ?—Oui ; elle fournit plus de terre. La totalité de roc solide donnée dans l'estimé de 1879 a été tenue, à dessein, à quelques 12,000 ou 13,000 verges cubes au-dessus de ce que nous attendions, afin qu'il n'y eut plus d'estimation de quantités faite trop bas ; et dans la crainte que quelques tranchées importantes ne vinssent déranger nos calculs et fournir plus de roc que nous croyions, nous désirions nous mettre à l'abri des déceptions. L'estimé final, quand il sera reçu, prouvera que nos prévisions ont été de tout point réalisées. Je n'ai pas vu quel est l'estimé final du roc sur le contrat, mais je pense qu'il sera de beaucoup au-dessous de 500,000 verges. Je n'en demandais que 12,000 ou 13,000, que j'insérerais pour me mettre à l'aise de ce côté. Je puis donc, selon moi, réclamer encore une autre réduction de 12,000 verges de roc solide, égale à \$33,000, ce qui fait une somme totale, dont j'ai rendu compte, de \$656,770, laissant une balance de \$106,225, ou un peu plus de 6½ pour cent d'augmentation sur la somme en bloc de Whitehead—je n'en suis pas sûr, mais je pense que c'est cela, 6½ pour cent. Que cette somme de roc solide dû à l'abaissement de la rampe de deux pieds n'est pas excessive, c'est ce qui peut se démontrer par les calculs déjà donnés. Le premier calcul avec rampes pour contrebalancer les tranchées et les remplissages étaient de 640,000 verges cubes de roc. Je prends seulement maintenant les quantités du roc ; je sais bien que les pierres détachées étaient déduites des quantités que j'ai rapportées alors. Le second calcul sur la même ligne avec les rampes élevées à quatre pieds, était de 369,390 verges cubes. La différence est de 270,610 verges cubes. Les rampes ont été encore abaissées sur la même ligne de quelques deux pieds, et la différence réclamée aujourd'hui est de 113,203 verges cubes, pas la moitié du nombre causé par le changement de quatre pieds. Naturellement le second pied, s'il avait été abaissé de nouveau de deux pieds, donnerait pour résultat une somme bien plus grande que celle que je réclame. Les seconds deux pieds auraient produit une plus grande différence. En sus, les calculs faits pour la ligne sud donnent pour l'excavation du roc, d'après l'estimé No. 2, 445,261 verges cubes ; le No. 4. 356,558 verges cubes : différence totale, 88,703 verges cubes. La somme d'augmentation due aux changements dans la ligne et aux emprunts de roc, est j'en suis sûr, au-dessous de la réalité, mais la chose peut facilement être vérifiée. Le roc solide en dehors des talus rapporté au prix des pierres détachées, a été déduit, par l'ordre de

Augmentation dans la terre par suite de l'abaissement des rampes, 144,138 verges cubes à 37 cts, \$53,332.

Maintient qu'il rend compte de \$656,770, laissant une balance de \$106,255.

Construction de chemin de fer—  
Contrat No. 15.

M. Fleming, et payé au prix de la terre. Les pierres détachées dans les tranchées ont été augmentées par la définition de M. Marcus Smith, et diminuées ensuite, suivant les instructions de M. Fleming de façon à s'accorder parfaitement avec la spécification. Je déduis la terre dans les tranchées parce que, dans les deux cédules des travaux, il n'y a que l'excavation de terre qui soit estimée. Je désire aussi attirer l'attention sur le fait que M. Rowan donne la même quantité de bois pour les chevalets dans son estimation (que l'on trouve à la page 126 avec les quantités augmentées d'excavation) que celle qui est donnée dans la cédule des travaux de M. Whitehead, en sorte que, d'après lui, il paraîtrait que l'abaissement des rampes augmentait simplement le coût de l'ouvrage, sans fournir plus de matériel pour faire les terrassements ou réduire les chevalets pour compléter les rampes de \$1. Aussi je compare comme suit les deux cédules de travaux,

Tableau comparatif des estimés de Rowan et du témoin.

	Cédules des Travaux.		Estimé de M. Rowan.	
		\$		\$
Roc.....	300,000	825,000	516,226	1,419,621
Roches détachées.....	30,000	52,500	95,756	167,563
Terre.....	80,000	29,600	224,138	82,931
Chevalets.....		380,700		380,700
Charroi additionnel.....				18,000
Gages.....				2,500
Items communs aux deux.....		306,285		300,784
		1,594,085		2,372,099
				1,594,085
Différence totale.....				778,014

Fait voir que dans la cédule des travaux il n'y a ni charroi additionnel ni gages, et maintient qu'il n'y a que \$100,744 dont il ne soit pas rendu compte et que l'augmentation dans les quantités réduit cette somme à \$70,228.

Il y a un autre item sur lequel je désire attirer l'attention. Il n'y a rien dans la cédule des travaux pour le charroi additionnel ; cela monte à \$18,000 dans l'estimation faite par M. Rowan. Il n'y a rien pour les gages dans la cédule des travaux sur laquelle est basée le contrat de M. Whitehead, et dans l'autre, il y a \$2,500. Voilà donc expliquée une somme totale de \$677,270, et celle qui reste non expliquée n'est plus que de \$100,744. Or, je dis que, en l'évaluant au plus bas, l'énorme augmentation dans les quantités vaut 8 pour cent sur le coût, et diminuerait le coût des chevalets de quelque 8 pour cent, et si l'on me concède cela, que toute la différence est réduite à \$70,288, ou d'environ 4 ou 5 pour cent sur la somme en bloc de M. Whitehead. M. Fleming, dans sa déposition devant le Comité du Sénat, déclare positivement que les quantités dans la cédule des travaux n'ont jamais été prises pour exactes, ni censées l'être, que cette intention n'a jamais existé. Les données qui me servaient de guide, tout le monde l'admettait, n'étaient pas suffisamment exactes pour permettre l'un ou l'autre des calculs qui ont servi de points de comparaison. La contrée était la plus difficile et la plus accidentée sur laquelle on ait jamais tenté de construire une voie ferrée dans la Puissance dans ce temps là. Je demande donc si 5 ou 6 pour cent forme, à tout prendre et considérer, une bien grande différence. Je suis prêt à vérifier mes assertions et à donner toutes autres explications nécessaires.

Construction du chemin de fer—  
Sont et No. 15.

20328. Vous parlez de la construction des chevalets, telle que dessinée dans le principe par le Département, comme valant quelques \$9,83 le pied courant ?—Oui.

20329. Combien par mille coûterait cette construction—les chevalets ?—Cela serait \$52,180 par mille.

Les chevalets, tels que dessinés dans le principe par le département valent \$52,180 par mille.

20330. Cela ferait, disons : 52,000 par mille pour la superstructure seule ?—Oui.

20331. Combien de milles devaient recevoir de ces chevalets ?—Le premier estimé était pour quelques seize milles, je crois—non, huit milles—seize milles de pieds linéaires de bois de 15 x 12.

20332. Avez-vous aucun moyen de nous dire maintenant la longueur en milles des chevalets ?—Je puis vous le dire d'après l'estimé que j'ai moi-même préparé. Je la mettais à 1,550 pieds environ ; c'est à ce chiffre que je l'ai estimée après l'abaissement des rampes.

20333. Est-ce là la longueur totale des chevalets que M. Whitehead s'était, dans le principe, engagé à construire ?—Non, c'est celle que j'ai estimée ; d'après cet estimé, le coût total des chevalets, est de \$206,955.

20334. Un quart de mille de chevalets ne pouvait pas coûter autant que cela ?—Oui ; mais il y a les fondations et le ceinturage.

20335. Voulez-vous dire qu'un quart de mille de chevalets est tout ce qui, selon vous, serait nécessaire dans le temps où vous avez fait ce calcul ?—Voilà tout, parce que, dans ce calcul, toutes les pièces d'eau ont été mises de côté.

N'a calculé qu'un quart de mille de chevalet.

20336. Pouvez-vous me dire pour quelle longueur de chevalets les estimés étaient faits quand le contrat a été donné à M. Whitehead ?—Non ; pas d'après les renseignements que j'ai ici. Je crois pourtant que l'estimé était pour quatre milles environ, mais je n'en suis pas sûr.

Quand l'ouvrage a été donné à Whitehead, le témoin croyait qu'il y avait quatre mille de chevalets à peu près.

20337. Avez-vous remarqué que le dessin premier de l'ouvrage, et du remplissage, était impraticable ? M. Whitehead nous a dit à Winnipeg que, d'après ce dessin tel que fait, il était impossible de faire l'ouvrage comme on avait d'abord voulu le faire ; car vous êtes allé sur les lieux comme ingénieur de la construction, vous pouvez donc nous dire ce qu'il en est ?—L'ouvrage était tout-à-fait possible, s'il pouvait trouver le bois pour le construire suivant la spécification.

20338. Eh bien, sans parler du bois, y avait-il de grandes difficultés à former les bases de pierre requises selon vos directions à vous ou celles de votre officier supérieur ?—Il lui eût été bien difficile de former ces bases de pierre avec ce qui sortait des tranchées sur la ligne.

20339. Dans le principe, ce n'était pas l'intention de donner des fondations en pierre aux terrassements ?—Non.

20340. Tel que le contrat était donné, tout ce que l'on voulait c'était que la base en pierre fût assez large pour supporter la construction des chevalets ?—Voilà tout.

20341. Cette partie des ouvrages avait-elle tellement changé de nature qu'il devint nécessaire de se procurer une plus grande quantité de pierres pour les bases ?—Oui.

Par suite de la substitution des terrassements aux chevalets, il a fallu une bien plus grande quantité de roc pour les bases.

20342. Comment était-elle changée ; par l'ordre de qui ?—Par les ordres de M. Rowan.

Construction du che-  
min de fer—  
Contract No. 15.

20343. Par écrit?—Je n'ai pas reçu l'ordre par écrit exactement, mais j'ai eu des télégrammes, sur le sujet, de lui à moi et de moi à lui, et des calculs qu'il a faits, et des lettres que je lui ai écrites pour lui prouver que c'était l'intention première dans le temps.

20344. Était-ce un ordre positif, ou un ordre dépendant de quelques éventualités probables?—C'était un ordre général pour tous les cas.

20345. Que toutes les pièces d'eau devaient avoir des bases de pierres assez larges pour supporter les terrassements?—Oui; excepté dans les endroits où l'on trouverait que les bases en pierres demanderaient autant de pierres qu'il en faudrait pour construire une terrasse en roc solide, dans ce cas, je devais faire cette terrasse en roc solide suivant les rampes.

20346. Il fallait la même quantité de pierres nécessaire à la base d'une terrasse en terre, pour faire tous ces remplissages, soit sous la forme de base à cette fin ou sous la forme de la terrasse même?—Oui.

20347. Avec ce changement dans la nature des travaux, l'ordre vous disait-il où prendre la pierre, et où la mettre en réserve pour le cas où l'on en aurait besoin?—Voici quelles étaient les instructions: ne jamais se servir de la pierre tirée des tranchées pour combler les vides du terrain tant que les pièces d'eau n'auraient pas été comblées jusqu'à trois pieds au-dessus de leur niveau, avec une largeur suffisante pour recevoir une couche de terre large de trois pieds.

Les changements  
dans les quantités  
retarderaient grande-  
ment l'entrepreneur.

20348. Comment l'exécution de ces ordres aurait-elle affecté les progrès de l'entrepreneur dans son travail? L'aurait-elle avancé ou retardé, ou l'aurait-elle rendu plus difficile?—Les changements dans les quantités auraient sérieusement retardé l'entrepreneur.

20349. Pourquoi?—Elle l'aurait ou retardé ou lui aurait causé une dépense très considérable en sus, car il nous aurait fallu en faire les tranchées toutes à un bout et attendre qu'une tranchée fût finie pour commencer la suivante, et alors il perdait un temps considérable, ou il lui aurait fallu commencer toutes les tranchées en même temps, faire les chemins et charroyer le matériel sur les côtes intermédiaires et dans les dépressions de terrain. Un cheval ne pourrait pas de cette manière tirer une charge considérable. Ce serait une autre cause d'augmentation dans le coût.

20350. L'entrepreneur s'est-il plaint de ces instructions?—Oui; j'avertis M. Rowan que l'entrepreneur demandait le relevé de toute la pierre qui avait été déposée dans les pièces d'eau en sus de la quantité suffisante pour former une base pour appuyer les chevalets, vu qu'il avait l'intention de produire une réclamation pour cette quantité.

20351. Voulez-vous dire en conséquence du travail?—Oui.

20352. Comment s'est-on finalement débarrassé de cette difficulté?—J'écrivis à l'ingénieur de district, M. Rowan, et je lui suggérai qu'au lieu d'employer une aussi immense quantité de pierre qu'il en fallait pour faire un terrassement de pierre, nous devions faire des murs de soutènement au pied des talus de chaque côté. Je calculais que la quantité de pierre nécessaire, règle générale, pour faire les deux murs serait égale à celle que demandait la base des chevalets. Ma proposition ou recommandation ayant été soumise à M. Marcus Smith, elle fut adoptée.

*Construction du chemin de fer—  
Cont. ai No. 15.*

20353. Alors les travaux avancèrent à partir de là avec la condition qu'on ne mettrait pas plus de pierre dans les pièces d'eau qu'on n'avait l'intention d'en employer pour la base des chevalets?—Oui environ la même quantité. Dans des cas, il en faudrait moins, dans d'autres plus, mais en moyenne ce serait à peu près cela.

20354. Y avait-il quelques travaux dans les muskegs sur votre section 15?—Un peu.

20355. Aviez-vous quelques instructions spéciales sur le mode de mesurage ou de certificat de l'ouvrage fait dans les localités où il y avait des muskegs?—Non, rien de spécial.

20356. Qu'est-ce que c'est que ce matériel de muskeg?—Dans quelques endroits ce n'est rien autre que de la tourbe irlandaise. Ce serait un combustible de valeur. Dans d'autres endroits, le sol est si mou que cela ressemble pour la consistance à de la soupe aux pois.

20357. Avez-vous vu creuser, sur votre section ou sur quelque autre, dans ce matériel?—Oui.

20358. Sur quelle section?—Tant sur la mienne que sur le contrat 14.

20359. Veuillez nous décrire ce que vous avez vu, et comment on s'y prenait pour l'enlever?—J'ai vu sur ma propre section qu'après que les fossés étaient creusés le fond se soulevait légèrement, en sorte que nous avions à faire une écharpe pour laisser passer l'eau; et l'on aurait dû faire une large part à cette difficulté dans le calcul des quantités pour les terrassements.

20360. Vous voulez dire qu'une verge cube de ce matériel enlevé ne fait pas une verge cube dans le terrassement?—Non, elle ne le fait pas.

20361. Et que pour s'assurer la quantité nécessaire à un terrassement il faudra faire une large part à la différence entre les deux?—Oui; dans d'autres endroits, où l'on jetait des amas de pierres dans le muskeg, j'ai vu toute la surface du muskeg s'enfoncer avec le poids de la pierre, et laisser de l'eau claire à sa place, c'est-à-dire, que le fond de l'amas de pierres s'affaisa bien au dessous de la surface première ou du niveau du muskeg. Sur le contrat 14, j'ai vu les hommes extraire du sol avec une grande hache de gros morceaux de la grandeur de plus d'un pied cube, et les déposer dans la brouette avec une fourche au lieu d'une pelle. J'ai vu un homme retiré du fossé sa brouette pleine de ce matériel, la décharger sur un amas, et comme il y montait sur la planche placée sur le terrain, le dessus de sa charge s'était élevé au dessus de sa tête. Cela n'avait aucune consistance, c'était comme une éponge.

Le muskeg est comme de la tourbe irlandaise, comme une éponge sans consistance.

20362. Cela pesait-il quelque chose?—C'était rempli d'eau. Dans le temps dont je parle, tout était gelé. L'assistant sur les lieux m'a dit que quelques-uns de ces fossés avaient été creusés jusqu'à trois reprises différentes, et il y en a aujourd'hui qui sont au niveau du muskeg. On ne pourrait dire qu'il y a eu là des fossés creusés si ce n'était que l'herbe est disparue ne laissant qu'une lisière noire.

20363. Est-ce que ce matériel était bon pour les terrassements?—Non; si vous en employez une très grande quantité, il pourrait faire un bon terrassement. Il est meilleur, dans certains endroits, comme dans le Muskeg Julius où il atteint une profondeur de dix-neuf pieds. Plus le

Ce sont les terrassements légers qui vont le mieux aux muskegs.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.

terrassément est léger, pourvu toujours qu'il soit assez fort pour supporter le lest, meilleur il est, et d'après ce que l'on m'a rapporté, sur le Nord-Pacifique on a fait des terrassements sur ces sortes d'endroits, qui ont tenu ferme sous le passage des convois. Survint un nouvel ingénieur qui promettait des merveilles; il exhaussa les rampes, ajouta deux ou trois pieds de terre ce qui brisa le terrassement et tout le terrassement s'affaissa, il fallut l'abandonner entièrement—ce n'était plus que de l'eau douce.

20364. Ce que vous venez de dire là en dernier lieu n'est pas, je suppose, à votre connaissance personnelle?—Non. Je donne mon opinion et celle des autres—l'expérience d'autres personnes, et je dis ce je crois être exact.

20365. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à cette section ou à votre expérience dans les affaires du chemin de fer du Pacifique, que vous croyiez à propos de déclarer ici?—Oui; je pense qu'il y a d'autres matières.

20366. Quelles sont-elles?—Elles ne me reviennent pas dans le moment; je ne me rappelle rien autre chose dans le moment.

OTTAWA, samedi, 23 avril, 1881.

Smellie.

W. B. SMELLIE: continuation de son interrogatoire:

TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER—  
CONTRATS Nos. 14  
ET 15.

*Par le Président:—*

20367. J'apprends que vous désirez faire quelque déclaration devant la Commission?—Oui, monsieur.

20368. Quelle est-elle?—J'ai à vous communiquer une lettre que j'ai reçue de M. Fleming concernant la déposition faite par l'un des témoins. M. Fleming m'informe qu'il s'adresse à moi en l'absence de l'ingénieur en chef.

20369. Etes-vous le premier officier du département des ingénieurs en l'absence de l'ingénieur en chef—service de l'intérieur?—Oui.

20370. Veuillez la lire, s'il vous plaît?—La voici:

“OTTAWA, 23 avril 1881.

Lettre de Fleming  
concernant le témoi-  
gnage de Carre,  
lequel, dans l'opinion  
du signataire, a mis  
en doute le jugement  
du Département.

“**CHER MONSIEUR.**—En justice pour le département des chemins de fer et des canaux, je dois attirer l'attention sur le témoignage que vient de rendre M. Carre devant la Commission Royale. Il y a quelques années, je m'étais formé une opinion favorable de M. Carre comme ingénieur de désignation; il avait acquis une expérience considérable sur le chemin de fer Intercolonial. Mon système d'opération dans les endroits difficiles lui était familier, et, sous mes ordres, il avait mené à bonne fin l'un des arpentages de désignation les plus difficiles sur le chemin de fer Intercolonial, de la manière la plus satisfaisante. M. Carre fut choisi pour désigner la section 15. Deux lignes furent arpentées. On établit une comparaison. Des estimés du coût relatif furent préparés, et tous les renseignements acquis par M. Carre furent révisés par M. Rowan, et j'ai eu, ou je crois que j'ai eu, le bénéfice de toute espèce d'informations que peut posséder M. Carre. M. Carre se présente maintenant et produit, de son propre mouvement, des calculs longuement élaborés et des arguments pour démontrer que la voie choisie et construite d'après les données fournies auparavant, est un erreur, et que le choix est peu judicieux. Je

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

n'ai pas besoin de vous dire que ce choix s'est fait dans le seul intérêt du public, et que le département s'est guidé sur les données à lui fournies par MM. Rowan et Carre, lesquelles j'ai soumises au ministre en ma qualité d'Ingénieur en chef. Je ne suis plus un employé du gouvernement, et je n'ai pas en ma possession les documents qui répondraient aux assertions de M. Carre ; mais comme M. Carre a contesté le jugement du département et de ses employés, il me semble nécessaire que vous envoyiez chercher M. Rowan, c'est-à-dire, si la Commission Royale attache quelque importance au témoignage de M. Carre. Je regrette beaucoup la ligne de conduite de M. Carre. Si c'est récemment que M. Carre s'est livré aux calculs qu'il a mis devant la Commission, ils viennent trop tard pour produire aucun bien. Mais s'il y a longtemps qu'ils sont faits, avant le commencement de la construction, et qu'il eût foi dans leur exactitude, il avait le devoir strict de les soumettre au chef du département ; et il me semble, je le sens fortement, que nos relations personnelles auraient dû lui faire une obligation de me les soumettre à moi personnellement.

" Je suis votre, &c.,

" SANDFORD FLEMING.

" W. B. SMELLIE, Ecr.,

" Chemin de fer du Pacifique Canadien."

20372. Etiez-vous présent quand M. Carre a donné ce témoignage dont parle M. Fleming—Oui, la plupart du temps.

20372. Comment avez-vous toujours compris que M. Carre avait été employé dans la désignation de la ligne là-haut—je veux dire sur quelle section?—Depuis le commencement de mes relations avec le chemin de fer, M. Carre a presque toujours été employé entièrement sur la construction.

20373. Quelle construction?—La section 15.

20374. Dans son témoignage a-t-il défini ses fonctions, en ce qui concerne, du moins, la section dont il avait la direction : vous dites que vous étiez là quand il a déposé?—En ce qui regarde la construction ses fonctions se bornaient à la section 15.

20375. Et avant la construction?—Et avant la construction ses arpentages s'étendaient du Portage du Rat à la Rivière Rouge.

20376. Avez-vous compris, d'après son témoignage que, en ce qui concerne du moins cette partie de la ligne qui se trouve à l'ouest du Lac Traverse, il n'a fait qu'une désignation d'essai seulement?—Oh ! oui, il a fait une désignation d'essai et il l'a aussi révisée.

20377. Sur la section 14?—Non ; sur la section 15.

20378. Je vous parle maintenant de la partie qui se trouve à l'ouest du Lac Traverse ; je vous demande si, dans le cours de son témoignage il n'a pas clairement déclaré qu'il n'avait fait, à l'ouest du Lac Traverse, autre chose qu'une location d'essai?—Certainement.

20379. C'était là la substance de son témoignage?—Oui ; c'était là la substance de sa déposition.

20380. A-t-il aussi indiqué, dans son témoignage que, en ce qui concerne la section 15, il n'avait encore trouvé aucune ligne préférable à celle qui a été désignée?—Il l'a dit très positivement.

20381. De quelle partie de la déposition M. Fleming se plaint-il donc ; est-ce parce qu'il n'a pas communiqué au département des informations qu'il aurait dû lui communiquer?—La connaissance qu'il a aujourd'hui relativement à une ligne dans les environs du Lac Traverse.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

20382. A l'Ouest ou à l'Est de ce Lac ?—Justement dans les environs.

20383. Est-ce qu'il a dit cela dans son témoignage : n'a-t-il pas dit clairement que toute la question d'une meilleure ligne dépendait de la possibilité d'une ligne préférable à l'Ouest du Lac Traverse sur la section 14 ?—Oui ; mais M. Carre a aussi expliqué qu'une meilleure ligne à l'Ouest du Lac Traverse rendrait nécessaire le changement d'une petite partie sur la section 15.

20384. Mais ce changement ne dépendait pas entièrement de la découverte préalable d'une voie praticable à l'Ouest du Lac Traverse ?—Oui, presque entièrement.

A moins que Carre ne prouve qu'il y a une meilleure ligne à l'Ouest du Lac Traverse, la lettre de Fleming n'a pas de raison d'être.

20385. Ainsi donc, à moins que M. Carre ne prouve maintenant qu'il y avait tout le temps, à sa connaissance, une meilleure ligne à l'Ouest du Lac Traverse, cette lettre n'a pas de raison d'être, n'est-ce pas ?—Je le pense.

20386. Vous pensez qu'elle manque le but ?—Oui.

20387. Je vais tâcher de vous faire mieux saisir mon idée : M. Fleming se plaint aujourd'hui de ce que M. Carre, jusqu'au moment de la présente investigation, ait gardé par devers lui des renseignements qu'il aurait dû, eu égard à ses relations officielles avec le département, communiquer depuis longtemps à M. Fleming ?—Oui.

20388. Eh ! bien ; si je vous comprends, vous dites que cela ne prouve rien, à moins que M. Carre n'ait retenu par devers lui certains renseignements relatifs sont à la construction de la section 15 ou à propos de quelque connaissance qu'il avait acquise durant la désignation d'essai de la section 14, car ce soit les deux charges qu'il s'était engagé à remplir à cette période de service ?—Selon ce que je pense de la lettre—je ne l'ai pas lue très souvent, mais il a l'air de croire, et je l'ai compris d'après ce qu'a dit M. Carre, que M. Carre donne aujourd'hui des renseignements à la Commission, et déclare qu'il existe une ligne préférable à celle qui a été adoptée.

20389. Où, dit-il, que se trouve cette meilleure ligne ?—Au Lac Traverse.

20390. Mais sur quelle section ?—On ne peut pas séparer les sections.

20391. Ne dit-il pas que tout ce qui se rattache à cette section à propos d'une ligne meilleure, tourne sur la question de savoir si la ligne Forrest est préférable à cette ligne que l'on trouve sur la section 14 ?—Oui, je crois qu'il dit cela.

20392. Ne s'ensuit-il pas inévitablement que si ce fait ne lui était pas connu à l'époque de ses relations officielles avec le département, il n'a rien caché de ce qu'il aurait dû communiquer ?—Je crois que s'il l'ignorait dans le temps de ses relations officielles avec le chemin de fer, il ne pouvait pas le communiquer.

Carre avait dit que la ligne qu'il considérait comme préférable était venue à sa connaissance longtemps après la période de la désignation.

20393. Ne dit-il pas dans son témoignage que ce fut longtemps après la période de la désignation de la section, que le fait est venu à sa connaissance ?—Il a dit que le fait lui était connu avant qu'il eût quitté le service du gouvernement.

20394. Était-ce pendant qu'il était ingénieur de désignation que le fait est venu à sa connaissance ?—Oui ; ingénieur de désignation.

20395. J'ai compris que vous divisiez ses services en deux périodes ;

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

la première quand il a nommé pour désigner, ou arpenter, ou examiner la section ?—En 1874 ?

20396. Et que plus tard il devint l'ingénieur de la construction sur la section 15 seule ?—Oui.

20397. Cette lettre, à mon sens, insinue qu'il avait eu quelque connaissance d'une ligne préférable qui se trouve être la ligne Forrest sur la section 14, et qu'il a gardé pour lui ce renseignement jusqu'ici, quand il peut nuire à la réputation de quelque personne, car il implique de la négligence et un manque de soin dans l'arpentage de la contrée ?—C'est ce qui est indiqué dans cette lettre.

20398. Dites-vous maintenant que dans aucune partie de sa déposition, il a dit quelque chose qui prouve qu'il a gardé pour lui des renseignements à propos de cette ligne Forrest dans un temps où il était de son devoir de les communiquer ?—Je crois qu'il était de son devoir de les communiquer dès qu'il les a possédés.

20399. Croyez-vous que, lorsqu'il était ingénieur sur la construction de la section 15, si on lui avait dit que les personnes en charge de la section 14—M. Forrest, par exemple, qui était un des subordonnés de M. Rowan—étaient d'opinion qu'elles avaient découvert une meilleure ligne et que M. Rowan ou son officier supérieur l'avaient rejetée, croyez-vous qu'il était toujours du devoir de M. Carre, qui était l'ingénieur de la construction sur la section 15, de communiquer le fait du Département ?—Non.

*Le témoin croit que ce n'était pas le devoir de Carre, au temps où il a entendu parler de la ligne Forrest, de communiquer le fait au Département.*

20400. N'est-ce pas là, en substance, ce qu'il a dit hier dans son témoignage ?—Oui.

20401. Alors, croyez-vous qu'il se soit rendu coupable d'infraction à ses devoirs en ne communiquant pas le fait ?—M. Carre, comme officier du gouvernement, a donné à la Commission des informations concernant la désignation de la section 14 comme officier du gouvernement. Cette lettre semble insinuer que si M. Carre possédait certains renseignements, quand il était au service du gouvernement, il aurait dû les communiquer à l'ingénieur en chef.

20402. C'est là votre opinion ?—Je croyais que si je m'étais trouvé dans la position de M. Carre, et que j'eusse su qu'il y avait là une meilleure ligne, quand même elle eût été en dehors de ma section, je l'aurais dit à quelque personne pour que la chose parvint à la connaissance de l'ingénieur en chef.

20403. Auriez-vous cru de votre devoir de le faire, même si vous eussiez appris de la personne qui connaissait cette ligne meilleure qu'elle avait communiqué le fait à un fonctionnaire supérieur et que celui-ci l'avait rejetée ?—Non.

20404. N'est-ce pas là l'état de choses que décrit M. Carre—quand il découvrit la ligne, on lui dit presque au même instant que le fonctionnaire supérieur l'avait repoussée ?—Oui.

20405. Alors, croyez-vous, d'après votre connaissance de la pratique et de l'étiquette du personnel ou Etat-Major, qu'il se soit rendu coupable d'aucune négligence en ne communiquant pas le fait ?—Non ; je ne le crois pas.

Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 16.

20406. Comprenez-vous que cette lettre fait allusion ou non à la traverse du Lac Traverse, d'après ce qui a été dit ; ou croyez-vous qu'elle se rapporte à une comparaison avec l'arpentage de 1875, l'arpentage de Carre, qui était une déviation d'un point près de Keewatin ?—Je comprends qu'il s'agit de la ligne actuelle.

20407. Au Lac Traverse ?—Au Lac Traverse.

20408. Mais M. Fleming ne se plaint pas de ce que Carre a gardé pour lui des informations concernant la ligne arpentée par lui en 1875 ?—Non, pas à ma connaissance.

Entré au Département en 1876.

20409. Quand êtes-vous entré au Département ?—En 1876—je veux dire en rapport avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

20410. Est-ce à cette époque que vous avez eu connaissance, pour la première fois, des plans et profils se rapportant au chemin de fer du Pacifique ?—Oui, pour la première fois.

20411. Vous rappelez-vous si vous avez remarqué quelques plans ou profils se rattachant à la ligne près du Lac Traverse ?—Pas d'autres que ceux qui sont devant la commission.

20412. N'avez-vous pas eu, en aucun temps, l'occasion, de repasser les calculs ou inspecter les plans envoyés au bureau par M. Rowan ?—Oui ; généralement toutes les choses de cette nature venaient sous mes yeux.

N'a jamais vu la ligne (A) connue sous le nom de ligne Forrest avant aujourd'hui.

20413. Vous rappelez-vous si ces plans qui étaient devant nous hier—je parle des plans de la ligne à l'Ouest du Lac Traverse—ont été plus minutieusement examinés qu'ils ne semblent l'avoir été, d'après les témoignages ?—Je n'ai jamais vu cette ligne que M. Carre appelle A, avant hier, à ma connaissance.

20414. Elle est identique à la ligne Forrest ?—Oui ; je ne l'avais jamais vue avant hier.

20415. Pourriez-vous dire si aucune des particularités concernant cet autre arpentage de 1875—je parle de la ligne plus au sud, de quelques milles au sud de la traverse du Lac Traverse—est venue à votre connaissance dans le Département ?—Non ; on ne s'est pas occupé de cette ligne dans mon temps.

20416. Avez-vous trouvé quelques dossiers qui la concernent, bien qu'on ne s'en soit pas occupé : par exemple, vous est-il tombé sous la main quelques plans, calculs, profils ou désignations de cette ligne particulière ?—Non ; rien. Je n'ai jamais eu l'occasion de m'en occuper en aucune façon, cette ligne ayant été définitivement réglée à l'époque où je suis entré au département.

Ne peut pas dire s'il y a dans le bureau des plans de la ligne Carre.

20417. Savez-vous s'il se trouve, parmi les dossiers de votre département, soit des plans, désignations ou profils de cette ligne sud—l'arpentage de 1875 par M. Carré ?—Je pense bien qu'il y en a.

20418. Savez-vous s'il y en a ?—Non ; je ne saurais dire.

D'après le témoin, Fleming se plaint de ce que Carre a gardé pour lui des renseignements sur la ligne

20419. Il est bien possible que cette lettre de M. Fleming fasse allusion à une comparaison que M. Carre a faite de cet arpentage sud (1875) avec la ligne actuelle désignée, et non avec une ligne située aussi près dans les environs que vous le dites, à savoir ; la ligne Forrest.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

Pouvez-vous dire si, dans quelque conversation avec M. Fleming, il vous a donné à entendre de laquelle de ces deux comparaisons il se plaint.—Je veux dire, comme faite aujourd'hui sur des données qui auraient dû être fournies au Département, il y a longtemps?—D'après ce que je puis comprendre, M. Fleming ne se plaint pas de ce qu'on ne lui a pas communiqué aucune information sur cette ligne sud dans le temps que la route a été finalement terminée. Il possédait toutes les mêmes informations que possédait lui-même M. Carre, ou qui que ce fût.

Forrest que Carre n'a reçus que longtemps après la construction de la section 15, ou longtemps après l'époque où il eût été possible d'adopter la ligne Forrest

20420. Alors, c'est à propos de l'autre ligne immédiatement dans les environs de la traverse?—Je conçois que c'est de celle-là.

20421. Est-ce d'après une conversation avec M. Fleming, où d'après sa lettre que vous vous formez cette opinion?—Oui; d'après la lettre et d'après la conversation que j'eus ici hier avec M. Fleming.

20422. Pouvez-vous dire quelle impression vous a laissée la déposition de M. Carre quant au temps où il a connu pour la première fois cette ligne Forrest qui est, à son sens, une ligne préférable à celle qui a été adoptée?—J'ai compris que c'était bien peu de temps avant qu'il ait quitté le service.

20423. C'était donc en réalité longtemps après la construction de la section No 15?—Oui.

20424. N'était-ce pas longtemps après la construction de la section No 14?—Oui; ça aurait pu être longtemps après que la construction eut été commencée.

20425. N'était-ce pas longtemps après l'époque où il eut été possible d'adopter la ligne Forrest qu'il fut averti de son existence?—Oui, je l'ai compris ainsi.

20426. Ainsi en ne donnant pas l'information qu'il avait obtenue dans ce temps, il ne pouvait nuire à personne, même en supposant qu'elle n'eût pas été communiquée par M. Forrest ou aucune autre personne?—Ça ne pouvait rien améliorer.

Carre, en ne donnant pas l'avis en question, à l'époque à laquelle il l'avait reçu ne peut causer aucun tort.

20427. Avez-vous remarqué durant le témoignage de M. Carre, qu'il a donné des détails, sans être questionné, sur le sujet?—Je n'ai pas entendu le commencement du témoignage de M. Carre hier après l'ajournement.

20428. M. Carre qui est ici présent semble penser que ceci est une insinuation contre lui, comme s'il voulait faire preuve de quelqu'animosité dans l'affaire; Quand M. Fleming parle de ses informations volontaires, ce n'est pas tout à fait juste.—Je vous demande si vous étiez présent durant son témoignage et si vous savez s'il a fait volontairement ces assertions sans être d'abord interrogé sur la question?—Hier après midi, autant que j'ai pu le constater, les informations que M. Carre a fournies à la commission, étaient entièrement volontaires.

20429. N'avez-vous pas compris qu'on lui a demandé à plusieurs reprises d'aborder la question, et qu'il avait un état préparé, mais avant qu'il ait commencé, il lui fût aussi demandé de donner toutes les informations qu'il pouvait sur ce que renfermait son rapport?—Je ne l'ai pas compris.

20430. Est-il autre chose que vous aimeriez à ajouter sur ce sujet?—Non, je ne désire rien ajouter.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.*

**Carre.**

HENRY CARRE continue sa déposition.

*Par le Président :—*

20431. Je comprends que vous voulez faire quelques corrections au sujet des chiffres que vous avez donnés hier?—En effet. Vous m'avez demandé quelle était la longueur des travaux sur chevalets, le nombre de pieds linéaires de la superstructure reposant sur chevalets,—données d'après lesquelles j'ai fait mes calculs. J'ai parcouru une longue suite de chiffres et comme quelques-uns d'entre eux étaient très mal copiés, j'ai donné un résultat défectueux. La distance totale, telle que je l'ai calculée, est de 11,841 pieds linéaires à \$9,83 le pied courant. J'ai fait également le calcul du coût par mille pour la superstructure et il y avait également une légère erreur dans ce calcul. Le véritable montant est de \$51,902.40.

Prix réel par mille  
\$51,902.40.

20431. Je comprends que vous voulez faire quelques corrections au sujet des chiffres que vous avez donnés hier?—En effet. Vous m'avez demandé quelle était la longueur des travaux sur chevalets, le nombre de pieds linéaires de la superstructure reposant sur chevalets,—données d'après lesquelles j'ai fait mes calculs. J'ai parcouru une longue suite de chiffres et comme quelques-uns d'entre eux étaient très mal copiés, j'ai donné un résultat défectueux. La distance totale, telle que je l'ai calculée, est de 11,841 pieds linéaires à \$9,83 le pied courant. J'ai fait également le calcul du coût par mille pour la superstructure et il y avait également une légère erreur dans ce calcul. Le véritable montant est de \$51,902.40. Vous m'avez également demandé la longueur des travaux sur chevalet, calculés en premier lieu, pour lesquels des comptes de bois apparaissent dans la cédule des travaux de M. Whitehead. Vous m'avez demandé la longueur totale des travaux sur chevalets qui était aussi exactement que j'ai pu le calculer, de huit milles; cela devait coûter \$380,700, d'après les estimations de M. Rowan, données page 127 de la preuve faite devant un comité du Sénat en 1879; il estime à plus de \$380,700 huit milles de travaux sur chevalet. Les calculs que je lui ai envoyés en février 1878, étaient pour deux milles et un quart de la ligne d'après les nouveaux plans ou les plans qu'il m'avait fait parvenir. Le coût d'une longueur de deux milles et un quart aurait été de \$206,955, c'est à dire plus de \$90,000 le mille. Je ferai remarquer que c'est d'après ces calculs basés sur ces plans de travaux sur chevalets que le gouvernement a été induit à substituer des chevalets grossiers sur la section 15.

20432. Voulez-vous établir que le calcul de M. Rowan dont le chiffre est de \$380,000 pour environ huit milles, est à peu près le même que le vôtre,—qu'il n'y a pas entre eux une différence considérable?—Je pense qu'il y a une différence considérable.

20433. Sous quel rapport?—sous le rapport du prix.

Il pense que les calculs de Rowan ont été faits sur des plans moins dispendieux que les siens.

20434. Voulez-vous expliquer en quoi consiste la différence?—Je pense que les plans sur lesquels il a fait les deux calculs devaient être différents; c'est-à-dire que les plans sur lesquels j'ai fait mes calculs en 1878 étaient beaucoup plus dispendieux que ceux dont il s'est servi en 1876.

20435. D'abord, en ce qui concerne les deux calculs, le vôtre est plus élevé d'une cinquantaine mille piastres par mille pour la superstructure seulement?—Oui, \$2,900.

20436. Tandis que le sien, pour l'ensemble du travail, les fondations et toute la superstructure est de \$47,500 par mille, pour une longueur d'environ huit milles?—Oui, d'après les comptes de travaux.

20437. De sorte que ses estimations diffèrent des vôtres de \$4,500 par mille et il faudra une somme additionnelle, quel qu'en soit le montant, pour fournir les pièces en dessous du tablier?—Les fondations, oui.

Les calculs de Rowan ont été probablement basés sur différents plans de travaux sur chevalets.

20438. Et comment expliquez-vous cette grande différence dans vos estimations?—Je ne puis l'expliquer autrement que par le fait qu'elles ont été basées sur différents plans de travaux sur chevalet. M. Rowan,

dans le témoignage qu'il a rendu devant vous, à Winnipeg, est représenté comme ayant déclaré qu'il avait fait toutes ces améliorations.

20439. Dois-je comprendre que vous déclarez que votre estimation de \$9,83 par pied courant couvrirait le coût de la superstructure dont il avait donné la description?—Certainement; d'après son propre compte de bois.

20440. Alors comment put exister cette différence; il semble faire un calcul pour une superstructure différente, tandis que vous dites que c'était pour la superstructure qu'il avait dirigée et dont il avait fait le plan?—Mais il n'a fait, je crois, aucun calcul du prix des travaux d'après son plan de 1878, et je dis qu'il doit être différent de celui de 1876.

20441. Vous voulez dire, n'est-ce pas, que lorsqu'il estime le coût total à environ \$380,000 il basait ses calculs sur un travail différent de celui qu'il avait désigné en premier lieu et dont vous avez estimé le coût?—C'est ainsi, je crois, qu'il a basé ses calculs.

20442. De sorte qu'afin d'arriver à cette somme de \$380,000, il a adopté une superstructure moins dispendieuse que celle qu'il avait désignée en premier lieu et d'après laquelle vous avez fait vos estimations?—Je le crois. C'est la seule façon dont je puisse expliquer les estimations qu'il a données.

20443. En calculant le coût de votre superstructure à \$9.83, pourriez-vous énumérer brièvement les articles qui forment ces \$9.83?—Je puis en nommer quelques-uns. Il y a six pièces de  $15 \times 9$ —je parle maintenant de mémoire d'un plan très compliqué.

20444. Vous comprenez que nos questions se bornent à la superstructure?—Oui, il y a six longrines de  $15 \times 9$ ; il y a des sous-longrines, je n'en connais pas exactement la longueur, mais je pense qu'elles sont de  $12 \times 12$  pouces et de 17 pieds de longueur. Il en faut deux à chaque arche. La longueur des poutres était, je crois, de 20 pieds. Je pense posséder les plans originaux et il serait préférable de vous les soumettre.

20445. Il a été question des informations que vous possédiez sur les explorations de 1875,—la ligne alternative qui passait à environ dix milles au sud de la traverse du Lac Traverse,—et hier vous nous avez soumis des détails sur le calcul des différents niveaux; avez-vous communiqué dans quelque occasion précédente une information du genre de celle que vous nous avez donnée hier à quelque personne attachée au département?—Oui.

TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER.

20446. A qui?—Les calculs ont été faits d'après les instructions de M. Rowan, en janvier, février ou mars de l'année 1876,—autant que je puis me le rappeler;—le résultat lui a été présenté et il l'a signé.

Calculs à différents  
niveaux fournis à  
M. Rowan.

20447. Avez-vous donné, dans cette occasion, des détails aussi complets que ceux que contient votre témoignage?—Oui, plus complets que ceux que je donne maintenant parce que j'ai fourni les comptes de travaux semblables à ceux que je vous ai soumis et dont l'en-rête était écrit de la main de M. Rowan.

20448. Avez-vous quelquefois caché au département quelque une des informations que vous nous avez soumises au sujet de cette ligne au sud,—de la ligne alternative de l'exploration de 1875?—Non, je ne pense

Il n'a caché au département aucune des informations fournies à la commission.

Tracé du chemin de  
fer—  
Contrat No. 15.

pas. En répondant je pourrais dire que si on m'avait demandé davantage, j'aurais pu donner plus d'informations. Je n'ai caché aucune information, j'ai fourni toutes celles que j'étais obligé de donner.

20449. A part les informations écrites, avez-vous donné verbalement à quelqu'un appartenant au département, quelques renseignements sur le même sujet?—Oui.

20450. Quelle était la nature de ce renseignement?—J'ai parlé fortement en faveur de la localisation d'une ligne au sud. J'ai fait une description du pays avec autant d'exactitude qu'il m'a été possible. J'ai déclaré que les estimations faites d'après les données que j'avais en ma possession étaient beaucoup plus exactes, selon moi, que celle que je pourrais faire sur la ligne nord parce que le pays était plus uni à angle droit à la direction de la ligne.

20451. De sorte qu'il n'était pas aussi nécessaire de tracer ces sections transversales, pour arriver à un résultat exact?—Exactement.

20452. A qui avez-vous donné cette information supplémentaire?—A M. Rowan.

20453. Où?—Dans son bureau, à mon camp, lorsque le travail était terminé. Après que la ligne actuelle a été adoptée, je me suis prononcé avec vigueur, toutes les fois que j'ai eu occasion de parler sur la question.

20454. Pendant que vous exploriez cette ligne du sud, en 1875, M. Rowan se trouvait-il avec vous sur le terrain?—Non, jamais.

Rowan ne s'est jamais trouvé sur la ligne en 1875, il ne l'a jamais parcourue sur un espace d'un demi mille, avant que le tracé ait été adopté.

Tracé adopté en mars ou avril 1876.

20455. Savez-vous s'il avait quelque connaissance de la nature du pays?—Il n'a jamais fait un demi mille sur la ligne avant que le tracé actuel eût été adopté. Il ne s'est même jamais rendu à mon camp pendant que se poursuivaient les explorations, ou jusqu'au moment où la ligne a été adoptée.

20456. Puisque vous parlez de cela, à quelle date considérez-vous que la ligne a été adoptée?—Elle a été adoptée vers le mois de mars, soit en mars ou avril 1876.

20457. Vous avez entendu la lecture de cette lettre de M. Fleming à M. Smellie, que ce dernier a lue à la commission; avez-vous quelque chose à opposer à l'accusation portée contre vous, d'avoir caché au département des informations que vous auriez dû lui soumettre?—Je ne veux pas demeurer sous le coup de l'imputation qu'il semble vouloir faire peser sur moi en me représentant comme agissant dans un esprit de haine ou donnant des informations de nature à faire tort aux autres, sans faire aucun bien au pays. On m'a posé une question au sujet de cette ligne du nord, et j'y ai répondu. J'ai été contredit et j'ai encore affirmé et prouvé mes déclarations par des plans et des notes recueillies à l'époque où le travail a été exécuté. J'ai déclaré aussi que M. Fleming ne connaissait rien de la question, autant que j'ai pu m'en convaincre. J'ai vu M. Fleming hier soir, j'ai causé avec lui, et il m'est impossible de comprendre comment il a pu écrire cette lettre après la conversation que nous avons eue.

20458. Qu'entendez-vous en disant que M. Fleming ne connaissait rien à ce sujet?—Qu'il n'a jamais été informé de rien de ce qui a rapport à cette ligne. Je l'ai dit bien ouvertement hier.

*Tranché du chemin  
de fer—  
Contrat. No. 15.*

20459 Vous pensez que la question n'a jamais été soumise à son jugement individuel, qu'il n'a jamais possédé de données de nature à lui permettre de se former une opinion ; est-ce là ce que vous entendiez en disant qu'il ne savait rien sur ce sujet ?—Oui ; il m'a parlé hier soir et m'a dit que franchement il ne voyait pas l'utilité de ramener sur le tapis cette vieille affaire. Je lui répondis qu'on n'avait posé une question et que j'avais dit ce que je savais.

20460. Avez-vous donné cette information pour obéir au désir de la Commission ?—Je l'ai donnée en faisant une réponse directe à une question que vous m'aviez posée : c'est-à-dire si je connaissais aucune ligne, sur la rive occidentale du Lac Traverse, qui fût meilleure que la ligne actuelle ; mais avant que cette question fût posée, je ne vous avais rien mentionné et de votre côté vous ne m'aviez parlé de rien. Je déclare donc qu'il est faux que j'aie donné aucune information à ce sujet de mon propre mouvement.

20461. Est-il quelque chose que vous désiriez ajouter à ce sujet ?—Lequel ?

20462. La lettre de M. Fleming qui a été lue aujourd'hui à la commission ?—Non, rien de plus. J'y oppose un démenti.

20463. Vous démentez quoi ?—Je démens avoir caché quoi que ce soit qui pût être de quelque utilité.

Il n'a jamais caché aucune information utile au Département.

20464. Vous voulez dire caché au département ou à la commission ?—Au département ; j'ajoute que je n'avais aucun droit et que ce n'était pas mon affaire d'intervenir à ce sujet. Cela n'était pas de mon ressort.

20465. Si la question vous eût regardé, y avait-il quelque chose qui pût aider le département à la régler, au moment où elle allait se décider ?—Non, il n'y avait rien.

20466. Désirez-vous ajouter quelque chose sur la question générale, —je veux parler du chemin de fer du Pacifique,—que vous n'avez pas encore dit et que vous croiriez devoir être communiqué, dans l'intérêt du public ?—Je pourrais dire quelque chose, mais on prétendra que je donne des informations de mon propre mouvement.

20467. Rappelez-vous que vous avez prêté serment de dire tout ce que vous savez sur la question et que toutes les craintes que vous pourriez avoir d'être accusé d'avoir fourni des informations volontaires, ne pourront vous relever de la responsabilité que vous avez assumée comme témoin. Je vous demande donc s'il y a encore quelque chose que vous pourriez communiquer dans l'intérêt du public ;—nous ne désirons ouvrir aucune polémique personnelle ?—J'ai été informé qu'on a fait beaucoup de cas des changements et du coût de la construction de la section 15, depuis que M. Schreiber a pris la direction des travaux ; cela du 1<sup>er</sup> janvier à la fin de juin, lorsque j'ai été destitué—

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER.

20468. En disant qu'on a fait beaucoup de cas de cette affaire prétendez-vous que les accusations vont à dire que les travaux auraient pu et auraient dû être exécutés à meilleur marché sous votre direction ?—Que j'aurais pu faire des changements à la ligne et à son alignement, de manière à réduire considérablement les quantités ; cela a été exécuté sous le nouveau régime et on m'a accusé de ne pas l'avoir fait auparavant.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.

20469. Vous voulez dire que vous avez négligé de profiter des mêmes avantages qu'utilisent aujourd'hui d'autres personnes dans l'intérêt du public en diminuant les dépenses ; est-ce bien là ce que vous voulez dire ?—On pourrait en arriver à cette conclusion, aussi je désirerais expliquer pourquoi je n'ai pas profité de ces avantages.

Les témoins n'a ja-  
mais été autorisé à  
employer les rampes  
et les courbes adop-  
tées en dernier lieu  
d'après les instruc-  
tions de M. Schrei-  
ber.

20470. Veuillez procéder à vos explications.—Je dirai en peu de mots qu'on ne m'a jamais autorisé à adopter les rampes et les courbes qui l'ont été depuis. Si j'avais eu cette autorisation, j'aurais pu construire le chemin à quelques centaines de mille piastres meilleur marché qu'il l'est aujourd'hui.

20471. Prétendez-vous que ces rampes—ces courbes qui ont été adoptées depuis, ont permis de construire la ligne à moins de frais ?—Oui. Le maximum des rampes et des courbes a été augmenté au delà des instructions et du maximum de M. Fleming, et par conséquent quiconque possède quelque connaissance de génie civil doit comprendre qu'on pouvait réduire considérablement les frais avec les rampes et les courbes actuelles. Je tiens à déclarer, maintenant que je me trouve placé dans cette position, que je travaillais dans les bois, m'occupant de mes affaires, tandis que circulaient les histoires que j'ai entendu répéter de tous côtés ici, disant que je ne faisais pas ceci, que je faisais cela, et portant atteintes à ma réputation d'ingénieur ; et c'est simplement pour me protéger, pour me défendre, que j'ai dit devant cette commission plus qu'on n'aurait obtenu de moi par des questions directes. Ainsi donc si je donne des informations que l'on peut appeler volontaires, je le fais pour ma légitime défense afin d'être en état de gagner ma vie. On m'a dit clairement et en propres termes que je ne serais pas employé par différentes personnes jusqu'à ce que je me défende et que j'explique au public comment ces choses sont arrivées, et comment il se fait que je ne sois pas à blâmer. On a attaqué ma réputation professionnelle et on a gravement compromis les moyens que j'ai de gagner ma vie. On m'a privé d'emploi toute une année et lorsque j'ai demandé à M. Schieber pourquoi j'avais été destitué, il m'a répondu qu'il y avait dans le pays un sentiment qui m'était hostile—

20472. Il est inutile pour nous de prêter l'oreille davantage aux raisons que vous avez de dire la vérité, nous vous disons seulement de continuer et de déclarer ce qui est à votre connaissance. Quant à ces rampes et courbes, dois-je comprendre que depuis que vous avez quitté les travaux on a autorisé des rampes et des courbes moins dispendieuses qu'auparavant ?—Elles étaient permises avant que j'aie quitté les travaux.

20473. A quelle époque a-t-on commencé à les établir ?—Je ne puis le dire exactement ; dans le printemps de 1880 ; en mai ou juin.

20474. Sous votre surveillance ?—Oui.

20475. D'après les ordres de qui ?—De M. Schreiber.

20476. Quelle différence y a-t-il eu dans les rampes, par exemple ?—Le maximum des rampes a été porté de .35 pour 100 à .50 pour 100.

20477. Dans plus d'un endroit de la section 15 ?—Oui.

20478. Dans combien d'endroits ?—Il y a deux endroits que je connais. Je ne sais pas d'une manière exacte quelle est la rampe actuellement, mais j'avais reçu instruction de l'élever à un endroit dans cette proportion.

Le maximum des  
rampes porté de .35  
pour 100 à .50 pour  
100.

20479. De qui avez-vous reçue ces instructions?—De M. Schreiber lui-même.

20480. Pour ce qui est des courbes, étiez-vous autorisé à permettre à l'entrepreneur d'en faire de moins dispendieuses,—j'entends parler de courbes qui diminueraient les frais de construction du chemin?—J'y étais autorisé.

20481. Dans plus d'un endroit?—Oui.

20482. Par ordre de qui?—De M. Schreiber. Je suis à réfléchir si ce n'est pas dans plus d'un endroit. Je mentionnerai un endroit en particulier, la station 435 où il y a une courbe de 4.30

Il y avait à la station 435 une courbe 4.30, faite d'après les ordres de M. Schreiber.

20483. Et avant cela, quel était le maximum?—Le maximum était de quatre degrés; on m'a dit depuis qu'on avait fait encore des courbes à plus court rayon.

20484. Je préférerais que vous ne parliez pas dans votre témoignage de choses que vous avez apprises d'autres personnes. Si j'ai bien compris, vous avez dit au sujet des rampes que vous vous rappeliez de deux cas où on avait permis des rampes qui auraient entraîné moins de dépenses que celles que vous étiez autorisé à faire auparavant?—Oui.

20485. Et qu'au moins dans un endroit on avait autorisé une courbe parce qu'elle entraînerait moins de dépenses?—Oui. Si on m'avait permis d'adopter ces courbes dans les premiers temps de la localisation et de la construction du chemin.....

20486. Et vous mentionnez cela maintenant, si je ne me trompe, pour montrer que vous n'étiez pas à blâmer si les dépenses du chemin étaient élevées de votre temps et ont diminué depuis?—Oui.

20487. C'est là ce que vous dites?—C'est là ce que je dis. Je ne discute pas la convenance des instructions que je recevais, mais je montre les effets qu'elles ont produits.

20488. En d'autres termes vous étiez obligé d'insister dans le principe auprès de l'entrepreneur pour qu'il fit un chemin meilleur que celui qu'il lui a été permis de faire depuis?—Oui.

20489. Et c'est pour cela que les dépenses ont été plus élevées de votre temps?—Oui.

20490. Lorsque vous parlez de ces .35 pour cent, parlez-vous d'une ascension à l'est ou à l'ouest?—D'une ascension à l'est. Les rampes ont été portées de .36 à .50 pour cent, c'est-à-dire de trois à six pouces en allant à l'est.

Rampes élevées de trois à six pouces à l'est.

*Par M. Keefer :*

20491. Cela ne dépasse pas le maximum?—Oui, parce le maximum sur une courbe de quatre degrés était auparavant de .35 et il est maintenant de .50. Il y a eu aussi quelques changements dans les constructions; on a adopté la maçonnerie en pierre sèche pour les ponceaux.

*Par le Président :*

20492. Y a-t-il eu encore autre chose de votre temps qui ait amondri la qualité du chemin, de manière à en rendre la construction moins dispendieuse que celle que vous aviez reçu d'abord instruction de faire?—Il y a quelques autres choses de moindre importance. Je n'aime pas

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.

la manière dont les travaux ont été exécutés. En réalité, le chemin a été entièrement enlevé à mon contrôle et j'ai refusé de certifier certains travaux. J'ai mentionné dans mon journal officiel que je ne pouvais accepter certains travaux.

Niveau changé sur une longueur d'environ un demi mille.

20493. Sur quelle distance de la ligne le niveau a-t-il été changé ainsi que vous le dites?—Sans consulter le profil, il m'est impossible de répondre positivement; environ un demi mille dans un endroit.

20494. Et dans l'autre?—L'autre au-dessous de la courbe.

Les tranchées n'ont pas été creusées à fonds dans certains endroits.

20495. J'ai compris qu'il y avait eu un autre changement dans les rampes?—Dans certains endroits, les tranchées n'ont pas été creusées à fond et cela où il y avait le maximum de pente, de sorte qu'il a fallu élever les rampes pour traverser ces points. Ce que sont maintenant les rampes définitives, je l'ignore, mais à l'époque le maximum a été dépassé.

20496. Les fonds ont été laissés dans les tranchées?—Les fonds ont été laissés dans les tranchées et d'autres tranchées qui avaient été creusées ont été comblées, afin de faciliter le passage sur cette partie de la voie.

Explications.

20497. Voulez-vous dire que dans certaines tranchées dans le roc le fond a été élevé au moyen d'un remplissage en terre, afin qu'elles se trouvassent de niveau avec quelque point plus élevé dans un autre endroit, de manière à augmenter les rampes ainsi que vous l'avez exposé?—Oui.

20498. Et la nécessité de remplir de terre ces tranchées dans le roc découle du fait que les rampes ont été élevées, ainsi que vous l'avez dit; si on les avait maintenues à bas niveau, on aurait pas eu occasion de remplir cette tranchée?—En vertu de l'ancien contrat, j'aurais obligé l'entrepreneur à enlever ces fonds jusqu'au niveau de la rampe.

20499. Vous n'entendez pas parler de ce fonds qui a été rempli de terre, mais d'un autre plus élevé; vous comprenez que vous parlez de deux genres de fonds, l'un qui a dû être rempli et l'autre qui a dû être creusé à plus bas niveau?—Ce que je veux dire est ceci: une partie de la tranchée qui n'est pas au niveau est appelée un fonds, c'est-à-dire que l'entrepreneur ne l'a pas d'abord creusé jusqu'au niveau et il est obligé d'enlever le fonds.

L'entrepreneur, à mesure qu'il enlevait le roc sur une rampe descendante remplissait les tranchées de terre, afin de n'être pas poursuivi par l'eau; ces remplissages de terre que le témoin aurait forcé l'entrepreneur à enlever, ont été laissés dans leur position, ce qui a élevé la rampe.

20500. Il reste un fond de roc qui devrait être enlevé?—Non, il n'existe pas de roc au fond; il reste un fond d'argile que l'entrepreneur a posé dans un cas. Creusant sur une rampe descendante il était poursuivi par l'eau qu'il avait grande peine à rejeter au moyen de la pompe, de sorte qu'il remplissait les tranchées à mesure;—lorsqu'il avait enlevé le roc, il les remplissait avec de la terre afin que l'eau fut refoulée pour ainsi dire.

20501. Pour l'empêcher de descendre?—Pour l'empêcher de s'écouler dans la tranchée qu'il a remplie et qu'il n'a pas déblayée, comme j'aurais forcé l'entrepreneur à le faire.

20502. On ne l'oblige pas à enlever ce remplissage, ce qui a pour effet d'élever la rampe à cet endroit?—Oui, la rampe se trouve élevée à cet endroit, et le reste des tranchées où la chose ne s'est pas produite, ont dû être remplies avec du sable afin d'élever la voie, ce qui augmente la rampe, je ne sais pas dans quelle proportion.

20503. Ce travail, lorsqu'il est exécuté sans enlever le fonds, augmente-t-il la rampe elle-même, ou augmente-t-il seulement l'étendue de la ligne sur laquelle existe cette rampe particulière; je comprends que rampe est synonyme de pente?—Oui, et je me souviens actuellement d'un cas où pour faire une rampe parallèle à l'ancienne, il aurait fallu élever le niveau sur une longueur de plus de quatre milles, de deux pieds environ. Je ne puis dire si le travail a été exécuté, et je crois qu'il ne l'a pas été, car il aurait fallu faire des dépenses considérables pour établir une rampe parallèle à celle qui existe actuellement. Le cas dont je parle s'est produit entre les divisions 1760 et 1763 ou quelque part en cet endroit. Il y a un maximum de rampe de la division 1635 à la division 1836.

20505. Quelle étendue comprennent ces divisions?—195 chaînes—Maximum de rampe 19,500 pieds; entre trois milles et demi et trois milles et un quart. Dans ce cas j'aurais dit d'adopter le plan qu'a exposé M. Smellie; la rampe pouvait être élevée de deux pieds et demi, sur un espace d'environ soixante et dix chaînes. En y plaçant un petit espace de niveau, on surmonterait la difficulté.

20506. Avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de la manière dont ce travail a été exécuté sur la section 15, quelque temps avant que vous ayez quitté le service?—Je n'aime pas la manière dont les travaux de maçonnerie ont été exécutés,—le style de la maçonnerie,—qui n'est pas à mon avis conforme aux devis et, dans tous les cas, je ne considère pas que les fondations aient la solidité voulue.

20507. Vous êtes-vous plaint à l'entrepreneur?—J'ai fait des plaintes que j'ai consignées sur mon journal.

20508. A. qui?—A mon officier supérieur.

20509. Qui était-il?—M. Rowan.

20510. Par écrit?—Oui, par écrit.

20511. Avez-vous envoyé cette communication sous forme de lettre ou de document?—Sous forme de document, par mon journal que j'étais obligé de soumettre toutes les semaines.

20512. Alors je dois comprendre que vous teniez un journal de ce qui se passait sous vos yeux et que vous l'envoyiez à votre officier supérieur à la fin de chaque semaine ou à quelque époque déterminée?—Un résumé du journal.

20513. Et vous avez transmis un résumé de vos opinions?—De quelques-unes d'entre elles.

20514. Avez-vous transmis de cette façon les opinions que vous nous énoncez maintenant?—Oui.

20515. Vous avez en réalité communiqué ces opinions à M. Rowan?—Oui. Il a communiqué son opinion à Rowan.

20516. Et avant que vous ayez quitté le service?—Oui.

20517. Avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de la manière dont ce travail s'est exécuté sous vos yeux?—Non, je ne me rappelle rien. Il est un nombre considérable de choses d'importance secondaire qu'il serait trop long d'exposer.

20518. Est-il autre chose se rattachant au chemin de fer du Pacifique, que vous désirez exposer dans l'intérêt du public?—Je ne me rappelle rien pour le moment.

Construction du chemin de fer—

Contrat No. 15.

Smellie.

M. SMELLIE continue sa déposition :

*Par le Président :*

20519. Ayant été présent vous avez entendu le témoignage rendu par M. Carre ?—Oui.

20520. Avez-vous quelque chose à dire, sous forme d'explication, au nom du département ou des ingénieurs, au sujet de ce travail qu'il a représenté comme rendant la ligne moins favorable qu'elle devait l'être dans le principe ?—Je ne connais pas personnellement les changements qui ont été faits et dont M. Carre a donné la description. Cette élévation de rampe ne peut s'étendre qu'à une faible partie de la ligne et ne peut avoir que difficilement pour effet de la détériorer.

20521. Sur quelle distance pensez-vous que la ligne pourra être affecté par ce changement ; donnez la longueur, vous avez maintenant le profil sous les yeux ?—J'ignore les points ; je ne connais pas les points.

20522. Supposant qu'on ait laissé un fonds d'environ deux pieds neuf pouces de hauteur à la station 1760, qu'on employait comme digne afin d'empêcher l'eau venant de l'est d'inonder les travaux exécutés par l'entrepreneur, quelle longueur de la ligne se serait trouvée affectée, ce fonds se trouvant à peu près de cette hauteur à l'extrémité ouest et s'abaissant graduellement jusqu'au niveau sur une étendue de 300 à 400 pieds ?—Interrogé sur un fait de cette nature ; je dois répondre que ces obstacles n'étaient que temporaires, qu'ils devaient certainement être enlevés. J'ajouterai que lorsque les rails ont été posés sur la ligne, ces obstacles ont été surmontés ainsi que l'explique M. Carre, afin de pouvoir opérer le transport des approvisionnements destinés à la section est, et des obstacles de ce genre n'ont pas entravé la pose de la voie.

20523. Alors, si je comprends bien, ce n'était là qu'un arrangement temporaire ayant pour but de hâter l'achèvement des travaux ?—On peut expliquer la chose de cette manière. Cela paraît évident.

20524. Alors cela ne constitue pas une détérioration permanente de la ligne ?—Je ne le pense pas.

20525. Cela explique toutefois la raison pour laquelle le travail a été achevé et terminé à moins de frais, dans le premier cas, qu'il ne l'aurait été si on avait continué à exiger l'exécution strict des conditions du contrat ?—Oui.

20526. De sorte que l'économie dans les dépenses dont parle M. Carre n'est plus une économie permanente,—le travail doit encore être exécuté de manière à rendre la ligne conforme au contrat ?—Le moyen de beaucoup le plus économique d'arriver à cela serait d'enlever les rails, et de débarrasser la roc qui s'y trouve ; ce travail pourrait s'exécuter en fort peu de temps.

20527. Mais les économies dont parle M. Carre ne sont pas des économies permanentes ?—Non, pas du tout.

20528. Le travail s'est fait en même temps à moins de frais et avec moins d'efficacité, mais probablement avec l'intention d'enlever le fonds définitivement, ce qui augmenterait les dépenses de manière à ce que le travail soit exécuté selon les intentions premières du contrat ?—Je ne doute pas que ce soit là l'explication.

L'économie dans les dépenses n'est pas permanente.

20529. Et l'on arriverait ainsi au coût premièrement estimé?—Certainement.

20530. Désireriez-vous donner quelques autres explications au sujet des différents sujets abordés par M. Carre?—Sans doute, je comprends que ce sont pour vous de simples théories, vous n'avez pas une connaissance pratique des circonstances?—Je sais qu'on a fait un certain nombre de changements dans la localisation de la ligne, en la déplaçant de quelques pieds seulement dans certains endroits et en introduisant de légères courbes dans d'autres où la ligne était droite, mais dans ces endroits la ligne n'est pas considérablement détériorée car la courbe reste dans les limites fixées par M. Fleming.

20531. Mais j'ai compris que M. Carre parlait d'un endroit où une courbe dépassait le maximum, de sorte que votre explication ne s'appliquerait pas à cette localité?—Elle ne s'y appliquerait pas; il se peut que M. Carre ait eu raison.

20532. Désiriez-vous ajouter quelque chose à ce sujet sous forme d'explication?—J'allais dire qu'on avait fait un certain nombre de changements qui auraient déplacé la ligne de quelques pieds d'un côté et que ce changement avait amené une réduction très considérable dans le prix du travail. On a fait une grande réduction en déplaçant la ligne de quelques pieds d'un côté.

20533. Ce sont, d'après votre opinion, des changements que M. Carre auraient pu exécuter sans sortir des limites de sa juridiction?—Oui.

20534. Et ils diminuent la quantité du travail avec le maximum de courbes autorisé par le contrat?—Oui.

20535. Ainsi M. Carre, en n'agissant pas ainsi que vous l'avez indiqué, a négligé l'occasion de réaliser une économie sur le coût?—Oui. M. Carre a négligé l'occasion de réaliser une économie sur le coût.

20536. Avez-vous quelque chose à ajouter à votre témoignage?—Je ne pense pas.

HENRY CARRE continue sa déposition :

*Par le Président :*

20537. Vous venez d'entendre le témoignage de M. Smellie?—Oui.

20538. Avez-vous quelque chose à dire au sujet de ses explications et de ses informations?—Il a déclaré qu'on avait fait un grand nombre de changements que j'aurais dû exécuter. Je voudrais que vous lui demandiez s'il ne sait pas que je faisais continuellement des changements après en avoir obtenu l'autorisation, et que grand nombre de ceux dont il parle n'auraient certainement pu être connus et exécutés qu'après qu'une certaine somme de travail avait été achevée; c'est-à-dire qu'avant de mettre à nu le roc il était impossible de savoir comment faire dévier la ligne de ces quelques pieds dans un grand nombre d'endroits.

20539. Vous me demandez de le questionner, mais pour le moment je préférerais que vous déclariez ce que vous savez à ce sujet, au lieu de vous reposer sur la réponse de qui que ce soit; veuillez rendre votre propre témoignage?—Autant que je l'ai pu, chaque fois que j'ai trouvé Chaque fois qu'il lui a été possible, après en avoir reçu l'autorisation, il a exécuté des changements.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.

une occasion de diminuer le travail, je l'ai fait au meilleur de ma capacité, après avoir reçu l'autorisation d'exécuter les changements sur la ligne et grand nombre d'entre eux ont été adoptés. En réalité j'ai proposé un grand nombre de changements et j'en ai fait beaucoup, les uns très considérables, jusqu'au moment où je suis parti. Les changements dont parle M. Smellie sont de légères altérations.

20540. Sont-ce des altérations que vous auriez pu faire sans sortir des limites de votre juridiction ?—Oui, elles se trouvaient alors dans les limites de mes pouvoirs ; la plupart d'entre elles auraient été exécutées aussitôt les travaux commencés et lorsque l'état du travail aurait permis ou nécessité des altérations.

L'opportunité d'exé- 20541. Voulez-vous dire que l'opportunité de les exécuter ne s'est-  
cuter les changements présentée qu'après que vous avez perdu le contrôle de la section ?—Oui,  
indiqués par Smellie, pour un grand nombre d'entre elles,—du moins il n'était pas nécessaire  
ne s'est présentée de les exécuter immédiatement  
qu'après le départ du témoin.

20542. Alors l'opportunité ne s'est présentée qu'après ?—Oui.

20543. L'opportunité la plus favorable s'est présentée après que vous avez perdu le contrôle ?—Oui.

20544. Alors que les travaux se trouvaient sous votre direction, n'avez-vous pas eu l'opportunité de faire ces changements auxquels fait allusion M. Smellie ?—Dans quelques cas je n'en ai pas eu l'opportunité,—dans d'autres je l'ai eue, mais ces changements n'étaient pas nécessaires alors, parce que les travaux n'étaient pas assez avancés.

20545. Le moment le plus favorable n'était pas arrivé ?—Il n'était pas arrivé. En creusant les tranchées, lorsque la terre était enlevée du roc, je me suis aperçu que je pourrais changer la ligne et diminuer l'épaisseur du roc dans le fond ; j'ai télégraphié à M. Rowan pour lui demander l'autorisation de faire ces changements et dans l'un des cas il m'a accordé la permission. Je puis prouver que j'ai exécuté plus de changements sans en parler qu'il n'en a été fait à si grand fracas depuis que j'ai quitté la ligne.

Le niveau a été élevé 20546. Désirez-vous ajouter autre chose, en réponse à la déposition  
au-dessus du maxi- de M. Smellie ?—Il est un cas que j'ai oublié de mentionner, dans  
mum à la station 700 ; lequel une rampe a dépassé le maximum ; de la sorte on a diminué la  
on ne pourra faire quantité de roc qu'il fallait extraire des tranchées, une partie des tran-  
de changements dans chées dans le roc a été remplie avec le sable qui avait été enlevé, et  
ce cas sans enlever le l'ancien niveau a été élevé avec du sable. Dans ce cas on ne peut faire  
fond de roc vif. de changements dans la suite sans creuser le fond de roc vif à une pro-  
fondeur de trois pieds.

20547. C'est près de quelle station ?—Près de la station 700.

20548. Ce changement a-t-il augmenté le maximum de rampe primitivement autorisé ?—Je pense que oui, de la station 720 à 793. Le niveau a été élevé au-dessus du maximum pour réduire la quantité de roc à extraire au fond de la tranchée de la station 700.

20549. Quelle est la longueur de la ligne qui se trouvera affectée par cette détérioration ?—Environ un demi mille. J'ajouterai que précisé-  
ment à cette tranchée 700, j'ai deux ou trois fois changé la ligne parce  
que le roc était à fleur de terre et j'ai réduit les quantités. Depuis que  
j'ai abandonné le contrôle de la section le travail de mettre à nu le roc

a été fait avec plus de soin. On a retiré une plus grande quantité de sable et je pense que la ligne a été de nouveau déplacée, et je l'avais déjà déplacée trois fois afin de la fixer dans l'endroit le plus favorable. Il y a là une tranchée difficile, dans le sable. Je l'ai déplacée trois fois avant de la fixer dans un endroit convenable et elle a été de nouveau déplacée et c'est, je suppose, de cet endroit que veut parler M. Smellie quand il dit qu'il y a eu une grave omission de ma part.

20550. Vous dites : avant que vous ayez abandonné le contrôle ; à quelle époque l'avez-vous abandonné ?—A la fin de juin 1880. Il a abandonné le contrôle à la fin de juin 1880.

20551. Alors ce dernier fait auquel vous faites allusion s'est produit depuis le 16 juin 1880 ?—Oui ; j'ai appris qu'il y avait eu des changements en cet endroit.

20552. S'ils ont été exécutés depuis le 16 juin, ils sont en dehors des limites de notre enquête ?—C'est pour répondre à la déclaration de M. Smellie établissant qu'il y avait eu un grand nombre de changements.

20553. J'avais cru vous entendre dire auparavant qu'en réalité vous aviez abandonné le contrôle à une époque antérieure au mois de juin 1880, —c'est-à-dire que vous n'aviez pas la même charge et n'aviez pas le même contrôle qu'auparavant sur les travaux ?—En effet.

20554. A quelle époque considérez-vous que le contrôle vous a été enlevé ?—Vers le mois de février ou de mars 1880. D'abord un nommé Haney a été envoyé pour diriger la construction ; il a parlé de ses attributions, et a montré une lettre à une personne qui m'en a parlé, —un de mes amis, —une lettre qui contenait des instructions lui permettant d'aller en avant et d'agir comme bon lui semblerait. Mais en réalité le contrôle lui a été enlevé vers le mois de février ou de mars 1880.

20555. Vous n'avez pas dû vous en rapporter au dire d'un ami prétendant avoir vu une lettre adressée à M. Haney ?—Non, j'ai demandé à M. Schreiber si M. Haney avait à s'occuper des travaux de génie. Il me répondit négativement, ce qui ne l'empêcha pas de continuer son travail, et il fut approuvé dans chaque cas.

20556. A-t-il été approuvé contrairement à vos représentations ?—Oui.

20557. A qui avez-vous fait des représentations ?—J'ai fait des rapports dans mon journal.

20558. A qui les avez-vous soumis ?—A M. Rowan.

20559. Et vous êtes-vous aperçu que les questions que vous avez soumises n'ont pas été décidées comme vous le suggérez, mais conformément aux désirs de M. Haney ?—D'une manière tout à fait conforme aux désirs et aux instructions de M. Haney. En réalité M Schreiber m'avertit de ne donner aucune instruction au contre-maître de la ligne, que tous les ordres seraient donnés par l'entremise de M. Haney qui était la majeure partie du temps à Winnipeg, et il était impossible de donner des ordres par son entremise, —c'est-à-dire en temps voulu pour que le travail fût exécuté. Le contrat m'avait été virtuellement enlevé, il était inutile pour moi de dire un mot. Les propositions faites par le témoin étaient mises de côté, et les vues de Haney étaient adoptées.

20560. Vous souvenez-vous de quelque occasion dans laquelle on s'est conformé aux propositions et désirs de M. Haney, alors que les vôtres ont été rejetés ?—Il envoyait son propre ingénieur sur la ligne pour y faire des changements et cela sans même me consulter.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.

20561. Avez-vous fait quelque représentation à ce sujet à votre officier supérieur?—A ce sujet en particulier?

20562. Oui?—Non, j'ai admis l'opportunité de l'ouvrage qui avait été fait, lorsque j'ai adopté la ligne.

Les instructions du témoin relativement au Lac Fellowes, ne furent pas exécutées.

20563. Vous souvenez-vous de quelqu'occasion dans laquelle ayant fait une proposition ou exprimé un désir au sujet d'une question de génie et M. Haney ayant exposé une opinion différente de la vôtre, ses vues ont été adoptées et les vôtres rejetées?—Dans une occasion il s'agissait d'un caisson commandé au Lac Fellowes. Je donnai l'ordre de le charger également et d'y placer du sable et du gravier transportés au moyen d'un pont temporaire. On ne fit aucun cas de mes instructions et les matériaux furent placés de telle manière que les deux extrémités du caisson cédèrent, ce qui détruisit l'utilité du travail. On s'est apparemment moqué de mes instructions; elles n'ont pas été exécutées.

20564. Qui a ri de vos instructions?—Je ne sais pas si l'on en a ri, mais on n'y a pas obéi.

20565. Qui a refusé d'y obéir?—Je crois que M. Haney a dit: "Allez de l'avant, continuez les travaux." James Ross, un des employés, se trouvait là et il n'a pas suivi mes instructions.

20566. Quel était ce Ross; était-il sous votre contrôle?—Il était contre-maître inspecteur.

20567. Sous le contrôle de qui se trouvait-il?—Sous celui de M. Haney.

20568. Était-il employé par l'entrepreneur ou le gouvernement?—Par l'entrepreneur.

20569. Aviez-vous quelque contrôle sur les employés de l'entrepreneur?—Oui, le contrat oblige l'entrepreneur à tenir constamment un certain nombre d'hommes sur le terrain, qui ont à recevoir de temps à autre les instructions de l'ingénieur.

20570. Dans le cas que vous mentionnez avez-vous rapporté à votre supérieur que l'employé de l'entrepreneur avait refusé de faire le travail de la manière que vous l'aviez ordonné et qu'aussi il n'avait pas la même valeur?—J'ai rapporté le fait.

Dans une autre circonstance le ponceau n'a pas été placé de la manière indiquée par l'assistant du témoin.

20571. Comment?—Dans mon journal. Je connaissais un grand nombre de circonstances de cette nature dont je ne puis me rappeler maintenant. Dans un autre cas, un ponceau n'a pas été placé comme l'avait indiqué mon assistant. Il a été placé d'après les instructions de M. Haney et l'extrémité de ce ponceau repose maintenant sur un ancien conduit d'eau qui s'est engagé. Il existe une foule de choses semblables.

20572. Par qui pensez-vous, était employé M. Haney?—Par M. Schreiber. On m'avait dit qu'il avait été recommandé par M. Ryan pour les 100 premiers milles à l'ouest. Il m'a dit l'avoir recommandé à M. Schreiber qui l'a employé.

20573. A cette époque les travaux étaient exécutés par le gouvernement et non par l'entrepreneur?—Ils étaient exécutés sous la surveillance du gouvernement.

20574. De sorte que le gouvernement avait la direction de la construction de même que celle des travaux de génie?—Oui. Je puis vous

indiquer la station où se trouvait ce ponceau, c'est la station 402. Il y avait un conduit d'eau construit conformément aux devis. Il y avait deux fossés. Il y en avait un autre à la station 401. Ils devaient conduire une petite quantité d'eau autour d'un endroit où la levée reposait sur le roc. Le conduit de la station 401 recevait l'eau et la conduisait à la station 402 par où elle était rejeté du côté d'où elle venait. Elle s'engagea ; l'eau se ramassa sur le côté nord du remblais et l'inonda en partie. Je donnai ordre de faire construire à cet endroit un ponceau en pierre et je recommandais à mes assistants d'en faire reposer les fondations sur un fond solide.

20575. Vous voulez parler des fondations de l'ancien conduit d'eau ?  
—Non, les fondations du nouveau ponceau.

20576. Préparées pour le nouveau ponceau ?—Oui. Pour avoir les meilleures fondations possibles, mes assistants les avaient posées à angle avec la ligne ; l'angle mesurait, je crois, 45 degrés.

20577. Elles traversaient le remblais ?—Elles traversaient la ligne à un angle de 45 degrés au lieu de la traverser à angle droit. M. Haney s'opposa à cela et il fit un grand bruit, et il fut ordonné que les fondations ne se feraient pas.

20578. Vous entendez que l'ordre a été donné par lui ?—Oui, par lui. Tout l'ouvrage a été changé par lui et le travail de mes assistants n'a pas été adopté parce qu'il aurait ajouté quelque chose à la longueur du ponceau. Pour diminuer la distance, il fallait le placer à angle droit presque au même endroit sur la ligne centrale, et l'extrémité sud du ponceau s'appuie maintenant sur l'ancien conduit d'eau qui s'était primitivement engorgé et les fondations reposent maintenant partie sur le roc, partie sur les matières rapportées.

20579. A quelle époque a eu lieu cet empiètement sur vos attributions ?  
—C'est, je pense, vers le mois de mai 1880.

20580. M. Haney était alors employé du gouvernement ?—Il signait lui-même en qualité de surintendant des travaux dans les intérêts du gouvernement et des entrepreneurs. Haney signait comme surintendant des travaux au nom du gouvernement.

20581. Y a-t-il encore autre chose que vous désiriez ajouter au sujet de faits se rattachant à ce travail, qui se soit produit avant le 15 juin dernier ?—Il s'est présenté d'autres cas dans lesquels M. Schreiber a donné des instructions contraires aux miennes et je ne savais pas si j'avais le droit de m'y opposer. Je m'y suis opposé à l'époque.

20582. Il était votre supérieur ?—Oui.

20583. Avez-vous quelque chose à ajouter ?—J'ai refusé de signer des instructions pour un travail exécuté de cette manière et que je considérais comme différent du devis, sans recevoir des instructions écrites. Raisons pour lesquelles le témoin a quitté. Ce sont là mes raisons personnelles pour abandonner le travail. On m'a dit verbalement de laisser faire.

20584. Qui vous a dit cela ?—M. Schreiber m'a dit de laisser M. Haney faire comme bon lui semblerait. Si j'avais voulu rester là à certifier les estimations, j'y serais encore et je retirerais mon traitement.

20585. Vous a-t-il dit cela ou exprimez-vous seulement votre opinion ?  
—Il m'a dit cela ; il m'a demandé si je consentirais à laisser les choses aller de la sorte.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.

20586. Vous a-t-il dit que vous pourriez rester si vous y consentiez ? Non, il ne m'a pas dit cela.

20587. Vous exprimez alors votre propre opinion ?—Oui.

20588. Comme notre enquête se termine au 16 juin dernier, votre opinion sur la probabilité de votre maintien en fonctions ne repose pas sur des faits. Est-il quelque autre chose qui se soit passé avant le 16 juin dernier dont vous désiriez parler ?—Rien autre chose, si ce n'est la différence d'opinion qui existait entre M. Schreiber et moi et à laquelle, je suppose, je n'ai pas droit de m'objecter.

Marcus Smith.

MARCUS SMITH prête serment et est interrogé :

EXPLORATIONS DE  
LA C. A. 1872.

*Par le Président :—*

20589. Quand vous êtes-vous occupé d'abord des travaux du chemin de fer du Pacifique Canadien ?—En consultant mes papiers, je constate qu'en mars 1872 M. Fleming, avec l'autorisation du ministre du département, proposa que j'occupasse un emploi sur le chemin de fer du Pacifique. J'étais alors au service du chemin de fer Intercolonial. Après l'échange de quelques correspondances, j'ai accepté l'offre qui m'avait été faite en avril ;—c'était le 8 avril que je conclus un engagement pour me rendre à la Colombie Anglaise afin d'y diriger les explorations pour le commencement du chemin de fer du Pacifique. C'était le poste le plus élevé après celui de l'ingénieur en chef.

Le témoin arriva  
dans la Colombie  
Anglaise, le 26 mai  
1872.

20590. Etes-vous allé à la Colombie Anglaise ?—Je m'y suis rendu immédiatement après. Je suis allé sur la ligne du chemin de fer Intercolonial où j'ai installé mon successeur et je pense que je suis arrivé en mai dans la Colombie Anglaise. Je crois pouvoir trouver la date dans mon rapport ici. Je crois que je suis arrivé à Victoria, Colombie Anglaise, le 26 mai 1872 et je suis immédiatement entré en fonctions.

20591. Etiez-vous resté longtemps avant cela au service du gouvernement canadien ?—Oui, j'étais au service du gouvernement canadien depuis le mois de septembre 1868.

20592. En quelle qualité ?—Comme ingénieur de district sur le chemin de fer Intercolonial. L'Intercolonial était divisé en quatre districts. J'avais un de ces districts,—le district de Restigouche ; c'est le second en se rendant au sud. Le premier est celui du St-Laurent, le second celui de Restigouche ; il comprenait exactement un quart de la ligne.

20593. Avant d'être attaché au chemin de fer Intercolonial, aviez-vous été au service du gouvernement canadien ?—Non.

20594. Avant cela, aviez-vous beaucoup d'expérience comme ingénieur ?—Oui, j'avais plusieurs années d'expérience. Je vins au Canada en 1850 et je fus engagé sur le "Great Western" et l'Hamilton et Toronto qui est un des embranchements du "Great Western," et aussi sur la ligne du "Canada Southern" sur laquelle je suis resté jusque vers 1860.

Position du témoin  
comme ingénieur.

20595. Quel position occupez-vous dans la profession ?—Je suis entré d'abord sur le "Great Western" comme dessinateur. Après avoir occupé cette position un an, je fus nommé ingénieur associé sur le chemin de

*Explorations, C. A.*  
1872.

fer d'Hamilton. Associé veut dire aide de l'ingénieur en chef. Je suis resté là jusqu'à l'achèvement des travaux, vers 1856. J'entrais alors sur la ligne du "Canada Southern" et pendant que j'y suis resté attaché j'y ai occupé la même position, c'est-à-dire que j'étais associé à l'ingénieur en chef. J'y suis resté jusqu'au printemps de 1860, époque à laquelle les travaux ont été arrêtés. La compagnie n'a pu réussir dans ses négociations pour trouver les fonds nécessaires. Je quittai le Canada pour me rendre en Angleterre. Après un séjour d'une semaine environ en Angleterre, j'ai été nommé pour aller au Cap de Bonne Espérance. C'était une nomination importante, je devais agir comme arbitre entre les entrepreneurs chargés de la construction d'un chemin de fer et une compagnie financière qui avait obtenu le contrat du gouvernement. C'était un chemin de fer de l'Etat. Je restai là deux ans, presque à son achèvement et je fus nommé ingénieur en chef d'un chemin de fer de la même colonie du Cap de Bonne Espérance, appartenant à une compagnie particulière. Je restai là jusqu'à l'achèvement de la ligne et je partis, je crois, en septembre 1865. A partir de cette époque, je pourrais dire, pendant trois ans environ, j'ai été employé dans différents chemins de fer anglais et j'ai exercé la profession d'ingénieur dans différentes entreprises. En 1868 je revins au Canada sur une promesse d'emploi sur le chemin de fer Intercolonial venant de Sir John A. Macdonald qui me connaissait depuis de longues années et je fus nommé en conséquence dès le commencement des travaux. Depuis cette époque, — c'était en septembre 1868. — J'ai toujours été employé par le gouvernement.

20596. Existe-t-il quelques grades reconnus dans la profession d'ingénieur?—Non, il n'existe pas de grades légalement reconnus, mais en Angleterre, il y a l'Institut des Ingénieurs Civils qui possède une charte du gouvernement. L'Institut ne possède pas légalement le droit d'empêcher qui que ce soit de pratiquer, mais toute personne admise dans les rangs de l'Institut doit avoir acquis de la réputation, et le titre de membre de cet Institut donne de l'importance à quiconque le possède.

20597. Avez-vous été membre de cet institut?—Oui, j'y ai appartenu Membre de l'Institut. plusieurs années.

20598. Combien de temps êtes-vous resté dans la Colombie Anglaise Chargé des travaux avant de revenir dans cette partie du pays?—J'ai eu la direction générale de la Colombie Anglaise de 1872 à 1876. J'y passais toute la saison d'été, aussi longtemps que le froid nous permettait de vaquer aux travaux. Je revenais ici en hiver.

20599. Voulez-vous dire dans cette partie du pays?—Oui je revenais pour donner toutes les informations que j'avais reçues des ingénieurs, pour achever les plans et recevoir des instructions pour la saison suivante. Je recevais des instructions de saison en saison pour ce qu'il y avait à faire.

20600. A quelle époque avez-vous quitté la position que vous occupez dans la Colombie Anglaise?—Je ne l'ai jamais quittée, j'occupe encore la position à laquelle j'avais été nommé, mais dans les circonstances, j'ai été appelé dans différentes parties du pays. Mon engagement est encore la même. Il n'y a pas eu depuis lors, de changement dans ma nomination; mais dans le cours du printemps de 1876, M. Fleming, dont la santé était mauvaise, obtint un congé d'absence de six mois, je pense, dans le premier cas et comme j'étais son principal employé il me

Occupe encore la même position que, vu les circonstances, il ait été appelé dans la capitale comme ingénieur en chef pro tem.

Explorations.

pria de prendre sa place durant son absence et de conduire les travaux en qualité d'ingénieur en chef suppléant.

20601. Cela vous a-t-il obligé de rester dans cette partie du pays?— J'ai été obligé d'y demeurer tant que j'ai rempli ces fonctions. J'avais de plus la surintendance générale des travaux dans la Colombie Anglaise et les arpentages que j'avais projetés ont été exécutés en mon absence par M. Cambie.

Cambie employé principal dans la Colombie Anglaise en l'absence du témoin.

20602. Etait-il en votre absence le principal employé dans la Colombie Anglaise?—En mon absence; oui.

20603. Depuis que vous êtes venu à Ottawa, dans le printemps de 1876, êtes-vous retourné dans la Colombie Anglaise?—Oui; je me suis efforcé d'étudier autant que possible la région qui se trouve de ce côté-ci des Montagnes Rocheuses, du côté des frontières de la Colombie Anglaise. Je me suis rendu au Lac Nipissing, j'ai voyagé autour du lac et exploré une grande partie de la région qui s'étend au nord du Lac Huron et du Lac Supérieur, j'ai aussi parcouru les sections qui étaient données à l'entreprise à l'ouest du Lac Supérieur, du Lac Supérieur à la Rivière Rouge. J'ai examiné toutes celles d'entre elles qui étaient alors données à l'entreprise ou bien où il se faisait des arpentages, et j'ai poursuivi mes études jusqu'à une certaine distance plus à l'ouest, tant qu'a duré la saison, et je suis de nouveau revenu. Je ne suis pas allé à la Colombie Anglaise en 1876, mais en 1877 j'ai étendu mes explorations de la Rivière Rouge dans la direction de l'ouest, examinant la région à l'ouest jusqu'à la Rivière Rouge. Vous n'ignorez pas que la ligne a été localisée—la ligne partant de la Rivière Rouge et allant à l'ouest—à travers ce que l'on désigne sous le nom des *Narrows* du Lac Manitoba et près de Fort Pelly, à quelques milles seulement au nord du Lac Pelly. Ce tracé définitif avait créé beaucoup de mécontentement. La population de Manitoba adressa des pétitions au gouvernement pour faire examiner de nouveau le pays. J'ai été chargé de faire cet examen. J'avais avec moi un assistant, M. Lucas, qui avait la conduite d'un détachement. Accompagné d'une autre personne je me suis rendu dans cette région où j'ai fait un examen général des traverses des vallées. Nous n'avons pas fait un arpentage continu. Nous avons examiné les traverses de la Petite Saskatchewan, de la Queue d'Oiseau et de l'Assiniboine. La ligne devait traverser tous ces cours d'eau. Toutes ces vallées ont une profondeur considérable; elles se trouvent à 200 ou 300 pieds au-dessous du niveau général de la Prairie. On disait qu'il était impossible de faire passer une ligne en cet endroit. J'ai poursuivi mon examen. Une fois à Edmonton, je me suis rendu jusqu'au Lac LaBiche.

Mécontentement soulevé par le tracé définitif de la ligne à l'ouest de Winnipeg.

En 1867, explora de nouveau le pays avec Lucas et au lieu de revenir à Ottawa, se rendit à la côte du Pacifique par la passe de la Tête Jaune.

20604. C'était en 1877?—Lorsque je me suis mis en route, je n'avais pas reçu instruction d'aller au-delà de Battleford ou du coude de la Saskatchewan—un peu moins avant dans l'ouest que Battleford—mais lorsque j'arrivai à Carleton j'appris qu'un vapeur remontait jusqu'à Edmonton; ce qui me permettait d'étendre plus loin mes observations, comme je le fis effectivement jusqu'au Lac Labiche, à quelques cent milles ou plus directement au nord d'Edmonton. Je me rendis de là à Edmonton où j'attendis quelque temps. Le vapeur n'arrivait pas; à la fin arriva un courrier annonçant que le vapeur ne viendrait pas. Je rencontrai des chevaux et des mules de charge venus de la Colombie Anglaise et qui

*Explorations.*

y retournaient, j'en profitai et au lieu de revenir par les plaines, je me rendis directement à la côte du Pacifique par l'Arthabaska et la passe de la Tête Jaune.

20605. C'était en 1877?—J'arrivai dans la Colombie Anglaise, à Victoria, dans l'automne de 1877, de sorte que j'ai ainsi examiné cette route sur toute son étendue, à partir de Fort Edmonton. Je me trouvai proche de la route de la Rivière Rouge; j'en ai vu quelques portions ici et là, mais à partir de Edmonton, j'ai examiné cette route

Examen en détail de la route à partir de Fort Edmonton.

détail et une des raisons pour lesquelles je passai par cette route c'est qu'on en faisait cette année un nouvel arpentage. J'ai rencontré sur ma route les différents détachements d'arpenteurs, j'ai examiné leur travail et je leur ai donné des instructions sur la manière de le terminer.

20609. Remplissiez-vous encore à cette époque les fonctions d'ingénieur en chef?—Oui.

20607. Comment se fait-il que vous ayez pu vous absenter de la capitale, alors que vous étiez ingénieur en chef?—C'était dans le cours de l'été. Il y a fort peu de chose à faire ici dans la saison d'été, à part la préparation des estimations pour le paiement des entrepreneurs. J'en ai signé moi-même quelques-unes sur la route, et M. Smellie était autorisé à les signer pour moi en mon absence. Ces estimations sont préparées par l'ingénieur résident chargé de la section en voie de construction et c'est lui, en réalité, qui en a la responsabilité. Il lui faut la signature de l'ingénieur en chef ou de celui qui en remplit les fonctions. La loi exige cette formalité, mais en réalité il ne possède aucun contrôle sur l'estimation; c'est l'ingénieur qui se trouve sur les lieux qui rédige le certificat.

20608. Dois-je comprendre que vous voulez dire que, règle générale, il n'est pas nécessaire que l'ingénieur réside à la capitale durant l'été?—Sa présence n'est pas aussi nécessaire qu'en hiver. Sans doute il y a des inconvénients à ce que l'ingénieur s'absente à n'importe quelle époque de l'année, mais ils sont moindres en été qu'en hiver.

Il n'est pas aussi nécessaire en été qu'en hiver que l'ingénieur en chef demeure dans la capitale.

20609. Pourquoi est-il plus nécessaire pour lui de se trouver ici en hiver?—Il a tout à préparer pour le rapport du ministre et toutes les informations recueillies dans les explorations de l'été doivent être résumées pour le rapport du ministre des chemins de fer et canaux pour le parlement.

20610. Le travail de bureau du département des ingénieurs est fait principalement en hiver?—Principalement en hiver. Je revins et dans le cours de la même saison je suis retourné à la Rivière Rouge par la voie de San Francisco et j'y ai examiné les travaux en voie de construction.

Le travail de bureau du département des ingénieurs exécuté principalement en hiver.

20611. Sans venir à Ottawa?—Ayant de revenir à Ottawa.

20612. C'était dans l'automne de 1877?—Oui. De sorte que depuis le printemps de 1877 jusqu'à l'automne j'ai, en réalité, examiné tous les travaux, tant d'arpentage que de construction, exécutés dans le cours de cette année. J'ai examiné au détail tous les travaux entrepris.

En 1877, du printemps à l'automne, j'ai vu tous les travaux exécutés pour le chemin de fer.

20613. Alors je suppose que vous êtes resté à Ottawa dans l'hiver de 1877-78?—Oui.

20614. Et dans l'été de 1878, y êtes-vous encore resté?—M. Fleming revint—je ne me souviens pas exactement de la date de son retour—

*Explorations.*

dans le printemps de 1877, M. Fleming revint à Ottawa et y resta plusieurs mois. Il s'est surtout occupé de rédiger son rapport portant cette date : c'est un rapport très volumineux si vous vous rappelez. Il ne s'est pas occupé des opérations du personnel durant ce temps, mais, sous d'autres rapports, il a agi en qualité d'ingénieur en chef, quand il s'est agi des nominations et des communications au gouvernement. Tant qu'il a été présent, je ne suis pas entré en communication avec le gouvernement.

Le témoin repart en juillet 1878.

20615. Peut-être alors cela pourrait expliquer pourquoi vous vous êtes absenté d'Ottawa dans le cours de cet été, M. Fleming se trouvait ici et agissait en sa qualité de premier ingénieur?—Exactement; de sorte que tout ce qui demandait la sanction de l'ingénieur en chef a été réglé avant le départ de M. Fleming. Il partit de nouveau, je pense vers le mois de mai ou de juin 1878. Je suis reparti en 1878.

20616. Pour quelle partie du pays?—J'ai examiné les travaux en voie de construction principalement entre la Baie du Tonnerre et la Rivière Rouge.

Il visita les sections 13, 14 et 25.

20617. Vous rappelez-vous quelle partie de cette saison vous avez passée dans cette région?—Il en est fait mention dans le rapport de 1878. Je suis parti d'ici en juillet 1878 et me suis rendu directement à la Baie du Tonnerre. En juillet 1878 j'ai reçu instruction du ministre des travaux publics de faire une inspection attentive des travaux en voie d'exécution sur le chemin de fer du Pacifique et de m'efforcer de découvrir pourquoi les quantités surpassaient les premières estimations sur quelques-unes des sections. Je me suis rendu en conséquence sur les sections 13, 14 et 25—je pense qu'elles étaient en voie de construction à cette époque,—je les ai examinées très attentivement, j'ai donné le résultat de mes observations que j'avais également fait connaître dans le témoignage que je rendis, il y a deux ans, devant un comité de la Chambre des Communes et du Sénat.

Aussi la section 15.

20618. Combien de temps environ vous êtes vous absenté cet été pour inspecter les travaux en voie d'exécution?—J'ai été absent jusqu'à la fin de la saison, jusqu'à la fin d'octobre, époque à laquelle je revins. J'ai visité aussi dans cette saison la section 15. Les sections 13, 14, 15 et 25 étaient en voie de construction. Je les ai toutes examinées. Vous observerez qu'elles ne figurent pas sur la carte consécutivement.

Il inspecte aussi les sections 41 et 42.

20619. Ces sections représenteraient tous les travaux alors en voie d'exécution entre la Rivière Rouge et la Baie du Tonnerre?—Oui; il y avait une partie intermédiaire qui n'était pas à cette époque en voie de construction. Elle forme aujourd'hui les sections A et B. L'arpentage de ces sections se poursuivait à ce moment et j'ai donné aussi quelques instructions écrites relatives à cette section.

20620. Vous parlez des sections A et B ou 41 et 42?—Oui.

20621. Etes-vous revenu à Ottawa pour l'hiver de 1878-79?—Oui; je suis revenu comme d'habitude à Ottawa cet hiver.

20622. Et après cet hiver?—Vient le printemps de 1879. Dans le cours de l'hiver j'ai vaqué à différentes occupations; j'ai tracé des plans.

20623. Le travail ordinaire du bureau?—Le travail ordinaire du bureau en hiver. Dans le printemps de 1879, ayant terminé le travail.

*Explorations.*

du bureau, j'ai informé du fait l'ingénieur en chef et lui ai demandé des instructions ; je lui ai demandé l'autorisation de reprendre mon travail dans la Colombie Anglaise, vu qu'il était définitivement revenu. M. Fleming était revenu d'Angleterre à Ottawa pour y demeurer, en novembre ou décembre 1878. J'appris que cette année on n'exécuterait que peu de travaux dans la Colombie Anglaise—c'était la saison de 1879—qu'on ferait seulement quelques explorations dans la partie septentrionale de cette région, dans les environs de la Rivière de la Paix, et qu'il y avait quelques travaux très importants à faire à Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest,— que le gouvernement était déterminé à changer le tracé en le portant de la Rivière Rouge à l'ouest à la rive sud du Lac Manitoba. Il avait été entendu auparavant, et je crois que l'ingénieur en chef l'avait répété, qu'il serait impossible d'adopter cette route pour la ligne principale, qu'elle ne serait qu'une ligne d'embranchement pour la Province de Manitoba à l'ouest de laquelle il serait impossible de continuer la ligne principale ; mais dans une conversation qu'il eut avec moi, le ministre me dit que le gouvernement était très désireux de faire explorer sérieusement le pays afin de s'assurer si ce tracé ne serait pas possible.

20624. Au sud du Lac Manitoba?—Au sud du Lac Manitoba ; et j'ai reçu instruction de me charger de ces explorations et d'examiner tout le pays à l'ouest jusqu'à la Saskatchewan nord, de me former une opinion sur la ligne, de parcourir tout le pays à la recherche de quelque ligne praticable. Le champ d'explorations s'étendait de la Rivière Rouge à l'ouest au nord de la Saskatchewan, au coude qu'elle forme près de Battleford, et transversalement de l'Assiniboine et du Qu'appelle au sud, jusqu'aux montagnes du Dauphin et du Canard au nord. Telle était l'étendue du champ d'opérations. Il se développait sur une longueur de 400 à 500 milles et une largeur d'environ 200 milles. Il fallait examiner cette région sur toute son étendue pour la faire traverser par une ligne praticable. C'est donc ce que je fis et j'avais sous mes ordres deux détachements d'arpenteurs. Je les ai précédés et j'ai choisi les endroits qu'ils devaient explorer. Le résultat de ce travail fut que le tracé fut fixé ou à peu près sur les premiers cent milles traversant la province de Manitoba ainsi que sur les seconds. Nous avons fait deux arpentages sur les seconds cent milles, l'un des tracés était désigné sous le nom de ligne du nord-ouest ; il avait une direction nord-ouest et aboutissait très près—quelque peu au-dessus—du versant de la Montagne au Canard, et rejoignait la Queue d'Oiseau précisément au nord de sa source.

20625. Cette ligne passe-t-elle au nord ou au sud des Monts Dauphin ?—Au sud des Monts Dauphin.

20626. Les deux lignes passent au sud?—Oui, toute la région que j'ai eu à examiner se trouve au sud des Monts Dauphin. La ligne traverse la petite Saskatchewan au même endroit que le sentier carrossable du nord ; cette traverse est appelé traverse Tanner, du nom d'un individu qui demeure en cet endroit et qui garde ordinairement un bateau passeur. L'autre ligne passe plus au sud et suit une direction franc ouest et aboutit à l'embouchure de la Rivière Qu'Appelle, près de Fort Ellice, au confluent du Qu'Appelle et de l'Assiniboine. Vous trouverez le rapport de l'exploration de cette saison à la page 251 du rapport de 1880. Vous y trouverez le résultat des travaux de cette

Le témoin désira s'occuper des travaux dans la Colombie Anglaise en 1879, mais il apprit qu'on n'y entreprendrait que peu dans le cours de cette année.

Il est informé que le gouvernement avait l'intention de faire passer la ligne au sud du lac Manitoba et en conséquence le témoin reçoit instruction d'examiner le pays jusqu'à la Saskatchewan nord, l'étendue du pays exploré est de 500 x 200.

Le tracé des premiers et des seconds cent milles à l'ouest de Winnipeg est décidé.

*Explorations.*

saison. Mais je dois déclarer que tout en ayant trouvé une bonne ligne sur une distance de 200 milles, en réalité deux lignes, la saison s'est terminée avant que nous ayons pu poursuivre les explorations plus à l'ouest sur les troisièmes cent milles qui présentent certaines difficultés. Nous avions l'Assiniboine à traverser. C'est une région difficile, de sorte que nous ne pouvions nous décider sur le choix de la ligne à adopter avant d'avoir fait de nouvelles études. Mais le gouvernement avait à accorder le contrat, ce qu'il a fait pour la ligne du nord-ouest. C'était au printemps de 1880.

20627. Cette section est généralement considérée comme se formant des seconds cent milles à l'ouest de Winnipeg?—Les seconds cent milles; le gouvernement en a accordé le contrat.

Il retourne à Ottawa dans l'automne de 1879

20628. Alors vous êtes revenu à Ottawa dans l'automne de 1879?—Je suis revenu à Ottawa dans l'automne de 1879; je me suis occupé dans le cours de l'hiver à rédiger ce rapport, à spécifier les quantités, à tracer les plans et profils et à réunir les diverses informations nécessaires pour accorder ce contrat. Le contrat fut donc accordé en mai 1880 je crois—la date figure quelque part dans le rapport. En le consultant je constate qu'il a été donné le 3 mai, sur les informations que j'avais obtenues des explorations de 1879.

En 1880 il reçoit instruction du ministre d'avoir à poursuivre les explorations à l'ouest.

20629. Après l'hiver de 1879-80, êtes vous resté à Ottawa?—J'y suis resté jusqu'à la saison du travail sur le terrain, et j'écrivis à l'ingénieur en chef lui rappelant que le contrat avait été accordé pour l'exécution de ce travail et que la ligne n'était pas entièrement localisée; des changements pouvaient être nécessaires après avoir poussé les explorations plus à l'ouest, et quelques jours après je reçus des instructions du ministre. D'après les instructions que je reçus alors du ministre, je devais me charger de ce travail et continuer les explorations à l'ouest.

Tracé des seconds et des troisièmes cent milles et d'une partie des quatrièmes et pour permettre le choix des lignes, continuation du Fort Ellice dans la direction du Nord-Ouest jusqu'à un point commun à la ligne primitivement tracée.

20630. Voulez-vous dire que vous étiez chargé de la construction des seconds cent milles?—De la construction en même temps que de la continuation des arpentages à l'ouest. Nous avons immédiatement localisé une partie suffisante de l'extrémité est de ces seconds cent milles afin de permettre aux entrepreneurs de poursuivre l'exécution de leur contrat sans interruption et nous avons alors continué nos explorations à l'ouest. J'ai fait un examen attentif de cette région. J'avais avec moi trois détachements d'arpenteurs, à la suite de cet examen j'ai projeté une nouvelle ligne pour les troisièmes cent milles et une partie des seconds cent milles, une ligne intermédiaire entre les deux qui avaient été explorées l'année précédente. Ce travail avait été exécuté pour cette ligne. La localisation des seconds cent milles fut continuée à l'est.—M. Bowie en a eu le contrat,—ainsi que celle des troisièmes cent milles et d'une partie des quatrièmes cent milles, et dans le but de laisser au gouvernement le choix des lignes, j'ai aussi continué la localisation à partir de Fort Ellice ou de l'embouchure de la rivière Qu'Appelle, au nord de Fort Ellice, au nord-ouest de l'embouchure de la rivière Qu'Appelle jusqu'à un point commun avec l'autre ligne rencontrant l'ancienne ligne localisée,—la ligne primitivement localisée sur laquelle la ligne télégraphique avait été posée.

20631. Vous voulez parler de la seconde localisation par les détroits du Lac Manitoba?—Oui; ces deux lignes convergent à un point qui se

## Explorations.

trouve un peu au nord du Lac à la Plume. Si vous désirez être renseigné d'une façon plus précise, je puis vous indiquer ces points sur ma carte.

20632. Notre enquête ne s'étendra pas au-delà du 16 juin 1880, de sorte que nous ne vous demanderons probablement pas les détails de cette exploration ?—Je possède les détails relatifs à la dernière saison et depuis que le syndicat a obtenu les plans. Je les ai livrés il y a une ou deux semaines.

20633. Vous avez travaillé d'abord dans la Colombie Anglaise ?—**ARPENTAGES DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.**

20634. Et vous étiez chargé du travail dans cette section, la section montagneuse. Les travaux consistaient alors en explorations seulement ?—Oui, en explorations seulement.

20635. Aviez-vous la responsabilité de décider de quelle manière devait se faire l'examen du pays, s'il devait se faire au moyen d'arpentages avec instruments ou de simples explorations ?—Oui ; la chose avait été arrangée avant mon départ. Chaque saison le travail à exécuter était déterminé.

20636. Cette partie du travail avait elle été déterminée à Ottawa ?—**La manière d'après** Oui, à Ottawa. **laquelle les examens**

20637. Par qui ?—Par l'ingénieur en chef.

**devaient être con-**  
**duits était fixé par**  
**l'ingénieur en chef.**

20638. De sorte que pour les travaux dont vous étiez chargé, vous aviez à suivre les instructions du chef du département à Ottawa ?—Exactement. Il me semble que ces instructions ont été basées en grande partie sur les informations que j'ai fournies d'année en année, de saison en saison.

20639. Mais pour la première saison vous ne pouviez posséder cette information ?—Non, je ne la possédais pas. Je dois vous expliquer que les explorations étaient commencées dans la Colombie Anglaise avant mon arrivée ; elles ont été commencées, je crois, en juillet, 1872. Si vous consultez mon rapport et l'appendice qui y est annexé, page 105 du rapport de 1874, vous trouverez un rapport de l'état des explorations au moment de mon arrivée et le résultat des explorations dans le cours de la saison. Je puis déclarer maintenant que—**Les explorations se**  
**ont**  
**commencées dans la**  
**Colombie Anglaise**  
**avant l'arrivée du**  
**témoin.**

20640. A présent je vais m'efforcer de m'assurer sur qui doit peser la responsabilité de l'adoption du système d'après lequel les arpentages et les explorations ont été conduits ?—L'ingénieur en chef, M. Fleming, est en premier lieu responsable. Quand je suis arrivé dans la Colombie Anglaise, j'ai constaté que les explorations se faisaient sous la direction de trois employés différents appelés ingénieurs de district. Chacun d'eux avait sous ses ordres un, deux ou trois détachements d'arpenteurs et les arpentages se faisaient conformément aux instructions écrites de M. Fleming. Il y avait primitivement deux lignes désignées pour l'arpentage, ou tout au moins une ligne se divisant en deux ; c'était en remontant la Rivière Fraser jusqu'à Kamloops, et à partir de Kamloops les explorations se divisaient, l'une suivant l'embranchement sud de la Rivière Thompson. Lorsque je dis en remontant la rivière Fraser jusqu'à Kamloops, en remontant la rivière jusqu'à Lytton et de Lytton en remontant la rivière Thompson jusqu'à Kamloops—il y a là deux embranchements de la rivière Thompson—une exploration a été faite en remon-

**Fleming responsable**  
**en premier lieu de**  
**l'adoption du système**  
**d'après lequel les**  
**explorations devaient**  
**être faites.**  
**Plan des arpentages**  
**lorsque le témoin**  
**arriva sur les lieux.**

*Explorations, C. A.*

tant l'embranchement sud de la rivière Thompson jusqu'au lac Shuswap, l'autre en remontant l'embranchement nord de la même rivière dans la direction de la passe de la Tête Jaune. Indépendamment de cette exploration de l'embranchement sud du Thompson, M. Walter Moberly, qui était un des ingénieurs de district chargé des explorations, faisait une exploration à travers une passe des Montagnes Rocheuses appelée la passe Howse.

20641. Avait-il reçu des instructions avant que vous soyez entré en fonctions?—Oui, quand j'arrivais ici il travaillait conformément aux instructions de M. Fleming.

20642. De sorte que ses travaux dans la saison où vous êtes allé pour la première fois dans la Colombie Anglaise étaient sous la direction de votre supérieur et aucunement contrôlés par vous?—Aucunement contrôlés par moi.

20643. Quelques travaux de cette saison ont-ils été contrôlés, ou tout au moins dirigés par vous quant à la méthode d'après laquelle devait se faire l'examen de ce pays?—Non, pas durant la première saison.

Le devoir du témoin, durant la première saison était de veiller à ce que les instructions de M. Fleming fussent remplies.

20644. Alors devons-nous comprendre que votre devoir, dans le cours de cette première saison, était de veiller à ce que les instructions précédentes de M. Fleming fussent convenablement remplies en ce qui concernait les explorations?—Oui; je dois dire toutefois qu'avant mon départ d'Ottawa quelques plans et profils y avaient été reçus de Moberly qui était occupé à explorer la passe Howse traversant les Montagnes Rocheuses.

20645. S'était-il occupé du même travail la saison précédente. Il était au nombre des ingénieurs de district qui ont été engagés dès le début.

Avant son départ d'Ottawa, en 1872, M. Fleming avait décidé d'abandonner la passe Howse et d'adopter la passe de la Tête Jaune.

20646. Alors dois-je comprendre que ses opérations de 1872, dans la direction de la Passe Howse, étaient en réalité la continuation du travail de la saison précédente?—J'allais vous l'expliquer; avant mon départ d'Ottawa quelques plans et profils de la Passe Howse de M. Moberly, des explorations à travers la Passe Howse,—sont arrivés à Ottawa et ont été examinés par M. Fleming qui décida d'abandonner cette route et dirigea toutes les explorations sur la passe de la Tête Jaune, et je crois que le gouvernement, d'après l'avis de l'ingénieur en chef, je suppose, accepta dès cette époque la passe de la Tête Jaune—ou du moins toutes les explorations furent dirigées de ce côté, et M. Moberly avait instruction, dans le printemps de 1872, d'abandonner la passe Howse et d'envoyer ses détachements d'arpenteurs à la passe de la Tête Jaune, pour y faire des explorations.

20647. Si je me rappelle bien le témoignage de M. Moberly à ce sujet il a reçu instruction d'abandonner son étude de la localité de la passe Howse, de se porter sur une région qu'il avait déjà traversée et de diriger son attention sur un point plus au nord à travers la passe Athabaska, dans la direction de la passe de la Tête Jaune?—Oui.

L'ordre en vertu duquel M. Moberly s'est retiré de la passe Howse n'a pas été donné par le témoin mais venant d'Ottawa.

20648. Dois-je comprendre que vous avez été l'instigateur de ce mouvement,—j'entends parler de l'abandon de la passe Howse pour entreprendre celui d'une ligne traversant la passe Athabaska dans la direction de la passe de la Tête Jaune?—Je n'en ai pas été l'instigateur, si ce n'est par une lettre de M. Fleming. Je ne me souviens pas s'il a agi à mon instigation, dans tous les cas je n'exerçais pas le droit de contrôle.

Mais la chose est très probable, vu que je pris la direction. Lorsque je fus envoyé dans cet endroit, je pris la direction de toutes les explorations, toutes les personnes qui s'y trouvaient agissaient d'après mes ordres, et quand j'occupais cette position toutes les instructions émanant de l'ingénieur étaient données par moi, mais mon impression est, —et j'ai lieu de le croire,—que l'ordre en vertu duquel M. Moberly s'est retiré de cet endroit venait d'Ottawa.

20649. Devons-nous comprendre que la méthode des opérations de cette saison de 1872, pour l'examen de la région comprise dans la Colombie Anglaise, n'a pas été contrôlée par vous?—De la saison de 1871, non; de celle de 1872, oui. J'ai été chargé de toutes les explorations de 1872.

20650. Si je comprends bien, vous dites que la méthode des opérations avait été fixée auparavant?—Oui.

20651. Je vous demande maintenant si cette méthode avait été présentée par vous?—C'était la méthode de M. Fleming. Je me conformais aux instructions données par M. Fleming pour cette année.

20652. Vous souvenez-vous quelles ont été vos propres opérations pour cette année; quelles parties du pays vous avez visitées et la ligne de conduite que vous avez suivie?—Oui; tout cela est mentionné dans le rapport de 1874, dans l'appendice E du rapport de 1874. Mes opérations et mes voyages sont donnés très au long.

20653. Etes-vous revenu à Ottawa dans l'automne de 1872?—Non, A la fin de la saison de 1872, il reçoit instruction de rester dans la Colombie Anglaise et d'examiner les comptes de Watt. je n'y suis pas revenu. La saison de 1872 écoulée—les travaux ne peuvent se poursuivre en hiver—lorsque les arpenteurs eurent terminé leur travail de la saison, quelques-uns d'entre eux revinrent à Ottawa pour y faire leurs plans, mais je reçus un télégramme de M. Fleming m'enjoignant de rester en cet endroit; les dépenses avaient été très considérables jusqu'à cette date—c'était dans l'automne de 1872—une grande partie d'entre elles n'étaient pas portées dans les comptes et il désirait que je restasse pour examiner les comptes avec M. Watt. Il était comptable et officier du commissariat pour la Colombie Anglaise. Je restai donc et j'examinai tous les comptes avec lui pour établir combien d'argent avait été dépensé.

20654. Où se trouvaient cet hiver vos quartiers généraux?—A Victoria.

20655. Et ceux de M. Watt également?—A Victoria. Je restai là, je Il se rend à Ottawa en mars en 1873 pour faire rappor. sur la condition des travaux. crois, jusqu'en mars 1873; je ne me rappelle pas exactement l'époque de mon retour, mais je sais que ce n'est qu'au printemps de 1873 que j'ai terminé l'examen de ces comptes. J'étais encore dans la Colombie Anglaise le 1<sup>er</sup> mars 1873 et c'est dans le courant de ce mois que je me suis rendu à Ottawa pour faire mon rapport sur la condition des travaux. Je n'y suis resté que peu de temps et suis revenu dans la Colombie Anglaise. Je pense que je ne suis resté que quelques semaines à Ottawa et je suis revenu pour m'occuper de nouveau de l'exploration.

20656. Comment était organisé le système d'exploration pour 1873; En 1873, deux détachements seulement ont été engagés; il n'a été fait qu'une exploration supplémentaire. a-t-il été organisé avant ou après votre départ d'Ottawa, ou par vous?—Il a été organisé à Ottawa. Il s'est fait peu de choses en 1873. Il n'y eu que deux détachements d'engagés et c'était simplement pour faire une exploration supplémentaire ou une déviation sur une route qui avait été arpentée en 1872.

*Explorations, C. A.*

20657. Vous rappelez-vous quels étaient les ingénieurs de district chargés de cette opération, ou y en avait-il plus d'un?—Il y en avait deux, monsieur, M. Jarvis était l'un, et l'autre était M. Gamsby.

Le témoin avait la direction de la méthode de l'exploration. Elle était instrumentale et a été faite de Howe Sound jusqu'à Lillooet; de là au chemin carrossable de Caribou, puis jusqu'au plateau central.

20958. Quant à leurs opérations, qui avait à déterminer le mode d'après lequel l'examen devait être fait?—J'ai eu la direction de l'exploration qui s'est faite au moyen d'instruments. Elle a été faite à partir de Howe Sound, qui est un peu au nord de Burrard Inlet;—traversant une passe des Monts Cascade, et de là jusqu'à Lillooet et de Lillooet à travers ce que l'on appelle le canyon de Marbre. Cela nous conduisait au chemin carrossable de Caribou. De là l'exploration remontait la vallée de la rivière Bonaparte jusqu'au plateau que nous désignons généralement sous le nom de plateau central, de là traversant ce plateau elle se reliait à l'exploration de 1872—qui se joignait à l'exploration de 1872 à un point distant de soixante quinze milles de Kamloops, à une faible distance au-dessous de Clearwater. Je puis vous dire que ce n'est pas avant l'automne de 1873 que je rencontrai M. Moberly, quoiqu'il se trouvât sous ma direction, la distance était si considérable. Il se rendit à la passe de la Tête Jaune et fit quelques explorations à l'est, dans la direction d'Edmonton et M. Fleming vint en cet endroit. Il traversa le pays en passant par la passe de la Tête Jaune et se rendit jusqu'au Pacifique dans l'automne de 1872. Il vit M. Moberly dans son voyage et lui donna des instructions, et je rencontrai moi-même M. Fleming. J'allais au-devant de lui et je l'ai rencontré à 150 milles en remontant le Thompson nord.

*Mouvements de Moberly.*

20659. Alors voulez-vous dire que les opérations de Moberly pour 1873 avaient été précédemment dirigées par M. Fleming en 1872 et n'ont été aucunement contrôlées par vous en 1873?—Non; en réalité je n'avais qu'un très faible contrôle sur M. Moberly jusqu'au moment où je lui ai ordonné de revenir en 1873, parce qu'il avait reçu de M. Fleming ses premières instructions lui enjoignant de se rendre à la passe Howse. Il a quitté la passe Howse d'après les instructions de M. Fleming pour se rendre à la passe de la Tête Jaune. Il fit des explorations à la passe de la Tête Jaune et à l'est de la dite passe et ce n'est pas avant son retour qu'il reçut des instructions de moi en 1873. Je ne l'avais pas rencontré auparavant. Il retourna à Kamloops conformément à mes instructions.

20660. Dans le courant de la saison de 1872 il avait fait des explorations du côté du Lac des Cèdres à partir de la Rivière Albreda?—Il avait fait des explorations sur le versant est des montagnes du côté d'Edmonton et sur le versant ouest du côté du Lac des Cèdres, et cela conformément à mes instructions.

20661. Aviez-vous ordonné un examen au moyen d'instruments ou une exploration?—Je pense que l'examen avait le caractère d'une exploration, c'est ainsi que je l'avais ordonné.

*Détachements sous son contrôle en 1873.*

20662. A part les deux détachements que vous avez mentionnés comme se trouvant sous votre contrôle en 1873—celui de M. Jarvis et celui de M. Gamsby—vous aviez à contrôler un autre ingénieur de district, M. Moberly?—Oui; jusqu'à la fin de 1873, à l'automne de 1873.

*Exploations de Gamsby et Jarvis.*

20663. Cet examen de la région comprise entre Howe Sound et Lillooet n'a pas été fait sous la direction de M. Jarvis?—Une partie seulement. M. Jarvis dirigeait le détachement comme ingénieur de la division.

20664. N'était-il pas chargé de l'exploration de Lillooet, dans la direction du nord-ouest?—Oui; le premier était M. Gamsby, de Howe Sound à Lillooet, ou à quelque point rapproché de Lillooet, et M. Jarvis commença à se relier avec lui en cet endroit. Son exploration se faisait dans la région le plus au nord-ouest.

20665. Alors la première partie de l'exploration était sous la conduite de M. Gamsby seulement et non sous celle de M. Jarvis?—Elle était sous la conduite de M. Gamsby seulement.

20666. Quelle était la nature de cet examen?—C'était une exploration instrumentale à travers une région très accidentée. A travers tous les monts Cascade, les passes sont tellement accidentées qu'une simple exploration avec l'anéroïde pour obtenir la hauteur, ne fournirait pas des données suffisantes pour permettre de faire une estimation approximative du coût. Gamsby fait une exploration instrumentale de Howe Sound à Lillooet, à travers une passe très accidentée.

20667. Ne pouviez-vous pas vous assurer de la possibilité d'exécution de la route, au moyen d'une simple exploration?—Oui; nous pouvions nous assurer de la possibilité de l'exécution de la route en l'explorant, mais il nous fallait plus que cela, nous désirions une estimation comparative du coût par les différentes passes.

20668. Est-il à votre connaissance que la possibilité d'exécution de la route dans cette partie du pays en particulier, ait été établie auparavant au moyen d'explorations ou de tout autre examen?—Des arpenteurs qui y sont allés ont obtenu des informations des personnes qui l'avaient parcourue et elle semblait possible.

20669. Ce n'était donc, en réalité, que la continuation d'un examen antérieur, mais un examen plus attentif?—Il s'est fait dans une passe différente. La première exploration se fit par la Rivière Fraser jusqu'à Burrard Inlet. Cet examen se fit aussi de la Rivière Fraser, à partir d'un point se trouvant plus au-dessus, et en traversant une autre passe jusqu'à Howe Sound. C'était, je puis le dire, un embranchement de la même ligne, une déviation, une ligne alterne.

20670. Et l'exploration de Jarvis a été également instrumentale?—Oui.

20671. D'après une exploration et ces examens, aviez-vous fait le calcul des quantités?—Oui.

20672. De manière à pouvoir établir une comparaison exacte entre le coût de cette ligne et celle de Burrard Inlet?—On a calculé les quantités dans les différentes explorations entreprises à travers les Monts Cascade; c'est là qu'on a rencontré le plus de difficultés. Des deux explorations celle qui a été faite dans les Montagnes Rocheuses était de beaucoup la plus facile. On a fait le calcul des quantités dans les différentes explorations entreprises à travers les monts Cascade.

OTTAWA, jeudi, 28 avril 1881.

RODERICK McLENNAN prête serment et est examiné :

McLennan.

*En réponse au Président :—*

20673. Vous êtes vous occupé des travaux du chemin de fer du Pacifique?—Oui.

*Explorations, C. A.*

S'occupe des explorations de la Colombie Anglaise en 1871, et de celle de la passe de la Tête Jaune en qualité d'ingénieur de district.

M. Moberly était ingénieur de district à la passe Howse.

Le témoin commença à Kamloops en 1871 avec environ trente-cinq hommes qui remontèrent le Thompson nord pour explorer la passe de la Tête Jaune et un autre détachement remonta jusqu'à Cariboo.

Cinq personnes formant partie du détachement du Thompson Nord appartenaient au personnel des ingénieurs.

Quarante bêtes de somme accompagnent le détachement.

20674. En quelle qualité d'abord?—J'ai fait d'abord des explorations dans la Colombie Anglaise en 1871.

20675. En quelle qualité?—Comme ingénieur du district de la passe de la Tête Jaune. C'est moi qui me suis occupé le premier de l'exploration de la passe de la Tête Jaune.

20676. Combien y avait-il d'ingénieurs de district, cette saison, dans la Colombie Anglaise?—Deux.

20677. Quel était l'autre?—M. Walter Moberly et moi. Ce dernier était à la passe Howse et moi à la passe de la Tête Jaune.

20678. Où avez-vous commencé vos opérations cette saison?—J'ai commencé à Kamloops—au Fort Kamloops.

20679. De combien se composait votre détachement?—Le détachement se composait de trente à quarante hommes; il remonta le Thomson nord pour explorer la passe de la Tête Jaune et il y avait un autre détachement qui remonta jusqu'à Cariboo pour couper ma route dans la direction du nord. Il devait me rencontrer à la passe de la Tête Jaune.

20680. Lorsque vous parlez du nombre d'hommes formant votre détachement, entendez-vous parler des deux détachements réunis?—Non.

20681. C'est à dire celui qui partit de Kamloops?—Non; la nature de ce service consistait à explorer le pays pour y découvrir une route, et un certain nombre de porteurs avec des bêtes de somme firent le transport de nos provisions.

20682. Vous dites que votre détachement se composant de combien d'hommes?—De trente-cinq à quarante en tout, tant porteurs qu'éclairieurs.

20683. Quel était le personnel des ingénieurs?—Je me suis rendu au Thompson Nord avec deux assistants-ingénieurs et un ou deux jeunes gens en qualité de gálonneurs.

20684. Ainsi donc cinq personnes étaient employées à l'exploration?—En tout cinq personnes pouvant faire usage d'instruments.

20685. Ils ont fait l'examen du pays?—Oui.

20686. Le reste du détachement, si je ne me trompe, se compose, se composait des personnes dont vous aviez besoin pour transporter les provisions et faire tout autre travail nécessaire à vos besoins et à votre confort?—Ils traçaient les sentiers à travers le pays. Vous savez que personne n'avait traversé ce pays, nous étions obligés de nous y frayé un chemin.

20687. Alors vingt-cinq à trente hommes, à part le personnel des ingénieurs, étaient employés à tracer les chemins et à transporter vos provisions?—Oui.

20688. C'était des ouvriers ordinaires?—Oui.

20689. Des bêtes de somme accompagnaient-elles votre détachement?—Oui, nous en avions en tout quarante.

20690. A quelle époque êtes-vous partis de Kamloops, votre base de départ de Kamloops d'opérations?—Autant que je puis me le rappeler c'était vers le 1<sup>er</sup> et le 1<sup>er</sup> août 1871.

20691. Qui avait la responsabilité de la formation de votre détachement?—J'ai eu à choisir moi-même les ouvriers, mais non le personnel.

20692. Qui a choisi le personnel?—M. Fleming.

20993. Venaient-ils de cette partie du pays, où les aviez-vous engagés dans la Colombie Anglaise?—Quelques-uns d'entre eux venaient de cette partie du pays. J'en engageai toutefois un ou deux en cet endroit à l'instigation de M. Fleming, qui me donna un certain nombre de noms de personnes qui étaient ici. Il les désignait comme étant des résidents, et aptes en cette qualité à rendre les services qu'on attendait d'eux.

20694. Alors vous avez choisi sur les lieux quelques-unes des personnes qui avaient été désignées par M. Fleming?—Oui.

20695. En avez-vous choisi quelques-unes sous votre propre responsabilité?—Non, je ne me rappelle pas avoir choisi un seul membre du personnel.

Pas un seul membre du personnel n'a été choisi sous la responsabilité du témoin.

20696. Si j'ai bien compris, vous avez pris la responsabilité du choix des ouvriers?—Oh ! Oui.

20697. Qui a fixé le nombre des personnes devant former votre détachement et le nombre des animaux?—Je l'ai fixé moi-même d'après les informations que j'ai pu recueillir sur le pays (je n'avais jamais été dans ce pays auparavant), après m'être consulté avec des personnes qui y avaient été, quant à la nature du service, qui était presque inconnu de tous, et m'être consulté avec M. Moberly qui avait passé quelques années dans ce pays, et bien entendu j'ai formé mon détachement avec certitude de traverser la Cache de la Tête Jaune, parce qu'il était important de terminer les opérations avant l'hiver, car autrement l'exploration aurait dû se continuer une autre année.

Le témoin fixe le nombre des hommes du détachement et des bêtes de somme.

20698. Où avez-vous rencontré M. Moberly pour vous consulter avec lui?—M. Moberly se trouvait dans le même train que moi, il se rendait à la Colombie Anglaise. Il était ici à l'époque où je suis parti pour la Colombie Anglaise.

20699. Voudriez-vous commencer la description de vos opérations en donnant la date de votre départ d'Ontario, en indiquant le nombre des personnes qui sont parties avec vous, etc?—Je suis parti d'Ontario vers le commencement de juin, — Dans les premiers jours de ce mois, — j'avais avec moi, comme un des assistants, M. N. W. Ireland, qui venait de cet endroit, et un autre, M. L. N. Rhéaume. C'étaient les seuls membres du personnel que j'avais avec moi, j'étais accompagné par M. Moberly qui avait un ou deux autres hommes avec lui, et nous nous rendîmes dans la Colombie Anglaise, — à Victoria — et nous étions aussi accompagnés de M. George Watt qui était officier du commissariat.

Le témoin quitta Ontario en juin 1871 et resta à Victoria assez longtemps pour approvisionner le détachement de Mahood qui partit le jour de la fête de la Confédération pour le district de Cariboo où il commença ses opérations.

20700. Combien de temps êtes-vous resté à Victoria?—Quelques jours, assez longtemps pour approvisionner le détachement qui fut envoyé sous les ordres de M. Mahood.

20701. Ce détachement se rendait-il dans le district de Caribou?—Oui ; il partit de Victoria le jour de la fête de la Confédération.

*Explorations, C. A.*

20702. Mais, si je ne me trompe, le détachement de Mahood voyageait aussi rapidement que possible pour diriger une exploration à l'est, de ce point à Caribou?—Oui, mais il partit de Victoria pour entreprendre ses opérations.

20703. A partir de cet endroit, il n'a pas fait d'examen du pays?—Il n'a pas fait d'examen avant d'avoir atteint Caribou.

20704. Quelle était la base de ses opérations?—C'était là qui se trouvait la base de ses opérations.

20705. Vous êtes demeuré assez longtemps à Victoria pour faire les approvisionnements du détachement de M. Mahood et du votre?—Pour faire les approvisionnements du détachement de M. Mahood, disposer tout pour son départ et faire des préparatifs pour le détachement qui se dirigea sur le Fort Kamloops.

20706. Aviez-vous la direction du détachement Mahood?—Oui.

20707. Quel était le premier, après vous, dans le détachement Mahood?—M. Mahood et un jeune homme du nom de Dickey, —j'ai oublié son nom de baptême,—de Sackville, Nouveau-Brunswick.

Moberly rejoint le détachement à Fort Kamloops.

20708. A quelle époque avez-vous quitté Victoria; dois-je comprendre que M. Moberly vous a accompagné de Victoria à Kamloops?—Non pas pendant tout le trajet; il envoya en haut quelques-uns de ses hommes. A Hope, il fit une courte reconnaissance dans le pays pour se procurer quelques bêtes de charge, et quelques-uns de ses hommes se rendirent avec moi à Fort Kamloops où il me rejoignit avec quelques bêtes de charge. Nous nous partageâmes les animaux et j'eus ceux dont j'avais besoin.

20709. A quelle époque êtes-vous parti de Victoria?—Nous avons quitté Victoria dans le courant de juillet, quelques jours après le départ de M. Mahood.

Il passe quelque temps à Kamloops pour s'organiser, se procurer des chevaux, etc.

20710. A quelle époque êtes-vous arrivés à Kamloops; n'avez-vous pas dit au mois d'août?—Non, nous y arrivâmes avant la fin de juillet, mais nous y restâmes quelques jours pour nous organiser, nous procurer des chevaux et des bâts et l'équipement nécessaire pour transporter les provisions dans les montagnes et nous consacraâmes quelque temps à trouver des conducteurs pour les chevaux, c'est-à-dire des hommes habitués à conduire les chevaux dans les montagnes.

20711. Etaient-ce des chevaux ou des mulets?—Nous avions les deux.

Watt était censé devoir acheter les approvisionnements, mais Moberly en acheta aussi.

20712. A qui incombait la responsabilité d'acheter et de fixer le prix de ses animaux au nom du gouvernement?—M. Watt faisait les achats, ou du moins il était censé être celui qui nous fournissait ces animaux. Il le fit dans quelques cas, mais il ne s'est pas trouvé toujours avec nous et nous avons dû nous en procurer au hasard. Comme vous le voyez nous étions pressé; M. Moberly s'avança dans le pays et connaissant quelques agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson il leur en acheta quelques-uns.

Le témoin en acheta également.

20713. Quant à ceux qui n'ont pas été achetés par M. Moberly, M. Watt les acheta-t-il et en fixa-t-il le prix?—M. Watt en acheta quelques-uns et j'ai acheté les autres.

20714. Alors vous en avez acheté quelques-uns et vous en avez fixé le prix, de votre propre responsabilité?—Oui.

20715. Combien y avait-il de mulets parmi ces animaux ?—J'ai acheté un train de transport de vingt mulets. Il achète un train de transport de vingt mulets.

20716. Avez-vous quelque souvenir du prix ?—Non ; je crois que c'est quelque chose comme \$110 ou \$120 la pièce.

20717. Ce prix ne représentait-il que l'achat des animaux ; couvrait-il celui des harnais ?—Dans ce cas il couvrait l'achat des apaeros, comme ils disent là-bas. Ce sont des espèces de tapis dont on se sert pour protéger le dos de l'animal lorsqu'il transporte des fardeaux.

*En réponse à M. Keefser :—*

20718. Des bâts ?—Non ; les apaeros sont différents des bâts.

*En réponse au Président :—*

20719. Quant aux provisions, qui avait la responsabilité de l'achat et de la fixation du prix ?—Règle générale, M. Watt avait la responsabilité de l'achat des provisions et de la fixation du prix. Watt responsable de l'achat.

20720. A-t-il acheté ce qui était nécessaire pour votre détachement cette saison ?—Oui. Je ne sais si nous ne nous sommes pas procuré à Fort Kamloops certaines provisions qui nous manquaient.

20821. Qui avait eu la responsabilité de l'achat de ces articles supplémentaires ?—J'avais naturellement la responsabilité des achats faits en l'absence de M. Watt. Ces articles étaient sans importance. Les articles principaux ont été achetés par M. Watt.

20722. Voudriez-vous faire une courte description du but des opérations de cette saison, telles que vous les aviez combinées à votre départ de Kamloops ?—D'après les instructions que j'avais reçues du gouvernement, il paraissait très désirable de s'assurer une ligne partant de la passe de la Tête Jaune en premier lieu ; que la passe de la Tête Jaune fût sérieusement examinée et si elle était jugée satisfaisante de continuer la ligne à l'ouest à travers la région aurifère et Cariboo, jusqu'à la Rivière Fraser. Il reçoit instruction d'examiner la Passe de la Tête Jaune et si elle était jugée satisfaisante de faire passer une ligne par Cariboo jusqu'à la Rivière Fraser.

20723. Par la Cache de la Tête Jaune ?—Par la Cache de la Tête Jaune. Si la Cache de la Tête Jaune était jugée praticable, il était grandement désirable qu'une ligne fût prolongée à l'ouest jusqu'aux régions aurifères.

20724. Cette ligne traverserait la chaîne de montagnes de Cariboo ?—Oui.

20725. Et en ce qui concerne votre détachement, je crois comprendre que vous ne deviez pas faire d'explorations à l'ouest de la Cache de la Tête Jaune, et que les opérations de votre détachement se bornaient à la région du nord-est ?—Si m'étant rendu à la Cache de la Tête Jaune, je l'avais trouvée praticable, il en aurait été ainsi. Mes instructions étaient d'examiner la passe de la Tête Jaune et s'il était trouvé convenable pour une ligne de me porter à l'ouest, mais je n'avais aucun moyen d'y parvenir.

20726. Je vous demande maintenant quel était votre plan d'opérations lorsque vous avez quitté Kamloops ?—Mon plan d'opérations était de me rendre à la passe de la Tête Jaune par la rivière Thompson nord, la seule voie supposée praticable.

*Explorations, C. A.*

20727. Comptiez-vous conduire tout votre détachement à la passe de la Tête Jaune par le Thompson nord?—Oui.

20728. En corps?—Oui, en corps.

20729. Y avait-il des chemins le long du Thompson nord?—Il n'y en avait pas.

Obligés de se frayer un chemin à travers la forêt depuis Kamloops, à mesure qu'avancait le détachement.

20730. Alors vous étiez obligé de vous frayer des chemins à mesure que vous avanciez?—Nous avions à nous frayer un chemin à travers la forêt.

20731. Le pays est inhabité, sur les deux rives de la rivière?—Il y avait un établissement à cinq ou six milles au-delà de Kamloops, sur le Thompson nord, et de là nous tombions dans de vastes solitudes.

20732. Vous êtes vous fait une idée, au moment du départ, du temps probable que mettrait votre détachement pour atteindre la passe de la Tête Jaune?—J'avais espéré arriver en octobre,—aussitôt en octobre qu'il me serait possible.

20733. En faisant cela vous auriez nécessairement traversé une partie du pays qui, ainsi que vous le dites, aurait fait partie dans la suite de la localisation,—Je veux dire de la passe de la Tête Jaune à l'ouest—la Cache de la Tête Jaune sur tout son parcours, jusqu'au district de Caribou?—J'aurais simplement pris connaissance des rampes adjacentes à la vallée que j'avais à traverser en remontant le Thompson nord, mais je n'aurais acquis qu'une très faible connaissance de l'intérieur.

20734. Vous voulez dire que vous auriez acquis quelque connaissance du voisinage immédiat de la rivière?—Sans doute, j'aurais eu une connaissance exacte de cette partie en franchissant les hauteurs sur les deux rives en nous rendant au nord; mais je ne pouvais pas explorer beaucoup l'intérieur, à l'ouest de la rivière, je n'en avais pas le temps, M. Mahood travaillait pour me rejoindre; il s'attendait à me rencontrer à la Cache de la Tête Jaune.

Il conduisit son détachement au lac aux Atocas; renvoya autant de porteurs et d'animaux qu'il lui fut possible et avec quelques hommes et Selwyn, de l'exploration géologique, se rendit à la Passe de la Tête Jaune.

20735. Avez-vous conduit votre détachement à la passe de la Tête Jaune?—Je l'ai conduit au Lac aux Atocas. La saison était très courte et j'ai renvoyé autant de porteurs;—en réalité tous les porteurs,—et autant d'animaux qu'il m'a été possible de le faire. Quelques-uns d'entre eux étant épuisés ne pouvaient être renvoyés. Je pris alors avec moi quelques hommes du détachement et je me suis rendu à la passe de la Tête Jaune, accompagné de M. Selwyn, directeur de l'exploration géologique.

20736. Et à part cela?—Je pris un ou deux autres hommes pour conduire les animaux et transporter les provisions, la literie et les tentes.

20737. Quelques animaux?—Oui; nous avions six ou huit animaux.

20738. Combien y a-t-il en chiffres ronds du Lac aux Atocas à la passe de la Tête Jaune?—Oh! je suppose qu'il y a environ cinquante milles.

20739. Vers quel temps, avez-vous réduit le personnel de votre détachement au Lac des Atocas, ainsi que vous le dites?—C'était dans les premiers jours d'octobre, très probablement vers le 5—vers le 5 octobre, alors ayant réquis le détachement, je laissais à cet endroit un

nombre d'hommes suffisant pour explorer et examiner ce pays et employer les instruments autant qu'il leur serait possible de le faire durant l'hiver, et pas un nombre d'hommes supérieur à celui que j'étais assuré de pouvoir nourrir jusqu'au printemps avec les provisions que nous pouvions apporter ici.

20740. Vous avez atteint le Lac aux Atocas avant la Cache de la Tête Jaune?—Oui.

20741. Était-ce sur quelque partie de la ligne qui aurait pu éventuellement être localisée entre Kamloops et la Cache de la Tête Jaune?—Oui.

20742. En chiffres ronds quelle est la distance entre Kamloops et le Lac aux Atocas?—J'ai oublié maintenant—quelque chose comme 200 milles.

La distance entre Kamloops et le lac aux Atocas est de 200; de Kamloops à la Passe de la Tête Jaune de 250 milles.

20743. En chiffres ronds, à combien évaluez-vous la distance totale de Kamloops à la passe de la Tête Jaune?—A environ 250 milles, je pense.

20744. Vous dites que vous aviez gardé assez de provisions, d'hommes et d'animaux pour vous permettre d'employer la saison d'hiver à faire une étude sérieuse de ce pays?—J'ai conservé les provisions que j'avais emportées et j'ai réduit le personnel de manière à n'avoir pas avec moi plus d'hommes que je pourrais en nourrir convenablement jusqu'au printemps suivant.

20745. Et vous pensiez que les provisions qui vous restaient pour raient vous suffire jusqu'au printemps?—Oui.

Il pensait que les provisions dureraient jusqu'au printemps.

20746. Lorsque vous êtes parti de Kamloops, comptiez-vous pouvoir congédier une partie du détachement dès que vous atteindriez ce lac?—Je comptais le faire.

20747. Ainsi cela favorisait votre plan d'opérations?—Oui.

20748. La chose n'a pas été jugée nécessaire en conséquence de quelque événement qui s'est produit durant le voyage?—Oh! non.

20749. C'était là une partie de votre premier projet?—C'était là une partie de mon premier projet si l'hiver avait commencé à l'époque où je l'espérais.

20750. Pensiez-vous qu'il était nécessaire d'emmener un détachement aussi considérable d'hommes et de chevaux afin de transporter les provisions de Kamloops jusqu'à ce point?—Oui.

20751. Vous êtes vous convaincu qu'il était bien nécessaire d'emmener un détachement aussi nombreux que vous le supposiez lorsque vous êtes parti?—Il était parfaitement nécessaire d'emmener ces animaux pour transporter les provisions destinées aux hommes, quoiqu'à l'époque je ne pensais pas qu'il fût nécessaire de conduire un tel détachement. Ma propre opinion était qu'il aurait été mieux de n'emmener qu'un détachement composé d'employés habiles, accompagné de sauvages et de porteurs pour faire une exploration à travers le pays et recueillir des informations.

20752. Avez-vous fait part de cette idée à quelqu'un?—Oui, je crois en avoir fait part à mon retour à M. Fleming. En conduisant un certain nombre d'hommes dans un pays inconnu, on doit veiller à ce qu'ils ne

Un détachement moins nombreux serait arrivé aux mêmes résultats et à moins de frais.

manquent pas d'approvisionnements et de provisions, et l'on ne sait pas ce que sera le pays. Un détachement moins nombreux serait arrivé aux mêmes résultats et à moins de frais.

20753. Parlez-vous de votre opinion avant votre départ de Kamloops ou après l'événement?—Après l'événement. Je ne connaissais absolument rien du pays.

20754. Je vous demandais si l'événement a justifié les prévisions que vous entreteniez avant votre départ de Kamloops?—Je voulais simplement emmener des porteurs et des niveleurs, etc., un détachement complet, et en conséquence il me fallait emporter des provisions pour les nourrir.

Le témoin est responsable du nombre du détachement et du prix des provisions.

20755. Qui a fixé, avant votre départ de Kamloops, le nombre de votre détachement—j'entends parler du nombre d'hommes et d'animaux que vous deviez emmener?—Je l'ai surtout fixé moi-même, c'est-à-dire en prenant l'avis de personnes qui prétendaient connaître quelque chose du pays à des exigences de ce travail.

20756. La question du prix des approvisionnements et des animaux était-elle laissée à votre jugement?—Sans doute, je n'étais pas dirigé en ce qui concerne le prix, la question était abandonnée à mon propre jugement.

20757. Ainsi en fixant le nombre des hommes et des animaux pour le détachement, vous agissiez d'après votre jugement?—Certainement.

20758. Lorsque vous avez renvoyé une partie du détachement, avez-vous trouvé que votre jugement était bon quant au nombre d'hommes et d'animaux qui était requis, ou à la fin de la saison avez-vous jugé que vous en aviez employé plus qu'il était nécessaire?—Non; j'ai jugé que j'avais juste assez de provisions pour nourrir un petit détachement (quelque peu réduit, mais pas assez pour détruire complètement son efficacité), j'avais à peine suffisamment pour entretenir un détachement ordinaire jusqu'au printemps. Le travail nécessaire pour conduire le détachement à destination consistait en grande partie à ouvrir des chemins, à construire des ponts, des bateaux, etc., pour traverser les cours d'eau; il a occupé une grande partie du temps. Lorsque j'arrivai là je n'avais que juste ce qu'il fallait pour nourrir un détachement ordinaire. Je n'avais couru aucun risque jusqu'en juin, car alors le moment où nous aurions pu nous procurer des provisions fraîches aurait approché.

Lorsqu'il renvoya tous les porteurs au Lac aux Atocas, et se rendit à la passe de la Tête Jaune, il laissa dans les environs du lac aux Atocas pour explorer ce pays deux assistants ingénieurs, un couple de jalonniers et environ huit ou dix éclaireurs.

20759. Je comprends que lorsque vous avez atteint le Lac aux Atocas, ou avant que vous soyez avancé plus loin, vous avez renvoyé tout votre détachement et les animaux, à l'exception d'un ou deux employés du personnel et de six ou huit assistants?—Je vous demande pardon, j'ai renvoyé tous les porteurs et tous les animaux qu'ils pouvaient emmener, j'ai laissé un détachement ordinaire d'arpenteurs dans les environs du Lac aux Atocas pour explorer ce pays et continuer l'examen durant l'hiver. Je suis parti alors avec une ou deux bêtes de somme, accompagné de M. George Selwyn, de l'exploration géologique, pour me rendre bien au-delà de l'endroit où j'avais laissé le détachement.

20760. Veuillez me faire l'énumération du personnel du détachement que vous avez laissé dans les environs du Lac aux Atocas, pour y entreprendre des opérations?—J'ai laissé deux assistants ingénieurs, un ou

deux jeunes gens comme jaloneurs et chaîneurs et environ huit ou dix éclaireurs.

20761. Cela faisait en tout un détachement de douze ou quatorze personnes?—Oui.

20762. Veuillez me faire l'énumération du personnel du détachement que vous avez pris avec vous pour vous rendre plus au nord et à l'est? Je pris deux hommes avec moi et M. Selwyn, deux autres. Je pense que nous avions quatre ou six hommes d'un détachement qui passe de la Tête Jaune et en revint. Quatre ou six hommes d'un détachement qui se rendit à la passe de la Tête Jaune et en revint.

20763. Cela ferait quatorze et six—quelque chose comme environ vingt hommes en tout de votre premier détachement qui ne sont pas revenus?—Non, ils ne sont pas revenus sur leurs pas, et les autres ont tous été renvoyés, les porteurs et autres.

20764. Pensez-vous maintenant après l'événement et après l'expérience de la saison qu'il était sage d'emmener un détachement aussi nombreux que vous l'avez fait d'abord, afin que dans l'automne vous pussiez avoir les vingt hommes dont vous avez parlé pour les opérations près du Lac aux Atocas et plus à l'est, et de transporter les provisions que vous aviez faites pour eux, ou bien pensez-vous que vous auriez pu partir avec un plus faible détachement et exécuter le travail aussi bien?—Si j'avais eu en vue de nourrir un détachement durant l'hiver, je n'avais que juste assez, mais si j'avais couru le risque de prendre un ou deux hommes et de voyager avec une faible charge, il aurait fallu beaucoup moins. Mais tel n'était pas le plan de l'exploration. Le plan de l'exploration était de faire un examen avec le secours des instruments.

20765. Admettant que le but des opérations de la saison ait été tel que celui que vous avez atteint, c'est à dire qu'en octobre, lorsque vous êtes arrivés à ce lac, vous avez pris deux détachements d'environ vingt hommes avec des provisions à peu près suffisantes pour eux, je vous demandé si d'après l'opinion que vous entretenez actuellement, ce but aurait pu être rempli en étant parti avec un détachement moins nombreux que celui que vous avez formé à Kamloops?—Oh! j'aurais acquis les informations que j'ai recueillies jusqu'à cette époque à bien moins de frais, en prenant des arrangements différents, mais il aurait fallu pour cela que je connusse le pays, ce qui n'était pas. S'il avait connu le pays il aurait pu recueillir des informations à moins de frais.

20765. Je comprends que le but des opérations de cette saison était double; en premier lieu vous désiriez acquérir une connaissance suffisante du pays d'en haut, disons jusqu'au lac aux Atocas le long de la rivière et qu'à partir du lac aux Atocas vous eussiez un détachement suffisamment nombreux et assez de provisions pour vous permettre de faire d'autres explorations dans le cours de l'hiver?—Oui.

20767. Je vous demande si vous pensez que ce but ou ces deux buts auraient été atteints si vous étiez parti de Kamloops avec un détachement moins nombreux?—Non, quoi qu'il en soit les résultats auraient été les mêmes. Néanmoins il pensait que le nombre d'hommes et d'animaux employés par lui dans les opérations de cette saison était nécessaire pour atteindre le résultat voulu.

20768. Alors vous pensez que le nombre d'hommes et d'animaux employés par vous pour les opérations de cette saison et les dépenses que vous avez eues à faire étaient nécessaires et essentielles pour atteindre le résultat auquel vous êtes parvenu?—Je le pense.

*Explorations, C. A.*

20769. Quel était le nom de la personne à laquelle vous avez confié la direction pu détachement, près du Lac aux Atocas ?—F. W. Green.

20770. Quelles ont été ses formations après l'automne de 1871 ?—Ses fonctions consistaient à examiner à fond le pays autour de cette région et à faire des explorations au nord et à l'ouest, principalement dans le but d'y trouver une vallée ou une passe conduisant dans la région de Caribou à l'ouest.

20771. Et quel était le but du détachement que vous aviez immédiatement sous vos ordres ?—Il n'y avait seulement que quelques hommes de plus avec M. Green, et lorsque je revins de la passe de la Tête Jaune.....

Le but qu'il se proposait était l'examen de la passe.

20772. Ça c'est le retour. Je parle maintenant de l'époque à laquelle vous êtes parti au nord et à l'est du lac aux Atocas avec M. Selwyn ; quel était l'objet de cet examen ?—D'examiner la passe et d'acquérir quelque connaissance sur sa nature.

20773. Avez-vous atteint ce but ?—Oui.

20774. Cela vous a pris combien de temps ?—Cela nous a pris. . . . je me rappelle parfaitement que nous sommes revenus le 26 octobre.

20775. A quelle époque avez-vous quitté le Lac aux Atocas pour cette petite expédition ?—Nous sommes revenus en quatre ou cinq jours.

20776. Je parle du départ du Lac aux Atocas pour l'expédition ?—Ce serait après le 15,—peut-être du 15 au 18.

20777. Quand vous êtes parti pour la passe de la Tête Jaune ?—Oui.

Ils revinrent le 26 octobre 1871, après avoir accompli l'examen de la passe en huit jours.

20778. Et quand dites-vous que vous êtes revenus ?—Nous sommes revenus le 26 octobre.

20779. De sorte qu'en huit jours vous et M. Selwyn et votre détachement d'un ou deux arpenteurs avez exécuté l'examen que vous aviez entrepris ?—Oui.

20780. Et il y avait cinquante milles du Lac aux Atocas, y compris la passe de la Tête Jaune ?—Oui.

Un simple examen au moyen de l'anéroïde pour se rendre compte des pentes.

20781. Vous n'avez pas fait un examen avec instruments ?—Non, seulement avec l'anéroïde. J'avais pris un anéroïde dans ma poche afin de me rendre compte des pentes.

20782. Et vous avez évalué la distance que vous avez parcouru ?—Oui, nous avons évalué la distance autant que nous pouvions le faire à ce moment.

20783. Ce détachement a été le premier, comme je le comprends par vos réposes, qui a examiné la passe de la Tête Jaune pour le gouvernement canadien, en vue de la construction du chemin de fer du Pacifique ?—Oui.

20784. A quelle distance à l'est vous êtes-vous rendu dans cette occasion ?—Nous nous sommes rendus très près du Lac de la Tête Jaune, à peu de distance du sommet.

20785. Se trouve-t-il à l'est du sommet ?—Non ; il se trouve sur le côté ouest du sommet.

20786. Vous êtes-vous rendu plus avant à l'est qu'au côté ouest du sommet ?—Non.

20787. N'avez-vous pas traversé le sommet?—Non.

20788. Alors vous n'avez pas traversé la passe?—Non. La longueur de la passe est de quatre vingts dix milles. Nous nous sommes rendus dans la partie considérée comme la plus accidentée sur le versant ouest. Ils n'ont pas traversé la passe.

20789. Alors vous n'avez pas fait le premier examen de la passe de la Tête Jaune proprement dite?—Jusqu'à la hauteur de ce point seulement, subséquemment suivi en 1872 par M. Moberly qui fut envoyé dans cette partie.

20790. A quelle distance sur le versant ouest vous êtes-vous rapproché de la passe proprement dite?—Je ne sais pas, je suppose que ce doit être dix ou quinze milles, à l'endroit où l'eau prend un autre cours, autant que je puis me le rappeler maintenant. Il s'est rendu à dix ou quinze milles du centre de la passe.

20791. Où l'eau prend un autre cours dans quelle direction?—A l'est. L'eau s'écoule des deux côtés à travers la passe.

20792. Etes-vous allé jusqu'à cet endroit?—Non, à dix ou quinze milles. Comme vous le voyez, nous sommes allés aussi loin que nous le pouvions, sans courir le risque de nous laisser surprendre par l'hiver. Lorsqu'il a commencé à neiger, le 26 octobre, nous sommes revenus. M. Selwyn était anxieux de revenir et je partageais son opinion.

20792. En quelle qualité était-il attaché à l'exploration?—Il s'occupait de l'examen géologique.

20794. Alors vous êtes revenus au Lac aux Atocas vers le 26 octobre?—Nous sommes revenus le 26 octobre pour arriver au Lac au Atocas vers la fin du mois, je suppose,—entre la fin d'octobre et le 1<sup>er</sup> novembre.

20795. Et alors comment avez-vous fait la route?—Alors nous avons retrouvé nos traces que nous avons suivies jusqu'à l'embouchure de la rivière Albreda. C'est un des tributaires du Thompson. Ce cours d'eau est de faible longueur. Ils sont revenus au lac aux Atocas vers le 1<sup>er</sup> novembre et alors sont revenus à la Rivière Albreda.

20796. C'est près du Lac aux Atocas?—Oui, très près. Il existe ici une division. Les eaux de la rivière Albreda se jettent dans le Thompson nord et le cours d'eau du nord dans la rivière au Canot.

20797. Qu'avez-vous fait ensuite?—Parvenus à l'embouchure de la rivière Albreda, nous y sommes demeurés deux jours pour y faire des canots.

20798. Avez-vous pris avec vous le détachement que vous aviez laissé dans le voisinage?—Non. J'ai laissé le détachement à M. Green et suis redescendu avec M. Selwyn, prenant seulement quelques hommes avec moi. Nous avons laissé les hommes de M. Selwyn à M. Greens. Nous nous rendîmes à l'embouchure de la rivière Albreda où nous ferons des canots avec des troncs de sapin.

20799. Et ensuite? Nous nous rendîmes à l'embouchure de la rivière à l'Eau Claire où nous laissâmes un homme pour l'hiver qui devait avoir soin des provisions qui ne pouvaient être enlevées cet hiver. Elles avaient été envoyées là pour faire face aux besoins du printemps suivant. Elles étaient arrivées là vers le temps où la rivière fut gelée. De la rivière Albreda ils se rendirent à Kamloops où ils arrivèrent le 20 novembre.

20800. Et ensuite?—Nous poursuivîmes notre route jusqu'à Fort Kamloops,

*Explorations, C. A.*

20801. A quelle époque êtes-vous arrivés en cet endroit?—Je l'ai oublié ; environ vers le milieu de novembre,—du 15 au 20 novembre, autant que je puis me le rappeler.

Il part pour Ottawa avec le rapport des explorations.

20802. Et ensuite?—Alors, je pense que nous fîmes quelques petits réglemens de comptes avec les employés de la Baie d'Hudson en cet endroit, puis nous prîmes la route de Caribou jusqu'au bureau de télégraphe où je télégraphiai à M. Fleming à Ottawa qui me répondit de venir à Ottawa avec le rapport de mes explorations. C'est ce que je fis.

20803. Vers quelle époque êtes-vous parti cet automne de la Colombie Anglaise pour Ottawa?—Ce doit-être à peu près vers le commencement de janvier. J'avais attendu quelque temps pour avoir des nouvelles du détachement de M. Mahood, qui ne traversa pas la Cache de la Tête Jaune comme je l'espérais.

20804. Où avez-vous attendu?—J'ai passé une partie du temps à l'Anse de la Cache, sur le chemin de Caribou et j'ai télégraphié à ce dernier endroit pour savoir si je pouvais avoir quelques nouvelles d'eux ; il me fut impossible d'en obtenir. Puis après avoir reçu l'ordre de M. Fleming, j'ai attendu encore quelque temps pour obtenir de nouvelles de M. Mahood et savoir quel avait été son succès, jusqu'au moment où il arriva de Caribou.

20805. Qui?—Mahood. Il me télégraphia pour me faire savoir où était son détachement, et je lui demandais d'envoyer les cartes et les plans qu'il avait avec lui, afin que je pusse les apporter à Ottawa. Il lui fut impossible de traverser cette région ; il rencontra des glaciers parmi lesquels undont il estima la hauteur à 2,000 pieds.

20806. Alors du détachement que vous aviez primitivement amené avec vous il ne restait que les hommes que vous aviez laissés dans les environs du Lac aux Atocas,—quatorze en tout,—sous la conduite de M. Green?—Oui, et quelques uns des hommes de Mahood qui conduisit son détachement à peu près de la même manière que moi, c'est-à-dire en congédiant tous les hommes qu'il pouvait renvoyer pour l'hiver. Après avoir atteint un certain endroit et voyant qu'il ne pourrait aller plus loin, il régla le nombre de son détachement d'après la quantité de provisions qu'il possédait.

Ces détachements avaient ordre de faire de simples explorations et dans les endroits où le pays leur paraissait avantageux de l'examiner au moyen des instrumens.

20807. Ces détachements isolés reçurent instruction d'examiner le pays aussi bien qu'ils le pouvaient au moyen d'explorations sans le secours des instrumens?—Exactement. Leurs instructions étaient de faire des explorations avec instrumens, lorsque le pays leur paraissait avantageux, mais, bien entendu, de faire auparavant les explorations ordinaires.

20808. Alors vous êtes arrivé à Ottawa vers le milieu de l'hiver de 1871-72?—Oui.

20809. Et ensuite à quoi avez-vous été employé?—Le printemps suivant je repartis et après avoir quitté cette ville je retournais comme je le supposais, continuer mes opérations dans la passe de la Tête Jaune et essayer, s'il était possible d'atteindre Caribou.

Au printemps de 1872, il reçoit instruction de traverser les plaines de Chilcotin.

20810. Vous dites que vous supposiez revenir à cette fin : ne saviez-vous pas dans quel but vous reveniez?—Je repartis dans ce but ; et à Toronto jereçus des instructions différentes. Pendant le temps qui s'écoula

entre mon départ d'ici et mon arrivée à Lancaster, où je me rendais pour préparer mes bagages, arriva le rapport de M. Moberly sur la passe Howse; je suppose que le plan des explorations fut changé, et on me télégraphia à Toronto me disant d'y attendre des instructions, ce que je fis. Mes instructions étaient de prendre mes hommes, d'essayer de traverser les plaines de Chilcotin à travers l'intérieur de la Colombie Anglaise et de permettre à M. Moberly qui était censé se trouver dans la passe Howse, de conduire ses hommes sur le versant oriental. Il n'y avait pas d'endroit où il pût trouver un terrain plus accessible.

20811. Alors vos instructions consistaient à examiner le pays compris entre les deux chaînes de montagnes?—Oui, à découvrir la meilleure ligne qu'il était possible d'obtenir à l'ouest des plaines de Chilcotin.

20812. A l'ouest de quel point?—Une continuation probable faisant de la Cache de la Tête Jaune l'entrée ou point central par lequel une ligne pourrait diverger, soit en descendant le Thompson sud et en prenant alors les moyens les plus propres d'atteindre la région occidentale par la rivière à l'Eau Claire, le premier site convenable que nous trouvâmes pour pénétrer dans ce pays; ainsi j'ai emmené les hommes avec moi, je suis descendu à la rivière à l'Eau Claire et ai commencé le travail à l'ouest, où se trouve le seul point sur lequel on rencontre une ouverture. On a fait des essais dans d'autres parties, mais il a fallu revenir à ce point. En 1872 j'ai travaillé à partir de la rivière à l'Eau Claire.

20813. Lorsque vous dites à partir de la rivière à l'Eau Claire, voulez-vous dire de sa jonction avec le Thompson nord?—Oui; ou très près de cet endroit. Après avoir pris mes hommes, je les ai conduits en cet endroit. Il travailla à l'ouest, à partir de la jonction de l'Eau Claire avec le Thompson Nord.

20814. Vous avez travaillé à l'ouest de cet endroit?—A l'ouest de cet endroit.

20815. Où se trouvait votre base d'opérations dans la saison de 1872?—J'avais choisi ce point comme étant le seul par lequel on pût espérer conduire une ligne dans le pays à l'Ouest.

20816. Etes-vous parti de cet endroit,—la jonction,—avec un détachement?—Oui.

20817. De combien d'hommes se composait votre détachement?—C'était un détachement moyen, de trente hommes environ, autant que je puis me le rappeler. Le détachement se composait d'environ trente hommes.

20818. Y compris les ingénieurs?—Les ingénieurs et le reste du personnel.

20819. Et combien aviez-vous d'animaux?—De vingt à vingt cinq. Environ vingt-cinq animaux.

20820. Etait-ce là la force du détachement que vous aviez sous votre contrôle immédiat: vingt hommes à vingt cinq chevaux?—Oui; ou le détachement de Mahood. Mahood, la personne qui alla des mines de Caribou à l'est. L'ayant fait venir, je le dirigeai sur Eau Claire et je pris alors le détachement de Green, celui que j'avais fait venir l'été précédent au lac aux Atocas. Je pris ce détachement que je conduisis à environ cent huit milles dans l'intérieur et je le mis au travail en allant à l'ouest.

*Explorations, C. A.*

20821. Où avez vous pris le commandement de ces deux détachements, dans le printemps de 1872, moins le détachement de M. Green et celui de M. Mahood, de manière à être en état de les diriger?—J'ai dû aller les chercher. J'ai fait venir le détachement de Green qui était au lac aux Atocas et celui de Mahood qui à ce moment là s'était avancé jusqu'à la Cache de la Tête Jaune. Je les ai fait venir ici.

20822. Vers quelle époque de l'année?—Vers le mois de juin.

20823. Forrest se trouvait-il sous vos ordres cette année?—Oui.

Forrest se rend à l'ouest, par le lac Mahood.

20824. Il se rendit à l'ouest par le Lac qui porte maintenant le nom de Lac Mahood?—Oui, par le Lac Mahood.

20825. Les détachements de Green et de Mahood descendirent-ils au sud, de manière à se trouver sous votre direction immédiate, au confluent de la rivière à l'Eau Claire et du Thompson, ou avez-vous conduit leurs opérations par lettre?—Non; j'ai fait venir les deux détachements, j'ai organisé celui de Mahood et l'ai fait partir pour la rivière à l'Eau Claire. Après cela j'ai fait venir le détachement de Green, j'ai fait le tour et me suis avancé à cent mille à l'ouest du détachement Mahood, d'où je l'ai fait partir.

Le détachement de Mahood composé de trente hommes.

20826. Parlant d'abord du détachement Mahood, de combien d'hommes se composent-il?—D'environ trente hommes, autant que je puis me le rappeler maintenant.

20827. Est-ce là le détachement que vous avez décrit comme étant le vôtre?—Non, je vous demande pardon, le détachement de Green était le mien.

20828. Alors le détachement de Mahood se composait de trente hommes?—Oui.

20829. Et de combien de chevaux?—De vingt à vingt cinq.

Il leur est enjoint de chercher à l'ouest le pays le plus favorable qu'ils pourraient rencontrer et on leur apprend en même temps que le témoin doit partir avec le détachement de Green à 100 milles à l'ouest.

20830. Quelles sont les opérations que vous leur avez fait entreprendre cette saison?—Je leur ai enjoint d'employer leurs efforts à chercher à l'ouest le pays le plus favorable qu'ils pourraient rencontrer, aussi près que possible de la parallèle de latitude allant presque au franc ouest. Je leur ai dit que j'allais partir avec l'autre détachement à 100 milles à l'ouest de ce point pour opérer une jonction.

20831. Forrest se trouvait-il avec le détachement de Mahood?—Avec le détachement de Mahood.

20832. Maintenant de quel endroit dites-vous avoir fait partir le détachement de Green?—J'ai fait partir le détachement de Green, je l'ai accompagné près du chemin de Caribou, à peu de distance de la maison des 150 milles.

20833. Près de la grande Courbe, sur la rivière Fraser?—Non; Oh non. C'est plus bas.

20834. C'est entre Lillooet et la grande Courbe?—Environ sur la latitude 51° 30' entre les 51<sup>me</sup> et le 52<sup>me</sup> degré.

20835. Vous dites que vous les avez conduits, mais je ne sais pas jusqu'à quel point. Vous nous donnez la latitude, pouvez-vous nous indiquer la longitude ou quelque point bien connu sur la rivière ou ailleurs?—Non; je ne vois aucune marque sur la carte. (Il consulte la carte.)

20836. Était-ce sur la rivière Fraser?—Non, monsieur.

20837. Était-ce à l'est de cette rivière?—A vingt-cinq milles environ à l'est de cette rivière.

20838. Était-ce en quelque endroit près de la jonction du Grand Ruisseau?—C'était près de cet endroit. Ils descendent la rivière Fraser.

20839. Dans quelle direction devaient-ils se porter?—Ils devaient descendre la rivière Fraser pour s'assurer des pentes que l'on pourrait trouver le long de son cours. C'était près de la hauteur des terres. Ils devaient descendre la rivière Fraser.

20840. Vous dites alors que vous les avez conduit de la rivière Thompson à un point de départ plus à l'ouest?—Oui.

20841. Comment les avez-vous conduits à ce point de départ, le pays avait-il été parcouru ou était-il facile à parcourir?—Non, monsieur, j'ai pris quelques sauvages pour me guider. Il existait quelques sentiers sauvages et j'ai eu quelques indiens pour me guider jusque-là.

20842. Alors c'était là le détachement de Green?—Oui.

20843. C'est le détachement que vous avez désigné comme étant le vôtre?—Oui. †

20844. Combien avez-vous pris de temps pour arriver à ce point de départ?—Quinze ou vingt jours, je crois.

20845. Était-ce le long de la vallée de la rivière à l'Eau Noire (Black Water) ou quelque part plus au nord que vous avez voyagé pour atteindre ce point de départ?—Nous suivîmes la rivière à l'Eau Noire et nous eûmes à franchir des cimes élevées. Nous avons suivi autant que possible la ligne droite.

20846. Comptiez-vous que le détachement de Mahood opérerait sa jonction avec la ligne que vous preniez alors?—Je comptais qu'elle lui servirait jusqu'à un certain point à établir ses campements.

20847. Ce que je vous demande est ceci : comptiez vous que le résultat de son examen serait de rencontrer une région favorable à l'établissement d'une ligne convenable à quelqu'endroit près du point de départ que vous aviez adopté?—Exactement.

20848. Et vous auriez continué dans la même direction?—Exactement.

20849. De sorte que vous supposiez que la ligne partant de ce point de départ à l'ouest ne serait pas autre chose que la continuation de la direction générale de l'examen qui les occupait, quoiqu'il ne fût pas exactement au point de jonction?—Oui.

20950. Qu'a fait le détachement de Mahood dans le cours de cette saison ; il était sous votre direction et je suppose qu'il vous adressait ces rapports?—Oui. Il s'est rendu au point d'où j'avais fait partir le détachement de Green et ce dernier rencontra un des détachements de Marcus Smith venant de Bute Inlet, sur la rive occidentale de la rivière Fraser, près du Lac Tatla.

Le détachement de Mahood se rend au point d'où le témoin a fait partir le détachement de Green qui a rencontré un des détachements de Marcus Smith, sur la rive occidentale de la rivière Fraser.

20851. Pour le moment nous limiterons nos questions à ce qui concerne le détachement de Mahood ; vous dites qu'il a atteint le point de

*Explorations, C. A.*

départ de votre détachement, le détachement de Green : à quelle distance ce point de départ se trouvait-il de celui du détachement Mahood ?—Je ne puis le dire maintenant avec certitude.

20852. Ne pouvez-vous évaluer la distance en chiffres ronds ?—Je suppose qu'elle était de soixante à soixante quinze milles.—peut-être soixante quinze milles ou quelque chose d'approchant.

20853. Quelle a été la nature de son examen durant cette expédition ?—Il a remonté une chaîne de lacs et les décharges de ces lacs.

L'examen de Mahood a été simple et instrumental. 20854. C'est là le résultat de son examen ; je parle de sa nature ; a-t-il été instrumental ou non ?—Il a fait des explorations simples et instrumentales.

20855. A-t-il fait une étude assez sérieuse pour lui permettre de faire un profil de la région ?—Oui, nous avons fait un profil. Nous avons tracé une ligne de travaux et une ligne de niveau. Nous l'avons examiné avec les instruments.

20856. Vers quelle époque avez-vous terminé ce travail ?—Au commencement de l'hiver.

20857. C'est là le résultat de toutes les opérations du détachement de Mahood durant la saison ?—Oui.

Exploration avec instruments sur un espace de plus de soixante et quinze milles.

20858. Il a fait une exploration avec instruments sur un espace de plus de soixante et quinze milles ?—Soixante et quinze milles, autant que je puis me le rappeler.

20859. Et ce détachement était composé d'environ trente hommes et de vingt-cinq animaux ?—Autant que je puis me le rappeler maintenant.

20860. Quelle est votre opinion sur la nécessité d'employer un détachement ainsi composé pour accomplir ce travail ?—Le résultat a-t-il démontré que ce détachement était trop nombreux ?—Ce détachement employant les instruments ne pouvait être moins nombreux qu'il était.

20861. Vous pensez que prenant en considération les opérations, le chiffre de ce détachement et les dépenses qu'il a occasionnées étaient justifiables ?—Le nombre du personnel a été calculé autant que possible d'après les exigences probables du pays.

M. Fleming avait ordonné une exploration instrumentale.

20862. Aviez-vous instruction de faire une exploration instrumentale ?—Oh ! oui.

20863. N'avait-on pas fait reposer sur vous le soin de juger si l'on devait faire une simple exploration ou un examen avec instruments ?—Non, non.

20864. Qui nous a ordonné de faire ainsi ?—M. Fleming.

L'examen a démontré qu'il était possible d'obtenir une ligne, mais une ligne coûteuse.

20865. Quel a été le résultat de l'examen relativement à la possibilité de la ligne ?—Il a démontré la possibilité d'obtenir une ligne, mais une ligne dispendieuse. Une partie de cette région est très accidentée, mais elle se prête à l'établissement d'une ligne.

20866. Les pentes étaient-elles très fortes ?—Non, mais sur une espace d'environ trente milles, la ligne aurait été très difficile.

20867. Des tranchées et autres travaux de cette espèce ?—Oui, des ravins et des endroits rocheux.

20868. En votre qualité d'ingénieur, voudriez-vous dire s'il était utile —prenant en considération l'état de l'entreprise à cette époque, (le chemin de fer du Pacifique) d'entreprendre un examen du genre de celui qui a été fait,—c'est-à-dire de se servir d'instruments dans cette partie du pays, ou s'il n'aurait pas été préférable d'explorer le pays, sans faire d'examen avec instruments, pour s'assurer de la nature et de la probabilité de la construction d'une ligne en cet endroit?—J'ai toujours maintenu qu'il aurait été préférable d'explorer deux ou trois points désirés ou désirables, avant de faire aucun examen avec instruments. J'ai toujours maintenu cela.

20869. Avez-vous communiqué cette idée avant les opérations de cette année à quelques-uns de vos supérieurs?—Oui je pense avoir parlé à M. Fleming de faire des explorations en premier lui.

20870. Ce serait alors entre 1871 et 1872?—Oui.

20871. Cette opinion reposait-elle de quelque manière sur l'expérience que vous aviez acquise dans le cours de l'année précédente de 1871?—Effectivement.

20872. Était-elle basée sur la nature générale du pays, sur son aspect et la probabilité de rencontrer des obstacles?—Voici quelles étaient mes raisons : quelques hommes, accompagnés de sauvages, peuvent parfaitement parcourir une région, parce que les sauvages, règle générale, sont de très bons porteurs ; mais lorsqu'il s'agit de conduire pour une exploration instrumentale, un détachement considérable qu'il faut équiper pour l'arpentage on augmente le fardeau de toute l'expédition, et cela sans savoir aucunement si l'on peut trouver une ligne. On obtient simplement des routes, sans avoir la certitude qu'elles puissent jamais être utilisées.

20873. Quelle est l'expérience que vous avez acquise avant d'appartenir au chemin de fer du Pacifique?—J'ai été seize ans aux États-Unis et pendant la majeure partie de ce temps avec un élève du col. Whistler du Massachussets, qui a construit le chemin de fer à St-Pétersbourg à Moscou.

20874. Quel nombre d'années d'expérience calculez-vous posséder dans votre profession?—En tout.

Le témoin possède une expérience de trente ans comme ingénieur.

20875. Oui.—Environ trente ans.

20876. Possédez-vous quelque chose de plus que le titre ordinaire de votre profession,—c'est-à-dire avez-vous un titre particulier?—Non ; je n'ai fait aucune demande à l'Institut des ingénieurs civils d'Angleterre. J'ai passé une partie de mon temps aux États-Unis et depuis je suis fixé ici.

20877. Lorsque vous avez exposé vos vues à M. Fleming, dans l'hiver de 1871-72, relativement à la convenance d'explorer le pays avant de l'examiner plus attentivement avec l'aide des instruments, vous souvenez-vous quelle était son opinion?—En a-t-il exprimé aucune à ce sujet?—Je ne sais pas qu'il en ait exprimé bien catégoriquement, mais ce que j'ai bien compris c'est qu'il désirait voir la section du pays.

20878. Quelle section du pays?—Celle que l'on acquiert en prenant des niveaux.

*Explorations, C. A.*

20879. Lorsque vous employez le mot *section*, vous voulez dire en langage technique une coupe horizontale du pays—un plan de profil du pays?—Exactement. J'ai vu qu'il tenait à avoir ces renseignements au bureau central pour se former une opinion; en d'autres termes il semblait hésiter à donner à quelqu'un le pouvoir discrétionnaire de choisir le terrain à examen—du moins c'est là l'idée que je me suis formée.

Fleming désirait un profil du pays, de manière à être à même de juger par lui-même des différentes lignes.

20880. Voulez-vous dire qu'il désirait conduire les opérations d'Ottawa et ne pas en laisser la direction aux personnes se trouvant sur les lieux?—Non pas exactement, mais il désirait acquérir une connaissance du terrain en ayant un profil à Ottawa, afin de pouvoir juger et comparer les différentes lignes. Sans doute, cela pourrait suffire à la rigueur, mais quelquefois ces lignes traversent des endroits où la construction d'un chemin de fer est inadmissible et ne servent qu'à montrer son impossibilité.

21881. On peut obtenir cette information au moyen d'une simple exploration?—Oui.

20883. Sans examen au moyen d'instruments?—Oui.

20863. Et une exploration de ce genre serait beaucoup moins dispendieuse?—Précisément.

20884. Je suppose que vous n'ignorez pas que l'à propos d'examiner le pays de cette manière particulière a soulevé beaucoup de discussion?—Oui.

20885. Et que je vous demande votre opinion parce que vous avez acquis quelque expérience sur les lieux?—Oui.

Le témoin a fait un examen au moyen d'instruments, traversant la rivière Fraser et s'engageant dans la vallée de Chilcotin.

20886. Maintenant pour ce qui concerne les opérations de votre détachement pour cette saison, depuis la fin de l'examen de Mahood à l'ouest, voulez-vous exposer ce qui a été exécuté cette saison?—Nous avons fait un examen instrumental depuis le point de notre départ nous avons descendu la vallée San Lozé, traversé la rivière Fraser, suivi la vallée Chilcotin et nous avons terminé un peu à l'est du Lac Tatla, où nous avons rencontré un des détachements de M. Smith. Nous avons opéré une jonction avec un détachement qui avait travaillé entre Bute Inlet et le Lac Tatla. Nos opérations se sont étendues sur une distance considérable.

20887. Vous avez examiné une étendue considérable?—Oui; je vous ai dit que nous avons traversé les plaines de Chilcotin. Elles sont en partie découvertes et nous n'avions pas autant de peine à les parcourir. Je me trouvais entre les deux détachements, principalement avec celui de M. Green, parce que je voulais être sûr de rencontrer les détachements du côté de l'ouest et je comptais que Mahood viendrait à notre point de départ, de sorte que je conduisis le détachement aussi rapidement que possible.

20888. Votre mode d'examen était-il semblable à celui de Mahood, c'est-à-dire entièrement instrumental?—Oui.

20889. Vous étiez précédé par un détachement pour les explorations?—Oui. Quelques fois nous avons été retenus dans les vallées. Vous vous y engagez et vous ne pouvez en sortir que lorsque vous êtes proche de leur extrémité. Pour déterminer comment on en sortira, comment on s'engagera dans la vallée suivante, il faut nécessairement une exploration.

20890. Avez-vous terminé cet examen de manière à pouvoir fournir un profil du pays tel que celui que désirait M. Fleming?—Oui. Il a un profil tel que celui que désirait M. Fleming.

20891. Et vous avez un profil de ce travail?—Oui.

20892. Vers quel temps ces opérations furent-elles terminées?—Au commencement de l'hiver, du second hiver.

20893. C'était dans l'automne de 1872?—Oui, dans l'automne de 1872.

20894. Et que faites-vous alors?—Alors nous réunîmes les détachements sur le chemin de Cariboo,—le seul chemin de cette province, nous avons payé tous les éclaireurs, et tous ceux qui ne devaient pas être employés à Victoria ont été payés dans l'intérieur, nous avons conduit le reste du détachement à Victoria où nous avons payé le reste des éclaireurs dont quelques-uns avaient été engagés dans la ville, et nous avons employé le personnel jusque dans le courant de février, environ deux mois, pour dessiner les plans et profils de notre exploration, après quoi je partis pour Ottawa. Il paie le détachement dans l'automne de 1872 et emploie le personnel à dessiner les plans et profils, jusqu'en février 1873.

20895. Qu'avez-vous à dire au sujet de la nécessité des dépenses que vous avez faites pour votre détachement, je veux parler du détachement de Green, en supposant qu'il ait été nécessaire de faire les travaux que vous avez exécutés, c'est-à-dire de faire un examen de ce genre pour obtenir un profil du pays, cela dans votre opinion n'aurait-il pas pu être exécuté à bien moins de frais avec une bonne administration?—Non, pas un profil basé sur des niveaux relevés avec soin—vous ne le pouviez pas.

20896. Alors je comprends que le doute, s'il en existe dans votre esprit au sujet de l'utilité de vos dépenses repose sur cette question; l'examen aurait-il dû être une exploration, dans le premier cas, ou un examen avec le secours d'instruments?—Oui, exactement.

20897. Mais si l'exploration instrumentale était bien celle qu'il fallait exécuter, toutes les dépenses étaient nécessaires?—Oui. Certainement, Si une exploration instrumentale était nécessaire, les dépenses ne pourraient être moindres.

20898. Cela vous a conduit à l'hiver de 1872-73, qu'avez-vous fait ensuite?—Alors je me suis rendu à Ottawa avec les plans et profils de ces explorations et je pense que c'est vers le mois de juin 1873 que j'ai abandonné le service du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

20899. Quand y êtes-vous retourné?—En 1875.

20900. Pendant cet espace de temps, avez-vous exercé votre profession dans d'autres endroits?—Non, je n'ai pas exercé ma profession.

20901. Ou êtes-vous allé en 1875 quand vous avez été attaché de nouveau au chemin de fer du Pacifique-Canadien?—J'ai été au Lac Supérieur. TRACÉ ET CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—CONTRAT No. 13.

20902. Sur quelle section?—J'ai commencé sur la section No. 13.

20903. Comme ingénieur constructeur?—Oui; je dirigeais cette section sous les ordres de M. Hazlewood qui était ingénieur de district.

20904. Avait-il plus d'un ingénieur sous son commandement?—Oui.

20905. Alors vous étiez ingénieur résident?—Oui, j'étais ingénieur résident de cette section.

*Tracé et Construction  
du chemin de fer—  
Contrat No. 13.*

Dans le principe cette ligne devait être construite jusqu'au lac Shebandowan.

Finalement construite jusqu'au Sunshine Creek.

20906. Dans le principe le projet était de construire cette ligne jusqu'au lac Shebandowan, n'est-il pas vrai?—Oui.

20907. Alors vous avez été engagé avant que l'extrémité occidentale de cette section ait été abandonnée?—Oui.

20908. Elle a été finalement construit jusqu'au Sunshine Creek?—Oui.

20909. Cette continuation donna lieu, en réalité, à un autre contrat?—Oui.

20910. Au contrat No. 25?—Oui, No. 25.

20911. Aviez-vous, dans le premier cas, la responsabilité du calcul des quantités?—Non, je n'ai rien eu à faire avec cela.

20912. C'était après l'octroi du contrat?—C'est après l'octroi du contrat que je suis arrivé là.

Il trace une ligne pour mettre les hommes à l'ouvrage. La ligne sur laquelle se construisait le chemin de fer n'était pas tracée au moment de l'octroi du contrat.

20913. Voudriez-vous indiquer brièvement ce que vous avez trouvé nécessaire d'entreprendre, en votre qualité d'ingénieur constructeur et ce que vous avez jugé convenable d'ordonner, relativement à la manière d'exécuter le travail?—Je suis arrivé là le 19 de mai et après avoir attendu quelques jours les employés qui m'étaient adjoints en qualité d'assistants, j'ai commencé la localisation de la ligne pour ce contrat. Il existait une ligne qui avait été antérieurement localisée ou parcourue, je ne sais comment ils appellent cela, et ils prétendaient que c'était une localisation. Dans tous les cas je traçait une ligne pour mettre les hommes au travail, 150 d'entre eux monterent en bateau avec moi.

20914. Voulez-vous dire que le contrat a été accordé avant la localisation de la ligne?—La ligne sur laquelle se construisait le chemin de fer n'était pas localisée au moment de l'octroi du contrat.

20915. Lorsque vous dites qu'il y avait 150 hommes sur le bateau, entendez-vous parler de 150 hommes appartenant à l'escouade de l'entrepreneur?—Oui.

20916. Lorsque vous vous êtes rendu sur le terrain avez-vous trouvé quelqu'ouvrage désigné qui pût permettre à l'entrepreneur de prendre des mesures immédiates pour exécuter ces travaux?—Non.

20917. Quel était l'état des affaires en cet endroit?—Ces 150 hommes restèrent là quelques jours. On les employa à dresser les campements, à construire les magasins, etc. Pendant que j'attendais, ou plutôt pendant que quelques assistants étaient en route pour me rejoindre,—je comptais que quelques-uns devaient me rejoindre là,—je profitai de l'occasion pour m'avancer à une vingtaine de milles sur le chemin, prenant avec moi un bûcheron qui restait en cet endroit, pour porter les couvertures et allumer les feux. Je traversais ainsi les bois et lorsque ces hommes arrivèrent, quelques jours plus tard, j'avais acquis quelque connaissance. Je n'avais jamais vu la ligne auparavant. Dès l'arrivée de ces assistants, je localisai une ligne aussi rapidement qu'il m'était possible pour les mettre à l'ouvrage.

Le témoin choisit son propre terrain.

20918. Était-ce sur le terrain même où avait été fait une localisation d'essai ou avez-vous choisi un nouveau terrain?—J'ai choisi un nouveau terrain sur lequel j'ai fait la localisation.

20919. A quelle distance de l'eau se trouvait le point à partir duquel

l'entrepreneur pouvait commencer ses travaux à cette époque,—le premier de ses travaux. A quelle distance de Fort William?—Sur un espace d'un mille et demi,—au marais de l'épinette, le terrain était très humide. Il a été humide jusqu'au milieu ou à la fin de juin.

20920. Sur ce terrain humide, il y avait une localisation antérieurement à celle-ci?—Oui.

20921. Par qui avait-elle été faite?—Par McMurdoch ou M. Hazlewood—quelqu'un qui avait été ici avant moi—Je crois que c'est M. Murdoch.

20922. Dois-je comprendre qu'au moment où l'entrepreneur a commencé les premiers travaux vous l'avez placé sur une position choisie par vous et qui n'avait été adoptée par aucun ingénieur antérieurement?—Il y a une faible étendue de terrain commune aux deux lignes, mais en premier lieu l'entrepreneur commença les travaux à la rivière Kaministiquia, vingt-deux milles au-delà, à la traverse de la rivière Kaministiquia, parce que le terrain était sec, et dès que nous avons pu tracer une ligne pour lui permettre de se mettre au travail, nous l'avons fait.

20923. Alors, direz-vous que l'entrepreneur a commencé ses travaux à vingt-deux milles de Prince Arthur's Landing?—Oui; il divisa son escouade, en envoya une partie à vingt-deux milles plus loin où le terrain était sec, et garda quelques ouvriers au bassin de Fort William. L'entrepreneur commence ses travaux à vingt-deux milles de Prince's Arthur Landing.

20924. Mais le corps principal se trouvait à vingt-deux milles de là?—Oui, à la traverse; les autres continuèrent. Quelques-uns étaient restés à Fort William, leur nombre fut augmenté et ils furent distribués entre les deux routes.

20925. Dans l'endroit où commencèrent les travaux, vingt-deux milles plus loin, la ligne avait-elle été antérieurement localisée ou était-ce une nouvelle ligne?—A peu près. Voyant que le temps me pressait, je changeai la ligne aussi peu que possible, afin de mettre les hommes à l'ouvrage. Je n'ai eu qu'un jour ou deux pour cela, et après avoir changé la ligne, je les ai mis au travail. Alors je me suis rendu à l'autre extrémité, et j'ai commencé d'une manière régulière à continuer la ligne à partir de l'extrémité inférieure. Je me suis rendu près de Fort William, j'ai commencé la localisation de la ligne régulièrement et d'une manière continue.

20926. Vous dites qu'au point où ils ont commencé les travaux, vous avez fait la localisation très à la hâte?—Oui.

20927. Si vous aviez eu plus de temps, auriez-vous fait là une meilleure localisation?—Peut-être un peu meilleure, mais j'étais très pressé.

20928. Je ne parle pas maintenant de la raison pour laquelle vous n'avez pas obtenu la meilleure localisation, je vous demande seulement si vous auriez pu avoir une meilleure localisation?—Oh, oui. J'aurais pu en avoir une meilleure si je n'avais pas été aussi pressé, mais pas beaucoup plus. Le témoin aurait pu obtenir une meilleure localisation s'il avait eu plus de temps.

20829. Sous quel rapport aurait-elle été meilleure?—Le travail aurait été un peu moins considérable.

20930. Vous parlez du coût du travail?—Oui.

20931. Moindre de combien?—Je ne puis pas établir une comparaison sans avoir une ligne tracée.

20932. Une meilleure ligne aurait-elle passé au nord ou au sud de celle-ci?—Il y a là une vallée qui aurait changé la direction du chemin. Une combinaison de lignes et de courbes aurait produit une différence.

20933. Les ingénieurs n'ignorent pas qu'en consacrant du temps à la localisation on réalise une économie grâce à la localisation?—Oui.

Il est impossible, dans un pays boisé, d'obtenir la ligne la meilleure dès la première exploration.

20934. Est-il possible d'obtenir dès la première exploration la ligne la meilleure?—La chose est impossible dans un pays boisé.

20935. Alors il faut du temps, avant la construction, pour faire une exploration aussi complète que possible dans l'intérêt du pays ou des propriétaires qui auront à supporter le coût du chemin?—Exactement.

20936. Dans le cas dont il s'agit, a-t-on pris le temps suffisant, avant d'accorder le contrat, pour s'assurer de la meilleure localisation?—Je ne puis le dire, je n'étais pas là.

20937. Après votre arrivée, n'avez-vous pas dit qu'il vous étiez pressé?—L'entrepreneur se trouvait là avec moi sur le terrain avec 150 hommes qu'il s'agissait de mettre au travail.

La ligne du témoin était meilleure que celle qui avait été tracée antérieurement.

20938. La ligne que vous avez obtenue était meilleure que la précédente?—Elle était d'un peu plus d'un mille plus courte.

20939. Y a-t-il à votre avis quelque désavantage correspondant?—Les rampes ne dépassent pas un sur cent sur ma ligne,—chiffre moindre que celui de la première ligne.

20940. Alors vous prétendez que votre ligne est meilleure que la précédente?—Oui.

20941. J'ai cru que vous disiez qu'à votre avis cette ligne était préférable dans les intérêts du pays?—Oui.

20942. Parce qu'elle coûtait moins et qu'elle était aussi bonne ou meilleure; est-ce là ce que vous avez voulu dire?—Oui.

20643. Il n'y a aucun doute que c'est bien là ce que vous voulez dire?—Non, je ne pense pas qu'il puisse y avoir aucun doute à ce sujet.

20944. La ligne est aussi facile, moins dispendieuse, et tout aussi bonne?—Oui.

20945. Et j'ai cru comprendre que vous disiez que même lorsque vous mettiez les hommes à l'ouvrage, vous ne pouviez pas vous assurer la meilleure localisation sur ce point, parce que vous étiez pressé par le temps?—A cet endroit j'ai dû faire de mon mieux dans le commencement. J'ai dû me plier aux exigences du moment.

Il aurait pu faire mieux au point de départ s'il avait eu plus de temps.

20946. Je renouvelle ma question. J'ai compris que vous aviez dit que lorsque vous avez mis les ouvriers au travail, vous ne pouviez obtenir la meilleure localisation sur ce point, parce que vous étiez pressé par le temps?—Oui, à ce point j'aurais pu faire mieux si j'avais eu plus de temps.

20947. Avez-vous su que les entrepreneurs avaient réclamé des dommages parce qu'ils avaient perdu du temps, n'ayant pu commencer immédiatement le travail?—Oui, j'en ai connaissance.

20948. Qui a été chargé du règlement de cette réclamation?—M. Marcus Smith.

20949. Alors je suppose qu'avec votre détachement vous vous êtes tenus autant que possible en avant des travailleurs pour la localisation?—Après les vingt-deux premiers milles, une fois l'ouvrage terminé, nous nous sommes évidemment tenus en avant d'eux.

20950. Une fois le travail commencé, les entrepreneurs se sont-ils plaints d'être retardés par défaut de localisation ou pour toute autre cause?—Non, je n'ai eu connaissance d'aucune autre plainte.

20951. Pendant combien de temps les travaux ont-ils été continués, sous l'impression que la ligne irait au Lac Shebandowan?—Lorsque j'eus terminé la localisation des vingt-deux milles—à vingt-deux milles environ de la traverse de la rivière Kaministiquia—M. Hazlewood avertit l'entrepreneur d'arrêter ses travaux à cet endroit, tandis que nous continuions notre localisation au nord ou au nord-ouest. Il l'a averti de n'entreprendre aucun travail pendant un certain temps au-delà de ce point.

M. Hazlewood avertit les entrepreneurs de ne pas continuer les travaux sur la ligne tracée en premier lieu.

20952. Lorsque vous dites que vous avez continué vos travaux au nord et au nord-ouest, vous voulez dire du côté de Shebandowan?—Oui. Il les a avertis de ne pas dépasser ce point; je pense que c'était vers le mois de septembre ou d'octobre de cette année. Subsequently il leur donna l'autorisation de pousser leurs travaux jusqu'à la station Sunshine, qui se trouve à trente deux milles et demi de l'endroit où les travaux avaient été arrêtés.

Il leur est permis finalement de pousser les travaux jusqu'à la station Sunshine.

20953. Les entrepreneurs exécutèrent-ils quelques travaux à l'ouest de Sunshine Creek?—Non.

20954. L'ouvrage, quel qu'il soit, qui a été fait dans aucun temps, l'a été par le personnel des ingénieurs, sous forme d'exploration et de localisation?—Oui, à l'ouest de Sunshine Creek.

20955. Revenant pour un moment à vos explorations dans la Colombie Anglaise, je pense que vous avez omis de mentionner ce qu'avait fait le détachement de Green dans le cours du premier hiver, lorsque vous l'avez laissé dans le voisinage de la cache de la Tête Jaune?—Il a fait quelques explorations et des arpentages du Lac Albreda jusqu'à la rivière au Canot et au de là. C'est à quoi se sont à peu près bornées leurs opérations de l'hiver.

EXPLORATION, C. A.  
Dans le cours du premier hiver, le détachement de Green fit des explorations et des arpentages du lac Albreda jusqu'à la rivière au Canot et au-delà.

20956. Voulez-vous d'abord décrire d'une manière plus détaillée l'étendue de leurs explorations?—En premier lieu ils ont essayé en passant par différentes vallées, à vingt ou vingt-cinq milles à l'ouest, un ou deux endroits qui semblaient permettre un débouché, ils les ont essayés successivement, puis en étant sortis ils commencèrent un arpentage à partir du Lac Albreda, par et au delà la rivière au Canot. Là se sont bornées à peu près toutes leurs opérations.

20957. Cet arpentage se dirigeait au nord?—Oui, au nord. Il se dirigeait au nord vers un prolongement par la passe au Canot.

20958. Se dirigeait-il vers l'exploration que vous aviez faite avec M. Selwyn?—Oui.

20959. Et qu'a démontré cet arpentage?—Il a démontré que, sur cette distance, le terrain était très favorable.

L'exploration a démontré qu'environ vingt-cinq milles de terrain était favorable.

*Explorations, C. A.*

20960. Sur quelle distance environ?—Vingt milles ou environ. Je ne suis pas parfaitement certain de la distance,—de vingt à vingt-deux milles.

20962. A-t-on relevé des profils?—Oui.

20962. Cela fait-il partie de la ligne qui a été adoptée jusqu'à cet endroit?—Oui.

20963. Et qu'a fait le détachement de Mahood; j'ai compris qu'il avait adopté la même ligne de conduite, en détachant une partie de ses hommes pour les opérations d'hiver?—Il a réduit son détachement et a fait des explorations vers le printemps pour chercher une ligne jusqu'à la Rivière Fraser. Il n'a pas fait d'arpentage.

20964. Dans quelle limite ont-ils fait cette exploration dans le cours de l'hiver de 1871-72?—Ils se rendirent dans une localité appelée le ruisseau du Camp. C'est le premier cours d'eau sur la rive sud-ouest de la rivière Fraser. Descendant de la Cache de la Tête Jaune, ils se rendirent jusqu'au premier ruisseau, à trente milles environ de la Cache de la Tête Jaune. Ils remontèrent ce cours d'eau jusqu'à trente milles.

20965. Dans quelle direction?—Dans la direction sud-ouest.

20966. C'est du côté de la crête des monts Cariboo?—Oui. Ayant traversé la crête de cette chaîne de montagnes, ils descendirent la rivière jusqu'à une certaine distance. L'hiver se déclara. L'ingénieur réduisit son détachement—retint tous ceux de ses hommes qu'il pouvait garder pour l'hiver. Ses explorations se bornèrent à l'examen, tant en aval,—en descendant la Rivière Fraser,—qu'en amont vers la Cache de la Tête Jaune pour trouver une vallée donnant à l'ouest, en arrière de l'endroit d'où il venait,—au sud et au nord de la route qu'il avait prise.

Ni le détachement de Mahood, ni celui de Green ne purent réussir à découvrir une région praticable. 20967. Alors les explorations des deux détachements n'ont pas été heureuses, en ce sens qu'elles n'ont pas amené la découverte d'aucune région se prêtant à l'établissement d'une ligne?—Non, elles ne l'ont pas été.

20968. Ni le détachement de Green, que vous dirigiez, ni celui sous la conduite de Mahood?—Ils n'ont pu trouver à l'ouest le débouché si vivement désiré, de sorte que les opérations de l'hiver n'ont amené la découverte d'aucune passe en cet endroit?

20969. Mais elles ont démontré qu'il était inutile de procéder à un arpentage?—Exactement; Oh! oui.

20970. Elles ont été utiles en ce sens?—Oui.

TRACÉ ET CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—CONTRATS Nos. 13 ET 25. 20971. Avez-vous occupé le poste d'ingénieur des travaux de la section No. 13 jusqu'à l'achèvement du travail?—Jusqu'à l'achèvement du travail.

20972. Avant l'achèvement des travaux, avez vous pris la direction de quelqu'autre division ou section?—Oui.

Lorsqu'il était ingénieur de la section No. 13, il reçut ordre dans l'hiver de 1875-76 de faire une exploration au nord du Lac Shebandowan. 20973. Laquelle?—Dans le cours de l'hiver 1875-76, je reçus ordre de faire une exploration d'essai pour constater de quelle manière je pourrais le plus avantageusement prendre une direction à l'ouest me conduisant quelque part au nord du Lac Shebandwan, en suivant toujours cette direction, mais quelques milles plus au nord.

*Tracé et Construction  
du chemin de fer—  
Contrats Nos. 13  
et 25.*

20974. Dans la localisation de toutes ces lignes quel était le terminus le plus rapproché?—A cette époque la chute à l'Esturgeon,—un des bras du Lac de la Pluie,—était le terminus le plus rapproché et l'a été jusqu'à l'hiver de 1875-86. Je continuai l'exploration sur un terrain différent, me portant à l'ouest dans cette direction générale et m'éloignant du Lac Shebandowan dont l'extrémité orientale avait été d'abord choisie comme terminus du contrat No. 13, au sud. C'est-à-dire en prenant des hommes attachés à la section 13, en aussi grand nombre que je pouvais le faire cet hiver. Dans les derniers jours du mois de novembre je reçus avis d'Ottawa de commencer une exploration à partir de la station de Sunshine à la recherche d'une ligne plus au nord pour atteindre le Lac des Mille Lacs et l'autre point était la Rivière des Anglais sur laquelle des explorations avaient été faites précédemment. Ces deux points furent assignés et l'on me demanda de m'assurer jusqu'à quel point le pays se prêterait à l'établissement d'une ligne, de sorte que prenant le détachement, j'ouvris une autre ligne dans le pays. On me demanda surtout de m'assurer aussitôt que possible des rampes que l'on rencontrait dans le pays.

Le Lac des Mille Lacs et la Rivière des Anglais sont les termini.

20975. Une exploration instrumentale?—Une bonne ligne d'essai.

20976. Une localisation d'essai?—Non pas précisément une localisation d'essai. Une ligne d'essai est la première ligne tracée. Une localisation d'essai consiste à la modifier un peu plus jusqu'à ce qu'elle soit définitivement améliorée par une localisation permanente, mais la ligne que nous avons tracée était une ligne d'essai devant nous montrer les pentes qu'elle présenterait, de sorte que prenant le détachement je le conduisis dans cette direction et je contournai la ligne jusqu'à un endroit appelé la Rivière de l'Acier Brulant (Fire Steel River), en passant par le Lac des Mille Lacs. J'ai envoyé à Ottawa un profil de cette exploration pour répondre à une demande urgente faite dans le but de s'assurer de la conformation du pays et sur ce profil—qui passe à vingt ou vingt-cinq milles de la de la Rivière des Anglais, le point sur lequel nous nous dirigeons,—je suppose que le bureau principal a fait une estimation des quantités et a adjugé ce travail.

20977. Durant ce temps vous êtes demeuré ingénieur des travaux sur la section No 13?—Oui.

20978. Jusqu'au parachèvement de la section 13?—Jusqu'au parachèvement de la section 13.

20979. Quels étaient les entrepreneurs de la section 13?—De la section 13 : Sifton, Ward & Cie. Sifton, Ward & Cie entrepreneurs de la section 13.

20980. Les connaissiez-vous avant qu'ils fussent entrepreneurs?—Non, je ne les avais jamais vus auparavant.

20981. Vous n'avez eu part à aucune des négociations à la suite desquelles ils ont obtenu le contrat?—Non, je ne connaissais pas ces messieurs.

20982. Quels étaient les entrepreneurs de la section 25?—Purcell et Ryan ; Patrick Purcell et Hugh Ryan. Les entrepreneurs de la section 25 sont Purcell & Ryan ; le

20983. Les connaissiez-vous avant que le contrat leur ait été accordé?—Oui, je les connaissais depuis un certain nombre d'années ; j'en avais connus sur le chemin de fer Intercolonial, depuis un certain nombre d'années.

*Tracé et Construction  
du chemin de fer—  
Contrats Nos. 13  
et 25.*

20984. Avez-vous eu quelque communication avec eux avant qu'ils aient obtenu le contrat?—Non.

20985. Ni directement ni indirectement?—Non.

20986. Avez-vous pris quelque part aux négociations qui ont amené l'octroi du contrat?—Aucunement.

20987. Leur avez-vous communiqué de quelque manière, directement ou indirectement, quelques informations sur les quantités probables de la ligne?—Non.

Sur la section 13, on prétendait qu'il y avait une grande différence entre les quantités employées et celles des estimations.

20988. Quant à la section 13, vous rappelez-vous s'il y avait une grande différence entre les quantités employées et celles qui figuraient sur les estimations au moment où l'on demanda des soumissions?—Oui, il y avait quelque différence. On prétendait ici qu'il y avait une grande différence entre les quantités exécutées et les estimations.

20989. Ce doit être, je suppose, entre le Sunshine Creek et le terminus oriental?—Oui.

20990. Que dites-vous à ce sujet, y avait-il, croyez-vous une grande différence dans les quantités?—Je n'ai pas eu à m'occuper du calcul des premières quantités, je ne sais pas comment il a été fait.

20991. Le contrat a été accordé sur les quantités fournies par l'exploration de M. Hazlewood?—Je le suppose. Nous avons localisé la ligne sur un terrain plus facile.

20992. Cela aurait alors diminué les quantités?—Oui.

20993. Cela n'aurait pas pour effet d'expliquer l'augmentation des quantités?—Non.

20994. Si cela avait un effet quelconque, se serait de démontrer que la première estimation était tout à fait incorrecte si elle dépassait les quantités, malgré la plus grande facilité de votre ouvrage?—Oui. Comme exemple de cela une des principales plaintes de Sifton, Ward & Cie. est que j'avais réduit le travail à un tel point sur les premiers quinze milles que leur contrat se trouvait sans valeur, ainsi qu'ils le prétendaient.

20995. Qu'avez-vous à dire relativement aux quantités du contrat 25, l'estimation a été faite apparemment sur votre ligne d'essai, comme vous l'appellez—c'est-à-dire une exploration faite à la hâte, moins exacte qu'une localisation d'essai?—Cela peut se faire, car ils n'avaient pas à Ottawa d'autres données pour faire l'estimation.

Une grande partie de la section 25 est unie, mais semée de petites côtes.

20996. Quelle est la nature de cette région; est-elle accidentée ou unie?—Elle n'est pas très accidentée; une grande partie est unie, mais semée de rochers affectant la forme de petites côtes.

20997. Dans une contrée de cette nature pouvez-vous faire une estimation exacte des quantités sans tracer des sections transversales et déduire les quantités de ces sections?—Non. Déduire les quantités sans faire de sections transversales suppose que la condition normale du terrain est d'être uni.

Dans une région de cette nature les quantités ne peuvent être déduites sans sections transversales.

20998. Dans une région telle que vous décrivez où se trouve la section 25, était-il possible de déduire des quantités exactes ou approximatives, sans tracer de sections transversales?—Non, ce n'était pas possible.

2099. Les sections transversales ont-elles été tracées avant les demandes de soumissions?—Oh! non, la ligne n'était pas localisée lorsque le contrat a été accordé.

2100. Vous vous êtes simplement arrêtés, si j'ai bien compris, sur quelque chose comme les quantités approximatives?—Quelque chose d'approchant; l'étendue que nous avions à parcourir était d'environ soixante milles, attendu que l'étendue totale était de quatre-vingt-un à quatre-vingt-deux milles et nous n'avons fait qu'une partie du chemin.

2101. Dites-vous, d'après ce que vous connaissez de l'examen de cette ligne, qu'avant que les soumissions soient demandées, on aurait pu s'assurer de ces quantités approximatives de manière à les offrir à la considération des soumissionnaires?—Non, on ne pouvait aucunement s'en assurer, même avec une exactitude relative.

2102. Est-il arrivé que les quantités ont été bien différentes de celles qui ont été mentionnées dans les informations fournies aux soumissionnaires?—En effet.

Il est arrivé que les quantités ont été bien différentes de celles données dans les soumissions.

2103. Et à quoi attribuez-vous le fait de cette grande différence?—Il faut reconnaître là-dedans l'opération d'une ou deux causes. Je dois dire d'abord que les rampes indiquées pour la construction étaient quelque peu plus élevées que celles qui avaient été admises dans le calcul des quantités sur ces soixante milles ou à peu près, et on pouvait supposer que le reste, en continuant la ligne, aurait le même caractère ou à peu près, et les rampes indiquées pour la construction étaient plus élevées que celles des premiers soixante milles.

2104. Cela donnait lieu à des quantités plus considérables pour les remblais?—Oui.

2105. Mais moins considérables pour les tranchées?—La quantité qu'il faut pour combler les cavités, les vides, règle les quantités pour le travail.

2006. Vous voulez dire que lorsque les vides sont remplies, il n'y a pas à employer une plus grande quantité de matériaux?—Non.

2007. Vous prenez tout ce qu'il vous faut pour cela dans les coupes et le reste en dehors de la ligne?—Oui.

2108. Après que ce travail eut été donné à l'entreprise,—je veux parler de la section 25—avez-vous fait quelques changements importants dans la localisation de la ligne que vous aviez d'abord tracée lors de la localisation d'essai?—Oui, dans un cas. La nature de nos instructions était de chercher la ligne la meilleure et la plus facile qu'il nous serait possible au milieu de ces côtes. Pour quelques-unes de ces côtes nous fîmes presque un détour,—nous dessinâmes une ligne en forme de S pour trouver une ouverture à travers ces rochers. A ce sujet j'ai écrit à Ottawa, disant que j'allais examiner la ligne de manière à la raccourcir, comme je l'espérais, de un ou deux milles, que les frais seraient considérables, mais que la chose méritait d'être faite; je calculais que la distance devait être réduite d'un mille ou deux. Je n'avais pas de certitude à cette époque. Alors dans le printemps, avant l'arrivée de M. Hazlewood, (M. Hazlewood était alors à Ottawa), j'envoyai M. Middleton pour examiner le terrain et voir ce qu'il y avait de mieux à faire. Au moment de l'arrivée de M. Hazlewood, nous avions commencé ces examens et nous possédions une idée assez juste de ce qui

Changements importants dans la localisation.

*Tracé et Construction  
du chemin de fer—  
Contrat No. 25.*

Il raccourcit la ligne d'un mille et sept-huitièmes, mais en élève le coût de \$90,000 à \$100,000.

Chaque mille retranché sur la distance est estimé à une valeur de \$50,000 à \$60,000.

pouvait être fait ; je lui fis part de cela et il me dit que la chose était convenable et qu'elle méritait un essai. Il soumit ce changement à Ottawa et il fut accepté par le gouvernement. Cela élevait le coût d'environ \$90,000 à \$100,000. Nous avons raccourci la ligne d'un mille et sept huitièmes, mais nous avons augmenté le coût de \$90,000 à \$100,000.

21009. Alors considérez-vous qu'il était utile, dans l'intérêt de l'exploitation future de la ligne, de dépenser ces \$90,000 ou \$100,000, afin de raccourcir la distance pour favoriser l'exploitation de la ligne ?—Oui.

21010. Combien pensez-vous qu'il serait légitime de dépenser par mille pour un travail de ce genre dans cette région, et pour le trafic qu'on peut espérer sur une telle ligne, dans le but de supprimer la mise en opération future à les dépenses d'exploitation de ce mille ?—On calcule ordinairement en localisant une ligne que chaque mille retranché sur la distance vaut de \$50,000 à \$60,000.

21011. Cela dépendrait naturellement du montant d'affaires qui se ferait sur le chemin ?—Oui, la valeur diminuerait en raison direct du peu d'importance du trafic.

21012. Le matériel roulant du chemin s'userait et se détruirait moins, s'il y avait un plus petit nombre de trains ?—Oui.

21013. Par conséquent plus le trafic serait considérable, plus élevées seraient les dépenses de l'exploitation de la ligne ?—Oui.

21013. Par conséquent je vous demande combien, dans cette partie du pays et avec le montant d'affaires qu'on doit espérer sur ce chemin, on doit dépenser par mille pour épargner les dépenses d'exploitation. En d'autres termes quel serait l'équivalent des dépenses d'exploitation ? Je dirai de \$50,000 à \$60,000 au moins par mille.

21015. Alors, dans ce problème que vous exposez, vous calculez qu'une économie de \$90,000 à \$100,000 sera réalisée sur les frais d'exploitation du chemin, quoique le coût primitif se trouve plus élevé ?—Oui, c'est exactement cela.

21016. Alors les dépenses équivaudront à l'économie qu'on réaliserait en raccourcissant la ligne ?—Les deux se balanceront.

Comme le travail se faisait dans le roc, le changement par lequel la ligne a été raccourcie a hâté son achèvement.

21017. Alors qu'aurons nous à gagner s'il y a égalité au point de vue financier ?—Un des autres avantages est celui-ci : comme une grande partie des ouvrages se font dans le roc et que les travaux ont été continués en hiver sans interruption, les ouvriers n'auraient pu attaquer dans cette saison un sol léger, gelé à une profondeur de deux ou trois pieds.

21018. Ainsi ce changement a hâté le travail ?—Oui.

21019. Ne diminue-t-il pas l'espace de temps dans lequel un train peut se rendre d'un endroit à un autre et ne favorise-t-il pas ainsi les affaires du chemin ?—Oui.

21020. Y avait-il d'autres changements importants dans ce contrat ?—Non, il n'y avait pas de changements ajoutant aux frais. Tous les changements qui ont été faits à part celui-là, l'ont été pour réduire les dépenses. Lorsque la ligne a été mieux connue et mieux examinée, on a fait les changements qu'elle comportait. Par exemple au pied des côtes et des points rocheux qui, dans le principe, élevaient les niveaux

et nécessitaient de forts remblais de terre, on a amélioré les abords en changeant la ligne de manière à rapprocher les niveaux de la surface première.

21021. Etiez-vous l'ingénieur résident ?—Je l'étais sur la section 25.

21022. Qui était l'ingénieur de district ?—M. Hazlewood.

21023. Son autorité s'étendait sur les contrats 25 et 13 ?—Oui.

21024. Et pas au delà ?—Sur quelques explorations qui se faisaient à l'ouest de là.

21025. Mais non sur la construction ?—Non, pas sur la construction.

21026. En faisant ces changements qui, dites-vous, ont diminué le coût, aviez-vous la responsabilité de les décider ou les avez-vous suggérés à M. Hazlewood qui les a approuvés ?—Je les ai suggérés et je les ai faits souvent dans les endroits où je les trouvais très nécessaires.

21027. Jusqu'à quel point pensez-vous que ces changements, additionnés les uns avec les autres, pourraient diminuer le travail sur cette section, —j'entends parler du coût du travail ?—Je ne sais pas. Je n'ai fait aucun tableau des réductions. En général les changements doivent avoir diminué considérablement le coût.

21028. N'avez-vous pas une idée générale de la diminution du coût ? Ces changements peuvent le diminuer considérablement. Il existait un point, à dix ou douze milles de l'extrémité ouest, où nous avons estimé la valeur approximative des travaux à \$30,000 ou \$40,000, près de l'extrémité ouest, à peu de distance de la rivière des Anglais. C'est là le seul point dont je parle, le seul chiffre que je puis citer.

21029. Pouvez-vous donner une estimation approximative des autres changements, —j'entends au point de vue de la diminution qu'ils auraient opérée dans les dépenses ?—Non, je ne pourrais le faire maintenant, car je ne pourrais le faire que par conjecture.

21030. Etes-vous à peu près sûr d'avoir économisé jusqu'à \$10,000 sur le reste de la ligne ?—Je le suppose.

21031. Pouvez-vous dire avec certitude que ce soit autant que cela ? —Oui, je ne pense avoir aucun doute à ce sujet.

21032. Doutez-vous que ce ne soit pas \$20,000 ?—Peut-être pas autant, et cela parce que nous ne tenons pas de mémoire des quantités lorsque nous diminuons la ligne ou la réduisons considérablement. Bien entendu, nous n'additionnons jamais les quantités pour cela. Sans doute nous avons continué la ligne, lorsqu'il était parfaitement évident et certain que le tracé était bon.

21033. C'étaient les raisons qui vous portaient à exécuter le travail ?—Oui.

21034. Mais je parle maintenant d'un certain genre d'estimations de l'économie probable ?—Non, je n'irais pas jusqu'à dire que c'est un point sur lequel nous comptons.

21035. Alors vous semblez certain que c'est au moins \$40,000 sur le tout ?—Je pourrais répondre : peut-être oui. Une économie de peut-être \$40,000 sur le tout.

21036. Vos dépenses additionnelles sur ce point où le coût a été augmenté, ont été, vous avez dit je crois, de \$90,000 à \$100,000 ?—Oui.

Construction du chemin de fer—

Contrat No. 25.

21037. De sorte que le coût additionnel de toute la construction, si ainsi le coût additionnel provenant des travaux mémoires ne vous trompe pas maintenant, pourrait varier entre changements a été de \$50,000 et \$60,000. Est-ce bien cela?—Oui, c'est cela, si vous admettez d'abord que les quantités étaient exactes à l'origine.

21038. Je parle maintenant sans m'occuper de l'exactitude des quantités. Je vous demande quant au résultat des travaux que vous avez dirigés, si dans votre opinion ayant épargné \$40,000 et dépensé \$90,000 à \$100,000, vous devez porter au débit des changements de \$30,000 à \$40,000?—Oui, je pense que c'est probable.

Une grande partie du pays est couvert de muskegs.

21039. Alors, si la différence entre le coût des travaux exécutés et celui des travaux estimés, dépassait ce chiffre, à quoi attribueriez-vous la différence?—En premier lieu, comme je l'ai déjà dit, une des raisons du changement que nous avons opéré pour rapprocher le niveau autant que possible de la surface, est qu'une grande partie de ce pays est couverte de marécages et de muskegs, et il était nécessaire d'abaisser le niveau parce que le poids accumulé des remblais déposés sur la surface ne faisait que tendre à déprimer la surface originelle.

21040. J'ai appris qu'il s'était élevé une grave difficulté entre les entrepreneurs et le gouvernement, au sujet des mesurages de cette section; en avez-vous entendu parler?—Oui, il s'est élevé une difficulté.

21041. Quelle était la nature de la difficulté ou de la différence d'opinion?—Les quantités du travail exécuté dépassaient considérablement celles des estimations faites lors de l'octroi du contrat.

Les quantités dépassaient les estimations et après révision les travaux ont paru inférieurs au montant pour lequel ils avaient été certifiés.

21042. S'est-il élevé une autre difficulté?—Après révision n'a-t-il pas été établi que les travaux exécutés, mesurés et certifiés étaient plus considérables que ceux que comportait alors la localité?—Oui.

21043. L'aspect de la localité fit naître subséquemment l'opinion que les ouvrages étaient trop élevés?—Oui, telle est la cause du différend.

21044. En d'autres termes on a accusé les ingénieurs d'avoir accordé aux entrepreneurs des mesurages trop favorables et supérieurs à ceux que justifiait le travail exécuté; est-ce bien là la cause du différend qui s'est élevé entre le gouvernement et les entrepreneurs?—Oui, je pense que c'est quelque chose de ce genre.

21045. J'ai compris que vous disiez que l'augmentation du coût de cette section devait être attribuée, jusqu'à un certain point, aux muskegs couvrant la localité et à la façon dont les travaux affectaient la surface générale?—Oui, en grande partie à cela.

Les matériaux pris dans les puits d'emprunt des muskegs se sont tassés, une fois déposés sur les remblais, et ceux-ci s'étant affaîsés il ne reste rien pour établir avec exactitude les chiffres des excavations.

21046. Voudriez-vous nous expliquer de manière à être compris d'une personne qui n'appartient pas à la profession, comment l'exécution de ramblais composés de ces matériaux pourrait affecter la surface générale de la localité, au point d'amener dans la suite un état de choses peut-être différent de celui qui existait au moment des premiers mesurages?—En formant le lit du chemin à travers le muskeg, on se servait de la terre provenant des puits d'emprunt et des fossés d'assèchement, une partie était humide, l'autre légère; lorsqu'elle fut placée sur les ramblais, il se produisit un tassement qui exerça une dépression sur la surface première du sol. Ce sont là les raisons de l'impossibilité dans laquelle se sont trouvées les personnes qui ont fait subséquemment des mesurages, de déterminer dans les endroits où les lignes ont été perdues par les changements de position dans les deux lignes, les fossés d'assèchement et les remblais.

21047. Dois-je comprendre que vous dites qu'en faisant des remblais sur un muskeg on détermine l'affaissement de la surface environnante ?—Oui.

21048. De combien une levée de cinq pieds de hauteur par exemple, aurait-elle déprimé la surface placée immédiatement au dessous ?—De trois ou quatre pieds dans certains cas.

21049. Serait-ce un affaissement de la surface placée immédiatement au dessous de la levée, ou de la surface de chaque côté du muskeg environnant ?—L'affaissement, sur une distance variant de 100 à 150 verges sur les côtés immédiats du lit du chemin, donnant au chemin et aux remblais la conformation qu'ils possèdent maintenant, conformation semblable à celle qu'ils auraient s'ils avaient été construits et formés dans une vallée.

Le muskeg s'affaisse ordinairement sous le poids des remblais.

Le tassement du muskeg est de nature à faire naître l'impression que la ligne a été construite dans une vallée.

21050. Alors, après l'affaissement, le sommet de la levée se serait trouvé rapproché de la ligne horizontale de la surface primitive. Oui, de la surface primitive.

21051. En s'affaisant conserverait-il les angles aigus de la ligne de surface, ou ces angles seraient-ils chargés ou arrondis ?—Le remblais, lui-même, deviendrait quelque peu arrondi ; de fait toutes les lignes, dans la formation et le terrain environnant, seraient changées.

21052. Cet affaissement, qui est le résultat du poids du remblais placé sur la surface primitive, était-il immédiat ou graduel ?—Il était graduel. Jusqu'à un certain point il était immédiat et ensuite continu encore, je n'ai pas de doute à ce sujet, mais pas aussi perceptible.

21053. L'affaissement était plus rapide au début ?—Oui, plus rapide.

22054. Mais plus graduel ou plus lent en dernier lieu ?—Exactement.

22055. Avez-vous entendu parler d'autres localités où le drainage s'étant fait au moyen de fossés d'assèchement ou autrement, aurait pour effet d'abaisser la surface environnante sur une distance considérable, jusqu'à un niveau plus bas que celui qui existait dans le principe ?—Oui ; mais je ne puis dire exactement jusqu'à quel point. J'ai remarqué dans un certain nombre d'endroits où on avait creusé des fossés d'assèchement, que la surface avait une tendance à s'incliner sur les fossés d'écoulement.

21056. Alors il appert par votre explication que la surface primitive de ce pays marécageux est maintenue par l'eau à son premier niveau et que lorsque l'eau trouve à s'écouler il se produit un tassement qui abaisse la surface. Est-ce là votre conclusion ?—Sans doute, la chose se produit jusqu'à un certain point et alors les talus permettent aux fonds des tranchées latérales de prendre une forme convexe au lieu de la forme horizontale ou plate qu'ils affectaient primitivement.

L'écoulement des eaux produit l'affaissement de la surface.

21057. Cela est-il dû à la consistance des matériaux qui sont en partie liquides—plus liquides que ceux qu'on retire ordinairement des excavations ?—C'est dû en partie à cela et à la pression qui a lieu sur la surface ; mais d'autres fois cela ne provient pas de ces matériaux. Sur le quarantième mille au delà de Fort William, il y a un remblais fait de glaise et de gravier ; lorsque nous l'avons recouvert de matériaux plus lourds, tels que de cailloux et de gravier, les côtés s'étendirent de 100 à 125 pieds ; il y avait une augmentation de largeur au

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.

pied du remblais,—le remblais s'étendit jusque là, et s'éleva de nouveau, formant une vallée entre le pied et le corps du remblais. Il était de terre argileuse. C'est le poids qui a déterminé ce résultat. Sans doute c'était un fort remblais. Les matériaux, comme vous le voyez, se désagrègèrent et affectèrent une forme semblable à celle des fossés d'écoulement.

21058. A quoi attribuez-vous cela?—C'est dû en grande partie à la nature de l'argile qui absorbe l'eau au printemps ; il se trouve comprimé fortement par le gravier qui le repousse et bientôt il fait place au sable et au gravier qui le rejettent au dehors. Un exemple remarquable de cela se trouve au quarantième mille au delà du Fort William, comme chacun peut le constater.

Le témoin a reçu avis que M. Bell avait fait de nouveaux mesurages et qu'il n'avait pas vérifié son premier mesurage.

21059. Savez-vous si quelqu'un était chargé d'inspecter vos mesurages et de s'assurer, s'il était possible, s'il n'y avait pas erreur de votre part?—Oui. Je reçus avis du département des chemins de fer et canaux que M. Bell avait mesuré de nouveau les travaux de la section No 25 et qu'il n'avait pas vérifié mon premier mesurage.

21060. A-t-il trouvé que les quantités étaient moindres?—Il les a trouvées moindres.

21061. Était-il seul ou quelqu'un lui avait-il été adjoint?—M. Hill—Albert J. Hill, je crois, lui était adjoint, je crois que M. Mortimer a été une partie du temps avec lui, mais pas tout le temps.

21062. Vous a-t-on demandé d'aller avec lui sur la ligne pour vous assurer s'ils mesureraient exactement?—Non.

21063. Avez-vous eu occasion d'aller avec eux?—Non.

21064. Avez-vous été informé du résultat de leur examen?—Je l'ai demandé d'abord et subséquemment j'ai reçu avis, j'en ai été averti par le secrétaire du département.

21065. Cette différence que vous exposez comme devant se produire lorsqu'il est fait usage de matériaux provenant des muskegs, n'expliquerait pas la différence dans les mesurages ; n'êtes-vous pas de cet avis?—Non ; il y a eu également quelque différence dans la classification des matériaux.

21066. Dans quelle classification?—Dans celles des roches éparses et du roc vif, je pense.

21067. Sous quel rapport le détachement de Bell a-t-il mesuré ces matériaux autrement que vous?—Je ne sais pas.

21068. Pouvez-vous expliquer comment s'est élevée la différence d'opinion au sujet de la classification?—En premier lieu le lit du chemin a été formé dans bien des cas,—ou du moins dans un certain nombre de cas,—dans un endroit ou deux je m'en souviens,—je ne puis me rappeler la distance sans consulter le profil,—dans des endroits où il n'y avait pas de terre à la surface, et nous étions obligés de les couvrir d'une couche de deux à trois pieds ; il n'y avait que des roches éparses. Nous traversions une région formée de rocs brisés et nus. Nous n'avions rien d'abord pour former le lit du chemin, si ce n'est de prendre ces pierres pour faire un lit d'environ dix pieds de largeur, de le recouvrir de traverses pour élever le niveau et alors nous nous servions d'un train pour remplir cette levée.

Différence d'opinion sur la classification des matériaux et qu'elle en est la cause.

21069. En premier lieu vous faisiez à ce remblais une fondation en roches éparses?—Exactement.

21070. Alors avec des trains de ballast, vous recouvriez les fondations d'argile et de gravier?—Oui.

21071. Voulez-vous dire que dans leurs opérations, ils mesuraient tout le volume de ce remblais comme s'il n'était formé que des matériaux paraissant à la surface?—Sans doute. Ils n'avaient aucune connaissance—ils ne pouvaient en avoir aucune—des dimensions de la levée parce qu'ils ne pouvaient se rendre compte des matériaux se trouvant à l'intérieur.

Dans quelques cas où les remblais étaient faits de roches éparses, et couverts avec de la terre, l'ingénieur vérificateur a mesuré la totalité du remblais comme s'il était fait de terre.

21072. Supposez-vous que c'est une des raisons pour lesquelles ils ont compté dans leurs calculs moins de roches éparses que vous?—C'en est une probablement.

21073. Vous savez, je suppose, qu'ils ont fait une différence de quelque chose comme 103,000 verges, pour les roches éparses seulement?—Oui.

21074. Pensez-vous que les renseignements que vous avez donnés puissent expliquer une différence aussi considérable dans le mesurage des roches éparses?—Je ne sais s'ils le pourront ou non. Un autre caractère du chemin, en dehors de ces ramblais formés en premier lieu et dont l'intérieur est de pierre, c'est que pour les ramblais dans lesquels se trouvaient des roches éparses, ils n'avaient rien pour se guider dans l'estimation des roches, à part de ce qu'ils pouvaient voir sur les côtés. Ils ignoraient qu'ils contenaient de la pierre, la voie était placée, le ballast les recouvrait et les trains circulaient au-dessus.

21075. Supposez-vous qu'ils puissent avoir été trompés sur la quantité réelle des roches, en supposant que les remblais qu'ils ont examinés étaient formés des matériaux qu'ils ont vus à la surface?—Je le suppose.

21076. Et par conséquent ils ne vous ont pas tenu compte de l'exactitude de votre jugement, quoique vous ayez mesuré le volume des roches éparses maintenant cachées à la vue. Est-ce là ce que vous voulez dire?—Exactement.

21077. Alors en supposant que ce soit là l'explication, cette quantité de terre devrait, n'est-ce pas, être ajoutée à la différence qu'ils ont trouvés dans vos quantités de terre. Supposons par exemple que la différence dans les quantités de terre soit de 305,000 verges, et en omettant ces roches éparses qu'ils ont retranchées, sous l'impression que les remblais étaient de terre, comment cela affecterait-il votre mesurage: cela ajouterait-il pas le même montant à la différence de votre terre?—Oui, cela devrait être; cela devrait être pourvu qu'ils aient pris les mesurages d'un bout à l'autre, mais...

21078. En d'autres termes, laissez-moi poser la question sous cette forme: s'ils ont trouvé dans la quantité réelle maintenant exécutée 103,000 verges de moins de roches éparses et 305,000 verges de moins de terre, pouvez-vous dire que le fait que les roches éparses se trouvaient réellement sous la terre peut expliquer cet item?—Leurs quantités ne donnent pas un chiffre assez élevé pour les roches éparses.

*Construction du chemin de fer—*

*Contrat No. 25.*

Les ingénieurs réviseurs constatent que le témoin a compté 408,000 verges de plus de matériaux qu'en accusent les travaux.

Il explique la différence.

21079. N'ont-ils pas trouvé en effet que dans vos calculs de mesurage des divers matériaux vous étiez en dessous de 408,000 verges?—  
Oui.

21080. Vous rappelez-vous la différence dans le roc vif trouvé par M. Bell?—Je l'ai oublié: 24,000 verges.

21081. 24,000 verges, comment expliquez-vous cela?—Je suppose qu'un grand nombre des surfaces du roc et des coupes dans le roc ont été effacées et qu'ils ne pouvaient avoir de sections transversales dans la forme qu'ils les auraient obtenues lorsque les travaux étaient à nu parce que la face des coupes était recouverte de terre et il était impossible de les voir sous la forme qu'ils affectaient à l'origine. Lorsque ces travaux ont été exécutés, tout a été enlevé et les niveaux ont été pris. Subséquemment la terre et le roc ont été recouverts. Je ne sais pas si telle était la raison, et je ne sais aucunement comment ils ont pu obtenir les lignes de roc.

21082. Pensez-vous qu'il leur aurait été possible de faire cette correction, ou que leur classification est incorrecte ou que la dispute se rapporte exclusivement à la classification et non à la quantité réelle?—Sans doute il y a dispute, jusqu'à un certain point, sur la quantité réelle, dans même que sur la classification.

21083. Cette quantité doit-elle être ajoutée aux 408,000 verges, afin de montrer la différence qui existe entre votre mesurage et celui qu'ils ont fait de certains matériaux?—Non, le chiffre de 408,000 représente la quantité totale.

21084. C'est le total pour les tranchées et les remblais de la ligne, mais l'item relatif au roc vif dépasse le vôtre de 24,000 verges. Avez-vous quelques explications à donner à ce sujet?—Je ne puis fournir aucune explication à part ce que j'ai dit, c'est-à-dire que dans un grand nombre d'endroits où il y avait du roc vif, ils n'ont pas pu s'en rendre compte très bien. Dans certains endroits nous avions du roc vif dans les tranchées et les fossés d'assèchement qui tous sont recouverts. Deux ans après l'exécution du travail, ils prétendent pouvoir faire un nouveau mesurage; je pense que ce serait là une des choses les plus miraculeuses. Si le terrain s'était trouvé dans une condition normale, il n'y aurait pas eu une aussi grande différence, mais les changements qu'il avait subis étaient si considérables que c'était se confier au hasard que d'entreprendre cette opération.

La différence dans les fossés d'assèchement, qui se monte à 31,000 verges est expliquée par la différence entre la profondeur apparente de la tranchée, au moment de la révision, et de celle qu'il avait il y a deux ans.

21085. Il existe un autre article relatif aux fossés d'assèchement sur lequel ils ont trouvé une différence d'environ 31,000 verges; comment expliquez-vous cela;—faut-il l'expliquer par l'emploi de matériaux provenant des muskegs?—C'est à cause de la profondeur apparente que présentent maintenant les tranchées, comparée avec celle qu'ils avaient il y a longtemps,—de la profondeur qu'ils avaient lors de leur creusement.

21086. La profondeur apparente qu'ils ont maintenant est différente de celle qu'ils possédaient lorsqu'ils ont été creusés dans le principe?—Exactement.

21087. Et la profondeur actuelle n'est pas aussi considérable?—Elle n'est pas aussi considérable.

21088. Avez-vous quelque idée du montant total, un chiffres ronds, des excavations pratiquées dans le sol et certifiées par vous?—La mémoire me fait défaut maintenant. Il y a en effet deux ans que je ne me suis aucunement occupé de cela. Je pense posséder cependant le document qui y a rapport;—j'ai le rapport de M. Bell.

21089. Pourriez-vous dire d'une manière approximative quelle a été environ la proportion des travaux d'excavation exécutés sur cette ligne dans le district où les districts où se trouvent des muskegs?—Je dirais près de la moitié.

21090. En consultant une partie du rapport de MM. Bell et Hill, je vois que les quantités certifiées jusqu'au 31 décembre 1878, d'après les rapports de l'ingénieur en fonction, ont été de 1,389,546 verges de terre, chiffre qui comprend les tranchées, les excavations et les fossés d'assèchement, maintenant si votre estimation est exacte, il y aurait en tout environ 1,000,000 verges de terre prise dans les muskegs, dans sa forme primitive, enlevée et employée dans ces localités. Pensez-vous que cette estimation soit à peu près exacte?—En supposant qu'ils soient à la moitié de la distance et que les matériaux de ce muskeg,—dans plus d'un cas il a fallu deux verges pour une,—même dans la moitié de l'espace il entrerait deux verges pour équivaloir à une de gravier ou autres matériaux.

21091. Je ne sais si ma question a été convenablement posée, mais je veux savoir si vous pensez qu'il y a eu par exemple environ 1,000,000 de verges d'excavation dans la terre ordinaire ou le sable, sans tenir compte des muskegs?—Cela peut-être mais je ne voudrais pas cependant l'affirmer.

21092. Pourriez-vous, au moyen d'un profil, indiquer maintenant les quantités?—J'ai fait le rapport de toutes les quantités. Il y a eu une cédule de quantités en 1878. Je ne pourrais pas dire d'une façon précise où se trouve cette région qui renferme des muskegs, mais je ne m'écarterais pas beaucoup de la vérité en disant que la moitié est couverte de muskegs. Environ la moitié de la région est couverte de muskegs.

21093. La différence totale du mesurage, entre vous et M. Bell est d'environ 439,000 verges, sans tenir compte du roc vif, c'est-à-dire en acceptant comme exacte l'explication que vous avez donnée,—que les remblais étaient faits en partie de roches éparses et qu'ils devaient porter la dénomination de roches éparses et non de terre?—Oui.

21094. Et si la quantité totale de terre provenant des muskegs, employée dans les travaux, était de 1,000,000, alors la différence entre le montant employé et celui établi par les mesurages de M. Bell serait environ de moitié?—Oui.

21095. Pensez-vous que le tassement des matériaux provenant des muskegs a été tel qu'en moyenne chaque verge retirée de l'excavation et mesurée de la manière ordinaire dans l'excavation, ne représente pas plus de la moitié de son volume cubique dans le remblais; croyez-vous que c'est là une juste proportion?—Je connais des exemples dans lesquels il est impossible d'obtenir aujourd'hui par aucun mesurage plus de la moitié du volume de ce qui était primitivement entré dans le remblais. Il y a des cas dans lesquels il est impossible d'obtenir plus de la moitié du volume de ce qui était entré dans le remblais.

11096. Lorsque vous dites que vous connaissez des exemples de ce

Construction du che-  
min de fer—  
Genral No. 25.

genre, entendez-vous que ce serait là une juste moyenne d'estimation pour le tout?—Je ne sais si elle s'appliquerait à la totalité. Elle pourrait varier, mais il se rencontrerait des cas dans lesquelles elle serait plus élevée, je connais des endroits. . . . .

21097. Pouvez-vous vous former maintenant une opinion sur ce que serait la moyenne de la quantité qu'accusera le remblais, si on le compare à celle de la terre qui y a été employée?—Je suppose qu'en basant les calculs sur tout le muskeg, une augmentation d'environ 60 à 70 pour cent formera probablement une juste moyenne sur la totalité.

21098. Vous entendez une augmentation sur le montant qu'accusent maintenant les travaux?—Oui.

160 verges de terre enlevées en représen- 21099. De sorte que 160 verges de terre enlevées en représenteront environ 100 dans les travaux?—Oui, je pense que c'est à peu près la moyenne pour la région des muskegs.

21100. En d'autres termes les remblais faits avec de la terre provenant des muskegs représenteront les dix-seizièmes du volume cubique de premiers matériaux, tels qu'ils étaient avant d'être employés?—Exactement.

Le témoin a mesuré les matériaux dans l'excavation. 21101. Avez-vous mesuré ces matériaux dans l'excavation ou sur le remblais?—Dans l'excavation.

21102. N'avez-vous jamais reçu d'instructions d'un de vos supérieurs vous avertissant de mesurer d'une autre manière?—Non.

21103. Avant de quitter les travaux, avez-vous entendu dire qu'il y avait une opinion dans le département en faveur du mesurage en dehors de l'excavation?—Non. Je reviens à dire que j'étais si bien au fait de cet état de choses et de l'excédant qu'il y avait dans la section 25, que j'ai saisi l'occasion de m'aboucher avec M. Hazlewood, qui se trouvait dans un triste état de santé, et de l'amener avec moi pour lui montrer de quelle manière nous traitons le district des muskegs; je voulais savoir s'il pourrait aviser à quelque remède et lui dire que je connaissais alors des cas dans lesquels il faudrait employer deux fois plus de matériaux qu'en représenterait le travail les années suivantes. Quelques-uns des ingénieurs m'écrivirent par exemple au sujet des longues racines en décomposition que l'on trouvait dans le muskeg. Ils commençaient à les empiler en dehors et les enlevaient, mais il me semble que leur place véritable se trouvait dans le remblais par la raison qu'elles s'affaiseraient avec le reste et formeraient corps avec les matériaux, et je leur dis que le bon sens exigeait qu'elles fussent dans le remblais. Alors étant descendu à Fort William, je dis à M. Hazlewood ce que j'avais fait et il m'approuva; mais j'insistai pour qu'il vint avec moi, afin de voir la ligne et les muskegs; nous visitâmes le terrain sur lequel avaient été commencés les travaux afin qu'il pût parfaitement se rendre compte de l'état de choses et il me dit: "En réalité je n'ai aucun conseil à vous donner. Je ne puis vous suggérer rien autre chose." Nous allâmes trouver en personne les ingénieurs le long de la ligne, et ayant parlé à quelques-uns d'entre eux du mode de faire les remblais, des petites racines et des matériaux que je leur avais donné l'instruction d'y faire entrer, il approuva ma manière d'agir—en réalité il n'y avait pas d'autre alternative que de placer ces matériaux dans le remblais.

De petites racines sont placées dans le remblais.

21104. En les faisant entrer dans le remblais, vous opéreriez une économie, n'est-il pas vrai; autrement ils se seraient perdus en dehors de la tranchée?—Oui.

21105. De sorte que, quelque soit l'espace qu'ils occupaient dans le remblais, vous réalisiez une économie dont vous n'auriez pas profité s'ils avaient été jetés en dehors de la tranchée?—Oui.

21106. Savez-vous si en mesurant à nouveau, M. Bell a eu accès aux sections transversales primitives de cette région, car je suppose que vous avez tracé quelques sections transversales avant que le travail soit entièrement achevé?—J'ai donné tous les livres, les mesurages, les sections transversales et tout, lorsque je suis revenu. Je les ai déposés au bureau ici en janvier 1879. Ils possèdent toutes ces choses-là.

21107. Que dites-vous maintenant sur cette question d'évaluation exagérée; pensez-vous après sérieuse considération,—car je n'ai pas de doute que maintenant que vous avez prêté serment, comme dans les occasions précédentes, vous avez mûrement réfléchi sur la question,—pensez-vous, dis-je, qu'il y ait une forte exagération dans votre évaluation des mesurages?—Je ne le pense aucunement par la raison que j'ai été constamment attentif à ces choses, et j'ai recommandé aux ingénieurs, qui étaient des hommes entendus, d'apporter un soin particulier à ce sujet, car je prévoyais que cette grave question serait soulevée. Nous n'y avons été aucunement insensibles, chaque employé était sur le qui vive, et chaque employé s'élevait contre l'élévation des quantités qui apparaissaient, mais ils étaient impuissants ou sans ressource.

*Il ne croit avoir fait aucune évaluation exagérée des mesures:*

21108. Qui a fait, en réalité, ces premiers mesurages; est-ce vous ou un de vos employés?—J'en ai fait quelques-uns moi-même; d'autres ont été faits sous ma direction par mes assistants. Il y avait constamment quelques-uns d'entre eux sur le terrain, pour donner les mesurages au contre-maître.

21109. Vos mesurages ont-ils été faits principalement sur les données qui vous ont été fournis par vos subordonnés?—Oui.

21110. M. Bell mentionne que dans bien des endroits les ingénieurs en charge ont fait des allocations dont plusieurs, croit-il, n'auraient pas dû être admises; savez-vous à quoi il fait allusion?—Je ne sais pas. Elles sont d'importance secondaire. Je ne sais pas à quoi il veut faire allusion, il ne s'explique pas. Il parle de plusieurs petites choses que j'ignore.

21111. Avez-vous été appelé à fournir vos explications relativement à ces évaluations exagérées de mesure que le mesurage à nouveau de M. Bell a fait connaître?—Oui.

21112. Comment, par lettre?—Par lettre. Voici une de mes réponses que j'ai apportée pour la montrer et ceci est une lettre que j'ai reçue du département; j'en ai encore une ou deux autres. Je ne les ai pas sur moi, mais je les ai je pense en ville.

21113. Veuillez lire la lettre que vous avez reçue du département :

“ OTTAWA, 10 février 1881.

“ MONSIEUR,—En réponse aux deux lettres que vous avez adressées au Lettre du département, en date des 15 et 21 du mois dernier respectivement, au ment exonérant le sujet du mesurage à nouveau des travaux compris dans le contrat de la témoin de tout cela.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.

section 25 du chemin de fer du Pacifique Canadien, je suis chargé de vous dire que le ministre est satisfait des explications que vous lui avez fournies et que vous êtes exonéré de toute imputation d'avoir obéi à un mauvais motif en faisant les mesurages des travaux dont il est question. Je joins sous ce pli, pour votre satisfaction, une copie du rapport fait à ce sujet par l'ingénieur en chef."

21114. Y a-t-il d'autres documents ou lettres échangés entre vous et le département que vous voulez soumettre comme pièce justificative?—Ceci est la lettre à laquelle M. Braun fait allusion, de l'ingénieur en chef, de M. Schreiber. (Exhibit No 229.)

21115. Y a-t-il autre chose que vous vouliez produire?—Non, je ne pense pas,—rien de ce que j'ai ici.

Un tunnel dispendieux qui ne figurait pas dans l'estimation des travaux.

21116. N'y a-t-il pas sur la section 25 un tunnel dispendieux?—Oui.

21117. Figurait-il d'abord dans l'estimation des travaux?—Non.

21118. A l'instigation de qui a-t-il été construit?—La ligne du tunnel a été tracée sur ma proposition pour éviter un détour en forme de S qui se trouvait près et autour du tunnel,—un tunnel présentant un fort triste apparence,—mais dont la construction était facile, vu que nous ne pourrions approcher la surface et j'ai suggéré d'éviter cette courbe.

21119. Ce travail devait-il réunir deux vallées ou était-il construit simplement pour le drainage?—Il devait réunir deux vallées; en d'autres termes il y avait une ondulation de terrain; deux cours d'eaux se trouvaient à quelque distance de cet endroit. Il existe une vallée de chaque côté, toutes les deux se réunissent finalement, et il existait entre elles un point que nous avons contourné pour faciliter le travail, et lorsque je vis que la ligne affectait la forme d'un S, je proposais d'éviter le détour et j'ai fait l'arpentage dans ce but. Je l'ai soumis à M. Hazlewood que j'avais averti auparavant de ce que j'avais entrepris; voyant que les perspectives étaient encourageantes, j'ai pris la responsabilité d'adopter une décision dans ce sens et lorsque M. Hazlewood arriva, les travaux étaient commencés. Quelques semaines après son départ d'Ottawa, j'avais un plan et profil qu'il a tout à fait approuver et qu'il envoya au département des chemins de fer et canaux pour le soumettre à son approbation.

21120. Vous rappelez-vous qui était alors l'ingénieur-en-chef?—Je ne me rappelle pas si M. Fleming était à Ottawa ou non.

Coût total du tunnel, de \$90,000 à \$100,000.

21121. Quel a été en chiffres ronds le coût total de ce travail?—Le coût total, autant que je puis me le rappeler maintenant, a été de \$90,000 à \$100,000.

21122. Quelle était sa longueur?—Y compris les abords?

Longueur du tunnel 515 pieds.

21123. Quelle était la longueur du tunnel?—La longueur du tunnel était de 515 pieds.

21124. Et les dimensions?—Quinze verges cubes par pied linéaire. La largeur était de vingt pieds environ; j'ai oublié la largeur; c'était un travail à voie simple.

21125. Vous dites environ quinze verges par pied linéaire?—Cela environ sur une longueur de 515 pieds.

7,700 verges cubes en tout.

21126. Cela ferait environ 7,700 verges cubes en tout?—Oui.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.*

21127. Qui a fixé le prix des travaux de ce tunnel?—Il a été fixé par le gouvernement. Je pense qu'il a été fixé ici, à Ottawa, par le département au bureau principal.

21128. Il n'était pas au nombre des articles sur lesquels les soumissions ont été demandées?—Non.

21129. C'était un nouvel article?—C'était un article ajouté subséquentement.

21130. Savez-vous quel était le prix?—\$9 par verge, je crois.

On paie \$9 par verge pour le tunnel.

21131. Lorsque vous avez désigné le tunnel comme une des pièces essentielles de l'entreprise, vous êtes-vous attendu qu'il coûterait \$9 par verge?—Non.

21132. Quel est le prix que vous supposiez qu'il coûterait, parce que je suppose que le coût est un des éléments sur lesquels vous avez basé vos calculs?—Je crois avoir basé mes calculs sur \$8.

21133. Quel était la plus grande épaisseur de roc au-dessus de ce tunnel; était-il entièrement percé dans le roc?—Oui, presque entièrement. Nous avons rencontré un peu de terre dans quelques dépressions des rochers.

21134. Quelle était la plus grande épaisseur?—Quelque chose comme cinquante et un ou cinquante deux pieds. Je ne pourrais pas dire avec certitude, mais c'est quelque chose d'approchant.

La plus grande profondeur est d'environ cinquante-deux pieds. (Voir Quest. 21141.)

21135. Le versant s'inclinait-il d'une façon graduelle à partir de cette hauteur?—Oui.

21136. En décrivant une courbe ordinaire?—Oui, quelque chose comme une courbe irrégulière.

21137. Voudriez-vous faire d'après la connaissance que vous avez du pays et aussi exactement que vous le pourrez une estimation de la quantité de roc qu'il faudrait enlever pour faire du tunnel une tranchée ouverte?—De mémoire, autant que je puis en juger, il faudrait environ 40,000 verges cubes d'excavation dans le roc, pour faire une tranchée ouverte.

Il faudrait enlever 40,000 verges cubes de roc pour faire un tranchée ouverte.

21138. Quand vous dites de mémoire, voulez-vous dire de votre mémoire de l'épaisseur?—Oui.

21139. Alors de mémoire vous indiquez une certaine épaisseur?—Oui.

21140. Quelle épaisseur?—Cinquante pieds.

21141. J'ai cru que vous disiez à cinquante pieds à partir du sommet du tunnel; vous voulez dire à partir de la base?—La hauteur du tunnel lui-même est de vingt pieds.

Hauteur du tunnel de la base au sommet vingt pieds.

21142. Dans ce tunnel quelle aurait été la largeur de la tranchée ouverte à la base, si au lieu d'un tunnel vous aviez fait une tranchée ouverte?—Vingt deux à vingt quatre pieds.

21143. A la base?—Oui, à la base de la tranchée ouverte.]

21144. Depuis votre dernière réponse, avez-vous fait un calcul basé sur la longueur du tunnel, la moyenne de largeur et de hauteur, de façon à vous assurer de la quantité probable de rochers qu'il aurait

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.*

fallu enlever si, au lieu d'un tunnel on avait fait une tranchée ouverte? —J'établis la moyenne de longueur du tunnel à 517 pieds, celle de la largeur à trente-quatre pieds et demi et celle de la hauteur à quarante-deux pieds.

21145. Et vos calculs reposent sur cette base?—Oui.

21146. Votre devis estimatif quant à la longueur, la hauteur et la largeur, est-il aussi exact que possible?—Oui, autant que ma mémoire ne me trompe pas.

Le contenu solide de la tranchée ouverte, si elle avait été substituée à un tunnel aurait été de 27,640 verges cubes.

21147. Alors à combien évaluez-vous le contenu solide de la tranchée ouverte, dans le cas où elle aurait été adoptée au lieu d'un tunnel? —A 27,640 verges cubes.

\$1.50 pour travaux dans le roc vif.

21148. Savez-vous quel a été le prix fixé par verge cube, entre les entrepreneurs et le gouvernement, pour travaux dans le roc vif?—\$1.50.

Une tranchée ouverte aurait coûté alors \$41,500.

21149. Quels auraient été les déboursés si on avait pratiqué une tranchée ouverte?—\$41,500 en chiffres ronds.

21150. J'ai compris que lorsque vous avez indiqué ce travail, vous ne supposiez pas qu'il coûterait autant qu'il a coûté; votre estimation était de \$8 au lieu de \$9 par verge cube; est-ce bien cela?—C'était là mon estimation.

21151. Quel aurait été alors le coût si votre estimation avait été adoptée à la place de celle du gouvernement?—\$61,800.

De sorte que, d'après les estimations les moins élevées, le tunnel aurait coûté \$20,000 de plus qu'une tranchée ouverte.

21152. Alors, d'après votre estimation et votre devis, vous comptiez qu'il coûterait environ \$20,000 de plus qui aurait été accordé aux entrepreneurs si on avait fait une tranchée ouverte?—Je le pense maintenant.

21153.—Une tranchée ouverte pour un chemin de fer vaut-elle un tunnel?—Oui, à cette exception près qu'il ne garantit pas la voie de la neige qui remplit toujours une tranchée aussi profonde que celle-ci. Sans doute on se sert de toits paraneige ou remises pour se prémunir contre la neige, mais elle s'accumule en quantité dans un endroit de ce genre, tandis qu'elle ne peut pénétrer dans un tunnel.

21154. Il faut s'attendre qu'il y aura des toits paraneige dans cette partie du pays, attendu qu'il y a des tranchées aussi profondes que celle-ci?—Il est probable qu'il y en aura lorsque la ligne fonctionnera régulièrement.

21155. Pouvez-vous donner quelques autres explications au sujet de la raison qui vous a poussé à recommander un tunnel devant coûter d'après vos suppositions \$20,000 de plus qu'une tranchée ouverte?—Quant à cette recommandation, je dois dire, que bien entendu, lorsque j'ai terminé l'arpentage et montré le profil, c'est à l'ingénieur de district qui a été laissé le choix entre une tranchée ouverte et un tunnel.

21156. J'ai compris que vous disiez il y a un instant que la construction du tunnel semblait si naturelle que vous avez fait commencé les travaux?—Certainement, il semblait si naturelle d'éviter ce détour que j'ai procédé immédiatement à l'arpentage.

21157. Les entrepreneurs ont-ils commencé les travaux sur ce que vous aviez dit?—Non.

Les entrepreneurs reçoivent instruction d'Ottawa de commencer le tunnel.

21158. Comment ont-ils reçu les instructions leur enjoignant de procéder aux travaux?—Les instructions ont été envoyées d'Ottawa.

21159. Qui est venu d'Ottawa pour s'occuper de faire procéder à l'exécution de ce travail et de changer le plan?—Je ne sais pas qui est venu. M. Hazlewood écrivit et envoya à Ottawa un profil et un plan de la ligne.

21160. Avez-vous entendu parler de quelques négociations avec le département, pour décider s'il devait être construit ou non?—Oui; M. Hazlewood déféra la chose immédiatement au département, dès que je lui eus soumis le plan et profil, et la question du tunnel fut décidée entre lui et le département. Je ne suis intervenu en aucune manière. Je leur ai laissé le soin de décider ce qui devait être fait.

21161. Avez-vous fait quelque recommandation à ce sujet?—Non, jamais.

21162. M. Hazlewood vous a-t-il donné à entendre qu'il en avait faite?—Oui.

21163. Vous l'a-t-il dit?—Oui; si ma mémoire ne me trompe pas, il m'a dit qu'il avait recommandé la construction du tunnel.

21164. Avez-vous vu quelqu'autorisation que lui aurait adressée le département au sujet des travaux?—Je ne voudrais pas me mettre le cerveau à la torture pour me rappeler cela. Il est très possible qu'il ait reçu une autorisation. Je pense qu'il est très probable que ces premières instructions l'autorisant à faire un tunnel au lieu d'une tranchée ouverte, émanaient du département, mais je ne me souviens pas cependant d'avoir vu de lettre.

21165. En accordant \$9 par verge au lieu de \$8, somme que vous pensiez devoir représenter le prix, le pays donnait \$7.725 ou environ à part de la perte de \$20.000 dont vous avez déjà parlé?—Oui. Cela va sans dire, il y a la différence entre \$8 et \$9.

21166. C'est une augmentation de \$1 par verge sur une quantité d'environ 7,725 verges, n'est-ce pas?—Exactement, les entrepreneurs firent travailler nuit et jour à la construction du tunnel et par ce moyen ils parvinrent à faire le double d'ouvrage.

Le travail fut poussé avec vigueur par les entrepreneurs, le pays gagna aussi sur le temps.

21167. Vous voulez dire que cela a hâté l'achèvement de la totalité des travaux?—Oui.

21168. Jusqu'au point que le pays a gagné quelque avantage équivalent pour l'augmentation du coût?—Oui pour l'augmentation du coût.

21169. De combien pensez-vous que ce tunnel a hâté l'achèvement des travaux?—Peut-être de six mois ou la moitié d'une année.

21170. Voulez-vous nous dire que la totalité des travaux de la section 25 a été terminée six mois plus tôt qu'elle l'aurait été autrement, parce que ce passage pour les trains était un tunnel au lieu d'être une tranchée ouverte; est-ce là votre témoignage à ce sujet?—Cela se pourrait à cette saison de l'année. Je ne connais pas parfaitement toutes les circonstances, mais les travaux peuvent avoir été accélérés de manière à avancer leur achèvement de trois mois, mais à une autre époque de l'année, on aurait pu gagner encore davantage sur le temps.

21171. A quelle époque de l'année ce tunnel a-t-il été commencé?—Il a été commencé en septembre ou en octobre.

Le tunnel a été commencé en septembre ou en octobre.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.

21172. A quel époque a-t-il été terminé?—En septembre ou octobre 1876; j'ai oublié la date de son achèvement.

21173. Pourriez-vous dire en chiffres ronds combien de mois? Etait-ce une année?—Je ne voudrais pas le dire sans en être parfaitement certain.

21174. Comment se fait-il que vous puissiez dire jusqu'à quel point a été affecté l'achèvement de la ligne, au point de vue du temps, sans connaître quand le tunnel a été terminé?—Simplement d'après mes souvenirs des travaux et des conversations que j'avais à l'époque de leur exécution,—de mes observations dans ce temps; mais je n'ai pas avec moi ni les dates ni les faits; je n'ai pas de mémoire.

21175. Etait-ce le dernier travail exécuté sur cette section?—Non; c'était à quarante milles plus loin; le tunnel se trouve à dix milles de l'extrémité est de la section. Je dirai simplement, si ma mémoire ne me trahit pas, que les travaux ont duré à peu près un an.

Le tunnel a hâté de trois mois l'achèvement des travaux.

21176. Voudriez-vous expliquer l'influence que cela a pu avoir sur l'époque de l'achèvement des travaux?—Les travaux ont été hâtés d'au moins trois mois par la raison que les escouades d'ouvriers travaillaient nuit et jour sans interruption, été comme hiver, tandis que dans une tranchée ouverte ils n'auraient pas voulu,—je ne dis pas n'auraient pas pu,—travailler autrement que le jour et probablement dans les mois d'été seulement. Je ne crois pas pouvoir dire autre chose.

21177. A quelle époque de l'année le travail principal s'arrête-t-il en ce pays?—Généralement vers la fin d'octobre.

21178. Alors de cette époque au printemps, que se fait-il en général?—On travaille d'ordinaire. Quelque fois nous avons des hivers où il tombe très peu de neige et où il se fait une bonne somme de travail,—des travaux dans la terre comme dans le roc.

21179. De quels travaux dans le roc parlez-vous; de tranchées ouvertes?—De tranchées ouvertes.

21180. Les ouvriers auraient-ils pu poursuivre, dans l'hiver dont vous parlez, ce travail commencé?—Ma mémoire me fait défaut, principalement au sujet de l'épaisseur de la neige; je ne me souviens pas bien de la chose.

Règle générale, il n'y a pas assez de travail en hiver pour les ouvriers.

21181. Règle générale, y a-t-il assez d'ouvrages sur ces travaux durant l'hiver pour employer tous les ouvriers de l'entrepreneur?—Oh, non.

21182. Règle générale, ils ont plus d'ouvriers qu'ils ne peuvent en employer; n'est-ce pas?—Oui, comme règle; ils sont obligés de diminuer leur personnel au commencement de l'hiver.

21183. Comment cet état de chose a-t-il affecté ce travail; j'ai compris que vous disiez avoir terminé ce travail vers la fin de l'année?—C'est vers ce temps qu'il a été commencé.

21184. Mais vous avez dit que les travaux avaient occupé un an?—Oui.

21185. Alors ils ont été terminés à l'époque de l'année à laquelle ils avaient commencés?—Oui.

21186. Alors ils ont été achevés à une époque où l'entrepreneur avait plus d'ouvriers qu'il n'en pouvait employer?—Je ne sais pas s'il avait un plus grand nombre d'ouvriers durant l'été.

21187. Vous dites que le but de l'achèvement de ce travail était d'y faire circuler des trains, parcequ'il était nécessaire qu'il fût traversé par des trains?—Il posa une voie sur toute la longueur du tunnel et fit circuler des trains jusqu'à quelque distance à l'ouest, dans le but d'approvisionner les camps à l'ouest du tunnel durant l'hiver.

21188. Pour ce qui concerne les travaux du chemin de fer, j'ai compris que vous aviez dit qu'il n'y avait aucun avantage pour l'entrepreneur à pouvoir poursuivre les travaux passé le mois d'octobre, parce qu'il y a toujours plus d'ouvrage qu'il peut en faire; règle générale, n'est-ce pas, les ouvriers ne travaillent pas durant l'hiver, à partir d'octobre?—La plupart des hommes qui peuvent avoir de l'ouvrage travaillent.

21189. N'est-il pas établi que les entrepreneurs ne peuvent pas mettre leurs hommes au travail durant l'hiver et faire beaucoup de progrès?—Non, cela est impossible.

21190. Il n'y a pas grand avantage à poursuivre les travaux passé le mois d'octobre,—d'avoir du travail préparé pour les ouvriers?—Oh, s'il y a du travail les ouvriers peuvent le faire, les entrepreneurs peuvent trouver des hommes pour l'exécuter.

21191. Mais il ne peuvent le faire, avez-vous dit?—Non, ils ne peuvent exécuter en hiver toutes sortes de travaux comme en été,—certainement non.

21192. Maintenant si ce travail n'avait pas été exécuté au moyen d'un tunnel, vous dites qu'il n'aurait été terminé que trois mois plus tard?—Oui.

21193. Alors quand aurait-il été terminé; si le travail a été achevé en octobre 1877, la tranchée ouverte ne l'aurait été qu'au mois de janvier de l'année suivante; quel avantage l'entrepreneur pouvait-il retirer de ce que le tunnel fût ouvert en octobre?—Il aurait profité de l'avantage suivant: nous avons placé une voie à travers le tunnel et sur quelques milles de l'autre côté qui avaient été nivelés. Dès qu'ils ont pu traverser le tunnel, les entrepreneurs ont prolongé la voie. Ils ont envoyé des approvisionnements à quinze milles au-delà et ont établi un magasin pour faire des distributions la saison suivante.

21194. Alors ils ont fait des préparatifs pour le travail, mais n'ont pas exécuté l'ouvrage eux-mêmes?—Quoi?—Le tunnel?

21195. Ce travail que peut faire l'entrepreneur, ayant achevé le tunnel, n'était-il pas un travail de préparation?—Il consistait en préparatifs pour la saison suivante, de même que dans le transport de provisions pour les ouvriers.

21196. Y a-t-il eu quelqu'autre travail exécuté par les entrepreneurs de la section 25 qui ne soit pas convenablement imputable à cette section, par exemple l'élévation des chaussées ou les tranchées?—Il y a eu quelques travaux de ballastage. En ballastant les sections 13 et 25 on s'est servi de ballast pour élever les remblais de la section 13. J'ai parlé ailleurs de l'excédant des quantités déduisant environ 3 pour cent sur la section 13.

21197. Voulez-vous dire par là que trois pour cent du travail imputé à la section 25 a été fait en réalité par les entrepreneurs de cette section sur la section 13?—Oui.

Le tunnel permit de faire des préparatifs pour la saison suivante et de transporter des provisions.

Trois pour cent du travail débite aux entrepreneurs de la section 25, devraient être imputés à la section 13.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.

21198. Quel est la nature de ce travail?—Elargissement des chaussées et élévation dans l'endroit où la ligne rejoint la section de Sifton, Ward & Cie. Avant de terminer leur travail ils avaient dû se retirer pour faire place, laissant leurs travaux inachevés.

21199. Les entrepreneurs de la section 25 ont eu aussi le travail de la pose des rails sur la section No 18?—La pose des rails et le lest de la section 18.

21200. Et avant d'avoir terminé la pose des rails et le ballast, ils durent faire quelques travaux sur les chaussées?—Sur les chaussées de la section 13.

21201. Qui auraient pu ou auraient du être faits par l'entrepreneur précédent de la section 13?—Qui auraient pu être faits.

21202. S'en suit-il que la section 13 doive être débitée de ces trois pour cent sur le coût total de la section 25, afin de s'assurer de son coût réel?—Oui, les quantités enlevées à la section 25 pour le ballast, sont portées à la section 13.

21203. Maintenant à combien ces trois pour cent se montent-ils en chiffres ronds?—Ces trois pour cent forment un total d'environ \$30,000

21204. Ce montant doit être ajouté au coût de la section 13?—Il devrait l'être.

21205. Cela augmente d'autant, n'est-ce pas, la différence entre le coût de la section 13 et son coût estimatif, au moment de l'octroi du contrat?—Oui.

CONTRATS Nos. 13  
ET 25.

21206. Cette augmentation du coût de la section 13 n'a été vérifiée que depuis l'achèvement de la section 25, en déduisant autant de cette dernière pour l'ajouter à la section 13, dont le coût n'avait pu être vérifié ou ne l'avait pas été précédemment par la raison, si je ne me trompe, que tous les certificats pour cet ouvrage étaient envoyés et ont été réglés par l'entremise des entrepreneurs de la section No. 25?—Oui; c'est aussi de cette manière: On a employé plus de ballast pour la section 13 qu'on ne l'aurait fait et le travail avait été terminé avant que MM. Purcell & Ryan aient commencé la pose des rails; ces messieurs avaient l'entreprise de la pose des rails et du ballast des sections 13 et 25; les travaux de la section 25 consistaient dans le nivellement de quatre-vingt-un milles à l'ouest de Sunshine Creek, la pose des rails et le ballast de la section 13, trente-deux milles et demi, s'étendant sur leur propre niveau de section de quatre-vingt-un milles. Tel était le contrat en réalité.

Le contrat 25 comprenait la pose des rails et du ballast de la section 13.

A part la pose des rails et le ballast de la section 25.

21207. Si je vous comprends bien, à part des travaux qu'ils s'étaient engagés à faire sur la section 13, ils ont fait quelque autre ouvrage additionnel sur cette section; n'ont-ils pas fait quelque travail à part la pose des rails et du ballast?—Oui.

21208. Quels étaient ces travaux. Consistaient-ils en remblais et en élévation du niveau de la chaussée?—Il s'agissait d'une ou deux tranchées qui étaient restées inachevées et qu'ils se sont chargés de finir. Lorsque la voie fut prolongée jusqu'à cet endroit, Sifton, Ward & Cie ne les avait pas terminées et il leur fut impossible d'en reprendre l'exécution.

21209. Par qui furent-ils empêchés?—Sifton et Ward furent arrêtés

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 13  
et 25.

par Purcell et Ryan ; en d'autres termes éloignés forcément de la section. Une tranchée était restée inachevée près de la traverse de Kaministiquia, Purcell et Ryan la terminèrent ainsi que quelques autres.

21210. Qui a certifié les travaux de Purcell et Rynn sur la section 13 ?  
—C'est moi.

21211. Ne sont-ils pas portés contre ce nouveau contrat de Purcell et Ryan, parce que, s'ils ne l'étaient pas, vous n'avez pas raison de dire qu'il devrait être diminué de trois pour cent ?—Mais il ne s'agit pas de ballast mais d'élargissement et d'achèvement de tranchées.

21212. D'après vos certificats ils n'étaient pas imputés au contrat 25 ?—Non, ces travaux d'élargissement et d'achèvement de tranchées étaient imputés à la section 13.

21213. Par votre certificat primitif ?—Oui. Il s'agissait d'ouvrage exécuté sur la section 13, d'ouvrage donné soit par quantité cubique, soit à la journée.

21214. Connaissez-vous quelqu'autre chose que vous regardez comme important, au sujet de la section 13 ou de la section 25 ?—Rien autre chose ne me vient à l'idée.

21215. Vous avez dit, je crois, que vous vous étiez assuré de la possibilité de la Passe de la Tête Jaune, dans votre première saison d'exploration ?—Oui.

EXPLORATIONS  
DANS LA C. A.—  
PASSE DE LA TÊTE  
JAUNE.

21216. Considérez-vous que vous en êtes assuré à cette époque ?—Oui, quant à ce qui concerne le côté ouest ; subséquemment, le printemps suivant, M. Fleming donna instruction à M. Moberly de quitter la passe Howse et de se rendre dans cette partie du pays pour y chercher une ligne ayant un débouché et se dirigeant vers le nord. La passe Howse se trouve bien au sud de la passe de la Tête Jaune. Il fut rap-pelé de cette localité.

21217. Bien entendu, lorsque vous dites que vous étiez assuré de cela à cette époque, ce n'était que par une simple exploration, vous n'avez pas fait d'examen instrumental ?—Non, mais je me suis rendu compte des niveaux et j'ai pris connaissance également de la nature du pays. Les niveaux que j'ai rapportés ont été vérifiés depuis par des examens attentifs.

21218. Savez-vous si le versant oriental a été examiné à cette époque ?  
—Il ne l'a pas été.

21219. Et vous ne l'avez pas examiné ?—Non.

21220. De sorte que si une ligne était possible, autant que vous avez pu vous en assurer, c'était sur le versant occidental ?—Exactement.

21221. Est-il quelqu'autre sujet, relatif au chemin de fer du Pacifique que vous teniez à expliquer par votre témoignage ?—Rien de particulier ne me vient maintenant à la mémoire.

21222. Désirez-vous dire quelque chose de plus sur ce sujet ?—Non, je ne pense pas. Je crois avoir dit tout ce que je voulais dire.

Possibilité de la  
ligne se bornant au  
versant occidental,  
autant que le témoin  
a pu s'en assurer.

OTTAWA, 4 mai 1881.

Marcus Smith. M. MARCUS SMITH continue sa déposition :

*En réponse au Président :—*

21223. Désirez-vous ajouter quelque chose, par addition ou explication, au témoignage que vous avez rendu ?—Non, je ne pense pas.

21224. Y a-t-il quelque point sur lequel vous désiriez attirer l'attention, relativement au sujet sur lesquels vous avez été précédemment examiné ?—Non pas jusqu'ici, mais il peut se soulever quelques questions dans le cours de la preuve.

21225. Désirez-vous expliquer quelques points, relativement aux premiers devoirs que vous avez remplis dans la Colombie Anglaise ?—Mes premiers devoirs ont consisté à trouver la position des différents détachements qui avaient été envoyés l'année précédente, (ils sont décrits dans le rapport), et aussi de m'enquérir de la cause des énormes dépenses.

21226. Faites-vous allusion maintenant aux instructions qui sont décrites à la page 105 du rapport fait en 1874 ?—Oui.

21227. Voulez-vous lire la partie du rapport que vous pensez se rapporter à la question ?—

Instructions données  
au témoin pour la  
saison de 1872-73.

“ Ma position et mes devoirs, relativement à ces arpentages et à ces explorations de lignes sont clairement définis dans la lettre que vous m'avez adressée, en date du 30 mars 1872, m'offrant la position, et celle du 8 mai que j'ai reçue en me rendant à la Colombie Anglaise et dont les extraits suivants renferment la substance :

“ Dans le cas où vous accepteriez la position qui nous est offerte, on s'attendra à ce que vous vous rendiez à la Colombie Anglaise dans le plus bref délai possible, et qu'immédiatement après votre arrivée vous preniez la direction spéciale des opérations jugées nécessaires entre Victoria, l'Île Vancouver, Bute Inlet et la Rivière Fraser, et qu'en même temps, comme mon principal assistant résidant, vous vous occupiez de la surveillance générale de toutes les explorations entreprises actuellement dans la Colombie Anglaise.”

“ Je dois vous dire aussi que le but principal de ce service important dans lequel vous entrez, est de déterminer,—approximativement dans tous les cas,—la ligne ou les lignes les plus praticables de la Cache de la Tête Jaune, à quelque point ou points sur le côté du Pacifique qui pourront être considérés comme les plus favorables au terminus du chemin de fer.

“ Vous verrez M. George Watt, commissaire des vivres et payeur à Victoria, ses fonctions consistent, comme vous le savez, à s'occuper de la fourniture des vivres et du paiement des comptes.

“ Les dépenses dans la Colombie Anglaise ont déjà été considérables, peut-être qu'il ne peut en être autrement, mais je dois appuyer sur l'importance de voir par vous-même, autant qu'il est en votre pouvoir, qu'il ne soit fait aucune dépense qui ne soit pleinement justifiée par les circonstances.”

Telles sont mes instructions.

COMPTES DE WATT.

21228. Si j'ai bien compris, vous avez dit dans votre première déposition, que vous aviez pris beaucoup de peine pour examiner ces comptes, à l'expiration de l'année de 1872 ?—Oui ; la saison était alors avancée.

21229. C'est lorsque vous êtes revenu à Victoria, après vos travaux sur le terrain ?—Oui, avant de revenir à Ottawa.

21230. Avez-vous fait quelque rapport écrit de ces examens de compte?—Je n'ai fait aucun rapport sur les comptes eux-mêmes, mais j'ai écrit une lettre dans les premiers jours de la saison,—de fait la première que j'ai écrite en arrivant dans la Colombie Anglaise. Elle porte la date du 14 juin 1872 et est adressée à M. Fleming.

21231. Voulez-vous la déposer, comme pièce justificative? — Je pense que je ferait aussi bien; elle m'amènera à de nouvelles questions. (Exhibit No. 300.) Comme vous le voyez, la première partie est la seule véritablement importante. La première partie décrit le mode suivant lequel, d'après mon opinion, les arpentages devraient se faire, en explorant simplement d'abord. La dernière partie traite simplement de détails.

NATURE DE L'EX-  
PLORATION.

21232. Veuillez lire cette partie à laquelle vous faites allusion.

“ Il m'est impossible pour le moment de réduire considérablement les dépenses, comme tous les détachements se trouvent sur le terrain à grande distance, et l'erreur première a été de mettre de forts détachements d'arpenteurs en campagne. On aurait dû envoyer simplement des détachements d'exploration, chacun formé seulement de deux ingénieurs compétents, ayant un baromètre de montagne, un compas et un galon, quelques guides et des chevaux, en tout pas plus du quart du nombre des détachements actuels, qui auraient pu faire des explorations, (si elles étaient exécutées avec jugement), suffisamment exacts pour déterminer la route générale du chemin de fer, ce qui n'aurait laissé qu'une seule ligne, avec de faibles déviations pour l'arpentage ou la localisation; mais dans les circonstances actuelles je ne puis que réduire les dépenses en poussant les travaux aussi rapidement que possible et en licenciant les détachements dès qu'ils auront achevé leur tâche, tout en gardant les meilleurs assistants.”

Il montre qu'il est impossible de réduire les dépenses, parce que des détachements considérables d'arpenteurs se trouvent en campagne, alors que de simples détachements d'exploration auraient suffi.

21233. Vous paraissez avoir adopté cette opinion au début de votre expérience dans la Colombie Anglaise, car votre lettre est datée de juin 1872?—Oui, après avoir appris ce que les détachements avaient fait l'année précédente, j'en arrivai immédiatement à cette conclusion. J'ai constaté, par exemple, que deux détachements sous les ordres de M. Moberly avaient travaillé tout le temps et n'avaient fait que fort peu d'ouvrage, car ils avaient à faire commencer le travail à la passe Howse —ou on avait fait fort peu, avant d'être appelés à une autre passe, et il fallut tout l'été, l'été suivant,—en 1872,—pour transporter les détachements et les provisions de la passe Howse à celle de la Tête Jaune, et il s'écoula près de dix-huit mois avant qu'ils aient fait un travail de quelque importance.

21234. Pensez-vous que les informations qui ont été obtenues par M. Moberly auraient pu l'être avec moins de dépenses et des détachements moins nombreux?—Je le pense.

Informations obtenues par M. Moberly auraient pu l'être avec beaucoup moins de dépenses.

21235. Admettant qu'il ait été nécessaire de s'assurer de la possibilité de la passe Howse, quel aurait été votre plan pour obtenir des informations?—J'aurais envoyé un petit détachement d'un ou deux ingénieurs avec des guides et un train de transport pour leurs provisions, qui auraient pu examiner les parties les plus difficiles de cette route en prenant les angles avec le compas, et les hauteurs avec le baromètre anéroïde, et un ingénieur expérimenté aurait pu juger alors de la nature de la ligne, de la même manière que le pays avait été exploré en 1858-59 et 60. C'était, je crois, l'expédition de Palisser qui a fait les explorations dont je donne la description.

Expédition de  
Palisser.

*Explorations, C. A.  
Recherche d'une  
Passé.*

21236. Dans quel but se faisaient alors ces explorations?—Pour s'assurer de la possibilité d'un chemin de fer jusqu'à l'Océan Pacifique à travers le territoire Britannique.

21237. Ces explorations ont-elles été satisfaisantes?—Je pense que oui. Elles ont été très bien faites, extrêmement bien faites, mais si vous voulez l'observer, dans les instructions données au capitaine Palliser, le champ d'opérations était très limité. Il s'étendait de la ligne internationale, au sud, à la rivière Saskatchewan au nord. Telle était l'étendue au nord de leur champ d'opérations. Elles s'étendaient du haut de la rivière Saskatchewan, à partir du lac Winnipeg jusqu'à Edmonton, puis d'Edmonton au Fort Assinabaine, sur la rivière Athabaska, près de sa source, et à travers les Montagnes Rocheuses jusqu'au coude de la rivière Colombie, appelée le Camp des Bateaux (Boat Encampment). C'est là le chemin suivi par la Compagnie de la Baie d'Hudson. C'était la limite nord de leurs explorations, conformément à leurs instructions, de sorte qu'ils ne connaissaient rien de la passe de la Tête Jaune. La passe de la Tête Jaune se trouve au nord du champ qu'ils avaient ordre d'explorer et je dois dire aussi qu'ils n'explorèrent aucune des passes au nord.

Le champ d'opérations des détachements Palliser est limité.

La Passe de la Tête Jaune se trouve au nord du champ que Palliser avait ordre d'explorer.

21238. Quelle est, pensez-vous, la latitude de la limite nord du champ de l'exploration du Capt. Paliser?—La partie la plus septentrionale touche le 54ème parallèle de latitude nord.

21239. Est-ce dans les environs des collines Vermillon et de l'Original?—Non, c'est à Cumberland House, à peu de distance de Winnipeg et de nouveau aux collines de l'Original il touche de nouveau le 54ème parallèle.

21240. Et ensuite, dans la direction occidentale, comment se trouvaient-ils circonscrits?—Se portant à l'ouest, suivant la rivière, il incline plus au sud. Fort Edmonton est à environ 53½° de latitude nord. Alors, d'après les instructions, ils devaient prendre le sentier suivi par la Compagnie de la Baie d'Hudson jusqu'au coude de la rivière Colombie, —jusqu'au Camp des Bateaux, ainsi qu'on le nomme. Ce sentier est ordinairement appelé sentier de l'Athabaska. Il s'incline plus au sud.

21241. Conduit-il au sud du voisinage de Henry House?—Oui, presque directement au sud de Henry House et par conséquent de Jasper House.

21242. Et il prend la direction de ce qu'on appelle la passe d'Athabaska?—Oui; et il tombe à la rivière Colombie au coude appelé Camp des Bateaux.

L'expédition Palliser n'a pu découvrir la meilleure passe (la passe de la Tête Jaune) parce que son champ d'opération était limité. 21243. Voulez-vous dire que cette expédition de Palliser n'a pas réussi à trouver la meilleure passe (c'est-à-dire la passe de la Tête Jaune) autant que nous pourrions le savoir encore, parce qu'elle était restreinte par ses instructions?—Oui, parce qu'elle était restreinte par ses instructions. La passe Howse était la passe la plus septentrionale des Montagnes Rocheuses qu'ils avaient examinée. La suivante est la passe de la Tête Jaune, qui est 1,000 pieds plus bas et qu'elle n'a pas explorée, de même qu'aucune des passes plus au nord.

Les passes les mieux connues au moment de la première exploration. 21244. Voudriez-vous me nommer les différentes passes qui étaient les plus connues à l'époque de la première exploration, en commençant par la partie méridionale du pays, sur la ligne de frontière par exemple?—La plus au sud est la passe Kootenay, sur la ligne de frontière.—très

*Explorations, C. A.  
Recherche d'une  
Passé.*

près de la ligne internationale de frontière, veux-je dire, puis la passe suivante en allant au nord, explorée par l'expédition de Palliser est celle de Kananaskis. Remontant toujours au nord, la passe suivante est celle de Vermillon; puis celle du Cheval Qui Rue, (Kicking Horse Pass), ensuite la passe Howse. Ce sont les passes principales; il y a entre elles quelques passes transversales. Je dois déclarer — ce qui expliquait en premier lieu, probablement pourquoi la passe Howse a été arpentée à si grands frais au lieu d'être simplement explorée, — Je dois expliquer, dis-je, que de toutes les passes examinées par l'expédition de Palliser, il y en avait deux qui semblaient parfaitement pouvoir être traversées par un chemin de fer; c'est d'abord du côté du sud, la passe Vermillon. On en approche à l'est par la Saskatchewan sud, la rivière de l'Arc qui est de fait la même rivière; elle prend le nom de rivière de l'Arc à l'endroit où elle sort des Montagnes-Rocheuses. La passe Howse, par les descriptions des rapports, semble encore plus favorable. On s'en approche à l'est par la vallée de la Saskatchewan nord. Je n'ai pas sur moi le rapport de M. Palliser. Toutefois voici un extrait d'un rapport de 1860, qui suffira peut-être. C'est à la page 26 du rapport du Dr Hector une des personnes attachées à l'expérience. Il établit la hauteur des terres, au sommet de la Passe Howse, à 4,800 pieds. La descente par le versant occidentale de la chaîne principale s'opère par le Blaeberry, — la descente du versant occidental des Montagnes Rocheuses en Colombie. La descente, dit le Dr Hector, se fait par une vallée étroite de trente-cinq milles de longueur, dans laquelle la chute est de 2,000 pieds. Cela donne une moyenne de pente d'environ soixante pieds au mille, ce qui n'est pas excessif pour un travail dans les montagnes, et c'est une passe véritablement praticable pour un chemin de fer. Mais le Dr Hector n'alla pas plus loin que la rivière Colombie et à l'ouest de cette rivière (je dois avoir la carte pour le montrer) vous verrez qu'en descendant le versant occidental de la chaîne des Montagnes Rocheuses, vous atteignez la rivière Colombie presque à angles droits à la direction générale de la ligne. La rivière décrit alors une courbe prononcée au nord et nord-ouest, jusqu'au Camp des Bateaux et de là se dirige au sud. Une chaîne de montagnes élevées, appelée les monts Selkirk, est enclavée dans la courbe de la rivière Colombie. On n'a jamais trouvé de passe à travers cette chaîne. M. Moberly n'a pu trouver une passe, de sorte que la ligne doit dévier au nord-ouest, lorsqu'elle atteint la rivière Colombie, jusqu'au Camp des Bateaux, à soixante quinze milles,

La passe Howse semblait favorable d'après le rapport de Palliser.

Moyenne de pente de soixante pieds au mille, ce qui n'est pas excessif.

Mais Moberly n'a pu découvrir une passe.

21245. De quelle ligne parlez-vous; de la ligne Palliser? — Non, Palliser ne dépasse pas la rivière Colombie.

Palliser ne dépassa pas la rivière Colombie.

21246. Lorsque vous parlez de cette ligne qu'on a fait dévier, de quel ligne est-il question? — Je parle de la ligne suggérée par M. Moberly. Peut-être aurais-je dû m'arrêter à la rivière Colombie.

21247. Vous parlez de l'expédition Palliser, jusqu'où est-elle allée? — Elle n'a pas dépassé la rivière Colombie, — au fait je pense que M. Trutch qui était délégué de la Colombie Anglaise en 1871, lorsque cette province devait entrer dans la confédération, laissa à entendre qu'il connaissait une ligne du Pacifique à la passe Howse pouvant se relier à la ligne qu'avait atteint par l'est l'expédition Palliser, et je n'ai pas de doute que sur cette assurance, M. Fleming considérait cette ligne comme praticable et voulait en faire faire une exploration complète.

Trutch fait entendre qu'il connaissait une ligne à travers la passe Howse et Fleming semble avoir agi sur cette donnée.

21248. Si j'ai bien compris vous avez dit qu'une des raisons de

*Explorations, C. A.  
Recherche d'une  
Passe.*

l'examen coûteux de la passe Howe par M. Moberly était qu'elle avait été recommandée ou suggérée par l'expédition Palliser?—Je ne sais si cette passe avait été recommandée, mais elle semblait praticable.

21249. Elle se recommandait d'elle-même par le rapport?—Elle se recommandait d'elle-même comme une ligne possible.

Il pense que d'après les informations que M. Fleming a obtenues des rapports de Palliser et autres personnes, il pouvait penser que la passe Howse était praticable et par conséquent digne d'un sérieux examen.

21250. Donnez-vous cela comme une raison expliquant la manière d'après laquelle a été conduite l'examen de M. Moberly?—Je pense que oui. Je pense que d'après les informations que M. Fleming a retirées des rapports de l'expédition Palliser, et les informations qu'il a reçues de personnes de la Colombie Anglaise, au sujet du prolongement à l'ouest; il a dû demeurer sous l'impression que la ligne était praticable et qu'il fallait en faire une exploration sérieuse.

21251. Alors cette expédition particulière de M. Moberly n'est pas une de celles que vous considérez comme ayant entraîné trop de frais, puisque je viens de vous entendre dire quelle était justifiée par l'espérance qu'avait fait naître l'expédition Palliser?—Elle peut avoir été justifié par cela, mais dans la suite il apparut que la ligne n'était pas aussi bonne qu'on l'avait espéré.

NATURE DE L'EX-  
PLORATION.

21252. Mais j'attire maintenant votre attention sur les circonstances du départ de l'expéditeur Moberly, sur le nombre des personnes qui y étaient attachées, parce que j'ai compris que vous disiez il n'y a pas longtemps que si vous aviez fait partie de cette expédition elle n'aurait pas été aussi nombreuse, et maintenant vous dites, si je vous comprends bien, qu'il était justifiable de l'envoyer à cause de l'examen du Capt Palliser faisant croire à la possibilité de la route?—C'était la meilleure route connue à cette époque.

Vu le peu de temps qui lui était laissé, M. Fleming était justifiable d'ordonner un arpentage instrumental.

21253. Vous comprenez maintenant la portée de ma question; prenant en considération ce qui était connu à l'époque des résultats de l'expédition Palliser, l'expédition était-elle justifiable d'après votre opinion?—Je pense quelle était justifiable à cause du peu de temps dont on avait à disposer. On voulait commencer la construction du chemin de fer,—c'était de fait une des conditions de l'arrangement conclu avec la Colombie Anglaise, que la construction de ce chemin de fer devait être commencé dans un espace de deux années, à partir de la date de l'entrée de cette province dans la Confédération,—le 20 juillet 1870. Cela donnait fort peu de temps aux explorations et je suppose que M. Fleming choisit la meilleure route connue à cette époque,—la route la plus praticable alors connue,—et fit des explorations de localisation et des arpentages dans l'espérance que l'événement montrait la possibilité de cette route. Il aurait été préférable qu'on pût accorder plus de temps aux explorations avant d'arpenter aucune route. Je ne blâme pas M. Fleming de ce qu'il a fait des explorations; il se trouvait placé dans une fausse position à cause du peu de temps laissé à sa disposition. Il peut se faire qu'il fût déterminé à commencer le travail par une exploration instrumentale sérieuse. S'il y avait eu plus de temps, il aurait été préférable de faire des explorations sur les autres routes.

21254. Dois-je comprendre que vous dites que si vous vous étiez trouvé dans la position de M. Fleming en 1871, vous auriez suivi la même ligne de conduite en faisant partir M. Moberly avec le détachement qui l'a accompagné?—Je ne dis pas cela; ce n'est pas ma manière

de procéder. Je préfère généralement, quelque court que soit le temps laissé à ma disposition, faire d'abord des explorations préliminaires, afin de trouver la ligne qui mérite d'être arpentée. L'arpentage est un ouvrage très dispendieux.

21255. J'ai pu me tromper sur votre opinion à ce sujet, mais si je ne fais erreur, j'ai eu deux opinions de votre part. Vous avez dit que si vous aviez fait partie l'expédition de Moberly, à l'époque à laquelle elle a été envoyée, vous auriez réduit son personnel à un, peut-être deux ingénieurs avec une escorte suffisante pour les escorter?—Pour cela j'aurais envoyé différents détachements fort peu nombreux.

21256. A la passe Howse?—Oui.

21257. Prenant la passe Howse pour objectif, vous auriez envoyé plusieurs petits détachements?—J'aurais fait explorer cette passe et une autre par plusieurs détachements peu nombreux.

21278. Supposant maintenant que le but de l'expédition était d'obtenir de plus amples informations sur la possibilité de la passe Howse, vous avez dit, je crois, que vous seriez parti avec un détachement beaucoup moins considérable que celui M. Fleming a fait partir?—Je pense que c'est ainsi que j'aurais agi.

21259. Je vous entends dire de nouveau que M. Fleming étant sous l'empire de l'idée qu'il avait naturellement puisée dans le rapport de M. Palliser, était justifiable d'envoyer un nombreux détachement?—Il pouvait se croire justifiable.

21260. Dois-je comprendre que vous avez dit qu'il était justifiable?—Il ne m'appartient pas de me prononcer sur cette question.

21261. J'ai compris que vous aviez exprimé cette opinion?—C'est mon opinion. J'aurais préféré commencer par les explorations. Un autre ingénieur peut avoir une autre opinion. Je dis seulement qu'il y avait de bonnes raisons pour s'attendre à trouver une bonne ligne en cet endroit et qu'elles peuvent avoir engagé M. Fleming à commencer son arpentage plus tôt qu'il ne l'aurait fait autrement.

21262. Maintenant en acceptant les données que vous énoncez, c'est-à-dire que l'expédition de Palliser a montré la possibilité d'une route à travers la passe Howse, aussi à l'Ouest que la rivière Colombie, et qu'il était désirable de s'assurer qu'une ligne partant du Pacifique à l'est jusqu'à ce point était chose faisable et que le temps était limité par l'arrangement conclu avec la province de la Colombie Anglaise;—dites-vous, comme ingénieur, qu'il était utile et convenable d'envoyer M. Moberly pour s'assurer de la possibilité de cette ligne, à l'est, jusqu'à la passe Howse, avec un détachement tel que celui qu'il a conduit?—Je n'aurais pas agi de la même manière.

21263. Quelle aurait été, à votre avis, la ligne de conduite à adopter?—J'ai déjà exprimé mon opinion. J'aurais exploré cette route et les autres avant de faire des explorations instrumentales. J'ai exprimé mon opinion dans une lettre que j'ai adressée à M. Fleming.

21264. Mais si votre but était de vous assurer de la possibilité de la route de l'Océan Pacifique à la passe Howse, il n'aurait pas été utile d'envoyer d'autres détachements si tel était le simple but de l'expédition?—Je ne pense pas. Peut-être que je ne comprends pas parfaitement votre question; veuillez la répéter.

*Explorations, C. A.  
Nature de l'exploration.*

Le plan du témoin est de faire toujours précéder les arpentages par des explorations.

Le témoin aurait envoyé des détachements moins nombreux.

Le témoin n'aurait pas envoyé Moberly avec un détachement aussi considérable pour s'assurer de la possibilité de la passe Howse.

*Explorations, C. A.  
Nature de l'exploration.*

21265. Je voudrais obtenir l'expression de votre opinion,—en votre qualité d'ingénieur expérimenté,—pour savoir si dans l'état de choses qui existait lors du départ de l'expédition de Moberly, c'était une ligne de conduite convenable, au point de vue du génie civil ; mais en premier lieu j'énumérerai de nouveau ce que je considère comme étant les données que l'on possédait à cette époque,—c'est-à-dire que l'expédition de Palliser avait montré la possibilité d'un chemin de fer à travers les territoires du Nord-Ouest jusqu'à la rivière Colombie, par la passe Howse, et qu'il devint nécessaire, afin de décider s'il devait être prolongé jusqu'à l'Océan du Pacifique, de s'assurer de la possibilité d'une ligne, de la côte du Pacifique à l'est, jusqu'à la même passe ; maintenant, ceci étant le seul but de l'expédition Moberly, comme je l'ai compris, je vous demande, en votre qualité d'ingénieur, si M. Moberly a agi sagement en prenant avec lui un détachement aussi nombreux ?—Si tel était le seul but de l'expédition, peut-être la ligne de conduite a-t-elle été sage, mais elle en avait un autre. Il fallait aussi examiner d'autres passes. La passe de la Tête Jaune a été aussi examinée la même année, et je n'aurais fait aucun arpentage avant que deux les passes possibles eussent été explorées.

21266. Alors dois-je comprendre que vous dites que comme ce n'était pas la seule passe, ou du moins qu'il n'était pas certain que ce fût la seule, il était désirable et nécessaire de s'assurer si d'autres passes ne présenteraient pas des avantages équivalents, avant de décider d'explorer avec les instruments la route la traversant ?—Oui ; j'aurais attendu jusqu'au moment où on se serait assuré des résultats de l'examen des différentes passes, et alors j'aurais arpenté la meilleure,—la meilleure seulement.

On a découvert que c'était une méprise, mais cela aurait pu être vrai.

21267. Dois-je comprendre que vous dites maintenant, par votre témoignage, qu'on a commis une faute, au point de vue du génie civil, en envoyant une expédition couteuse pour découvrir la possibilité d'une route de l'Océan du Pacifique à la Passe Howse, sans s'assurer d'abord de sa valeur comparée à celle des autres routes, par un mode plus simple et moins dispendieux ?—Oui, puisqu'on a découvert une passe meilleure, il y a par conséquent une erreur qui n'aurait pas existé si l'on n'en avait pas trouvé de plus avantageuse.

21268. Alors vous pensez que la réponse à la question : " erreur ou non erreur ", dépend du résultat ?—Oui ; mais le moyen certain est d'examiner toutes les passes praticables avant de commencer l'arpentage. Alors, dans ce cas, il n'est pas nécessaire de faire plus d'un arpentage,—l'arpentage d'une route.

21269. Vous entendez une exploration instrumentale ?—Oui.

Mais le témoin aurait adopté une ligne de conduite différente.

21270. Veuillez comprendre que je désire maintenant obtenir l'expression de votre opinion comme ingénieur, et ingénieur expérimenté, sur l'a propos de la ligne de conduite suivie dans ce cas,—je veux parler de l'envoi de l'expédition Moberly. Je veux m'assurer si, en votre qualité d'ingénieur, vous considérez que la ligne de conduite suivie a été convenable, vu les circonstances qui existaient alors ?—J'ai dit déjà que j'aurais suivi un autre plan de conduite. Il y avait deux passes à examiner et je n'aurais fait l'arpentage d'aucune d'elles avant de connaître les résultats de l'examen.

21271. Alors vous dites que la ligne de conduite suivie par la per-

*Explorations, G. A.  
Nature de l'exploration.*

sonne à qui incombait la responsabilité en cette affaire, n'a pas été sage, vu les circonstances actuelles?—Vous pouvez en conclure que je pense que telle n'était pas la ligne de conduite convenable.

21272. Malgré le résultat de l'exploration Palisser?—L'exploration Palisser n'a été que partielle, et ce n'est pas, je crois, sur le parcours de l'expédition qu'il s'agissait de prouver la possibilité de la ligne, mais c'est à l'ouest de l'exploration qu'on rencontre des obstacles entre le point où elle s'est arrêtée et l'océan du Pacifique. C'est là où se trouvent les obstacles.

21273. Je veux que cette question soit nettement exposée dans la preuve, et il se peut que je ne vous expose pas les questions de manière à ce que vous saisissiez ma pensée. Mais il ne me semble pas que le résultat affectait en rien l'opportunité de l'expédition. Je ne vois pas que la découverte ultérieure d'une passe qui est meilleure que l'autre affecte en rien la question de savoir si l'exploration ou examen a été fait comme il aurait dû l'être. Je veux qu'on enrégistre, au-delà de tout doute, quelle est votre opinion à ce sujet.—Je veux savoir si, après qu'il eut été établi par l'expédition Palliser qu'il y avait une route praticable à travers la passe Howse, se prolongeant à l'ouest jusqu'à la rivière Colombie,—le pays se trouvant engagé, vis-à-vis de la Colombie Anglaise à commencer le travail dans un espace de temps limité, il était désirable et nécessaire que l'expédition du détachement Moberly fût faite ainsi qu'elle l'a été?—Je ne crois pas que l'expédition fût nécessaire. Elle aurait été beaucoup moins dispendieuse si elle avait été conduite ainsi que je l'ai indiqué, en faisant faire simplement par de petits détachements un examen des différentes passes, avant de procéder à une exploration instrumentale. Par un examen, sans exploration instrumentale, on aurait obtenu, au sujet de la passe, le même résultat que celui auquel Mr. Moberly est arrivé au moyen d'un arpentage très-coûteux.

Un détachement aussi nombreux que celui de Moberly était inutile.

21274. Quel est le personnel d'ingénieurs que demandait une exploration instrumentale semblable à cette entreprise par M. Moberly?—Je ne me rappelle pas le nombre du détachement ; il s'élevait en tout à trente ou quarante.

21275. Mais ce n'est pas là le chiffre du personnel des ingénieurs?—Non.

21276. Je parle maintenant du personnel des ingénieurs?—Il y avait je pense, l'ingénieur en chef, M. Moberly, un aide-ingénieur, deux niveleurs ; il y avait aussi des jaloneurs, des porte-chaîne, et bien entendu le nombre des porteurs avait été augmenté.

21277. Mais ce ne sont pas des ingénieurs,—je parle maintenant du personnel des ingénieurs ; quel est à votre avis, en chiffres ronds, le personnel d'ingénieurs que demandait l'expédition qu'il avait entreprise?—Dans le personnel il n'y a qu'un ingénieur en chef, deux aides ingénieurs et deux niveleurs,—soit quatre en tout. Les jaloneurs et les porte-chaîne ne sont pas considérés comme faisant partie du personnel.

21278. J'entends parler des personnes qui prendraient part aux travaux d'arpentage, sans m'occuper pour le moment des hommes qui transportent les provisions et font le travail ordinaire?—Voulez-vous dire dans une exploration instrumentale?

*Explorations, C. A.*  
*Nature de l'exploration.*

Dans un détachement comme celui de M. Moberly, il faudrait des hommes se servant des instruments.

21279. Je veux parler de l'exploration de M. Moberly?—J'en ai fait l'énumération. Il y aurait au moins quatre ingénieurs, deux jaloneurs, deux porte-mire et deux porte-chaîne.

21280. Alors pour les travaux d'arpentage, il y aurait en tout dix hommes, sans compter les ouvriers et autres?—Se servant des instruments; oui.

Un ingénieur suffirait à un détachement, deux suffiraient amplement.

21281. Pour un détachement comme celui que vous désignez comme étant plus convenable, vu les circonstances, veuillez nous dire quel serait le personnel, à part les porteurs, pour arpenter ou examiner?—J'ai fait un grand nombre d'examen de ce genre. Je formais à moi seul tout le détachement, sans compter les sauvages. Il aurait été préférable qu'il y eut deux ingénieurs, car on doit employer deux anéroïdes pour relever les niveaux convenablement.

21282. Ainsi, pour l'exploration qui, à votre avis, aurait convenu aux circonstances, deux ingénieurs auraient suffi, et le personnel de l'autre exploration se composait de dix?—Oui.

Il faut pour chaque homme ajouté à un détachement, un cheval et un porteur en plus.

21283. Dites-vous que le détachement serait augmenté d'une manière correspondante, pour le transport des vivres et autre fins?—Oui; oh! oui. Il y aurait une augmentation correspondante, peut-être plus encore. Il faut un grand nombre d'hommes pour transporter les bagages d'un détachement considérable; pour chaque homme ajouté à un détachement, il faut un cheval et un porteur en plus. Les provisions doivent être transportées à quelques six cents milles dans les montagnes et il faut prendre des vivres pour six mois. L'expédition de Moberly se composait de trente à quarante personnes.

21284. De combien en tout se serait composé un détachement pouvant convenir à une exploration du genre de celle que vous représentez comme préférable?—Certainement au-dessous de dix; deux ingénieurs et probablement une demi douzaine d'hommes,—des porteurs.

Le résultat aurait dû être obtenu par un détachement de dix hommes au lieu d'un détachement de quarante.

21285. Voulez-vous nous donner à entendre par votre déposition, que ce résultat aurait pu être atteint et vu les circonstances, aurait dû l'être, par un détachement composé en tout de pas plus de dix hommes, plutôt que par un détachement de plus de quarante?—Oui; je dis qu'on aurait pu de cette manière s'assurer des avantages comparatifs des différentes passes. On ne peut, bien entendu, relever les détails aussi bien que par une exploration instrumentale, de manière à donner une estimation du coût; mais un ingénieur doué de jugement peut s'assurer avec un très petit détachement, par un examen fait de cette manière, des avantages comparatifs des différentes routes.

21286. Mais j'ai compris que cette expédition de Moberly avait été entreprise dans le but exclusif de s'assurer de la possibilité d'une route à l'est de la passe Howse, et que malgré les dépenses qu'elle avait entraînées, elle n'avait pu prévenir une exploration différente d'une autre passe, de sorte que, si j'ai bien compris ce que vous avez dit, toutes ces dépenses ont eu pour but de s'assurer de la possibilité de la ligne de la passe Howse?—Toutes les dépenses des détachements de Moberly?

21287. J'entends parler du détachement Moberly?—Oui.

21288. Il n'a pas arrêté les explorations entreprises par les autres détachements?—Ils ont continué leurs opérations, mais vous observerez

*Explorations, C. A.  
Nature de l'exploration.*

que le résultat des explorations de Moberly aurait pu être atteint à beaucoup moins de frais. On découvrit qu'il existait une passe préférable plus au nord et elle fut abandonnée. On aurait pu trouver cette passe au moyen d'une simple exploration, sans exécuter d'arpentage.

21289. Dois-je comprendre que vous voulez dire ceci : que la dépense du détachement Moberly, qui a été apparemment encourue d'après la supposition qu'un arpentage instrumental était nécessaire, sans équivoque, ce que vous en pensez comme ingénieur ; voudriez-vous me dire, après avoir discuté cette question comme vous l'avez fait, quelle est votre opinion comme ingénieur sur cette expédition de Moberly en 1871 ?—Je pense qu'il était prématuré d'entreprendre, ainsi qu'il l'a fait, des arpentages coûteux. On a pu supposer que ce serait là la ligne. Je pense qu'on supposait généralement que ce serait là la ligne adoptée, mais il était prématuré de le prétendre.

On aurait dû s'assurer des mérites comparatifs des différentes passes avant d'ordonner une exploration instrumentale.

C'est la méthode que je proposerais dans tous les cas.

21290. J'appuie sur cela parce que je ne suis pas parfaitement sûr d'avoir obtenu votre opinion exactement comme vous entendiez la donner. Les dépenses ont été considérables, et je tiens à connaître, sans équivoque, ce que vous en pensez comme ingénieur ; voudriez-vous me dire, après avoir discuté cette question comme vous l'avez fait, quelle est votre opinion comme ingénieur sur cette expédition de Moberly en 1871 ?—Je pense qu'il était prématuré d'entreprendre, ainsi qu'il l'a fait, des arpentages coûteux. On a pu supposer que ce serait là la ligne. Je pense qu'on supposait généralement que ce serait là la ligne adoptée, mais il était prématuré de le prétendre.

Il était prématuré d'entreprendre des explorations aussi coûteuses.

21291. Est-ce faire preuve de bon jugement, comme ingénieur, que de supposer que là se trouverait la ligne, avant que les autres passes plus au nord aient été examinées ?—Je ne le crois pas. Je pense que c'est un grave tort que d'adopter une ligne, si on a le temps d'examiner les autres.

21292. Ayant examiné ces comptes à la fin de la première saison pouvez-vous dire, même en bloc, quel a été le montant des dépenses du détachement Moberly, dans le cours de l'année 1871 ?—Non, je ne le puis pas. J'ai examiné ces comptes, article par article, de même que les pièces justificatives. Ces pièces furent envoyées à Ottawa et M. Watt, le comptable, les emporta avec lui à son départ ; je n'ai jamais su quels étaient les totaux. Je les connais simplement en détail et grand nombre de comptes sont arrivés longtemps après. En 1873, nous reçûmes des comptes pour l'exploration de 1871 ; j'ai certifié leur exactitude et les ai envoyés à Ottawa où se tient le grand livre. Je n'ai aucune idée de ce que pouvait être le montant.

22293. Vous souvenez-vous de quelqu'autres traits se rattachant aux opérations de la première année qui ont eu lieu avant que vous soyez rendu dans la Colombie Anglaise, mais qui, dans tous les cas, sont exposés dans les comtes sous quelques-uns de leurs aspects ?—Oui ; un M. McLennan avait deux détachements sous son commandement. Avec l'un d'eux, il remonta la rivière de Thompson nord jusqu'à la Cache de la Tête Jaune, pour examiner cette région. L'autre détachement reçut ordre de partir de l'embouchure du Quesnelle, sur le Fraser, et de remonter le Fraser, par Fort George, jusqu'à la Cache de la Tête Jaune.

L2 détachement McLennan.

21294. Alors à l'est de Fort George voulez-vous dire ?—Au sud-est ; pour suivre le Fraser jusqu'à la cache de la Tête Jaune et y rencontrer l'autre détachement.

*Explorations, C. A.*

**Le détachement Mahood.**

21295. L'autre détachement est celui de Green?—C'est celui de M. Mahood; le premier que j'ai mentionné était celui de Green. Il remonta le Thompson Nord.

21296. Il fut envoyé dans le voisinage du Lac aux Alocas?—Oui; l'autre était celui de M. Mahood. Il a reçu instruction de remonter la Fraser, de l'embouchure du Quesnelle à la Cache de la Tête Jaune; mais en arrivant à l'embouchure du Quesnelle, on l'avertit, vu l'époque avancée de la saison, qu'il serait préférable pour lui d'aller par terre jusqu'à Richefield, la principale localité du district de Cariboo. De Richefield il se rendit en la direction de l'est, vers la Cache de la Tête Jaune. Il constata que le pays était très accidenté. Une chaîne s'élevait à 9,000 pieds de hauteur et était couverte de neige.

L'expédition est mal administrée, elle coûte des sommes considérables.

21297. Était-ce dans la chaîne de Cariboo?—C'était dans la chaîne de Cariboo. Cette expédition a coûté des sommes considérables; elle a été très mal administrée. Mahood n'avait pas assez pressé son départ et il éprouva des difficultés à cause de la rigueur du climat. Il perdit un grand nombre de mulets et de chevaux et les réclamations des porteurs s'élevaient à une somme considérable. Il engagea des porteurs qui présentèrent des réclamations élevées pour perte d'animaux et de harnais. Je pense que les deux détachements réunis perdirent cet hiver entre quatre-vingts et quatre-vingt-dix animaux, mulets ou chevaux.

Les deux détachements réunis perdent environ quatre-vingt-dix mulets ou chevaux.

21298. Voulez-vous dire les détachements de Green et de Mahood?—Oui; le détachement de Mahood hiverna sur la rivière Fraser, à la rivière du Château, quelques milles en aval de la Cache de la Tête Jaune. Le détachement de Green hiverna au lac. Il n'y avait que peu de fourrage pour les animaux et je pense que pendant cet hiver ils perdirent entre quatre-vingts et quatre-vingt-dix chevaux et mulets.

Mauvaise administration, principalement dans le délai apporté au départ.

21299. Savez-vous si cette perte doit être attribuée à la mauvaise administration; vous êtes-vous convaincu de cela d'après les comptes?—Il y a eu mauvaise administration comme je l'ai dit à M. Fleming, principalement à cause de l'époque avancée du départ. Le pays était inconnu et peut-être ne s'attendaient-ils pas à rencontrer un climat aussi rigoureux. La plus grande partie des pertes provenait de la rigueur du climat; il n'y a pas à en douter. Il y a eu mauvaise administration qui a causé le délai apporté au départ.

21300. Ne pensez-vous pas que de simples précautions ordinaires auraient empêché une grande partie de cette dépense?—Non pas s'ils avaient été obligés de partir à une époque aussi avancée de la saison comme ils l'ont fait—en septembre. Je pense que c'était beaucoup trop tard. S'ils avaient connu davantage le pays, je ne pense pas qu'ils eussent agi ainsi, mais les explorations étaient poussées avec grande hâte immédiatement après l'entrée dans la confédération de la Colombie Anglaise.

Quelques explorations ont été inutiles à cause de l'expérience des personnes employées.

21201. Existe-t-il quelque autre affaire, relative à cette première saison d'exploration, qui vous ait été révélée par l'état des comptes ou par les rapports que vous avez pu recueillir de personnes attachées aux détachements?—Dans quelques parties de l'exploration ou Fraser inférieur, de Yale à Sytton et de Lytton au Lac Shuswap, sur la Thompson nord, ou à employé des personnes qui ne possédaient pas l'expérience nécessaire. Les explorations n'avaient pas grande valeur, mais les dépenses

n'étaient pas élevées. Les personnes employées de la Colombie Anglaise n'avaient pas de connaissances spéciales en fait de chemins de fer, et leurs explorations ont dû être faites à nouveau.

21302. Existe-t-il quelque autre fait relatif à cette première saison d'opérations qui vous ait été révélé par cette enquête?—Je crois que ce sont là les points principaux qui expliquent le chiffre élevé des dépenses. Le détachement de M. Moberly perdit un grand nombre de chevaux, ainsi que des provisions qu'il eut été trop dispendieux de rapporter.

21303. Je pense que dans une occasion précédente, vous nous avez donné les détails de vos opérations dans la Colombie Anglaise entre 1872 et 1873, ou y a-t-il quelque partie de 1873 que vous n'avez pas achevée?—Je pense que oui. Les détails sont expliqués au long dans le rapport de 1874. Un compte-rendu des opérations de 1873 est donné dans le rapport de 1874, page 105 et 106.

21304. Je suppose que ce rapport a été fait pour le public?—Oui.

21305. Mais quelque fois il se passe des choses que l'on ne juge pas à propos de mentionner au public,—c'est de ces dernières dont je parle; y a-t-il quelques sujets, relatifs aux opérations de cette année qui ont trait à la question que nous examinons?—Non, rien présentant un intérêt spécial. Bien entendu, j'ai eu de fréquents rapports avec M. Fleming. Chaque chose a été discutée, et tous les efforts ont été faits pour réduire les dépenses et exécuter le travail aussi économiquement que possible. Nous avons eu de fréquentes communications confidentielles, M. Fleming et moi, verbalement ou par lettre. Je dois déclarer qu'une autre cause de l'augmentation des dépenses a été l'incendie qui a détruit les bureaux ici.

L'incendie qui a eu lieu dans les bureaux en 1874, a augmenté les dépenses.

21306. A Ottawa?—A Ottawa. C'était, je crois, au printemps de 1874. L'incendie réduisit en cendres tous les papiers du bureau et, je pense, la totalité du travail de 1872. Tout a été brûlé, à l'exception d'un plan, et il a fallu recommencer les arpentages.

L'incendie détruisit tout le travail de 1872.

21207. Après vos opérations de 1873, dans la Colombie Anglaise, êtes-vous revenu directement à Ottawa?—Oui, je revins à Ottawa. Je suis parti de Victoria le 12 décembre 1873 pour me rendre à Ottawa.

21308. Et après votre arrivée ici, vous êtes vous occupé de ce chemin?—J'ai surveillé la préparation des plans durant l'hiver.

21309. Jusque vers quel temps?—Je suis parti d'Ottawa le 15 de mai 1874, avec trois détachements. Vous verrez par le rapport de 1874 qu'on a fait quelques examens dans le pays d'après la méthode que j'avais suggérée à M. Fleming dans ma première lettre; quelques-uns dans le voisinage de la rivière Bleue et de la rivière à l'Eau Claire, et on en fit un aussi de Fort George en remontant l'embranchement nord du Fraser et à travers les Montagnes Rocheuses. Ils ont été exécutés par deux ingénieurs: M. Jarvis et un aide, accompagnés de quelques sauvages.

Il part d'Ottawa le 15 mai 1874, avec trois détachements et fait exécuter quelques explorations.

21310. Vous dirigiez les opérations dans la Colombie Anglaise en 1874?—Oui.

21311. Vous étiez là?—Oui, j'étais là pendant cette saison.

21312. Ces examens ont-ils été faits principalement avec le secours des instruments ou étaient-ils de simples explorations?—Les premières

*Explorations, C. A.*

opérations de 1874 furent l'examen de la vallée du Thompson Nord en remontant jusqu'à la Rivière à l'Eau Claire, et de là au nord-ouest, du côté du Lac La Hache, et un autre examen en remontant la rivière à l'Eau Claire jusqu'au Lac à l'Eau Claire et le long de ses rives, de là à l'est à travers une partie de la Chaîne du Caribou dans la vallée du Thompson Nord; cette dernière partie était à peu près la même ligne qu'avait examinée en partie M. Moberly en 1873. Ces examens démontrèrent qu'on ne pouvait pas obtenir de ligne praticable dans ce voisinage; en conséquence, les détachement remontèrent la rivière Thompson à l'Albreda jusqu'à ce qu'ils arrivèrent à la Cache de la Tête Jaune. Alors ils firent une exploration instrumentale en descendant la vallée du Fraser de la Cache de la Tête Jaune à Fort George.

21313. Pourquoi une exploration instrumentale?—Il ne restait alors que cette ligne praticable, à partir de la Cache de la Tête Jaune. Il ne restait que cette ligne praticable se dirigeant sur Bute Inlet, les autres ayant été jugées impossibles.

Bute Inlet, un des  
termini probables.

21314. Alors Bute Inlet avait-il été adopté comme devant être probablement la tête de la ligne du Pacifique?—Oui, une des têtes de ligne probables. Vous trouverez dans mes intructions de la première année, 1872, que mon travail principal était l'exploration de Bute Inlet à la Cache de la Tête Jaune. Pendant que ces explorations instrumentales se poursuivaient, je nolisais un vapeur et suivis le long de la côte, examinant les nombreux bras de mer, de Burrard Inlet, au nord, jusqu'à Fort Simpson; dans le même temps, M. Horetzky s'occupait de l'examen de ces deux passes, l'une de Gardner Inlet à l'est, à travers les Monts Cascade, l'autre à partir de Dean Inlet, à l'est.

Examen de la côte.

21315. Dois-je comprendre que ces examens d'Horetzky étaient de simples explorations?—Oui, de simple explorations. Après avoir achevé l'examen de la côte, je me mis en route pour examiner une grande partie du sud de la Colombie Anglaise, à partir du Fort Hope; je crois que c'était dans le cours de cette année. Mon exploration de Fort Hope est décrite dans le rapport de 1877, pages 115 à 118. Après cela je continuais mes opérations jusqu'à l'embouchure de la Rivière Quesnelle.

21316. De quel point êtes-vous parti avec ce détachement d'exploration?—Je suis parti de l'endroit où j'avais terminé la dernière exploration. Les premières explorations étaient au sud-est, par les Lacs Similkameen et Okanagan, et en arrière de Kamloops et du Lac Nicola, par le chemin carrossable de Cariboo, près de Lytton. De ce point je suivis le chemin carrossable jusqu'à l'embouchure de la Rivière Quesnelle que je traversai et je fis mes explorations au nord, parallèle à la côte sur le versant intérieur des Monts Cascades, jusqu'au Lac François—environ sur le 54<sup>me</sup> parallèle. De là je me rendis au Fort Fraser et en descendant la Rivière Necharo au Fort George. C'est là que je rencontrai les détachements faisant les explorations instrumentales.

21317. Sous les ordres de M. Jarvis?—Sous les ordres de M. Jarvis. Le détachement de ce dernier avait descendu la rivière Fraser. Il y avait un autre détachement sous les ordres de M. Beil que j'employai de Fort George au sud-ouest en remontant la vallée de Chilaco dans la direction de Bute Inlet—sur la ligne se dirigeant à Bute Inlet.

21318. M. Horetzky était-il sous vos ordres dans le courant de cette

saison ?—Oui ; tous les détachements ont été sous ma direction tant que je suis resté dans la Colombie Anglaise.

21319. Avez-vous entendu sa déposition au sujet d'une de ces explorations ?—Oui, une très faible partie. Je pense qu'il donnait sa déposition au sujet d'un bras de mer que j'avais vu là, la rivière Kitimat. J'ai été à cet endroit et j'ai vu la passe qu'il a mentionnée, mais il se dirigeait au nord, dans la direction de la rivière Skeena et je l'ai vue en ligne directe, à l'est de Kitimat.

21320. Il a dit, je pense, qu'il y avait une passe en haut du chenal Douglas à travers la vallée de Kitimat jusqu'à la rivière Skeena ; il ne l'a pas traversée en réalité, mais il pensait qu'il y en avait une. Dites-vous que vous avez traversé cette passe ?—Je ne l'ai pas traversée, mais je l'ai vu de la côte du chenal Douglas ; il y a une grande vallée, qui s'étend aussi loin que la vue peut s'étendre du haut des côtes élevées.

Une passe favorable du chenal Douglas à travers la vallée de Kitimat jusqu'à la rivière Skeena.

21321. Avez-vous conclu qu'il y avait là une bonne passe ?—Oui, il y a une bonne passe jusqu'à Skeena dans cette direction. Aussi loin que le regard peut se porter, il y a une vallée très large et plane. J'en fait mention dans mon rapport. Vous verrez à la page 111 que je dis ceci :

“ La vallée de Kitimat, à la tête du chenal, semble avoir une largeur ici de trois à quatre milles et est très basse ; elle se dirige vers le nord, présentant une route facile jusqu'à la rivière Skeena. A l'ouest, les côtes s'élèvent jusqu'à une hauteur de 1,000 à 2,000 pieds ; elles sont couvertes de fougères épaisses. Sur le versant oriental, les côtés regardant le chenal sont de même nature, mais à travers les profondes échancrures de la chaîne, on aperçoit des montagnes plus élevées et couvertes de neige qui ne laissent pas un passage pour une voie praticable pour un chemin ou un chemin de fer à travers la chaîne des Monts Cascade jusqu'au Lac François ou la Rivière Nechaco.”

21322. Je pense, n'est-ce pas, que ce bras de mer est appelé quelque fois Kitimat ; il porte sur la carte le nom de chenal Douglas ?—Il se trouve à la tête du chenal Douglas.

21323. Alors je comprends que le résultat de l'exploration de M. Horetzky, corroborée par ce que vous avez vu, est que si le chenal Douglas est convenable pour un débouché, on ne peut s'en approcher que par la rivière Skeena et non pas directement par le Lac François ?—L'elle est mon opinion.

21324. Considérerait-on comme probable à cette époque que le chenal Douglas fût un port convenable sur le Pacifique ?—Le but de mon exploration était d'examiner tous les chenaux et d'arpenter les plus praticables.

21325. Alors, comme port, il est considéré, n'est-il pas vrai, comme possible ?—Oui, il y a là un assez bon port. Il pourrait y avoir un port convenable sur la rivière Kitimat.

21326. Vous êtes-vous assuré si généralement le chenal Douglas était gelé l'hiver ?—Non, pas à cette époque. On a constaté dans la suite que le chenal Douglas n'avait pas été examiné l'hiver.

21327. Savez-vous si généralement il est gelé l'hiver ; avez-vous eu des informations suffisantes à ce sujet ?—Je n'en ai pas eues.

*Explorations, C. A.*

21328. Avez-vous été informé que, généralement, il n'était pas gelé durant l'hiver?—Non, je n'ai reçu aucune information au sujet de sa position durant l'hiver.

21329. L'a-t-on adopté comme un des débouchés ou ports probables sans s'être assuré de ce fait?—Non, on ne s'en est pas assuré. Un chenal qui s'y ramifie porte le nom de chenal Gardner. C'est un des chenaux sur lesquels les explorations ont été principalement faites.

21330. Mais on ne peut pas en approcher par la rivière Skeena, à travers la passe Kitimat?—Non, on en approche par une autre passe.

21331. Si j'ai bien compris vous avez dit que la passe Kitimat avait été explorée en vue de la possibilité d'un port dans le chenal Douglas? J'ai exploré dans ce but les différents bras de mer, mais comme je l'ai déclaré dans le rapport que je viens de citer il ne paraît pas aussi praticable parce qu'on ne peut en approcher entreses rives et la lac François.

Un port paraissait  
avantageux à Gardner  
Inlet, en vue duquel  
M. Horetzky fit des  
explorations à travers  
les montagnes.

21332. Ces explorations sur la terre ferme se poursuivaient-elles pour s'assurer s'il y avait une ligne possible pour un chemin de fer, sans s'assurer d'abord s'il y avait un port qu'on pût convenablement adopter?—Non, le chenal fut examiné en premier lieu et il y avait un port qui paraissait possible à Gardner Inlet, en vue duquel M. Horetzky faisait un examen à travers les montagnes.

21333. Est-ce en vue du chenal Gardner que la passe de Kitimat a été examinée?—Non.

21334. Comment se fait-il que la passe de Kitimat ait été examinée s'il fallait d'abord s'assurer d'un port et que le chenal Douglas n'était pas praticable?—La passe de Kitimat n'a pas été examinée, on l'a seulement aperçue des côtes. Je l'ai vue de la montagne, à l'entrée du chenal.

21335. Alors il n'y a pas eu d'explorations par terre à partir du chenal Gardner, qui est le chenal choisi par M. Fleming comme pouvant convenir à l'établissement d'un port. Il est nommé Gardner Inlet dans la description générale donnée par votre département?—La route est appelée le—elle ne part pas de la tête du chenal. C'est la passe Kimano. C'est une petite élévation qui se dirige sur Gardner Inlet, à quinze milles de son entrée, sur la rive nord.

21336. Alors, si je ne me trompe, vous dites qu'avant ces explorations sur la terre ferme, le chenal fut approuvé comme permettant l'établissement d'un port convenable pour un chemin de fer?—Oui, il a été choisi pour être exploré. Plusieurs ont été choisis. Celui-ci a été choisi pour être exploré à cause de sa position. A ce moment on pensait qu'il était très désirable d'avoir une route aussi directe que possible pour la Chine et le Japon, et la position de ce port le rend très convenable à cette fin.

21337. S'est-on assuré que c'était un port convenable si un chemin de fer pouvait en approcher?—On a fait des sondages dans le bassin de Kimano et l'établissement d'un port a paru possible.

Le rapport de Cooper  
est sans valeur, ces  
informations ne vien-  
nent pas de première  
main et il était inté-  
ressé, possédant des  
barres dans les envi-  
rons de Burrard Inlet.

21338. Avez-vous vu le rapport de James Cooper, à la page 307 du rapport de 1877?—Je dois dire que j'ai accordé fort peu d'attention au rapport du capitaine Cooper. Il ne sait en réalité que fort peu de chose à ce sujet, à part ce qu'il a appris par les explorations; il avait des

intérêts au choix de Burrard Inlet, y possédant des terres, et son rapport n'a eu que fort peu d'effet. Il n'était aucunement exact.

21339. Savez-vous si les explorations sur terre ont été exécutées dans le but de conduire le chemin sur des points particuliers de la côte, sans s'assurer d'abord si ces points pouvaient être utilisés comme ports?—Non, ces explorations ont été conduites simultanément. En 1872, j'ai examiné la côte, ainsi que les montagnes qui lui étaient parallèles dans l'intérieur et M. Horetzky examina deux passes, l'une à Gardner Inlet et l'autre à Dean Inlet, en même temps que je faisais ces explorations. D'après le résultat général de nos explorations, un arpentage fut exécuté l'année suivante et Dean Inlet paraissait l'endroit le plus favorable. Je dois dire ici qu'après l'arrivée des détachements d'arpenteurs de 1872, dans toutes les explorations subséquentes ma proposition d'examiner le pays avant de faire des explorations instrumentales fut généralement adoptée. Nous avons fait en général les examens après les explorations. M. Fleming conclut immédiatement avec moi, après que je lui eus écrit, que c'était le mode le meilleur à adopter. Dans toutes les explorations subséquentes, après 1872, des examens ont précédé les explorations instrumentales et ces dernières n'ont été exécutées que lorsque l'examen préliminaire avait été favorable.

*Examen de routes praticables sur terre et de termini convenables sur la côte conduits simultanément.*

21340. Avez-vous dit que plus qu'une exploration instrumentale avait été exécutée en 1874, celle de M. Jarvis?—Oui, M. Gamsby avait un détachement qui se trouvait sur la même route. L'exploration instrumentale de 1874 a été fait pour relier la passe de la Tête Jaune avec Bute Inlet. M. Jarvis était chargé des explorations à partir de la Cache de la Tête Jaune, en descendant le Fraser et de ce point M. Bell avait une partie des explorations et M. Gamsby l'autre. On a fait cette année une exploration complète de la Cache de la Tête Jaune à la tête de la passe d'Homathco qui conduit à Bute Inlet.

21341. Suffisamment exacte pour permettre de prendre les profils?—Oui, et on a fait le calcul des quantités d'après cette exploration.

21342. Alors avez-vous décrit les opérations de cette saison telles que vous les comprenez?—Je pense que oui.

21343. Où avez-vous passé l'hiver après cette saison?—Je suis revenu de nouveau à Ottawa dans l'automne de 1874.

*Il retourne à Ottawa dans l'automne de 1874.*

21344. Quand avez-vous de nouveau quitté Ottawa?—Au printemps de 1875; je suis arrivé à Victoria le 13 mai 1875.

*Il part d'Ottawa dans le printemps de 1875.*

21345. A cette époque, considérait-on Bute Inlet comme le terminus probable?—On la considérait à l'époque comme le terminus probable, de sorte que les explorations de cette année furent presque entièrement dirigées vers ce point. On dirigea une exploration sur Dean Inlet, mais les principales explorations de cette année dans la Colombie Anglaise amélioreraient celles des années précédentes et étaient dirigées sur Bute Inlet.

*Les principales explorations de 1875, améliorant les précédentes, sont dirigées sur Bute Inlet.*

21346. Ces explorations se faisaient sur les lignes déjà examinées?—Oui, et en partie explorées au moyen des instruments.

21347. De sorte qu'elles étaient plus exactes que celles que vous aviez faites l'année précédente?—Oui, beaucoup plus exactes. Je puis dire que le travail se partageait alors en réalité entre Bute Inlet et Dean Inlet, Burrard Inlet était presque entièrement abandonné à cette époque.

*Explorations, C. A :*  
1876.Description des explora-  
tions de 1875.Exploration de  
l'embranchement sud  
de l'Homathco.Révision de la passe  
de la Tête Jaune en  
descendant le Fraser  
jusqu'à Fort George.

21348. Voudriez-vous décrire brièvement les explorations de cette saison. J'ai votre rapport devant moi, mais je veux avoir dans la preuve un exposé des opérations ?—J'ai constaté qu'une exploration très importante avait été faite cette année à partir de la passe traversant les Monts Cascades. La première exploration fut exécutée par la passe septentrionale. L'Homathco conduit de la tête de Bute Inlet, dans l'intérieur du pays à l'est. A quarante milles environ de la tête du chenal, il se divise en deux branches. L'exploration de 1872 fut conduite jusqu'à l'embranchement nord de l'Homathco ; en 1875 on explora l'embranchement sud, après une exploration faite par moi. J'étais parti avec quelques sauvages et ayant trouvé la route praticable, j'en ai fait faire l'exploration. Alors à l'est de cet endroit, du côté de Fort George, on traça la ligne, —on fit les déviations, et la ligne généralement améliorée par de bonnes explorations instrumentales et des révisions fut conduite de la passe de la Tête Jaune, en descendant le Fraser jusqu'à Fort George. La première exploration fut rapide,—ce fut une exploitation volante, ainsi que nous le disons. Cette dernière fut une exploration complète, au moyen de laquelle on pouvait obtenir les quantités. M. George Kcefer était chargé d'une partie de l'exploration, M. Trutch de l'autre et M. Gamsby d'une autre partie, ainsi que M. Cambie et M. Jennings. Il y avait un certain nombre de détachements ;—en réalité l'exploration fut terminée cette année de la passe de la Tête Jaune en descendant jusqu'à la tête de Bute Inlet.

21349. C'était là le but principal des opérations de l'année ?—Oui

21350. C'était-t-on assuré par des examens antérieurs que cette route était praticable ?—Oui.

21351. Et cela était dans le but d'examiner les quantités nécessaires à l'estimation du travail, si on désirait la faire ?—Oui, nécessaire à l'estimation du coût des travaux.

De la fin de 1872 à  
1875, les explorations  
ont été faites avec  
beaucoup de juge-  
ment.

21352. Y a-t-il quelque chose de particulier aux opérations de cette saison que vous jugiez à propos d'expliquer, à part ce que mentionne votre rapport ? Rien de spécial, si ce n'est que les détachements s'étaient considérablement améliorés. Nous avons un excellent personnel la première année que je me joignis aux opérations (1872.) On choisit les meilleurs détachements pour l'année suivante, et le personnel était véritablement supérieur. De la fin de l'année 1872 à 1876—ou à la fin de 1875—on a fait les explorations avec beaucoup de jugement et aussi économiquement qu'il était possible. Les détachements ont travaillé énergiquement.

21353. Dirigez-vous vous-même les opérations dans la Colombie Anglaise, ou étaient-elles sous la direction d'un employé supérieur après 1872 ?—J'avais la direction générale, mais l'ingénieur commandant un détachement recevait de moi ses instructions et dirigeait les opérations de son personnel.

11354. Faisiez-vous le choix de la localité à examiner ; par exemple, comme vous le disiez, le but principal que l'on se proposait en 1875 était d'avoir une connaissance plus exacte de cette route jusqu'à Bute Inlet ; cela a-t-il été exécuté sous votre propre responsabilité ou d'après les instructions d'un officier supérieur ?—C'était sous ma responsabilité, mais avant de partir d'Ottawa j'avais discuté la question avec M. Fleming

et nous avons adopté le plan général des travaux. Dans la Colombie Anglaise, j'avais la direction générale et j'ai consacré tout mon temps à examiner le pays, en avant des détachements d'explorations et je leur envoyais, autant qu'il était en mon pouvoir, des esquisses et des instructions. J'étais responsable des travaux.

21355. Etiez-vous responsable du choix de ce travail spécial de la saison,—j'entends l'examen avec instruments de la route précédemment explorée conduisant à Bute Inlet?—Je viens de dire que la question avait été décidée par l'ingénieur en chef avant mon départ d'Ottawa.

L'examen avec instruments de la route conduisant à Bute Inlet avait été décidé par M. Fleming, avant le départ du témoin d'Ottawa.

21356. Etes-vous retourné à Ottawa cet hiver?—Je dois dire qu'à part la ligne conduisant à Bute Inlet, il y avait une ligne se ramifiant dans le voisinage de Fort George qui allait à Dean Inlet. Elle avait été aussi explorée cet hiver, on en avait fait un examen sérieux avec le secours des instruments. Cette ligne était un peu plus au nord. Ce sont là les deux points dont on s'est occupé cette saison en vue d'un terminus pour le chemin de fer.

21357. Alors il y eut peu d'explorations simples, dans la saison de 1875?—Non, la plupart des explorations furent exécutées en 1874.

La plupart des explorations simples furent terminées en 1874.

21358. Vous considérez avoir découvert assez de routes praticables pour procéder à leur examen attentif?—Oui, exactement.

21359. Vous dites être retourné à Ottawa dans l'hiver de 1875-76?—Oui; je suis revenu à Ottawa à la fin de 1875; je ne me rappelle pas exactement la date. C'est vers la fin de 1875 que je revins à Ottawa. Je constate que j'étais encore à Victoria le 29 octobre; c'est vers la fin de l'année, vers Noël, que je suis arrivé à Ottawa.

Il est revenu à Ottawa vers Noël 1875.

20360. Alors le printemps suivant, le printemps de 1876, quelle a été votre occupation?—Je me suis rendu en premier lieu à la rivière des Français pour examiner la route généralement connue sous le nom d'embranchement de la Baie Georgienne. J'ai expédié un détachement pour travailler dans cet endroit et j'ai envoyé un détachement sous les ordres de M. Lumsden pour localiser cet embranchement à partir d'un point sur la rivière des Français jusqu'au lac Nipissing, près de la rivière du Sud sur la rivière Nipissing.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—EMBRANCHEMENT DE LA BAIE GEORGIENNE.

En 1874 j'ai expédié un détachement sous les ordres de M. Lumsden pour tracer cet embranchement.

21361. C'était une route différente de celle qui avait été adoptée quelques années auparavant, et dont M. Foster avait obtenu le contrat?—Elle passait un peu plus au nord.

21362. Commença-t-elle à l'embouchure ou plus avant dans les terres?—A environ vingt milles de la rivière, sur une réserve des Sauvages.

21363. Pourquoi a-t-on choisi un point à vingt milles en remontant la rivière, plutôt que l'embouchure?—Parce que le pays est très accidenté à l'embouchure de la rivière,—le sol est formé de rochers, à peine recouverts de terre, et la rivière des Français a différents embranchements,—quatre ou cinq embranchements différents, et nous ne pouvions pas continuer la ligne à l'ouest, à partir d'aucun endroit plus bas, en descendant la rivière, que le point choisi,—la Baie Cantin.

21364. Considérait-on que la rivière était navigable, de ce point jusqu'à l'embouchure?—Oui; on aurait pu la rendre navigable avec quelques améliorations, mais il aurait fallu une ou deux écluses.

Les explorations ont commencé à la Baie Cantin; on pensait qu'à partir de ce point la rivière pouvait être rendue navigable.

*Explorations, C. A.*

Cambie est envoyé dans la Colombie Anglaise pour prendre temporairement la place du témoin.

21365. De sorte que cet embranchement aurait pu servir au trafic de la Baie Georgienne, en améliorant le chenal entre le point que vous aviez nommé et l'embouchure de la rivière des Français?—Oui.

21366. Aviez-vous abandonné la direction des opérations dans la Colombie Anglaise, ou comment se fait-il que vous soyez venu vous charger de cette partie de la ligne?—Les explorations furent continuées dans la Colombie Anglaise et M. Cambie fut envoyé pour me remplacer temporairement.

21367. N'occupiez-vous pas une position différente dans le chemin de fer, après le printemps de 1876, de celle que vous remplissiez auparavant?—Il n'y a eu aucun changement dans ma position. Je n'ai pas reçu d'avis officiel m'apprenant un changement dans la position que j'occupais dans le personnel; j'étais le principal employé, le premier en grade après l'ingénieur en chef. J'ai rempli ses fonctions durant son absence.

21368. En l'absence de qui?—De M. Fleming.

Fleming se rend en Angleterre, le témoin prend sa place.

31369, Quelle était cette absence?—Il quitta Ottawa pour se rendre en Angleterre. Il avait obtenu un congé d'absence et me pria de prendre sa place en son absence, ce que je fis. Le ministre consentit à ce que je remplisse cette charge temporairement.

21370. Alors, à cette époque, au printemps de 1876, vous remplissiez la charge d'ingénieur en chef?—Oui.

21371. A part vos occupations ordinaires?—Oui; j'avais la direction générale de tous les travaux de la ligne; les travaux et les explorations.

Il se rend à l'ouest.

21372. Que faites-vous après cet examen de la rivière des Français?—Je me rendis au nord, dans une direction inclinant plus au nord-ouest. Je remontais la rivière Washnapitapee, et je continuais de là à travers le lac Long, les lacs du Poisson Blanc et la rivière Vermillon,—c'est-à-dire dans la direction du nord-ouest.

Il examina les travaux qui s'exécutaient à l'ouest de Fort William.

21373. Du côté du lac Nipigon?—Oui; du côté du lac Supérieur. Je remontai en canot la rivière Washnapitapee, traversai le lac Long, le lac du Poisson Blanc et prenant la rivière Vermillon, je la descendis ainsi que la rivière des Espagnols jusqu'au lac Huron. Sur ce parcours j'ai traversé un grand nombre de portages, soixante-dix je pense; je pris alors le bateau à vapeur sur un des points du lac Huron et montai avec mon détachement jusqu'à la Baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur. J'ai examiné les travaux qui se faisaient alors à l'ouest de Fort William.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—CONTRAT No. 13.

25374. Le premier contrat sur votre parcours aurait été le contrat No. 13?—Oui.

Il trouva la ligne en partie nivelée.

21375. En quel état avez-vous trouvé les travaux. La section était en partie nivelée; je l'ai parcourue sur un espace de vingt milles. Je l'ai suivie à partir de Fort William jusqu'à la traverse de la rivière Kaministiquia—distance de vingt milles, je crois. Sur une partie de cette distance, les nivellements étaient faits, ainsi que dans quelques endroits au-dessus de ce point.

22376. Les travaux devaient-ils alors être poussés jusqu'à Sunshine Creek, ou devait-on les conduire jusqu'à Shebandowan?—Je pense

Construction du chemin de fer—  
Contract No. 12.

qu'ils devaient s'arrêter à Sunshine Creek, toutefois je n'en suis pas parfaitement sûr.

21377. Vous souvenez-vous que le tracé primitivement adopté a été raccourci?—Le tracé primitif conduisait la ligne au Lac Shebandowan, on l'a raccourci en l'arrêtant à Sunshine Creek.

21378. Il déviait au nord-ouest?—Oui, je pense que lorsque j'ai visité la section il était raccourci. Les ingénieurs avait reçu avis de s'arrêter là, mais je n'en suis pas parfaitement sûr. Le tracé est raccourci par une déviation au nord-ouest.

21379. Quels étaient les entrepreneurs?—Les entrepreneurs étaient M.M., Sifton, Ward & Cie.

21380. Quel est l'ingénieur que vous avez trouvé en fonctions?—M. Hazlewood qui occupait les fonctions d'ingénieur de district.

21381. Je suppose que vous vous êtes consulté avec lui, au sujet du travail?—Oui.

21382. Avez-vous constaté que les travaux progressaient?—Ils avançaient rapidement. On avait fait quelques changements à la localisation de la ligne,—de légers changements qui consistaient en déviations. Il constate que les travaux progressent rapidement.

21383. Considérez-vous que la ligne a été bien choisie?—Oui, elle paraissait très bien choisie quand je l'ai vue.

21384. Le travail était satisfaisant, dites-vous?—Oui.

21385. Y a-t-il quelque chose, dans ce contrat particulier, qui ait attiré votre attention?—Non; rien n'a attiré mon attention. J'ai donné des instructions relativement au mesurage des travaux; je ne sais pas si c'était cette année ou l'année suivante. Je n'ai pas considéré que le mode du mesurage des travaux était satisfaisant, et en conséquence, j'ai donné d'autres instructions. Je ne suis pas sûr que ce soit l'année suivante. Il n'est pas satisfait des mesurages.

21386. Sous quel rapport étaient-ils inexacts; vous souvenez vous de quelque trait relatif à ce sujet; les erreurs étaient-elles dans le mesurage du roc, des roches éparses ou de la terre?—Non, dans le système de la tenue des livres. Comme vous le savez, les mesurages se font chaque mois, afin de payer les entrepreneurs pour le travail exécuté. Ces mesurages ne sont pas aussi exacts que les mesurages définitifs.

21387. Mais sont faits toujours de manière à établir la quantité exécutée jusqu'au moment du mesurage?—Approximativement.

21388. Mais je veux dire que les travaux exécutés pendant un mois ne sont pas mesurés séparément?—Toute la quantité exécuté jusqu'au moment du mesurage est donnée.

21389. Et on s'assure de la quantité du mois en déduisant le montant donné par les mesurages précédents?—Oui.

21390. Les mesurages que vous dites ne pas avoir été exécutés avec assez d'exactitude, ont-ils été trop en faveur du gouvernement ou trop en faveur des entrepreneurs?—Non, je ne puis dire cela. Quand je dis avec une exactitude insuffisante, je ne veux pas prétendre que les mesurages fussent inexacts; mais je constatai qu'ils avaient été confiés à des subalternes et je recommandai à l'ingénieur en fonctions d'être attentif et de surveiller lui-même les révisions de mesurage, comme il devait en porter la responsabilité. Il a constaté que les mesurages étaient confiés à des employés subalternes.

Constructions du chemin de fer—  
Contrat No. 13.

21391. Alors ce n'est pas parce que vous avez constaté des erreurs dans les mesurages?—Je n'ai pas découvert d'erreur.

Négligents.

21392. Mais ils étaient un peu négligents?—Ils étaient négligents, je crois. L'année suivante, je leur donnai des instructions minutieuses dans lesquelles j'appuyais sur tous les détails.

Les employés reçoivent des tables plus exactes.

21393. Avez-vous observé pour quelle raison ces mesurages pouvaient ne pas être exacts finalement?—Dans quelques endroits les tranchées étaient pratiquées dans un terrain mouvant et les tables au moyen desquelles on obtenait les quantités, étaient dressées d'après la hauteur moyenne ou la moyenne de profondeur de ces tranchées. On ne pouvait obtenir ainsi la quantité si les profondeurs variaient très rapidement. J'ai fourni aux employés des tables plus exactes.

21394. Est-il difficile de s'assurer la quantité lorsque le terrain s'affaisse rapidement?—S'affaisse rapidement de chaque côté, dans le sens de la longueur comme de la largeur,—ce que nous appelons le terrain mouvant,—alors qu'une partie de la tranchée peut-être de deux pieds à l'une de ses extrémités et de vingt pieds à l'autre. La moyenne est de onze, mais en prenant les moyennes d'après cette quantité, on n'obtient pas les quantités. Ces tables sont dressées d'après la formule prismatique, et elles donnent les quantités exactes dans n'importe quelle condition.

prismatiques. 21395. Alors quelles sont les données qu'exige l'emploi de ces tables prismatiques?—Ils prennent seulement en considération l'extrémité des stations. Les stations sont éloignées de cent pieds, et ils prennent note de la hauteur et de la profondeur, à l'extrémité de chaque cent pieds, qui sont marqués sur les tables; la ligne des chiffres se trouve à la tête de la table, horizontalement et l'autre verticalement. De sorte que, en se guidant avec le doigt jusqu'au point de rencontre de ces deux lignes, on obtient la quantité exacte.

21396. L'inexactitude des tables dont on se servait était-elle en faveur du gouvernement ou de l'entrepreneur?—Cela dépend; quelquefois d'une façon, quelquefois de l'autre. Il n'y avait rien d'intentionnel dans les erreurs.

21397. Ce n'est pas parce que les tables dont on se servait étaient en faveur de l'entrepreneur?—Non.

21398. Celles qu'on employait pouvaient être aussi bien en faveur du gouvernement que de l'entrepreneur?—Oui. En réalité, je pense que, pour ce qui concernait les tranchées, elles auraient favorisé le gouvernement; la table ne pouvait donner les mêmes quantités, que celles que j'ai fournies aux employés.

Les principaux changements relatifs aux mesurages ont consisté dans les instructions données à l'ingénieur en fonction, l'engageant à les vérifier lui-même.

21399. Quant aux mesurages, je comprends que le principal changement a consisté dans les instructions que vous avez données à l'ingénieur en fonctions, l'engageant à les vérifier lui-même, au lieu de se fier à des employés subalternes?—Ce fut là le changement principal. M. Hazlewood était l'ingénieur du district, mais M. McLennan, sous les ordres de M. Hazlewood, était chargé des opérations.

21400. De cette localité en particulier?—Oui.

21401. Le district de M. Hazlewood était plus étendu que celui de M. McLennan?—Le district de M. Hazlewood s'étendait à une

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 18.

distance considérable et plusieurs ingénieurs travaillaient sous ses ordres à différents points. M. McLennan avait une subdivision du district de M. Hazlewood.

21402. Y avait-il à cette époque, à l'extrémité de la ligne, d'autres travaux en construction à part cette section 13 ?—Je ne sais pas si le contrat No. 25 était alors en voie d'exécution. S'il l'était, les travaux ne faisaient, je pense, que commencer. Vous pouvez trouver la date de l'octroi du contrat.

*Par M. Kefer :—*

21403. Il porte la date de juin 1876 ?—Le contrat a été accordé mais il n'y avait que peu de travaux d'exécutés lorsque je me trouvais là. Le contrat 25 était donné à cette époque mais peu de travaux y avaient été exécutés.

*Par le Président :—*

21404. Comment vous êtes-vous rendu de cet endroit à l'ouest. J'ai suivi en canot la route généralement connue sous le nom de route Dawson.

21405. Et où avez-vous atteint la ligne actuelle ?—Je me rendis au Portage du Rat, qui est une des décharges du lac des Bois. Les détachements étaient alors employés à faire des explorations finales pour la section 15,—des explorations de localisation. TRACÉ DU CHEMIN DE FER.—  
CONTRAT No. 15.

21406. C'était avant que le contrat fût accordé ?—Avant que le contrat fût accordé.

21407. Qui était chargé de cette section ?—M. Carre.

21408. Êtes-vous resté longtemps sur cette section ?—Non, M. Carre était absent et un de ses aides, M. Fellowes, se trouvait sur le terrain. J'ai examiné quelques milles de la section, la partie la plus accidentée de cette extrémité.

21409. Quelle extrémité ?—L'extrémité orientale, au Portage du Rat. Je me rendis ensuite à Winnipeg où je rencontrai M. Carre et M. Rowan, ce dernier était chargé du district qui s'étendait du Portage du Rat à l'ouest, jusqu'à la Rivière Rouge.

21410. Nous ne parlerons pour le moment que de la section 15 ; M. Carre en était l'ingénieur ?—M. Carre était l'ingénieur de la section 15.

21411. Vous ne l'aviez pas vu avant votre arrivée à Winnipeg ?—Non, pas auparavant.

21412. Combien de milles de la section 15 avez-vous parcouru à cette époque ?—Un petit nombre. Je n'en ai examiné qu'une faible partie.

21413. Quelle était votre opinion au sujet de la localisation qui avait été adoptée ?—Le but de mon examen était d'obtenir une connaissance générale de la nature de la ligne et cela terminé je l'examinai de profil avec M. Carre. Je constatai que les travaux menaçaient d'être très difficiles et je demandais à M. Carre, s'il n'était pas possible d'améliorer la ligne. Il dit qu'il ne le pouvait pas sans faire des pentes plus rapides que celles qu'il devait maintenir d'après les ordres qui lui avaient été adressées par l'ingénieur en chef. Il constata que les travaux seraient difficiles et demanda à Carre d'améliorer la ligne, celui-ci lui répond qu'il ne pouvait le faire sans avoir des pentes plus rapides.

21414. Avez-vous pris quelques mesures pour améliorer la localisation ou de nature à faciliter le travail ?—Je lui demandai de faire une

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 15.*

exploration de six ou sept milles, principalement à l'extrémité occidentale, où il pensait qu'on pourrait exécuter les plus grandes améliorations et avoir les pentes les plus favorables, des pentes naturelles, demandant beaucoup moins de travail. J'ai télégraphié à Ottawa ce que j'avais fait et qu'il y aurait probablement un changement dans les quantités.

Lorsque le profil fut soumis, il constata que les rampes au lieu d'être de vingt-six pieds et demi au mille étaient d'environ quarante pieds.

21415. Était-ce avant que le contrat fût accordé?—Avant que le contrat fût accordé. M. Carre partit pour cette exploration et son rapport a été soumis, je crois,—c'était dans l'automne de 1876, au mois d'octobre je pense. M. Carre exécuta l'exploration et le printemps suivant le profil fut soumis, je crois, à l'ingénieur en chef à Ottawa. Les rampes, au lieu d'être vingt-six pieds et demi au mille, en montant dans la direction de l'est, étaient d'environ quarante pieds.

21416. Vous avez vu le profil de la ligne d'essai tracé par M. Carre?—Oui, je l'ai vu alors.

21417. Non pas cet automne?—J'ai vu la première ligne, la ligne qui avait été explorée.

21418. Je vous parle de la ligne d'essai dont les rampes, dites-vous, atteignent quarante pieds par mille?—Non, je ne l'ai pas vu; le travail a demandé quelque temps.

21419. L'avez-vous vu après?—Je l'ai vu quelque temps après. Les rampes n'ayant pas été acceptées par l'ingénieur en chef, aucun arrangement n'a été fait.

21420. Avez-vous jamais considéré l'économie qu'on aurait pu réaliser sur le coût de la ligne si les rampes avaient été de quarante pieds au lieu de vingt-six pieds et demi au mille dans cette localisation?—Non, je suppose qu'on en a fait une estimation. Il y avait une économie, mais je ne me rappelle pas quel en était le chiffre.

21421. Avez-vous visité la partie de la ligne adoptée maintenant près du Lac Traverse ou au-dessus du Lac Traverse à l'époque où vous avez fait ce voyage?—Je ne l'ai pas visitée alors, mais je l'ai examinée depuis.

21422. Mais pas en 1876?—Non, pas en 1876.

21423. Était-ce en 1876, lorsque vous remplissiez les fonctions d'ingénieur que le terminus de cette section 15 a été adopté?—Le terminus occidental?

21424. Le terminus occidental?—Oui, je suppose que c'est alors qu'il a été adopté. On demandait des soumissions et le profil était soumis, de sorte qu'il a dû être fixé auparavant. On a demandé des soumissions pour la construction de cette ligne avant le départ de M. Fleming ou vers cette époque,—avant que j'aie eu à m'occuper de cette section.

21425. Le contrat porte la date de janvier 1877?—Oui, mais on demandait trois genres différents de soumissions. Les deux premières furent retirés. Je parle de la première,—de la première annonce demandant des soumissions.

21426. Peut-être cela vous éclairera-t-il sur le point qui fait maintenant l'objet de mon attention;—il s'agit du terminus occidental de la section 15. N'est-il pas vrai qu'il a été établi parce que la section 14 avait été précédemment donnée à l'entreprise et que le terminus oriental

*Tract du chemin  
de fer—  
Contrat No. 15.*

de la section 14 avait été fixé?—Oui, la ligne a été tirée afin de rencontrer l'extrémité de la section 14.

21427. Ainsi il a été établi par le fait de la mise à l'entreprise de la section No. 14, qui avait eu lieu précédemment?—Oui, peut-être le point exact n'a-t-il pas été établi.

Le terminus de la section 15 établi par le fait de la mise à l'entreprise de la section 14.

21428. A tout événement la longueur l'était?—Oui il a été de fait établi par la mise à l'entreprise de la section 14.

21429. A cette occasion, en 1876, lorsque vous avez visité la ligne, avez-vous eu à Winnipeg ou dans un autre endroit, quelque conversation avec M. Rowan au sujet de la traverse du Lac Traverse, et vous êtes-vous occupé de choisir l'endroit où il pouvait être traversé?—Je ne me rappelle pas exactement.

21430. Vous n'ignorez pas qu'il s'est élevé une forte discussion au sujet de la dépense de cette traverse, tant à l'ouest de la section 15, qu'à l'est de la section 14 le remplissage et je voudrais savoir maintenant si vous avez accordé votre attention à ce sujet, en aucun temps, jusqu'à la fin de 1876?—Je ne l'ai vue qu'en 1877—à la fin de 1877.

21431. Mais je pensais que vous l'aviez parcourue dans ce voyage de 1876?—Non, je ne me suis pas rendu au Lac Traverse.

Le témoin ne s'est pas rendu au Lac Traverse.

21432. Vous êtes venu, je pense, par le Portage du Rat?—Je suis venu par eau, par le chemin Dawson, jusqu'à Winnipeg et de là je me suis rendu sur la partie occidentale de la section 14.

21433. Alors, dans le courant de cette saison, vous êtes allé seulement sur cette partie de la section 15 qui touche au Portage du Rat?—Oui.

21434. Alors, vous dirigeant à l'est de Winnipeg, vous avez vu une partie de la section 14?—Oui.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 14.

21435. Quelle étendue?—A partir de l'extrémité occidentale, je ne me rappelle pas combien maintenant. Vingt milles environ, je suppose, à peu près jusqu'à l'endroit où étaient rendus les travaux à cette époque.

21436. Vous rappelez-vous quel était à cette époque l'ingénieur chargé des travaux?—M. Thompson.

21437. Avez-vous été satisfait du progrès des travaux, et que pensez-vous de la localisation?—Les travaux n'avançaient pas très rapidement. Les ingénieurs se plaignaient;—l'ingénieur résidant, M. Thompson, se plaignit de ce qu'ils avançaient avec trop de lenteur, et une partie qui se trouvait sur un muskeg, appelé le Muskeg Julius, était très bourbeuse. La localisation avait été approuvée. Je ne fis aucune remarque au sujet de la localisation, qui avait été soumise à M. Fleming, et j'avais approuvé les rampes avant ma visite.

21438. La ligne ne pouvait-elle s'améliorer au moyen d'une déviation ou par quelque changement dans la localisation qui aurait été opéré sous vos yeux?—Non, autant que j'ai pu m'en rendre compte. J'ai donné quelques instructions au sujet du remblais. Je pense qu'ils faisaient les remblais plus élevés qu'il était nécessaire, et je donnais des ordres pour les faire abaisser et leur faire suivre de plus près les ondulations du terrain, vu que les rampes naturelles étaient très-faciles, mais je n'ai pu juger de la localisation de la ligne simplement en la parcourant, parce qu'il y avait beaucoup de buissons et que le pays était plat.

La localisation ne pouvait s'améliorer au moyen d'une déviation.

Il donna ordre d'abaisser les remblais.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 12.

21439. Mais ils construisaient ; ils enlevaient des matériaux du muskeg Julius pour les placer sur les remblais ?—Oui.

21440. Avez-vous remarqué quels étaient les matériaux employés ?—C'était en grande partie une terre noire, ressemblant beaucoup à de la tourbe et ayant une certaine consistance.

21441. C'était à quelle époque de l'année ?—Dans l'automne de 1876, en octobre ou vers la fin de septembre.

21442. Pensez-vous que ces matériaux convenaient à la fondation des remblais ?—Ce n'était pas les matériaux les meilleurs, mais leur emploi ne pouvait cependant soulever de graves objections. Dans tous les cas ils ne pouvaient s'en procurer d'autres.

Dans un muskeg les mesurages ne peuvent se faire que d'après les tranchées.

21443. Vous êtes vous occupé, dans cette occasion, du mode de mesurer les matériaux et de savoir si le mesurage devait se faire dans les tranchées ou sur les remblais, et si on devait faire à l'avenir des changements à ce sujet dans les nouveaux contrats ?—Dans la spécification du contrat, il est dit que les mesurages devront se faire d'après les tranchées. Il serait impossible de faire un mesurage, même approximatif, sur les remblais parce qu'ils s'affaissent dans le marais, dans le muskeg, sous le poids des matériaux dont on les charge.

2144. Etait-ce à cause de son peu de consistance que le sol était sujet à être comprimé par ce poids ?—Le sol était léger et sa couche supérieure était en grande partie formé de mousse et de gazon, formant une masse spongieuse qui s'affaissait considérablement, ces matériaux ne pouvaient entrer dans la formation des remblais. Cette couche devait être enlevée, je l'avais du moins ordonné, et les meilleurs matériaux se trouvant en dessous étaient placés dans le remblais. Toutefois, lorsqu'ils étaient placés sur la surface naturelle, il se produisait un affaissement. Quelques-uns de ces muskegs s'abaissaient de deux pieds dans un gazon éraillé et spongieux avant d'atteindre l'eau ?

21445. Lorsque vous êtes arrivé à la surface naturelle, pour la distinguer de cette mousse, considérez-vous que les matériaux que vous en retirez soient convenables pour former des remblais ?—Lorsque j'ai examiné les travaux, les matériaux employés étaient assez bons.

21446. Les matériaux se tassent-ils beaucoup sous la pression, après avoir été placés dans les remblais ?—Non, pas considérablement si mes instructions sont suivies, c'est-à-dire, si on enlève la couche de mousse de la surface.

Le témoin pense que les matériaux dont l'usage est autorisé pour les remblais ne se tassent pas beaucoup, la difficulté du mesurage provient de l'affaissement.

21447. Nous avons entendu de nombreux témoignages établissant que ces matériaux, une fois placés dans le remblais, se tassaient beaucoup, peut-être des quatre dixièmes ou plus ?—Je ne pense pas que les matériaux que les entrepreneurs sont autorisés à employer pour les remblais se tassent beaucoup, ils s'affaissent plutôt.

21448. Pour ces deux raisons il semble qu'on a employé pour les remblais beaucoup plus de matériaux qu'on ne s'y attendait ; il y a eu tassement et affaissement ?—Je crois que cela est dû en grande partie à l'affaissement plus qu'au tassement, mais la raison pour laquelle on a employé beaucoup plus de matériaux qu'on ne s'y attendait est celle-ci : la ligne a été localisée et les niveaux ont été pris en hiver, alors que la surface était dure et on s'est aperçu après que dans certaines parties du muskeg on pouvait enfoncer un bâton à une profondeur de onze ou douze pieds.

Construction du chemin de fer—  
Contrat. No. 14.

21449. Alors, en faisant le premier calcul de quantités, on ne supposait pas que le terrassement s'enfoncerait au-dessous de la surface ? — C'est ce que je veux dire.

21450. De sorte que l'estimation du travail doit être augmentée de ce volume de la partie du terrassement qui s'enfonça au-dessous de la surface relevée dans l'hiver ? — Oui ; les premières quantités étaient loin d'être exactes. On n'a rien alloué pour une éventualité de ce genre. Ces muskegs devraient être sondés et on devrait allouer un certain volume pour l'affaissement.

21451. Ce muskeg aurait-il pu être sondé pour les besoins du génie civil ? — Oui.

21452. De quelle manière ? — On aurait pu sonder au moyen d'une barre de fer. Le meilleur moyen est de pratiquer des trous dans les endroits où le muskeg est très profond, mais on peut le sonder jusqu'à une profondeur considérable au moyen d'une barre de fer, et obtenir ainsi les quantités approximatives et les profondeurs.

21453. Est-ce de cette manière que les ingénieurs s'assurent des profondeurs dans les localités de ce genre, ou est-ce là une méthode inusitée ? — On emploie également ce système en Angleterre et en Europe. Jamais je n'ai vu donner de travaux à l'entreprise sans qu'on ait obtenu auparavant toutes les informations possibles. Dans ce pays les explorations sont beaucoup moins sérieuses et on ne prend pas les soins voulus pour s'assurer d'abord de la quantité des travaux. Il y a différentes modes de mesurage. Ici l'on paie à la verge ; en Angleterre on s'assure des quantités, l'entrepreneur fait son prix et il construit un chemin de tant de milles de longueur comme il entendrait de bâtir une maison, exécutant toujours les travaux énoncés dans le devis.

21454. Alors il y a un maximum de prix fixé par le contrat ? — Oui, à moins qu'il n'y ait des travaux supplémentaires.

21455. Supposant qu'on n'impose pas de changements à l'entrepreneur, on fixe la limite du coût total ? — Oui, et je pense que c'est une fort bonne chose par la raison que ce système règle toutes les questions de mesurage. Les mesurages faits dans le cours des travaux, ont lieu simplement pour le paiement des à compte à l'entrepreneur. La somme totale est fixée.

21456. Cela entraînerait naturellement la nécessité, avant d'accorder le contrat, de prendre des informations sérieuses sur la classification des différentes sortes de matériaux, et d'établir non seulement les quantités mais aussi la classification ? — Il est d'usage de creuser des puits d'essai et les entrepreneurs sont invités à examiner le terrain par eux-mêmes, car ils sont responsables des matériaux. L'ingénieur n'est pas responsable ; il réunit les meilleures informations qu'il peut obtenir et l'entrepreneur est responsable des matériaux, de la nature du terrain et de chaque chose en un mot.

21457. Après avoir vu cette localité, comme vous l'aviez fait sur la section 13, et en particulier le muskeg Julius qui a soulevé tant de discussions, en êtes-vous arrivé à la conclusion qu'on avait fait un examen convenable pour s'assurer de la nature des matériaux et des quantités probables qu'il y aurait à exécuter ? — Il était parfaitement évident qu'on n'avait pas fait un examen convenable.

Il est d'usage de creuser des puits d'essai et les entrepreneurs sont invités à examiner le terrain.

*Construction du chemin de fer—*

*Contrat No. 14.*

Le témoin donna ordre de faire un meilleur examen, et apprenant la profondeur du muskeg, il prépara des plans en conséquence pour les fossés d'assèchement.

21458. Avez-vous donné quelques instructions au sujet du mode à adapter pour les travaux dans ce muskeg, ou avez-vous laissé continuer les travaux comme vous supposiez que l'exigeait le contrat?—J'ai ordonné l'exécution d'un examen plus attentif, après lequel nous connaissions suffisamment bien les profondeurs du muskeg, et nous avons en conséquence changé les plans des fossés d'assèchement.

21459. Dans cette saison de 1876, avez-vous fait un examen de ce muskeg ou de tout autre?—En 1876, l'examen n'a pas été fait en ma présence.

21460. A-t-il été fait sous votre direction en 1876?—Il a été fait subséquemment. Il peut s'être fait quelque examen alors.

21461. Voici ce que j'entends par ma question : après vous être assuré, soit par vous-même, soit par un examen exécuté par vos subordonnés, de la profondeur du muskeg, avez-vous décidé d'adopter un système différent relativement aux fossés d'assèchement?—Oui, nous avons changé nos plans à la suite des informations meilleures que nous avons obtenues.

21462. Pourriez-vous décrire la règle d'après laquelle vous avez fait le changement?—Nous avons déterminé la profondeur que demanderaient ces fossés d'assèchement, ainsi que l'endroit convenable où ils devaient être placés.

21463. Voulez-vous dire que vous avez constaté que le terrain résistait plus qu'on s'y attendait dans le principe et que les fossés d'écoulement qui conviendraient à une surface peu profonde, ne conviendraient pas à une autre plus profonde et que vous avez été obligé de faire des fossés plus profonds?—Le premier examen qui a été exécuté a démontré que le muskeg était très profond. Subséquemment nous l'avons drainé et il a séché tellement que nous ne fimes pas les fossés d'assèchement—il n'était pas nécessaire de faire les fossés aussi profonds qu'on s'y attendait après le premier examen. Ce que j'entends par premier examen, c'est celui qui a été fait après que le contrat eut été accordé—le premier examen approfondi—On a changé les fossés de temps à autre. Là j'ai étudié la chose plusieurs fois. Les effets du drainage furent soigneusement observés et rapportés à l'ingénieur et on prit tous les soins possibles pour assurer la sûreté du travail et maintenir les quantités aussi bas que possible.

Les excavations du muskeg Julius étaient aussi coûteuses que des excavations dans la terre.

21464. Considérez-vous, à l'époque où vous vous trouviez au muskeg Julius, que l'enlèvement des matériaux coûtait autant à l'entrepreneur que les excavations ordinaires dans la terre?—Il coûtait tout aussi cher. Les matériaux étaient considérablement détremés par l'eau.

21465. Pensez-vous que l'enlèvement d'une verge cube de ces matériaux coûte à l'entrepreneur autant que celui de la même quantité de terre ordinaire placée sur les remblais?—Je crois que généralement le coût est le même pour l'entrepreneur. Je suppose naturellement que mes instructions aient été parfaitement suivies relativement à l'enlèvement de la couche mousseuse de la surface qui coûte beaucoup à l'entrepreneur sans lui rien rapporter.

21466. Pouvez-vous dire, en examinant le terrassement si la partie mousseuse a été ou non enlevée?—Oui, on peut la voir, à moins qu'elle n'ait été enterrée.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.*

21467. Avez-vous vue quelquefois employer cette couche mousseuse pour la construction d'un terrassement traversant un muskeg?—Oui.

21468. Sur le chemin de fer du Pacifique?—Je ne me souviens pas s'il s'était sur le chemin de fer du Pacifique, mais dans le cours de ma carrière d'ingénieur j'ai eu à ordonné de discontinuer l'emploi de ces matériaux et de les enlever.

21469. Savez-vous personnellement si cette couche mousseuse n'a jamais été utilisée pour la construction des terrassements sur le chemin de fer du Pacifique?—Non, pas en ma connaissance.

La partie mousseuse du muskeg n'a jamais été employée, à la connaissance du témoin, sur le chemin de fer du Pacifique.

21470. Mais vous pensez que l'emploi de ces matériaux, la partie mousseuse une fois enlevée, reviendra aussi cher à l'entrepreneur que celui de la terre ordinaire?—Je pense que oui. Ces matériaux ont de la consistance, ils participent à la nature de la tourbe et s'enlèvent en blocs carrés.

21471. Alors ils sont retenus ensemble par des fibres ou autres matières?—Non, ils ne présentent pas beaucoup de fibres, ils participent plutôt à la nature de la marné. La partie supérieure est formée de fibres, mais on n'en voit que peu à la partie inférieure.

21472. Alors n'y a-t-il rien autre chose au-dessous que de la terre et de l'eau?—Il y a la tourbe, dans laquelle il n'y a pas de fibres apparentes.

21473. Pas de fibres ligneuses?—Il n'y a que des fibres ligneuses, mais elles ne sont guère apparentes. Cette matière présente suffisamment de consistance.

21474. Alors je suppose que, d'après ce que vous avez vu, vous n'avez jamais considéré qu'il fût nécessaire de rien changer dans les spécifications ou les détails relatifs à l'emploi de ces matériaux?—Dans les devis subséquents j'ai suggéré différents changements pour faire face aux difficultés causées par ce terrain mousseux. J'ai suggéré la construction d'une plateforme formée de billots et de broussailles. Dans les contrats suivants,—Je ne me rappelle pas le nombre,—entre le lac Supérieur et le Portage du Rat, j'ai fait entrer dans le calcul des quantités un nombre considérable de plate-formes en troncs d'arbre pour couvrir le fond des marais.

21475. Lorsque je parle de suggestions je n'entends pas appuyer autant sur la méthode de construction des terrassements, que sur le mode de mesurer les matériaux. On nous a donné à entendre que le mesurage de ces matériaux dans l'excavation, comme on le fait communément pour la terre ordinaire, n'est pas convenable, et qu'à cause de leur nature ils ne doivent être mesurés que dans le terrassement?—Il est impossible de les mesurer dans le terrassement. Ce système de mesurage en usage est le meilleur qu'on puisse employer; il se fait d'après les spécifications. Je ne sais si on doit faire des réductions.

Il répète qu'il est impossible de mesurer dans les terrassements les matériaux provenant des muskegs.

21476. Alors il ne vous a pas semblé qu'à cause de leur nature il fût convenable de faire une réduction sur le prix ordinaire payé pour les excavations dans la terre?—Je ne vois pas que nous ayons le pouvoir de faire aucune réduction.

21477. Non, mais en parlant des futurs contrats, des soumissions et spécifications, ne vous a-t-il pas semblé qu'il serait convenable de faire savoir au public que l'enlèvement de ces matériaux ne serait pas fixé au

Construction du chemin de fer—  
 Contrat No. 14.

même prix que celui des matériaux ordinaires ?—Non ; il a été décidé de n'employer exclusivement pour le terrassement que les matériaux convenables. C'est pourquoi j'ai substitué, dans les comptes de travaux subséquents, des plateformes de bois pour traverser les marais et j'ai décidé de ne pas permettre aux entrepreneurs de prendre de la terre dans les fossés d'assèchement, mais de le transporter de chaque extrémité de la section.

21478. Ce serait le moyen le plus convenable ?—Oui.

21479. Mais je suppose qu'on continue à suivre l'ancien système, car je présume que dans bien des endroits il sera nécessaire de l'appliquer ?—Oui, il peut se trouver des endroits où l'on rencontre de vastes étendues d'eau et de terrenoire, sur lesquelles il n'existe pas de végétation.

21480. Alors supposant que ce soient les seuls matériaux que l'on puisse employer, je vous demande si, à cause de sa nature et de sa qualité, il ne vous a pas semblé que dans les contrats futurs son enlèvement ne devait pas comporter un prix aussi élevé que celui de la terre ordinaire ?—Je n'ai rien suggéré de semblable. Je ne sais pas comment la chose pourrait s'exécuter, à moins d'une entente avec l'entrepreneur. L'ingénieur n'a pas de pouvoir. Cela devrait figurer dans la spécification des travaux ; on devrait demander un prix pour l'enlèvement de la terre noire,—des matériaux provenant des marais.

Il ne conseille pas de faire un prix différent pour ces matériaux. 21481. C'est là dessus que j'attire votre attention ; je vous demande si, d'après ce que vous avez vu sur le terrain, vous pensiez que le gouvernement agirait sagement en demandant pour ces travaux un prix distinct de celui des excavations dans la terre et en avertissant les soumissionnaires de faire un prix spécial pour cela,—ou de prendre toute autre mesure pour que le pays n'eût pas à payer autant pour ces matériaux à cause de leur peu de consistance ?—Je ne pense pas qu'il soit convenable de demander deux prix pour les excavations dans le sol. Les travaux ne seraient pas commencés depuis vingt-quatre heures qu'il s'élèverait des discussions entre l'ingénieur et l'entrepreneur, au sujet de la classification des matériaux retirés des excavations. Je pense que le meilleur moyen est celui que j'ai suggéré, c'est-à-dire de traverser les marais au moyen de plateformes de troncs d'arbres.

Le moyen le meilleur est de traverser les marais au moyen de plateformes de troncs d'arbres.

21482. Et alors, lorsque ces matériaux sont employés, de payer le même prix que pour les excavations dans la terre ?—Oui, le même prix. Je dois donner la raison pour laquelle je ne pense pas que l'enlèvement de ces matériaux coûte moins aux entrepreneurs, c'est qu'ils sont surchargés d'eau et que le travail à la pelle dans ces matières mêlées d'eau coûte autant que celui pratiqué dans la terre solide ; mais bien entendu il coûte d'avantage au gouvernement, car une fois ces matériaux placés sur le terrassement, l'eau s'écoule et il faut augmenter le remblais au fur et à mesure du tassement.

21483. Un des ingénieurs a mentionné ici dans sa déposition qu'il avait vue extraire et enlever de cette terre sur la section 14 ; après avoir été tranchée avec une bêche elle fut enlevée et placée sur une brouette au moyen d'une fourche et la brouette fut poussée au remblais avec une charge qui atteignait la hauteur de la tête de son conducteur ; la chose n'aurait pu se produire avec de la terre ordinaire ?—Cette terre est généralement dure et gluante ; on peut en enlever des blocs avec la fourche ~~une fois~~ qu'ils sont détachés.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.*

21484. Si la terre était très pesante l'ouvrier aurait-il pu brouetter une charge s'élevant à la hauteur de sa tête?—Il pouvait entrer dans cette charge une bonne partie de la couche supérieure—de la couche mousseuse.

21485. La chose a pu se produire avant que vous soyez arrivé là?—Quelquefois cela peut arriver devant l'ingénieur; il faut si peu de temps parfois.

21486. Vous souvenez-vous si dans le cours de ce voyage que vous fîtes sur la section 14, vous avez suggéré quelques améliorations dans la localisation?—Non, je ne me souviens pas d'avoir suggéré de changements ou du moins si j'en ai proposé ils étaient sans importance. Ne suggère aucune amélioration dans la localisation.

21487. M. Rowan se trouvait-il avec vous quand vous avez visité la section 14?—Je pense que oui.

21488. Avez-vous eu quelques entretiens avec lui au sujet de la nature des matériaux et de la profondeur des muskegs?—Oui, nous avons discuté sérieusement la question avec M. Rowan et aussi M. Thompson, l'ingénieur de la division. Je sais que les entrepreneurs se sont plaints subséquemment lorsqu'on prétendit que la première localisation d'essai avait été faite sur un terrain bien meilleur, c'est à dire plus au nord, mais la localisation définitive avait été faite avant mon arrivée et approuvée par l'ingénieur. La ligne était beaucoup plus droite et plus directe.

21489. Avez-vous trouvé que la ligne localisée était préférable à la localisation d'essai?—Je n'ai pas vu la localisation d'essai. Je ne l'ai jamais parcourue. Elle était plus longue et présentait des courbes à court rayon.

21490. Je pense que vous avez dit que vous étiez sous l'impression que la ligne adoptée au moment de l'octroi du contrat avait été changée? Oui, elle a été changée.

21491. Pour une ligne meilleure?—Elle a été redressée et raccourcie.

21492. C'était une amélioration considérable?—A ce point de vue, c'était une amélioration.

21493. N'était-ce pas une amélioration sous d'autres rapports?—J'ai appris subséquemment—au moins les entrepreneurs le prétendaient—que la ligne précédente était une ligne plus avantageuse pour eux—qu'elle ne présentait pas de muskeg, reposait sur un sol plus sec,—du reste ils soumièrent une réclamation. Ils dirent que les remblais faits avec les matériaux provenant de muskegs étaient plus coûteux que ceux qu'ils auraient eu à exécuter avec de la terre si la ligne primitive avait été adoptée.

21494. Au point de vue du chemin de fer, considérez-vous que le changement fait après le contrat était avantageux?—Tous les changements qui diminuent la longueur d'une ligne réduisent les frais de construction et d'exploitation pourvu que sous un autre rapport elle ne présente pas de désavantage.

21495. Que fites-vous après l'examen de la section 14?—Je suis Retourné à Ottawa. Retourné à Ottawa. C'était alors à la fin de l'année, tard en automne.

Construction du chemin de fer—

Contrat No. 14.

Pendant que M. Fleming écrivait son rapport de 1877, le témoin s'occupait de la surveillance générale des travaux du chemin de fer.

21496. Avez-vous continué alors à remplir les fonctions d'ingénieur en chef?—Oui, jusqu'au retour de M. Fleming à Ottawa, en février 1877, je crois. Bien entendu il a repris les fonctions d'ingénieur en chef pendant qu'il se trouvait à Ottawa, mais il a été principalement occupé à écrire ce rapport volumineux (1877) que j'ai ici devant moi et je me suis occupé de la surveillance des travaux.

21497. Vos opinions lui étaient-elles toujours soumises?—Oui.

21498. Alors, à votre avis, votre autorité a-t-elle diminué après son retour dans le pays ou avez-vous continué à vous occuper de la direction générale?—Lorsque M. Fleming revint, je ne m'en suis pas rapporté entièrement à mon propre jugement pour les changements qui étaient requis ou les instructions à donner au personnel surveillant la construction; je n'ai pas donné d'instructions spéciales sans consulter M. Fleming lorsqu'il était présent.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER.  
CONTRATS Nos. 14 ET 15.

21499. Vous souvenez-vous d'avoir eu quelqu'entretien avec lui sur la question de réduire ou plutôt d'élever les rampes sur la section 15. Il me semble vous avoir entendu dire que vous aviez proposé à M. Carre de faire une nouvelle ligne et qu'il en avait trouvé une qui ne fut pas adoptée parce que M. Fleming avait refusé d'accepter le niveau général?—Je ne me souviens pas de la date précise, mais je me rappelle avoir vu les plans et profils faits par M. Carre et je pense qu'ils ont été discutés verbalement en présence de M. Fleming, mais il n'y a pas eu de rapport à ce sujet; cette ligne s'inclinait plus au sud que l'autre. Elle traverse à bas niveau le lac Traverse, à environ six pieds au-dessus du lac au lieu de soixante environ, comme la ligne construite.

21500. Alors cette ligne aurait pu amener un changement sur les sections 14 et 15 si elle traversait le Lac Traverse?—Non; elle entrerait dans la section 14 près de son extrémité est;—elle gagnait la section 14 à un mille ou deux de son extrémité est. Si je vous donnais quelques explications sur la section 14, vous me comprendriez mieux. Généralement parlant, l'extrémité de la section 14 se trouve dans une région unie ou ne présentant que de faibles ondulations, jusqu'à l'endroit où la ligne arrive à une faible distance du Lac Traverse, où le terrain est très rocheux, et on a dû élever le niveau à partir de ce point jusqu'à son raccordement avec la section 15. Mais cette déviation faite par M. Carre aurait rencontré la section 14 à plus bas niveau, ce qui aurait amené une économie considérable, mais elle ne présentait pas des pentes aussi favorables en s'élevant à l'est. Elle donnait quarante pieds au mille au lieu de vingt-six et demi.

La ligne proposée par le témoin aurait dévié de la ligne tracée de six milles à l'est du Lac Traverse et elle l'aurait rencontrée à environ un mille et demi du lac Traverse, sur la section 14.

21501. Vous souvenez-vous à quelle distance à l'est du Lac Traverse elle atteignait la section 15?—Je pense qu'elle commençait à devier de la ligne localisée à six milles environ à l'est de la section 15,—à l'est du Lac Traverse,—et elle rejoignait la ligne sur la section 14, à environ un mille et demi à l'ouest du Lac Traverse. Je parle de mémoire, d'après les souvenirs que j'en ai.

21502. Ce n'était pas dans le cours de cette première saison durant laquelle vous avez visité la section 14, que le marché a été conclu entre MM. Sifton Ward & Cie, et M. Whitehead, au sujet de l'achèvement de l'extrémité est de cette section?—Non.

21503. C'est dans le cours de la saison suivante?—Mon impression est que c'est deux ans après.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

21504. Dans tous les cas, ce n'est pas dans la première saison?—Non.

21505. Je désirerais maintenant que vous me fissiez l'historique de la première saison. A l'époque de cette première visite considérez-vous qu'on avait consacré suffisamment de temps à la localisation de la ligne à travers un pays de ce genre?—Non, tel n'a pas été mon avis. Le profil accusait des travaux considérables. C'est de la section 15 que vous parlez, n'est-ce pas ?

Le profil de la section 15 accusa des travaux considérables, on n'a pas consacré suffisamment de temps à la localisation de la ligne.

21506. Je parle aussi maintenant de la section 14 et du Muskeg Julius; vous avez visité la section 14 parce qu'elle était alors donnée à l'entreprise; je vous demande si, à cette date, vous avez examiné la nature du pays, ou si vous avez vu alors l'extrémité est de cette section. Etes-vous bien renseigné sur la nature de cette région?—Non.

21507. Alors, dans cette saison, vous n'avez pas examiné la nature du pays et n'avez pas pris en considération la question de savoir si on avait fait un examen complet et convenable avant la localisation de la ligne?—Je ne me suis pas occupé de cela; il était trop tard. Le contrat avait été accordé et les travaux étaient commencés sur différents points et s'étendaient à une grande distance sur la ligne.

21508. C'était sur la section 14. Je vous demande si, pendant que vous étiez sur la section 14 vous avez vu une étendue assez considérable du pays pour vous permettre de prendre en considération la question de savoir si une étude convenable avait été faite avant la localisation de la ligne?—Je n'avais pas à cette époque des connaissances suffisantes pour me permettre de porter un jugement à ce sujet.

21509. Est-il autre chose concernant la section 14 et vos opérations durant cette saison que vous jugiez convenable d'expliquer maintenant avant que nous abandonnions ce sujet?—Je ne me rappelle rien de spécial.

21510. Vous êtes-vous formé une opinion tandis que vous étiez à Winnipeg ou dans le voisinage sur le choix du point convenable pour traverser la Rivière Rouge?—Non, pas à cette époque.

21511. Nous arrivons maintenant à l'hiver de 1876-77: je pense que vous avez dit que M. Fleming était revenu au commencement de 1877 et qu'il avait repris ses fonctions d'ingénieur en chef?—Oui.

21512. Quoique jusqu'à un certain point vous ayez conservé la direction vu qu'il se trouvait retenu à son bureau par la rédaction du rapport?—Oui, c'est exact.

OTTAWA, jeudi, 5 mai 1881.

M. MARCUS SMITH, continue sa déposition :

*Par le Président :*

21513. Désirez-vous ajouter quelque chose aux déclarations que vous avez déjà faites sous forme d'explication?—Je pense que je puis expliquer les raisons pour lesquelles la route de la passe Howse a été abandonnée après avoir déterminé des dépenses considérables. Au commencement des études, on supposait que c'était non-seulement la meilleure route, mais encore la plus courte.

EXPLORATIONS  
DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.  
Raisons pour lesquelles la Passe Howse a été abandonnée.

*Explorations, C. A.*

On constate qu'on s'est fait une illusion en comptant que la ligne par la passe Howse serait plus courte.

21514. Vous voulez dire en 1871?—En 1871; et je crois que l'impression générale était qu'elle serait adoptée. Toutefois après les explorations de M. Moberly, on se convainquit que l'illusion qu'on avait entretenue, au sujet de la longueur du moins, devait se dissiper. En arrivant dans la Colombie on se convainquit de l'impossibilité de traverser la chaîne des Selkirk et le bras de la Colombie, à l'Ouest des Montagnes Rocheuses. La chaîne des Selkirk est enclavée dans les bras de la rivière Colombie, mais elle est à l'Ouest de la chaîne principale des Montagnes Rocheuses. On ne put y découvrir de passe.

21515. La chaîne des Selkirk?—La chaîne des Selkirks. En conséquence il fallait faire un long détour au nord et au nord-ouest jusqu'au coude de la rivière Colombie au camp de Bateaux.

21516. Vous parlez maintenant de la direction de l'est à l'ouest?—De l'est à l'ouest; je continue l'exploration Palliser.

21517. Non celle de Moberly?—Non, pas celle de Moberly, parce qu'elle n'a pas été continuée. Arrivant au camp des Bateaux, la rivière décrit une courbe brusque au sud, inclinant un peu sud-est. La ligne aurait dû la suivre jusqu'à la passe de l'Aigle; c'est une passe qui se trouve à travers une autre chaîne de montagnes parallèle—la chaîne aurifère qui se trouve entre la rivière Colombie et le Lac Shuswap.

21518. Alors ce détour que vous décrivez conduirait à un point tout à fait en face de la passe Howse?—Exactement.

21519. Sur la rivière Colombie?—Oui; mais vous voyez que ce détour fait une différence de longueur que je suppose trois fois plus considérable que si le tracé traversait en ligne droite. Je constate cela en consultant la carte. Si l'on avait pu obtenir une passe atteignant en droite ligne la passe de l'Aigle, la ligne aurait été très courte; c'est à cette conclusion que M. Fleming en est arrivé, après avoir vu le plan de M. Moberly. Les détachements furent rappelés dans l'hiver de 1871-72.

21520. Avez-vous eu aussi l'occasion de vous consulter avec M. Fleming et d'examiner ces plans?—Oui; j'étais alors à la veille d'être nommé et M. Fleming me montra ces plans de façon à me mettre au fait de tout ce qui avait été fait dans la limite du possible. La conclusion de M. Fleming est.....

21521. Dans son rapport de 1872?—Le rapport de 1872, page 11; c'est très court, je vais en faire la lecture :

La distance n'est pas en réalité plus considérable par la passe de la Tête Jaune que par la passe de l'Aigle ou la passe Howse, tandis que la route qui la traverse est meilleure et moins coûteuse :

“ Kamloops est un point important sur la ligne qui était explorée de New Westminster, à travers la Passe de l'Aigle jusqu'à la Passe Howse. La distance de Kamloops à un point commun, près d'Edmonton, n'est pas plus considérable par le Thompson Nord à la passe de la Tête Jaune que par les passes de l'Aigle et de Howse, tandis que toutes les informations tendent à établir qu'on peut obtenir une ligne bien meilleure et bien moins coûteuse par la précédente que par la dernière route. Étant établi qu'on pourrait gagner Kamloops plus facilement du versant oriental des Montagnes Rocheuses par la passe de la Tête Jaune que par la passe Howse, il devenait inutile de continuer les opérations à l'est de Kamloops sur la dernière route. Cela engagea le gouvernement à adopter, le 2 avril 1872, la passe de la Tête Jaune comme la porte s'ouvrant de l'est sur la Colombie Anglaise.”

Je dois dire qu'il a adopté ces conclusions d'après les informations qui nous étaient soumises.

21522. Ces informations provenaient d'une exploration instrumentale faite par le détachement Moberly ?—Oui, des parties isolées, non pas une ligne continue, mais les points difficiles avaient été examinés avec le secours des instruments.

21523. Avec les profils ?—Les profils et les points principaux.

21524. Alors vous et M. Fleming aviez les profils devant les yeux ? Nous les avions devant les yeux.

21525. Je comprends que vous et M. Fleming au commencement de 1872, en êtes arrivés à la conclusion qu'il était convenable d'abandonner la passe Howse pour adopter la passe de la Tête Jaune ?—Oui.

51526. Vous aviez décidé sur les mérites comparatifs des deux passes ?—Oui. Sans doute M. Fleming avait apporté à la question beaucoup plus d'attention que moi. C'était au moment de ma nomination et je n'ai donné qu'un coup d'œil rapide sur les plans envoyés par M. Moberly. Je suis tombé d'accord avec M. Fleming. Je n'ai pas suggéré l'abandon ; M. Fleming a conclu à l'abandon et j'ai partagé son opinion.

21527. Votre opinion s'accorde-t-elle avec la sienne au sujet de la manière d'après laquelle l'expédition a été conduite dès le commencement ?—Non ; j'ai expliqué cela hier.

21528. Alors ce que vous exposez maintenant c'est que la conclusion adoptée après l'expédition de M. Moberly, c'est-à-dire l'abandon de la passe Howse, était à votre satisfaction, aussi bien qu'à celle de M. Fleming ; mais vous dites que vous n'avez pas abandonné l'opinion que vous avez exprimée hier, au sujet de l'envoi d'une expédition aussi considérable qu'il l'a fait ?—Non, je crois que l'on serait arrivé au même résultat avec un petit détachement.

21529. Pendant que nous sommes sur ce chapitre, j'aimerais à vous demander si vous avez jamais accordé votre considération à la ligne de conduite qui avait été adoptée en interrompant l'examen de M. Moberly dans la passe Howse, et en le dirigeant du côté de l'Athabaska au lieu de l'envoyer à l'est, à travers les Montagnes Rocheuses, et dans un pays ouvert ?—Je n'ai pas eu à m'occuper de ces instructions, mais j'ai appris que M. Moberly avait reçu des instructions de ce genre. C'était, si je ne me trompe, par un télégramme adressé à M. Trutch. Je ne me souviens pas exactement comment elles ont été envoyées, mais M. Moberly a eu des instructions de M. Fleming. M. Moberly avait deux détachements. Il avait un détachement à la passe de l'Aigle. Il lui donna ordre de revenir à Kamloops et de remonter le Thompson, mais le détachement le plus nombreux, le principal que M. Moberly accompagnait lui-même, se trouvait à la Rivière Blackberry, qui forme l'extrémité occidentale de la passe Howse, où le Blackberry se jette dans la Colombie. Il reçut ordre de M. Fleming de descendre avec son détachement la rive de la Rivière Colombie jusqu'au coude de la rivière appelé le Camp des Bateaux, de là de remonter ce que l'on appelle la passe Athabaska, entre les monts Brown et Hooker, jusqu'à Henry House, dans la vallée Jasper.

21530. Par ce que vous connaissez du pays, pensez-vous que ce fût la meilleure ligne de conduite à adopter à ce moment ?—Nous ne connaissions rien du pays à l'époque, mais la suite a prouvé que c'était

*Explorations, C. A.*

La suite a prouvé qu'on avait commis une faute en envoyant Moberly au camp des Bateaux et à la passe Athabaska.

un plan défectueux. Il n'y a pas de sentier, en descendant la rivière. Le pays est rocheux et abondamment couvert de bois et le détachement a perdu un temps considérable et a souffert de grandes privations, à cause de la difficulté de se frayer un chemin dans cette direction. Ce trajet occupa tout l'été, et l'hiver s'était déclaré avant qu'il se soit mis au travail à la passe de la Tête Jaune. M. Moberly lui-même, lorsqu'il reçut ses instructions avait l'intention de traverser du côté est des montagnes, de suivre le sentier en descendant la Saskatchewan jusqu'à Edmonton et de là de se porter à l'ouest en continuant la piste. Cette route est plus longue, mais elle est connue. La piste existe réellement, mais suit une route plus longue.

21531. Est-ce que ça n'aurait pas été, à votre avis, un itinéraire moins coûteux?—M. Moberly est de cet avis, mais lorsque M. Fleming eut donné ces instructions à Moberly, ce dernier souleva des objections et proposa d'aller à l'est, à travers les montagnes, et de là à Edmonton. M. Fleming lui télégraphia de nouveau qu'il avait reçu des informations représentant que ces sentiers étaient en très mauvais état à ce moment et il réitéra ces instructions lui enjoignant d'aller au camp des Bateaux et de là à la passe Athabaska.

21532. Vous avez dit dans une de vos dernières réponses " que vous n'aviez pas d'informations à cette époque, " qui désigniez-vous en disant " nous " ?—L'ingénieur en chef, le département.

21533. Voulez-vous dire que M. Moberly n'avait pas d'informations?—Au sujet de quoi?

21534. Au sujet de la nature de ce pays?—Entre la passe Howse et le Camp des Bateaux, sur le bord de la rivière?

21535. Sur le pays en général dans lequel on lui avait ordonné de s'engager?—Il n'avait pas d'informations, si ce n'est sur la ligne étroite qu'il avait explorée, mais il savait qu'il y avait une passe à l'est, il l'avait vue.

Le sentier que voulait suivre Moberly lui-même était beaucoup plus long que la route indiquée par M. Fleming.

21536. La passe Howse?—Je veux parler du sentier conduisant du côté d'Edmonton, mais si vous consultez la carte, vous verrez que c'est un long voyage que de se rendre à Edmonton pour revenir de nouveau à la passe de la Tête Jaune. Ce trajet est trois ou quatre fois plus considérable que celui que M. Fleming lui avait donné ordre d'entreprendre.

Mais l'ingénieur se trouvant sur les lieux ne devrait pas être entravé par les instructions venant d'Ottawa.

21537. Pensez-vous qu'on puisse se former un jugement exact en consultant la carte, ou les informations prises dans le pays même sont-elles meilleures?—Elles sont certainement meilleures. L'ingénieur ne devrait pas être entravé par les instructions venant des quartiers généraux d'Ottawa, à moins qu'elles n'émanent de personnes possédant une connaissance véritable.

21538. La carte ne donne pas les meilleures informations pour permettre de se former un jugement sur la route?—Non, la carte indique seulement quelques passes, elle ne donne pas une idée de la topographie du pays.

21539. Avez-vous considéré la question de savoir si, généralement parlant, il est à propos que des opérations dans un pays difficile soient dirigées d'un point éloigné par des personnes qui n'ont aucune connais-

sance de la localité?—L'ingénieur conduisant un détachement, doit avoir la liberté entière d'en diriger les mouvements, pourvu qu'il remplit les instructions générales du gouvernement.

21540. Voulez-vous dire que ces directions données à M. Moberly, et qui lui enjoignaient de se retirer de la Passe Howse et de gagner le nord par l'Athabaska, étaient fondées ou non sur des règles sages?—Je crois que M. Fleming a dû être trompé par la différence apparente de la distance indiquée sur les cartes. Je pense qu'il aurait mieux valu laisser l'affaire à M. Moberly.

21541. Dites-vous qu'elles étaient fondées sur un principe vrai ou erroné?—Il n'est pas sage, en principe, de donner des directions dans une contrée qui n'est pas connue. Il vaut mieux laisser agir les gens qui sont sur les lieux.

21542. Savez-vous, à votre connaissance personnelle, si, dans cette affaire particulière, je parle du renvoi du parti dans cette occasion, M. Moberly avait auprès de lui quelqu'un qui connût la contrée : il a parlé, ce me semble, d'un autre monsieur qui était comme lui d'avis de gagner à l'est au lieu de retraire vers le nord?—Je n'en sais rien.

21543. Il me semble qu'il a parlé de M. Trutch, un ingénieur habitué à la contrée?—C'est l'ancien Lieutenant-Gouverneur. Il faisait partie de la délégation envoyée ici, Joseph Trutch. Il ne savait rien du tout de la contrée, si ce n'est par ouï-dire.

21544. Y a-t-il un autre M. Trutch?—Oui; John Trutch, son frère.

21545. Quel est son état?—Arpenteur, mais il n'avait pas visité cette partie du pays. Tout ce qu'ils savaient, c'était par ouï-dire.

21546. Y a-t-il autre chose concernant cette section de la Colombie Anglaise, la section montagneuse, que vous désirez expliquer?—Non; en relisant mon témoignage je trouve quelques erreurs. Je crois que j'ai déclaré que les arpentages en 1875 étaient terminés entre la passe de la Tête Jaune et Bute Inlet en passant par le Fort George. Je vois qu'ils ne l'étaient pas. Les arpentages préliminaires étaient terminés, mais les arpentages définitifs pour le tracé de la ligne ne l'ont été que vers la fin de 1876.

Rectifie sa déposition précédente.

21547. En 1876, vous étiez à cette extrémité du pays?—Oui.

21548. A Ottawa?—Cette année là on ne commença aucuns nouveaux arpentages dans la Colombie Anglaise. M. Cambie y fut envoyé pour terminer et continuer les arpentages qui y avaient été commencés auparavant.

21549. Vous avez dit, il me semble, qu'en 1876, M. Fleming a été absent en Angleterre depuis le printemps jusqu'à la fin de l'année, et que vous agissiez, dans l'intérieur, comme ingénieur en chef?—Oui.

21550. En cette qualité, était-ce à vous de surveiller la manière dont les arpentages se faisaient cette année sur d'autres parties du pays par exemple, au nord du lac Supérieur, êtes-vous responsable de la méthode d'arpentage suivie là en 1876?—Les arpentages faits en 1876 depuis le lac Nipissing jusqu'à la Rivière aux Français, et depuis cette dernière vers l'Ouest jusqu'à la rivière Pic du côté nord du lac Supérieur, ont été projetés et faits d'après mes directions. C'est de moi directement que les partis d'arpenteurs ont reçu leurs instructions. L'un de

ARPENTAGES EN 1876, DEPUIS LE LAC NIPISSING JUSQU'AU NORD DU LAC SUPÉRIEUR.

*Explorations en 1876,  
depuis le Lac Nipissing  
jusqu'au nord  
du Lac Supérieur.*

ces partis opérant entre la Baie de Cantin sur la rivière aux Français et la rivière du Sud qui coule près de l'extrémité est du lac Nipissing, était un parti de désignation du tracé, désignant pour la construction. L'arpentage plus au nord à partir du même point, entre la rivière du sud et la rivière Wahnapitaépee, n'était pas pour la désignation ; c'était un arpentage d'essai avec les instruments.

21551. Cette section avait-elle été explorée antérieurement ?—Oui ; l'ingénieur de M. Foster y avait fait plusieurs arpentages ; une bonne partie de la contrée avait été examinée.

21552. Cette ligne, qui était une ligne de désignation d'essai aussi loin au nord et à l'ouest que la Wahnapitaépee, a été faite d'après vos instructions ; était-ce la première fois que cette contrée était arpentée, ou l'arpentage avait-il pour objet de confirmer quelques autres examens précédents ?—Aucun examen de la contrée n'avait eu lieu jusque là au nord-ouest de la rivière au Français.

La contrée au nord-ouest de la Rivière au Français, très montagneuse, arpentage instrumental nécessaire.

21553. Alors vous l'avez fait, pour commencer, au moyen d'un arpentage instrumental ?—Sur une partie qui était montagneuse—très montagneuse. M. Ridout était chargé de l'arpentage, et il fut fait en partie avec les instruments. Je vous dirai que c'est une contrée où l'anéroïde ne peut guère servir dans l'exploration. Il existe bieu peu de différence dans la hauteur des côteaux, mais la surface est brisée et parsemée de rochers, et il faut faire absolument un arpentage instrumental pour arriver au coût approximatif de la construction. Il n'y a pas de vallées profondes ; les rochers s'y entassent et se suivent comme les vagues de la mer.

21554. Vous avez posé en principe, si je ne me trompe, qu'avant de faire l'arpentage instrumental d'une contrée quelconque, il est désirable d'y faire une exploration simple afin de s'assurer s'il faudra, ou s'il sera désirable d'y faire plus tard un arpentage instrumental ; est-ce là un principe général ?—C'est un principe général.

21555. Et pourquoi avez-vous adopté un procédé exceptionnel dans ce cas-ci ?—Le procédé était mixte. M. Ridout prenait les devants pour examiner la contrée avant de faire l'arpentage.

Arpentage purement explorateur entre la Wahnapitaépee et la Pic.

21556. Alors, il y avait eu quelque chose comme une exploration simple avant le commencement de l'arpentage instrumental ?—Oui. Puis à l'ouest, entre la Wahnapitaépee et le Pic, qui se décharge à la rive nord du lac Supérieur, l'arpentage qui se faisait par différents partis était absolument un arpentage d'exploration.

21557. Quels autres examens a-t-on faits ?—Cela complète l'examen de ce district entre le lac Nipissing et la rivière Pic ; voilà tous les arpentages que j'ai projetés et conduits. Tous ceux qui se faisaient à l'ouest—à l'ouest du Fort William au lac Supérieur—avaient été projetés par M. Fleming avant son départ, et c'est lui qui avait envoyé les partis pour les faire.

21558. Avez-vous parcouru cette contrée entre la rivière des Français et le lac Nipigon, ou quelque partie d'icelle ?—J'en ai parcouru une partie.

21559. Entre la rivière des Français ?—Oui ; je suis allé jusqu'à la rivière Vermillon que j'ai descendue ainsi que la rivière à l'Espagnol jusqu'au lac Huron.

*Nature de l'exploration.*

21560. C'est cette fois-là que vous avez pris le bateau depuis cet endroit jusqu'au Fort William?—Oui, ceci se passit en 1876. Je n'y suis pas retourné depuis.

21061. Avez-vous en aucun temps vu quelque chose de cette contrée dans une direction nord-ouest, du lac Nipissingue au lac Nipigon?—Non, je n'ai plus rien vu de la contrée. J'ai vu tous les plans et profils qui ont été faits des différents arpentages et explorations.

21562. Je désirerais avoir votre opinion, si vous pouvez en donner une, au sujet de l'examen de cette contrée au moyen d'explorations simples ou d'arpentage instrumental, et quel procédé aurait été à votre sens, le meilleur à adopter dans l'intérêt public, pour obtenir les informations dont le département des ingénieurs avait besoin?—Oh! j'aurais agi absolument comme je l'ai fait, comme on le fait généralement dans les arpentages—une exploration d'abord par un ingénieur compétent, doué d'un bon jugement. Nécessairement il faut une bien grande expérience pour parcourir une contrée et formuler une opinion sans le secours des instruments, mais la chose est possible pour un ingénieur compétent.

Pour l'examen du pays entre le lac Nipissingue et le lac Nipigon, le témoin est d'avis que ce qu'il aurait eu de mieux à faire, c'était de commencer par une simple exploration.

21563. Savez-vous quelle méthode on a suivie dans cette contrée particulière au nord du lac Supérieur?—Je crois que les premiers arpentages se sont faits avec les instruments. C'était en 1871. Depuis il y a eu des arpentages—des explorations, et même l'an dernier, les arpentages étaient explorateurs.

21564. Avez-vous eu quelque occasion de juger de la nécessité ou de l'efficacité de ces arpentages avec les instruments en 1871?—Non; je ne les ai jamais vus—ils ont été brûlés.

21565. Ont-ils servi, croyez-vous, aux fins de ce chemin de fer: ont-ils fourni les renseignements qu'on en entendait?—Naturellement, si les plans étaient brûlés, on ne pouvait s'en servir. Les rapports ont servi à donner une description de la contrée. Ils ont été utiles pour comparer cet arpentage avec des arpentages plus récents.

21566. Ont-ils été suffisamment utiles pour justifier, à votre avis, les dépenses qui ont été faites?—Non, je ne le crois pas. Je crois que j'aurais préféré faire examiner complètement la contrée et décider de la ligne ou des lignes avant d'entreprendre l'arpentage instrumental.

Les rapports des arpentages avec instrument, ne justifiaient pas les dépenses.

21567. Vous n'ignorez pas, sans doute, que ce sujet a été longuement discuté dans les journaux et dans le Parlement, à savoir la nécessité des dépenses pour cette sorte d'arpentage?—J'ai vu par les journaux que l'on se plaignait des dépenses, mais je ne me rappelle pas si l'on se plaignait de quelque cas en particulier.

21568. Comme vous avez remarqué cette discussion dans journaux, il est probable que vous avez dû, comme ingénieur, réfléchir sur cette question?—Vous verrez par la lettre produite hier qu'avant que la chose parût du tout dans les journaux, j'avais déjà opté en faveur du système d'arpentages explorateurs pour commencer. C'est la première lettre que j'ai écrite après ma nomination en 1872.

Dans la première lettre écrite par le témoin après sa nomination en 1872, il donna son opinion en faveur d'explorations précédentes l'arpentage instrumental.

21569. D'après ce que vous connaissez aujourd'hui de la contrée, avez-vous une opinion arrêtée que les explorations simples devraient précéder l'arpentage instrumental?—Oui; je crois que cela pouvait se

*Administration du  
Département des  
Ingénieurs.*

faire là comme ailleurs, mais pas autant probablement que dans les montagnes ; mais néanmoins là aussi comme partout ailleurs on pouvait le faire.

Le témoin avait le devoir, comme ingénieur en chef par interim de faire exécuter les plans et les dessins de Fleming.

21570. Je crois que vous nous avez expliqué hier votre manière de procéder jusqu'à février, 1877 ; veuillez nous dire la conduite que vous avez tenue ensuite ?—Je ne sais pas si j'ai expliqué clairement dans quelle position je me trouvais relativement aux ouvrages en voie de construction dans le temps, de 1876 à 1877. Tous les ouvrages en voie de construction, et ceux pour lesquels on demandait des soumissions, avaient été projetés et décidés par M. Fleming avant l'époque où je fus appelé à agir comme ingénieur en chef par *interim*. J'avais donc le devoir, quand je commençai d'agir en cette qualité, d'exécuter les idées de M. Fleming relativement à cet ouvrage en voie de construction. Je ne croyais pas avoir le droit de faire aucuns changements radicaux aux plans et aux dessins, mais j'en fait quelques légers changements de de nature à améliorer la ligne et à en rendre le coût moins fort sans pour cela déranger le plan général.

21571. Comprenez-vous que votre position restait la même en 1877 qu'auparavant : que, tout en agissant comme ingénieur en chef, vous n'aviez pas le contrôle absolu de la nature des travaux ?—Ma position restait la même relativement aux ouvrages en voie de construction.

Chaque fois que M. Fleming est allé en Angleterre en congé, il a laissé des plans que le témoin devait faire exécuter.

21572. Voulez-vous dire alors que chaque fois que M. Fleming est allé en congé en Angleterre, il vous laissait des instructions spéciales sur ce que vous aviez à faire ?—Oui ; ses vues étaient exprimées en bien des façons, il y avait une spécification attachée aux contrats, et pendant qu'il était à Ottawa, nous discutons ensemble sur les ouvrages. Je dirai que j'ai fait quelques changements sans modifier ou détruire le caractère général de la portée de ses plans.

TRACÉ ET CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—

21573. Ces vues qu'exprimait M. Fleming ne diminuaient pas votre autorité jusqu'au point de vous empêcher de faire dévier la ligne ; par exemple, si au cours de l'ouvrage, vous trouviez une ligne préférable ?—Non ; mais ces déviations étaient renfermées dans de bien étroites limites. La section 14, comme vous savez était désignée, et la section 15 devait s'y raccorder quelque part. Je dirai que les sections 13, 14 et 25 étaient toutes données à l'entreprise et en voie de construction avant que j'eusse rien à faire avec les ouvrages, et la désignation de la section 15 était assez avancée pour qu'on demandât des soumissions peu de temps après ; on les avait peut-être demandées déjà, mais je ne me rappelle pas au juste dans le moment.

21574. Vous savez que l'ouvrage n'a pas été donné d'après les premières annonces pour soumissions ?—Pas sur la section 15. Je sais cela.

21575. On a demandé des soumissions en trois occasions différentes et c'est à la troisième que le contrat a été donné ?—Oui.

21576. La section 14, dites-vous, était établie avant votre entrée en fonctions comme ingénieur en chef par *interim* ?—Oui.

21577. En sorte que l'extrémité est de cette section était une affaire décidée ?—Oui ; et l'extrémité ouest était en partie construite.

21578. On avait le choix du terminus est ?—Oui ; il y avait une ligne et un profil de faits sur toute la longueur de la section jusqu'au lac Traverse où elle rejoignait 14.

*Tracé et Construction  
du chemin de fer.*

21579. Nous parlons de votre progrès et de vos opérations dans l'année 1877 ; vous rappelez-vous ce que vous avez fait dans cette saison ? — C'est en juillet, 1877 que je quittai Ottawa. On a fait un autre examen de l'embranchement de la Baie Georgienne 1877. C'est sous ma direction qu'il s'est fait, mais je ne retournai pas dans ce district cette année-là ; je me rendis en droite ligne à la Baie du Tonnerre et j'examinai le contrat 13 dont la construction achevait—c'est-à-dire le premier contrat, à partir du Fort William en gagnant vers l'ouest. Je parcourus une partie du contrat 25 qui est un prolongement du dernier vers l'ouest. Puis je gagnai la rivière Rouge, Winnipeg, en steamer, en chemin de fer et en diligence.

Arpentage de l'embranchement de la Baie Georgienne fait en 1877 sous la direction du témoin.

Le témoin se rendit à la Baie du Tonnerre et examina 13 et partie de 25.

21580. En steamer, sur quelles eaux ?—Sur le lac Supérieur.

21581. Vous voulez dire que vous êtes revenu du Fort William après avoir examiné 13 et 25 ; vous n'avez pas traversé la contrée ?—Non ; je ne l'ai pas traversée ; j'y étais allé l'année précédente.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRATS NOS. 13  
ET 25.

21582. Vous rappelez-vous quelque chose de particulier concernant l'une ou l'autre de ces sections 13 ou 25, qui vous ait frappé, cette saison-là ?—Le No. 13 étant à peu près terminé, la section n'offrait rien de remarquable, mais je vis que l'on était en train de faire sur 25 une déviation de la ligne sur laquelle le contrat était basé, qui raccourcissait la ligne, estimait-on, de quelque chose comme un mille et trois quarts mais qui entraînait soit une tranchée profonde dans le roc ou un tunnel. Je ne voulus pas laisser faire cette déviation dans le temps, mais je donnai pour instructions à M. Hazelewood, l'ingénieur de district, de faire examiner et la ligne originale et la déviation aux points où elles se joignaient l'une à l'autre, et de faire un estimé de la différence dans le coût de la construction de ces lignes, et comme je m'en allais alors à l'ouest je lui enjoignis d'envoyer ce rapport à Ottawa pour être soumis au ministre. J'écrivis aussi à Ottawa disant que si la dépense de cette déviation n'était pas trop grande, il serait à propos de la faire à cause du raccourcissement de la distance.

Il trouva la section 13 à peu près finie, et une déviation en train de se faire sur la section 25.

21583. A qui avez-vous adressé votre lettre à Ottawa ?—Elle était adressée soit au secrétaire ou au premier de mes assistants, M. Smellie. Je crois que c'est à ce dernier. Je l'ai retrouvée l'autre jour parmi les papiers. Je me rappelle les faits parfaitement.

21584. En définitive avez-vous décidé de construire ce tunnel et de faire cette déviation ?—On décida, en mon absence, de construire le tunnel.

21585. Qui décida ?—Le ministre. Mon assistant expliqua au ministre ce que je lui avais écrit, et repassa le rapport de M. Hazelewood. Ce dernier rapportait que le coût de la déviation ne serait que de—je crois que c'était \$2,000 ou \$3,000, et le ministre était bien fondé à faire la déviation sur la foi de ce rapport ; mais la suite prouva qu'elle coûtait \$60,000 de plus. Elle a coûté bien au delà de ce qu'aurait coûté la ligne primitive, en sorte que M. Hazlewood a dû commettre quelque erreur dans son rapport.

Comme la déviation coûtait beaucoup plus que la ligne originale aurait coûté Hazlewood doit s'être trompé dans l'estimé qu'il envoya au département.

21586. Dites-vous que vous avez vu récemment ces papiers originaux ?—Oui ; je pourrais me les procurer ; je pourrai vous les apporter cette après-midi si vous le désirez.

21587. Veuillez le faire. D'après vous, cela aurait été décidé finalement dans l'année 1877 ?—Oui ; dans l'année 1877.

Construction du chemin de fer—

Contrats Nos. 13 et 25.

21588. C'était durant l'absence de M. Fleming en Angleterre?—Oui, durant son absence.

21589. La décision prise à Ottawa s'appliquait-elle à la manière de faire cette déviation—je veux dire, si ce serait un tunnel ou une tranchée ouverte, ou n'est-ce que votre jugement individuel?—La décision, quelle qu'elle fût, fut prise sur la foi du rapport de M. Hazlewood. Je ne pouvais donner de décision sans un arpentage, et j'étais absent quand l'arpentage était en train de se faire.

La décision au sujet de la déviation a été prise à Ottawa.

21590. Mais le jugement final que vous avez donné était-il basé sur le rapport de M. Hazlewood—Je veux dire : qui est-ce qui, en définitive, a décidé que la déviation se ferait en la manière qu'elle s'est faite?—Ce sont, je crois, le ministre et M. Smellie qui ont décidé de la chose entre eux.

21491. Il me semble que M. McLennan qui travaillait sous les ordres de M. Hazlewood, a déclaré dans sa déposition que cet ouvrage avait coûté beaucoup plus sous la forme adoptée qu'il n'aurait coûté sous la forme de tranchée découverte ; votre attention a-t-elle été attirée là-dessus?—Non ; je ne sais pas trop pourquoi on a préféré un tunnel à une tranchée découverte.

21492. Ce n'était pas d'après votre jugement ou votre décision?—Non ; la décision était entièrement basée sur les rapports de monsieur Hazlewood.

Le tunnel n'a pas été fait d'après la décision du témoin.

21593. Mais en dehors de la base du jugement, je cherche à découvrir qui a donné le jugement?—Ces papiers vous l'indiqueront probablement. Quant à moi je l'ignore.

21594. Dans tous les cas, vous dites que ce n'est pas par suite de votre décision ou jugement que l'on a fait un tunnel au lieu d'une tranchée?—Non, ce n'est pas par suite de ma décision.

Le témoin recommanda que les terrassements fussent faits avec des matériaux moins friables que ceux dont on s'est servi.

21595. Y a-t-il quelque autre chose concernant cette section 13 ou 25 qui ait attiré votre attention avant que vous l'ayez quittée cet été-là?—Oui. Je me suis aperçu en traversant quelques vallées étroites où il fallait de hauts terrassements que les matériaux avec lesquels on avait fait ces terrassements et qui avaient été tirés des excavations de la ligne—étaient de la glaise d'une nature très friable, en sorte que lorsqu'il tombait de la pluie l'eau s'y infiltrait, la terrasse s'aplatissait et s'élargissait, des éboulements se faisaient et finalement la terrasse disparaissait. Cela était cause qu'il fallait une somme énorme de matériel pour ces travaux. Après avoir discuté au long cette question, je conclus qu'il vaudrait mieux ne plus élever de terrasses avec ce matériel, mais de se procurer à quelques milles de distance, du matériel qui fût ferme, comme du sable et du gravier. Il fallait l'apporter sur des wagons tirés par locomotive, et l'entrepreneur consentit à le faire au prix du ballast, au lieu du prix de la terre. Je trouvai, en faisant l'estimé de la quantité requise, qu'il serait plus économique de se servir de ce matériel, bien que le prix par verge en fût plus élevé ; il en faudrait beaucoup moins pour construire la terrasse, en sorte que ce serait le mode de construction le moins coûteux ; c'est pourquoi je le recommandai.

21596. A qui avez-vous recommandé cela?—Au Département.

21597. Ainsi, dans ces sortes de matières, vous n'agissiez pas, dans

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 13  
et 25.

le temps, à votre propre discrétion, apparemment, puisque vous dites que vous avez recommandé ce changement : dois-je comprendre que vous ne remplissiez pas alors les fonctions d'ingénieur en chef?—Oui ; c'est comme ingénieur en chef que je fis la recommandation.

21598. A qui avez-vous fait la recommandation?—Au département, au ministre. Elle a dû être faite par l'intermédiaire de mon premier assistant.

21599. Mais, est-ce que, dans ce temps-là, ces matières étaient décidées par le ministre et non par l'ingénieur en chef?—Je n'avais pas le droit de faire de changements en adoptant un matériel plus coûteux que celui qui était porté au contrat, sans les soumettre préalablement à l'approbation du ministre.

Bien que remplissant les fonctions d'ingénieur en chef, le témoin ne croyait pas pouvoir faire de changements sans l'assentiment du ministre.

21600. Ce n'était donc pas parce que M. Fleming était l'ingénieur en chef qu'il vous a fallu soumettre cela ; mais si, vous-même, vous aviez été l'ingénieur en chef auriez-vous cru devoir soumettre cette affaire particulière au ministre?—Justement.

21601. Y a-t-il quelque autre chose qui se rattache à cela?—Je ne suis pas sûr que cela se soit passé cette année-là. Je crois que c'était l'année suivante, mais il s'agissait toujours de la même affaire.

21602. Vous avez parcouru de nouveau ces terrains l'année suivante, en 1878?—Oui.

21603. Comme vous avez touché en passant à ce qui s'est fait en 1878, vous rappelez-vous aucune autre chose concernant 13 ou 25 qui ait attiré votre attention, soit en 1878 ou 1877?—Non, si ce n'est que l'on s'aperçut dans le temps que les quantités des excavations de terre allaient dépasser, dans une grande mesure, les quantités primitives dans la cédule des travaux. Je fis des recherches. Le ministre, avant mon départ, m'avait enjoint de rechercher les causes de cet excédant. Je découvris que la désignation de la ligne avait varié d'une manière considérable de la ligne première qui était la base du contrat. Ces lignes premières n'étaient que des tracés grossiers désigné comme essai, et elles ne se rejoignaient même pas au milieu. Je crois qu'elles passaient l'une à côté de l'autre laissant entre elles une distance considérable, et le changement dans le tracé avait l'effet de créer le besoin d'une bien plus grande quantité de terre, mais aussi de diminuer les percements de rochers. Dans ce temps-là les ouvrages n'étaient pas fort avancés, ils étaient rendus dans les environs de la Savanne, c'est-à-dire, à soixante-dix milles environ, je crois, du Fort William. Je n'ai rien vu dans le temps à propos des muskegs qui fût de nature à causer cet excédant dans les quantités par suite de resserrement ou de tassement du matériel, au contraire il y avait des endroits où il y avait à peine de la terre. Il fallait ramasser les pierres, les roches détachées, pour en faire le fond du chemin. Il n'y avait pas de terre à la portée. Il fallait apporter de la terre pour recouvrir les pierres d'une distance considérable avec des locomotives et des wagons, et je n'ai pas vu jusqu'à cet endroit de places molles qui demandassent de grandes quantités de terre. Je n'ai pas vu qu'on employât de la terre qui ne fût pas propre à l'usage auquel on l'employait.

Les quantités excédaient les estimés.

Les changements considérables faits dans la ligne originale, ont augmenté le travail de terre mais diminué celui de roc.

21604. Vous dites donc qu'en 1877, vous êtes venu au Fort William et que vous avez pris le vapeur pour Winnipeg?—Oui, et le chemin de fer pour Winnipeg.

*Explorations à l'ouest  
de la Rivière Rouge.*

21605. Et à quoi vous êtes-vous occupé ensuite?—Avant mon départ, le ministre m'avait spécialement enjoint d'examiner la contrée à l'ouest, à partir de la Rivière Rouge, vu que les gens de Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest avaient envoyé des pétitions demandant que la ligne fût changée—que la désignation de la ligne fût changée—déviée de sa route première qui était par les détroits du Lac Manitoba, et ces pétitionnaires désiraient voir la ligne placée au sud du Lac Manitoba. Un comité du sénat avait examiné cette affaire—je crois que c'était durant cette même session, dans l'hiver de 1877. La preuve n'établissait pas qu'il y eût beaucoup de chances de trouver une ligne praticable, mais le ministre m'enjoignit d'aller examiner les lieux pour voir s'il était possible de trouver une ligne à l'ouest de la Rivière Rouge et au sud du Lac Manitoba. J'avais un assistant, M. Lucas, avec un parti peu nombreux, pour faire l'arpentage instrumental. Il n'a pas fait d'arpentage instrumental continu, mais il examina la contrée entre les différents points sur les vallées. Il y a trois grandes vallées à traverser, celles de la Saskatchewan, de la Queue d'oiseau et de l'Assiniboine. Il remonta et redescendit ces vallées examinant sur son passage les endroits propices à la traverse, et chaque fois qu'il en trouvait un il en faisait l'arpentage instrumental. Il réussit à trouver une bonne voie dans la première vallée, c'est-à-dire, dans celle de la petite Saskatchewan, bien près de l'endroit où s'élève aujourd'hui *Rapid City*. Il n'en trouva pas de bonne à la vallée de la Queue d'oiseau. Il découvrit une traverse à angle droit qui exigeait un pont de 3,000 de long et de 175 pieds d'élévation au maximum. Il ne put réussir non plus à trouver une traverse praticable sur l'Assiniboine, près de la rivière de l'Ecaille. Les gens du district avaient donné à entendre que c'était l'endroit où il était le plus vraisemblable qu'il pût trouver une traverse ensuivant pendant une certaine distance la vallée de la rivière de l'Ecaille qui rejoignait l'Assiniboine. M. Lucas poussa ensuite plus à l'Ouest pour améliorer la ligne tracée, jusque vers Edmonton.

Reçut ordre de s'assurer s'il était possible de trouver une ligne à l'ouest de la Rivière Rouge et au sud du Lac Manitoba.

Lucas réussit à trouver une bonne traverse sur la Petite Saskatchewan, mais ne put réussir à en trouver une sur l'Assiniboine près de la Rivière de l'Ecaille.

Je témoin a examiné la contrée au sud de la Saskatchewan.

Je suivis la route menant au Fort Ellice et j'examinai la contrée autour des Butes de Tondre en gagnant le sud de la Saskatchewan. Le résultat de ces opérations est consigné aux rapports des arpentages pour cette année, et il y est dit que les informations obtenues n'étaient pas suffisantes pour justifier aucun changement du tracé dans le temps. Pendant que j'étais à examiner la contrée je ne négligeai pas l'examen du sol, et je trouvai qu'il était très léger près de la rivière Qu'Appelle, et j'appris qu'il continuait de l'être de même au sud de la rivière, et d'autres personnes que je rencontraï me dirent que le meilleur sol se trouvait plus au nord, et toutes ces nouvelles me paraissaient si pleines d'intérêt qu'au lieu de m'en revenir de la Saskatchewan sud, je gagnai Carleton. J'obtins là des renseignements sur la nature du sol qui confirmèrent ce que j'avais déjà entendu dire dans le cours de mon voyage, que la vraie zone fertile pour la culture du blé s'étendait de Winnipeg au loin vers le nord-ouest, traversant la Saskatchewan près des Fourches, un peu au-dessous de Prince Albert, et de là jusqu'au lac La Biche et la rivière de la Paix.

Alla à Carleton où il obtint des informations sur la vraie zone de blé qui s'étend jusque dans la contrée du Bois franc.

21606. Cette zone, paraît-il, s'étend du district du Bois Franc?—Oui; elle a été décrite généralement—en fait la ligne en est tracée sur la carte de Palliser, indiquant la frontière sud du Bois Franc. Le pays au nord se trouve en réalité dans la contrée du Bois Franc, mais je puis vous informer qu'elle contient une grande surface de prairie, causée, je crois, par le feu dans les bois; après l'incendie l'herbe croît ainsi que

le tremble. Il y a de vastes espaces en prairie dans les limites de cette zone.

21607. Mais ils se tiennent dans les limites de ce qu'on appelle le district du Bois Franc?—Oui.

21608. M. Jarvis n'a-t-il pas trouvé cette zone en 1874 et 1875, en y faisant une exploration?—Oui; en partie—sur une partie de la zone.

21609. Continuez?—Une fois à Carleton, j'appris de M. Clarke, le premier facteur de l'endroit, que le steamer de la compagnie arriverait bientôt en route pour Edmonton, et je me proposais de retourner à Winnipeg par ce steamer, mais je vis que j'avais le temps de pousser jusqu'au lac La Biche, à 300 milles au nord-ouest du Fort Carleton. C'est ce que je fis, et une fois rendu là, je poussai vers le sud depuis le lac La Biche jusqu'à Edmonton. J'obtins une masse de renseignements de l'évêque au lac La Biche, qui avait habité le district nord durant nombre d'années. Il fit venir des sauvages, des chasseurs et des métis, qui me faisaient la description de chaque contrée dont je leur parlais, et il me traduisait leurs relations. J'obtins ainsi des renseignements de la contrée jusqu'à la Passe de la Rivière aux Pins, c'est-à-dire près de la Rivière de la Paix. A mon retour à Edmonton, je vis que le steamer n'avait pas encore fait son apparition. J'attendis plusieurs jours, jusqu'à l'arrivée de la malle et des lettres qui me mandaient que le steamer ne viendrait pas du tout cette saison, et était retourné en arrière. D'autres lettres reçues par la même malle relataient le massacre par les sauvages de nos commis à Henry House, au dépôt d'Athabaska comme nous l'appelons. Il fallait prendre des renseignements sur cette affaire. Il y avait un convoi de mules de somme alors à Edmonton qui était arrivé de la Colombie Anglaise, l'année précédente, et qui se préparait à repartir pour cette province. Je décidai, en conséquence, de me joindre à la caravane au lieu de retourner par l'est à Manitoba. Nous quittâmes Edmonton quelque temps dans le mois d'août, et suivîmes la route ordinaire jusqu'à la vallée du Jasper, de là par la Passe de la Tête Jaune, descendant la Cache de la Tête Jaune et l'Albreda jusqu'à North Thompson; de là descendant le North Thompson, et suivant le cours de la rivière jusqu'à Lytton, et de là encore jusqu'à Westminster, en sorte que j'ai suivi la route du chemin de fer du Pacifique, depuis Edmonton, telle qu'elle est aujourd'hui adoptée par le gouvernement.

Décida de partir avec une caravane de bagage pour la Colombie Anglaise à travers la Passe de la Tête Jaune jusqu'à la Cache de la Tête Jaune et l'Albreda jusqu'à North Thompson.

21610. A quelle époque de l'année êtes-vous arrivé à Westminster?—Vers les derniers jours de septembre.

21611. Et ensuite?—On faisait des arpentages; la seconde série d'arpentages de cette route était en train de se faire cette année-là. J'en fis un examen sérieux: j'examinai les plans et les profils, le progrès des arpentages, et je donnai des directions aux arpenteurs dans les cas où la chose me paraissait nécessaire. Je ne passai que quelques jours à Victoria, et revins à Winnipeg par la voie de San Francisco et de St-Paul. J'allai ensuite, en octobre, examiner une partie des travaux sur la section 14. Ils étaient naturellement plus avancés que lorsque je les avais examinés l'année précédente. Ce fut mon dernier travail de la saison; je revins à Ottawa en novembre.

ARPENTAGES, C. A. Deuxième série d'arpentages.

21612. Vous n'avez vu aucune partie du contrat 15 durant 1877?—

*Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

Non ; je tâchai d'en aller examiner une partie ; je me rendis même jusqu'à l'angle nord-ouest du Lac des Bois par le chemin Dawson. Par un malentendu, le steamer était venu et reparti sans m'attendre. Je revins à Winnipeg et télégraphiai à M. Carre de m'y rejoindre avec tous ses plans et profils. Ce qu'il fit, et je les examinai, et je discutai la question du progrès des travaux, lui donnant mes instructions sur les matières qui le concernaient ou sur toutes les questions qui s'étaient présentées.

21613. L'ouvrage était alors en voie de construction ; il avait été adjugé au mois de janvier de cette année-là ?—Oui. Il n'y avait qu'une petite partie en voie de construction, c'est-à-dire l'extrémité voisine du Portage du Rat—l'extrémité Est.

En 1877, le terminus entre les sections 14 et 15 n'avait pas encore été mis à l'étude.

21614. Savez-vous si, jusque là, il s'était élevé de discussions sérieuses au sujet du terminus entre 14 et 15 ?—Pas dans le temps.

21615. Il paraît qu'on avait adopté un terminus sur le promontoire, ce qui, peut-être a entraîné quelque difficulté au sujet de la désignation d'une ligne préférable en -vu que l'ingénieur de chaque section paraît avoir été d'opinion qu'il ne pouvait empiéter sur le terrain d'un autre ?—Cette question n'est venue que plus tard sur le tapis, lorsque les détachements de construction s'approchaient de ce point.

21616. Mais dans le temps, dites-vous, il n'y avait pas de discussion à ce sujet ?—Non.

21617. L'ouvrage, si je comprends bien, s'avancait sur la section 14, à l'est de la Rivière Rouge, et sur la section 15 à l'ouest du Portage du Rat, mais n'était pas encore assez avancé pour arriver à cet endroit difficile ?—Oui ; il peut y avoir eu des discussions au sujet des arpentages d'essai que l'on avait faits, mais on ne se pressait pas de régler la question dans le temps, parce que les travaux de construction ne s'étaient pas encore suffisamment approchés vers ce point.

Son attention n'a pas été appelée sur le lac Traverse.

21618. Ainsi je dois comprendre que votre attention, en votre qualité d'ingénieur en chef, n'a pas été appelée sur cette localité en particulier, le voisinage du lac Traverse ?—Non, pas dans le temps.

EXPLORATIONS.

21619. Nous voici rendus à la dernière partie de 1877 ?—Oui.

21620. Vous fûtes obligé de revenir à Winnipeg—et de là ?—Je fus occupé dans le bureau durant l'hiver à Ottawa à la besogne ordinaire, à écrire le rapport et à examiner les plans qui se faisaient.

21621. Je suppose alors que vos conclusions générales paraîtront au rapport de 1878 ?—Oui.

Comme ingénieur en chef par interim, il écrivit l'annexe D du rapport de 1878.

21622. Avez-vous continué de remplir les fonctions d'ingénieur en chef ?—Oui, tant que M. Fleming resta en Angleterre—il avait obtenu une extension de son congé d'absence. Il quitta Ottawa au printemps de 1877, et je continuai de remplir les fonctions d'ingénieur en chef durant son absence. C'est en cette qualité que je rédigeai le rapport de 1878, Annexe D, page 41. J'écrivis ce rapport, et je le fis accompagner d'une carte explicative.

21623. Cette carte que vous dites avoir préparée paraît-elle dans les rapports ordinaires de 1878 ?—Non.

21624. En savez-vous la cause ?—Non.

*Nature du sol.*

21625. Comment se fait-il, si vous étiez ingénieur en chef, qu'elle n'accompagne pas votre rapport?—Je puis vous dire tout ce que je sais à cet égard. En faisant cette carte, je voulais faire voir la position générale relative des différentes espèces de sol, de masses de sol, de manière à ce que ceux qui liraient le rapport pouvaient en comprendre plus facilement les détails. Dans presque tous les rapports précédents, toutes les mentions faites du sol n'étaient que des allusions détachées au sol. J'ai cru qu'il valait mieux faire voir d'un coup-d'œil la nature générale du sol de la contrée. Elle a été faite par mon assistant M. Lucas d'après les meilleurs renseignements que nous avons pu nous procurer dans le temps. Nous avions les rapports de Palliser; nous avions les rapports de tous les arpentages antérieurs des ingénieurs du chemin de fer du Pacifique Canadien; nous avions les rapports de la Commission Géologique, et les relations de gens qui avaient voyagé dans la contrée. Tout ce que nous pouvions recueillir de renseignements sûrs, nous l'appliquâmes dans la préparation de cette carte. Je la soumis au ministre qui l'approuva, et en commanda l'impression de plusieurs milliers d'exemplaires—3,000, je crois.

21626. Alors, pourquoi ne l'avez-vous pas annexée à votre rapport puisque vous étiez l'ingénieur en chef?—Le rapport a été envoyé au département avec la carte y annexée et à mon insu, on télégraphia à M. Fleming de revenir d'Angleterre, à cause d'affaires importantes, je suppose. A son retour ici il me dit: "Vous avez écrit un rapport?" Je lui répondis "Oui." "Eh! bien," dit-il, "le ministre m'a prié d'écrire un rapport." Je lui répliquai que je serais enchanté de lui communiquer toutes les informations que j'avais recueillies durant son absence. Il me dit qu'il n'en avait pas besoin, qu'il avait lu mon rapport—il n'était encore qu'en manuscrit et n'avait pas été imprimé—mais je lui dis qu'il y avait nombre de renseignements dont il aurait besoin et qui n'étaient pas donnés en détail, que mon rapport n'était au fond qu'un sommaire. Dans tous les cas, il se déclara satisfait des informations qu'il possédait. Je puis mentionner que tous les arpentages faits depuis le commencement jusque là n'établissaient que des faits; ni M. Fleming, ni moi, nous n'avions recommandé de route particulière; je vous lirai ce paragraphe de mon rapport, page 53:

"Pour terminer, celui qui écrit ces lignes désire exprimer sa forte conviction, comme le résultat d'investigations détaillées sur le sujet de tous les points de vue, que la ligne par la Passe de la Rivière aux Pins à Bute Inlet, avec extension par vapeur traverser jusqu'à l'Isle de Vancouver, se trouvera être la vraie route, soit qu'on la considère sous le rapport national ou économique. Elle traverse une bien plus grande étendue de bonnes terres arables, et offre de plus faciles communications avec les principaux districts charbonniers et aurifères."

C'est la première fois que j'ai recommandé une route. Il paraît que le ministre avait des vues différentes et favorisait la route par la Passe de la Tête Jaune à Bute Inlet. Voilà pourquoi M. Fleming fut rappelé d'Angleterre pour faire un rapport. Son rapport entra dans les projets du ministre, pour quelle raison, je l'ignore.

21627. Vous avez parlé d'une carte que vous aviez faite; qu'est-elle devenue?—M. Fleming fit un rapport, M. Cambie en fit un autre; ni l'un ni l'autre ne me communiqua le sien avant de l'envoyer. Je ne les ai vus qu'après qu'il ont été imprimés, et le mien propre a été imprimé dans le même temps, quand j'eus mon rapport imprimé, je m'aperçus que ma carte n'y était pas annexée.

La carte qu'il prépara pour accompagner ce rapport n'a pas paru dans les rapports ordinaires.

Fleming fut rappelé d'Angleterre; il disait que le ministre désirait qu'il fit un rapport.

QUELLE PASSE? Le témoin recommandait la route par la Passe de la Rivière aux Pins à Bute Inlet.

Le ministre avait des vues différentes et favorisait la route par la Passe de la Tête Jaune.

Carte supprimée.

*Quelle Passe ?*

21628. Vous voulez dire : la carte que vous aviez préparée ?—Oui. J'écrivis au secrétaire du département, M. Braun, me plaignant de cette omission, et lui faisant remarquer que cela n'était pas juste, ni pour moi ni pour le public, qu'on demandait à ce dernier de lire un rapport décrivant plusieurs lignes sur 2,000 milles de pays sans une carte pour suivre les descriptions ; et je lui demandais pourquoi elle n'avait pas été publiée ; je ne reçus pas de réponse à ma lettre. Je demandai la même chose à M. Fleming. Il y fit quelques objections que je crus triviales, et il me dit que je n'avais pas eu assez d'informations pour faire une telle carte ; qu'il pourrait se faire que certaines parties n'en fussent pas correctes. Je lui repliquai qu'elle avait été préparée d'après les meilleurs renseignements que l'on pouvait se procurer dans ce temps-là, et que sous le rapport de la fidélité et de l'exactitude, il n'y avait pas une carte au monde qui fût parfaitement sûre, que tout y était approximatif ; et ses objections me semblaient triviales. Quoi qu'il en soit, il était l'ingénieur en chef, et il avisa, je crois, le ministre de ne pas faire publier ma carte.

Fleming dit que le témoin n'avait pas les informations suffisantes pour faire une telle carte.

A partir du printemps de 1878, Fleming adressa ses ordres directement aux officiers sans s'occuper du témoin.

21629. A partir de son retour cette fois-là, reprit-il le contrôle comme ingénieur en chef ?—Complètement, et tout le contrôle lui appartient à son arrivée. Autrefois, quand il était venu à Ottawa à deux différentes reprises en dehors de ses congés d'absence, c'était par momentremise qu'il avait donné ses instructions au personnel, mais depuis son retour, au printemps de 1878, il s'adressait directement aux différentes personnes, et j'ignorais les instructions qu'il avait données.

21630. Qu'advint-il de vous ?— Dans quelle position êtes-vous demeuré ?—Je me trouvai dans une fort malheureuse position. Je trouvais en allant sur les ouvrages, que l'on y faisait des travaux que je n'avais pas autorisés.

21631. Après son retour en 1878, quelle était votre position réelle dans le personnel du chemin de fer du Pacifique ?—Comme de raison je n'avais rempli les fonctions d'ingénieur en chef que durant son absence. Chaque fois qu'il était présent, il redevenait l'ingénieur en chef.

21632. Quelle était votre position ?—J'étais premier assistant ou sous-ingénieur en chef. J'étais son premier assistant. Ce n'est qu'en son absence que je remplissais les fonctions d'ingénieur en chef. Elles cessaient du moment qu'il revenait et qu'il était présent.

Fleming s'absenta de nouveau en mai ou juin 1878.

21633. Il s'est absenté de nouveau de bonne heure en 1878 ?—Oui, il est reparti, je crois, en mai ou en juin.

CONTRAT No. 15

21634. C'était l'époque où la difficulté s'est élevée à propos de savoir qui était responsable des changements dans la nature de l'ouvrage sur la section 15 ?—Oui ; et la chose a été examinée à fond devant un comité de la chambre il y a deux ans, et dur sénat également.

ADMINISTRATION  
DU DÉPARTEMENT  
DES INGÉNIEURS.

21635. Vous êtes-vous entendu avec l'ingénieur en chef, à son retour au printemps de 1878, sur les fonctions que vous auriez à remplir ensuite ?—Non ; je n'ai eu aucune conversation quelconque avec lui. Il n'est resté que peu de temps ici ; il travaillait à son rapport, et l'a envoyé sans même me le montrer, contre la règle ordinaire, car, jusque là, la plus grande confiance régnait entre nous deux. J'avais vu tout ce qu'il avait fait ; mais pour des raisons que j'ignore il ne me dit pas un mot des travaux.

*Administration du  
Département des  
Ingénieurs.*

21636. Ainsi, il est parti en pour l'Angleterre sans vous consulter du tout?—Oui.

Fleming partit pour l'Angleterre sans laisser d'instructions au témoin.

21637. Et sans vous donner d'instructions relativement aux travaux?—Oui.

21638. Et à son départ vous redeveniez ingénieur en chef?—Oui.

21639. Et il retourna en Angleterre sans vous laisser d'instructions sur ses intentions, ses idées?—Oui.

21640. Avez-vous pris le contrôle entier de l'entreprise, du moment où il est parti pour l'Angleterre au printemps de 1878, ou agissiez-vous encore suivant les idées qu'il vous avait précédemment communiquées relativement aux travaux?—Les ouvrages en voie de construction se faisaient suivant ses idées antérieurement exprimées, mais vous remarquerez que dans ce rapport de 1878 recommandant une autre route, je me suis totalement écarté de ses idées, et que j'ai agi d'accord avec mon propre jugement et d'après les informations que j'avais recueillies en traversant cette région en 1877. Il me semblait que le choix de la route par la Passe de la Tête Jaune était tout à fait erroné. M. Fleming était en Angleterre. Je n'avais pas le temps de le consulter ou de mettre mes plans sous ses yeux; je les soumis directement au ministre, et probablement il s'est trouvé choqué de ce que j'osais de moi-même proposer quelque chose.

PASSE.  
Le témoin condamnait le choix de la Passe de la Tête Jaune.

21641. Pendant que nous sommes à parler de ces routes, je désirais vous demander si, en aucun temps, vous vous êtes formé une opinion sur la route partant du Portage du Rat, en gagnant l'ouest, à savoir: si elle devrait aller à Winnipeg ou à Selkirk, par exemple, ou si elle devrait aller au nord ou au sud du Lac Manitoba?—Oui; j'avais vu un plan que M. Carre avait fait avant que j'eusse rien à faire avec cette partie des travaux. L'arpentage déviait de la présente ligne tracée à une petite distance du Portage du Rat, et inclinait plus au sud, suivant de très près le bord de cette partie du Lac des Bois, appelée la Baie d'Eau Claire, et de là jusqu'à un petit lac appelé le Lac au Corbeau, puis poussait à l'ouest près du Lac au Faucon à dix ou douze milles au sud de la ligne antérieurement tracée.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—  
Avait vu une ligne qui aurait frappé la Rivière Rouge entre Winnipeg et Selkirk, mais le contrat 14 était déjà donné.

21642. Vous voulez dire: de la ligne aujourd'hui adoptée?—Oui; au sud de la ligne actuelle. A partir de ce point près du Lac au Faucon à dix ou douze milles au sud de la ligne antérieurement tracée.

21643. Vous voulez dire: plus au sud?—Oui. Elle l'aurait frappée à mi-chemin entre Selkirk et Winnipeg; mais la section 14 avait été donnée auparavant.

21644. Pour le moment, indépendamment de l'adjudication de la section 14, je désire connaître votre opinion sur cette ligne dont vous parlez comme si la section 14 n'existait pas?—Cette ligne aurait, sans doute, considérablement diminué le coût de la construction, et pour cette raison:—la contrée montagnaise—les Laurentides—vont dans une direction nord-ouest à partir du Lac des Bois et sud-est. Cette nouvelle ligne tirée par M. Carre incline un peu à l'ouest de sud, au sud-ouest, et conséquemment elle s'éloignait de cette zone de rochers beaucoup plus tôt que la ligne allant à l'ouest.

CONTRATS Nos. 14 ET 15.  
Cette ligne aurait diminué considérablement les dépenses.

21645. Vous voulez dire qu'elle se dirigeait plus vite vers l'ouest, à partir du Portage du Rat?—Oui; je ne sais pas de combien de milles

Trace du chemin  
de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 13.

plus courte était la ligne tracée comparée à la ligne sur laquelle les travaux se font, mais elle était de plusieurs milles plus courte, et puis elle tombait dans un pays de prairies—de prairies et de bois. A partir de ce point en gagnant l'ouest, il n'y aurait pas eu plus de difficulté à construire une ligne jusqu'à la Rivière Rouge qu'il n'y en avait à en faire une du lac Traverse sur la section 14; mais cette dernière avait été donnée à construire dans le temps et était partiellement en voie de construction, et, par conséquent, il fallait faire faire un détour à la ligne nouvelle près du lac Faucon, l'incliner plus au nord-ouest de manière à couper cette ligne.

21646. Vous ne voulez pas dire qu'il le fallait absolument, mais que c'était une question d'à propos, en conséquence des travaux déjà faits sur 14?—Si on l'avait adoptée, comme on l'aurait sans doute adoptée, sans ces travaux commencés sur 14 où l'on avait déjà dépensé de fortes sommes dans le temps.

21647. S'élevant à \$60,000?—Oui; il aurait mieux valu, sans cela, abandonner cette ligne.

Il aurait mieux valu abandonner l'ouvrage sur la section 14, même avec la perte de \$60,000.

21648. Vous voulez dire: abandonner la ligne actuelle de 14, si la perte dans les travaux ne s'élevait dans le temps qu'à \$60,000 ou environ?—Oui; la nouvelle ligne aurait produit une épargne bien plus considérable encore, je ne saurais dire dans quelle mesure, mais on l'estimait à quelque chose comme \$300,000.

21649. Cette ligne dont vous parlez à l'heure qu'il est, et que nous pouvons appeler la ligne Carré et Jarvis (car je crois que M. Jarvis l'a tracée à l'ouest quelque part près du Lac au Faucon), vous conduisait à quelque point plus au sud que Selkirk sur la Rivière Rouge?—Oui.

On aurait trouvé une meilleure traverse pour un pont à l'endroit où la ligne frappait la Rivière Rouge.

21650. Avez-vous examiné si ce point plus au sud soit aussi favorable pour une traverse; et dans l'intérêt public, qu'à Selkirk?—Je crois qu'il était aussi favorable, et qu'il aurait été bien plus populaire parmi les gens du pays.

21651. Indépendamment de sa popularité, la traverse aurait-elle été aussi bonne?—Je crois que l'on aurait pu trouver là une traverse aussi bonne sinon meilleure pour un pont.

21652. Cet endroit se trouvait quelque part dans le voisinage du Fort de Pierre, n'est-ce pas?—Plus haut que cela; plus au sud.

21663. Alors, il aurait fallu faire des changements à la ligne à l'ouest de la Rivière Rouge: comment cela aurait-il, à votre sens, affecté la question?—On aurait allongé la ligne en la faisant passer par les Détroits, mais depuis la ligne a été changée et placée au sud du Lac Manitoba, elle aurait été meilleure que la ligne actuelle.

21654. Dans le temps où vous vous occupiez de cette ligne nord—je veux dire la la ligne Carré et Jarvis—avez-vous pris en considération la question de savoir s'il était probable que la ligne passerait au nord ou au sud du Lac Manitoba, et cette probabilité a-t-elle été pour quelque chose dans l'opinion que vous vous êtes formée?—Je n'ai eu rien à faire avec cela. M. Fleming soumit la question au ministre dans son rapport; je l'ai vu tout simplement, me trouvant au bureau.

21655. Mais, si je suis bien informé, en votre qualité d'ingénieur, vous vous êtes fait une opinion sur le sujet?—Oui; j'en ai parlé avec M. Carré.

*Tracé du chemin  
de fer—*

21656. Eh bien, tout en formant votre jugement, avez-vous pris en considération la probabilité du passage de la ligne au nord ou au sud du Lac Manitoba?—C'était une question ouverte alors de savoir où irait l'autre ligne. Elle rencontrait une forte opposition, et le passage par les détroits soulevait beaucoup de mécontentement. On faisait de grands efforts pour la faire fléchir au sud du Lac Manitoba, et il y avait probabilité que la chose se ferait.

Grande opposition au passage de la ligne par les Détroits.

21657. Avez-vous quelque autre chose à ajouter à votre déposition sous forme d'explication?—Je vois, en rendant compte de mon exploration jusqu'au Lac LaBiche, en 1877, que, reliée à cette exploration, il y en avait une du côté ouest des Montagnes Rocheuses; du Fort George vers l'ouest au Lac Fraser, et suivant l'ancienne ligne télégraphique de la Western Union Co., jusqu'à la Skeena, et de là en descendant la Skeena jusqu'au Port Simpson. Cette exploration fut faite par un parti, et à partir du même point, le Fort George, il y en eut une autre faite jusqu'au Lac McLeod vers l'est par la passe de la Rivière aux Pins. Le parti réussit à pénétrer par la passe et poussa jusqu'à vingt ou trente milles à l'est d'icelle sur la Rivière aux Pins, et revint sur ses traces. C'était la première fois que des blancs passaient par cette passe. On en avait beaucoup parlé, mais elle n'avait jamais été explorée.

ARPENTAGES DANS LA C. A.—  
Exploration du Fort George au Lac Fraser, de là au Port Simpson.  
Du Fort George par la Passe de la Rivière aux Pins. La première fois qu'un blanc a traversé la Passe.

21658. Qui a fait cette exploration?—M. Hunter. Son rapport était tout à fait favorable, et des explorations subséquentes l'ont confirmé.

21659. Quelle distance y avait-il de là au Lac La Biche que vous avez touché?—Elle était considérable—plusieurs centaines de milles. Il y avait environ 300 milles de mon point de départ, le Lac La Biche, de la ligne tirée par M. Hunter, à partir de l'ouest, mais toute cette contrée était connue. Un ingénieur ne l'avait jamais traversée, mais bien des personnes la connaissaient.

21660. Est-ce que M. Horetzky en avait exploré une partie?—En 1872, il en avait traversé une partie, près du petit Lac Esclave, et il recueillit une bonne somme de renseignements sur la contrée de gens habitant l'endroit, d'officiers de la compagnie de la Baie d'Hudson et d'autres, en dehors de ce qu'il vit par lui-même. Je crois que c'est M. Horetzky qui le premier a recommandé cette passe.

21661. Si je ne me trompe, votre rapport de la première partie de 1878, était basé principalement sur les connaissances que vous aviez acquises dans votre voyage de 1877?—Oui; et sur les rapports de l'exploration à l'ouest.

Rapport de Marcus Smith sur les travaux faits en 1877.

21662. Et votre voyage fut entrepris inopinément, par suite de circonstances surgies dans le temps?—Je ne croyais pas me rendre aussi loin que le lac Labiche.

21663. Et si vous vous êtes dirigé vers l'ouest, c'était par suite de circonstances que vous ne prévoyiez pas?—C'est à ma suggestion qu'est due cette exploration à l'ouest faite par MM. Cambie et Hunter.

21664. Aviez-vous reçu quelques directions spéciales sur le rapport que vous auriez à faire et que vous avez fait au commencement de 1878?—Non; je fis le rapport dans le cours ordinaire de mes devoirs, relatant ce que j'avais fait l'année précédente.

21665. Dans le cours ordinaire des devoirs d'un ingénieur, quelles sont les choses dont il doit s'enquérir et faire rapport—je parle d'un

Un ingénieur doit, dans son rapport, parler de tout.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Rapport de Smith.*

ingénieur de chemin de fer?—Cette année là il y avait des ouvrages en voie de construction et des arpentages de désignation. Je devais faire rapport sur les deux: Un ingénieur, dans ses rapports, doit parler de tout,—de toutes les opérations qui se font.

21666. Quand un ingénieur choisit une désignation, est-il d'usage qu'il s'occupe d'autres choses en dehors des difficultés physiques, par exemple?—Oh! oui; généralement, dans une contrée inconnue comme celle-ci, l'ingénieur, tout en explorant, doit s'efforcer de recueillir tous les renseignements possibles, sur la nature du sol aussi bien que sur les difficultés physiques de la construction d'un chemin de fer—sur le sol, les bois et les produits.

Sol, bois, produits,  
tout cela affecte la  
question de désigna-  
tion.

21667. Pourquoi ces sujets entreraient-ils dans les limites de son investigation?—Parce qu'ils se rapportent tous dans une certaine mesure à la désignation ou tracé d'une ligne. Il n'y a pas seulement les difficultés physiques de la construction; il peut être quelque fois désirable de construire une voie qui coûterait beaucoup plus cher, parce que la contrée offrirait plus de ressources.

21668. Naturellement, il y a certaines considérations qui peuvent induire le gouvernement à se décider pour une route qui ne seraient pas strictement du ressort des ingénieurs, et qu'il ne conviendrait pas à un ingénieur d'examiner?—Certainement.

21669. Pourriez-vous expliquer en peu de mots la différence entre ces questions, ou pourriez-vous les nommer pour les distinguer des sujets que l'ingénieur doit examiner?—Le devoir spécial de l'ingénieur est de relever les traits physiques de la contrée, de les faire voir sur des cartes et par des profils de façon à se former une idée d'où il peut arriver à la somme des quantités nécessaires, et du coût de la construction d'un chemin de fer à travers la contrée; voilà quel est son principal devoir.

21670. De constater spécialement la forme de la surface et l'espèce de matériel sur lesquels le chemin passera?—Oui; il doit, en même temps, remarquer les produits généraux de la contrée et la nature du sol et des bois, et s'il voit quelques produits de la terre, il doit dire de quelle espèce ils sont. Mais ceci n'est qu'un accessoire: l'autre devoir est l'objet principal.

La géologie et la  
botanique sont  
l'affaire de spécia-  
listes.

21671. Mentionneriez-vous des sujets qui ressortiraient plutôt au gouvernement qu'aux ingénieurs?—Ce sont les officiers du gouvernement qui étudient la géologie du pays, et l'étude de la botanique est confiée à des spécialistes.

21672. Je ne sais pas si je me suis bien fait comprendre: je ne demande pas dans le moment quelles mesures a pris le gouvernement pour recueillir les différentes données, mais je vous prie de définir, si vous le voulez bien, les sujets que le gouvernement prendrait en mains, indépendamment des idées au point de vue des ingénieurs, comme propres à le faire arriver à une décision finale,—en les distinguant de ceux qui ressortiraient aux ingénieurs dans les renseignements qu'ils recueillent pour le gouvernement?—Il y a le sol du pays, les bois.

21673. Cela ressortirait-il au gouvernement?—Certainement.

21674. Cela rentrerait dans la juridiction du gouvernement et non

*Tracé du chemin  
de fer—  
Rapport de Smith.*

dans celle de l'ingénieur?—Certainement, dans une ligne comme celle-ci. Ce chemin de fer est pratiquement et spécialement un chemin de colonisation construit à travers le pays pour en développer les ressources.

21675. Dois-je comprendre que vous dites que cette question de colonisation est une question de gouvernement, et non une question d'ingénieurs?—C'est une question de gouvernement.

21676. Y a-t-il d'autres questions qui soient particulièrement des questions de gouvernement ou des questions de politique gouvernementale?—Il y a la géologie du pays.

21677. Est-elle en dehors des attributions de l'ingénieur?—Oui.

21678. Et qu'est-ce qui serait encore en dehors de l'investigation particulière de l'ingénieur?—Il y a la flore du pays comme indice de la nature du sol; c'est l'affaire spéciale du botaniste.

La géologie, la botanique, les considérations politiques et impériales sont exclues du domaine de l'ingénieur.

21679. Elle ne serait pas de la juridiction de l'ingénieur?—Non.

21680. Y a-t-il encore quelqu'autre chose qui ressortirait spécialement au gouvernement?—Toutes les questions politiques naturellement, en ce qui concerne les établissements existants, appartiennent au Gouvernement.

21681. Vous voulez dire : pour décider si tel ou tel établissement existant sera servi ou non par le chemin de fer?—Oui.

21681. Vous en rappelez-vous d'autres : le futur établissement de la contrée serait-il une question politique, distincte de la question au point de vue de l'ingénieur?—C'est là une question de gouvernement que le gouvernement examinerait; concernant l'établissement actuel ou l'établissement futur de la contrée.

21683. C'est en quoi différerait la juridiction du gouvernement de celle de l'ingénieur?—Oui.

21684. Y en a-t-il d'autres?—Oui; il faudrait aussi examiner la ligne sous le rapport du commerce étranger. Le commerce avec l'Asie, par exemple, serait une question de gouvernement.

21685. Y en a-t-il quelqu'autre qui pourrait affecter le chemin de fer du Pacifique?—Ce sont là les sujets principaux qui me viennent à l'esprit dans le moment.

21686. Et les intérêts impériaux généralement, ne seraient-ils pas du ressort du gouvernement plutôt que de l'ingénieur?—Dans une certaine mesure.

21687. Dans une certaine mesure, pas entièrement?—L'intérêt impérial en ce qu'il se rattacherait à une ligne pour le commerce étranger. Il y a aussi la position de la station navale du gouvernement impérial; cela pourrait aussi être une question.

21688. Pour le gouvernement?—Oui, pour le gouvernement; mais l'intérêt principal serait une route contenue d'Angleterre à la Chine; ce serait là une question de gouvernement.

21689. Y a-t-il encore d'autres sujets qui, à votre sens, ressortiraient plutôt au gouvernement qu'à l'ingénieur?—Non; il ne m'en vient pas d'autres à l'idée dans le moment; il peut y en avoir d'autres.

*Trajet du chemin  
de fer—*

*Rapport de Smith.*

Dans un rapport de 1878, le témoin recommandait une ligne particulière.

21690. Dans votre rapport de 1878 que le gouvernement et l'ingénieur en chef ont rejeté, dites-vous, pour la plus grande partie, vous recommandiez décidément une ligne particulière, n'est-ce pas? — Je suggérais une ligne.

21691. Je veux dire : une route?—Je ne disais pas positivement que cette route serait la meilleure, mais je croyais qu'elle serait la meilleure.

21692. Je crois que vous avez dit que c'était pour la première fois que, comme ingénieur, vous recommandiez une route en particulier?—Oui.

21693. Le fesiez-vous d'après des considérations purement professionnelles, ou bien en vous appuyant sur des motifs qui, suivant vous, sont plus spécialement du ressort du gouvernement?—Oui; je crois que ma recommandation embrassait plusieurs objets. Outre le coût de construction, elle s'appliquait à l'étendue de terres fertiles que parcourait la route; c'était les deux motifs principaux.

Il admet que sa recommandation était basée sur des considérations qui n'étaient pas purement professionnelles, mais il pense que l'ingénieur ne peut pas fermer les yeux sur la nature de la contrée qu'il parcourt.

21694. Après réflexion, ne croyez-vous pas aujourd'hui que votre recommandation d'une route s'appuyait sur des raisons s'appliquant à des matières que vous dites ressortir plus spécialement à la juridiction du gouvernement qu'à des matières du ressort de l'ingénieur?—Oui; mais bien que le devoir spécial de l'ingénieur soit d'examiner la surface d'une contrée et les choses qui se rattachent surtout à son état, il ne peut pas fermer les yeux sur ce qui l'entoure, et ne pas voir s'il traverse un pays fertile ou stérile et désert. Incidemment c'est là-dessus qu'il se guide dans une grande mesure.

21695. Il se guide là-dessus pourquoi?—Il peut y avoir deux routes qui, sous le rapport du coût de la construction d'un chemin de fer ne présenteraient aucune différence ou presque aucune; mais si l'une parcourt une contrée fertile et l'autre un pays moins fertile, l'ingénieur recommanderait certainement celle qui traverse la contrée fertile.

21696. Cela dépendrait entièrement de l'objet du gouvernement?—Je ne puis concevoir que le gouvernement ait d'autre objet plus utile que celui du développement des richesses des terres.

21697. Mais si ce n'était pas là son objet principal?—Je ne sais pas; il peut avoir d'autres choses en vue. Il a toujours été entendu que le gouvernement avait à cœur de rechercher la meilleure voie, et d'embrasser la plus grande étendue de terres fertiles.

21698. Supposiez-vous, dans ce temps-là, que vous pouviez recommander au gouvernement une ligne basée sur ces motifs, ou aviez-vous instruction de le faire?—Mes instructions n'en disaient rien; je n'ai fait qu'une suggestion, et naturellement mon devoir finissait là. Ce n'était pas mon devoir; si le gouvernement n'acceptait pas la suggestion, je n'avais rien à y voir; cela ne me regardait plus. Il pouvait avoir pour agir différemment, d'autres raisons que celles que j'ai données.

Le témoin fit remarquer qu'il y aurait eu beaucoup plus de commerce.

21699. Au point de vue strict des ingénieurs, l'établissement futur du pays n'aurait-il pas eu quelque influence? Par exemple, n'indiquait-il pas eu quelque sorte le commerce probable de la contrée?—C'était l'un des motifs de ma recommandation, que je croyais qu'il y aurait beaucoup plus de-commerce par cette voie.

*L'arrê du chemin  
de fer.*

21700. Je suppose qu'au cours de son investigation de ce sujet pour le gouvernement, l'ingénieur se guiderait d'après des motifs quelque peu différents de ceux qui feraient agir l'ingénieur d'une compagnie particulière. Je veux dire qu'une compagnie particulière n'aurait qu'un but, celui de faire de l'argent, et que le gouvernement pourrait avoir en vue d'autres objets qui cadreraient avec celui là ou s'y on s'opposeraient?—Oui, je considère qu'il y aurait une grande différence entre le coût d'un arpentage pour le gouvernement et le coût d'un arpentage pour une compagnie. J'en citerai un exemple. La deuxième année, au milieu de 1873, nous avons, en moins de deux ans, assez de renseignements et de données pour commencer la construction d'un chemin de fer à travers la contrée. Il est possible que si une compagnie avait fait ces arpentages elle se serait mise à l'œuvre au bout d'une année de ce travail, mais le gouvernement avait tout le pays en vue—l'établissement de toute la contrée—et nous reçûmes l'ordre d'arpenter d'autres routes, après en avoir d'abord trouvé de praticables. Le gouvernement voulait avoir non-seulement une route praticable, mais se renseigner au sujet de toutes les routes praticables, et c'est une des raisons pour lesquelles ces arpentages ont coûté plus cher qu'ils n'auraient coûté à une compagnie, si elle les avaient fait faire; mais le gouvernement est en possession d'une masse de renseignements—bien plus que n'en pourrait avoir une compagnie.

21701. Il fallait avoir égard aux intérêts des provinces et même des localités?—Le gouvernement a une connaissance assez parfaite de la puissance toute entière depuis la frontière internationale jusqu'à la Race River; mais ici dans la partie est, les arpentages n'ont pas été poussés aussi loin; on aurait pu les pousser un peu plus loin vers le nord qu'on ne l'a fait—je veux dire au nord du Lac Supérieur. Je puis dire ici que le gouvernement a en sa possession une telle masse de renseignements qu'il pourrait projeter une ligne envers n'importe quelle partie de la puissance en question—c'est-à-dire de la Rivière Rouge en gagnant l'ouest—avec la certitude raisonnable de ce qu'elle coûterait et des résultats qu'elle produirait sur son parcours.

21702. Je crois que vous en étiez arrivé jusqu'au printemps de 1878, la dernière fois que vous étiez ici, veuillez continuer, à partir de cette époque, la relation de vos opérations?—Je quittai Ottawa en 1878, dans le mois de juillet. Mes fonctions principales durant cette saison consistaient à inspecter les travaux en construction. On faisait, entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge, des arpentages complets que je dirigeais. Les ingénieurs qui en étaient chargés correspondaient avec moi. C'est la lacune qui existe entre les contrats No. 25 et 15, 185 milles, je crois, de la Rivière aux Anglais au Portage du Rat.

21703. A propos de votre départ en juillet, veuillez, je vous pris, expliquer s'il y avait quelque raison particulière pour que les ingénieurs quittassent Ottawa, règle générale, dans les différentes années, ne vous semblait-il pas qu'ils auraient dû quitter beaucoup plus tôt pour les travaux de leur campagne?—Oui; c'est une omission que j'ai faite dans mon énumération des différentes causes des dépenses en sus. Les partis engagés au loin, surtout à la Colombie Anglaise, avaient ordre de se rendre chaque année à Ottawa pour faire leurs plans. Or, il en venait quelque fois de six ou dix à la fois; chacun d'eux recevant \$500 pour l'aller et le retour. Cela seul coûtait une forte somme. Les plans

Aujourd'hui le gouvernement est en possession de renseignements tellement abondants qu'il pourrait projeter une ligne presque sur tous les points.

CONTRATS Nos. 41  
ET 42.

EXPLORATIONS.  
Il n'était pas nécessaire de faire venir, chaque année, tous les ingénieurs à Ottawa.

*Explorations.*

auraient pu se faire aussi bien à Victoria qu'à Ottawa. Sans doute il m'aurait fallu, une fois les plans terminés, venir à Ottawa et les expliquer à l'ingénieur en chef, et s'il en eût été ainsi, les partis restant en campagne; près de leurs travaux, auraient pu se mettre à l'œuvre beaucoup plus à bonne heure le printemps. Il y avait toujours de la difficulté à quitter Ottawa le printemps. Nous aurions pu nous mettre en besogne six ou huit semaines plus tôt si nous avions pu partir à temps. Autre chose, il fallait qu'il y eût chaque année un vote d'argent pour cet ouvrage, et, de fait, le Parlement était généralement prorogé avant que nous fussions prêts à partir.

Ils auraient pu être à l'œuvre six semaines plus tôt s'ils avaient quitté Ottawa à temps.

21704. Le ministre ou l'ingénieur en chef donnait-il des ordres positifs de retarder vos opérations de campagne?—De les retarder?

21705. Je veux dire, d'attendre que le vote eût été pris, ou jusqu'à ce quelque autre chose fût arrivée?—Les partis se formaient à Ottawa tous les printemps, et nous ne pouvions nous mettre en route tant que la ministre—je suppose que le ministre n'avait pas le temps d'y voir durant la session. La session était close d'ordinaire avant que nous pussions partir.

Les partis arrivèrent rarement avant juin ou juillet, et ils auraient pu se mettre à l'œuvre en avril dans la Colombie Anglaise.

21706. Voulez-vous dire que la besogne de bureau aurait pu se faire assez tôt pour permettre aux partis de se mettre en campagne plus à bonne heure dans l'année?—L'ouvrage de bureau aurait pu se faire aussi vite à Victoria qu'à Ottawa, et là ils se seraient trouvés sur les lieux. Ils auraient épargné le temps de leur venue ici et de leur retour là-bas—un mois au moins. Rarement ils partaient pour l'ouvrage avant juin ou juillet, et nous aurions pu parfaitement commencer à travailler en avril dans la Colombie.

21707. Que dites-vous des opérations sur le terrain au nord du Lac Supérieure, et eût-elle la Rivière Rouge et le Lac Supérieur : aurait-on dû les commencer chaque année plus à bonne heure qu'on ne l'a fait?—Le climat n'est pas le même là. Ils pouvaient partir là aussi vite que dans la Colombie Anglaise. Dans le voisinage du Lac Supérieure, il n'y aurait pas eu grande différence.

21708. Alors, vos remarques précédentes s'appliquent à la Colombie Anglaise?—Oui.

Le retard n'y faisait rien pour Manitoba ni la région du Lac Supérieur.

21709. Elles ne s'appliquent pas à Manitoba ni au nord du Lac Supérieur?—Pas autant. Les partis ne pouvaient se rendre là tant que les vapeurs n'avaient pas commencé leurs courses.

21710. Ainsi ce n'était que dans la Colombie Anglaise que les opérations de campagne se trouvaient retardées par l'absence des votes?—Oui, dans la Colombie Anglaise. Je ne sais pas trop si c'était le vote qui causait le délai. Les ouvrages avaient à être arrangés; il fallait avant le départ des partis convenir des travaux avec le ministre; et jusque-là, le vote de pouvait être obtenu. Nous ne savions par la somme qu'il fallait.

21711. Si la personne à la tête des affaires, qui qu'elle fût, soit l'ingénieur ou le ministre, avait pu, chaque année, donner une décision plus à bonne heure, les travaux auraient-ils procédé plus rapidement?—Certainement.

21712. Il y a donc quelque délai par suite de l'absence de cette décision?—Oui, et quelques dépenses en sus.

*Explorations.*

21713. Considérables, croyez-vous ?—Oui ; elles étaient considérables ; mais ce n'était pas seulement les dépenses qu'il occasionnait, mais le délai détruisait—empêchait de conduire les opérations de la manière systématique dont les partis les auraient conduites si on leur eût permis de rester sur le terrain. De petits partis auraient pu se rendre sur la ligne dans l'hiver ou prendre des notes sur les effets climatiques, la profondeur de la neige, l'épaisseur de la glace sur les différentes baies et entrées. Il se serait fait beaucoup plus de besogne si l'on avait travaillé avec méthode.

21714. Croyez-vous que si, dès le commencement, l'ouvrage eut été sous le contrôle d'une compagnie particulière, il eût progressé plus rapidement ?—Oh ! certainement.

Si l'ouvrage eût été sous le contrôle d'une compagnie particulière, il aurait progressé plus rapidement.

21715. Et à cause de ces détails dont vous parlez ?—C'est l'une des raisons. Elle n'aurait pas pu faire autant d'arpentages, mais ceux qu'elle aurait faits, elle les eût faits avec méthode.

21716. Si une compagnie particulière avait autant d'ouvrage à faire que le gouvernement en a fait dans ce cas, le contrôle direct et la décision immédiate des personnes ayant le droit de décider auraient-ils, à votre sens, facilité et hâté les opérations ?—Je le pense. Il y a des compagnies qui procèdent mal ; d'autres procèdent bien ; mais elles auraient meilleure chance de faire l'ouvrage avec plus de méthode sous le contrôle direct de l'ingénieur de la compagnie sans interruptions dans l'hiver.

21717. Vous dites qu'en juillet 1878, vous vous êtes rendu sur la section entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge ; vers quel temps êtes-vous parvenu sur les lieux ?—Oh ! j'allai d'abord à la Baie du Tonnerre où j'arrivai en juillet ; j'examinai les travaux sur les contrats 13 et 25.

CONTRATS Nos. 13  
ET 25.

21718. Vous nous avez fourni déjà quelques renseignements sur ces deux contrats, et vous n'étiez pas sûr, dans le temps, si c'était en 1877 ou 1878 : vous rappelez-vous aujourd'hui si vous avez omis quelque chose ?—Les travaux progressaient, naturellement, chaque année. En 1878, le contrat 13 était bien près d'être terminé, quand j'y suis allé. De fait, il était si près d'être fini que les entrepreneurs de la section voisine commencèrent à poser les rails sur 13.

En 1878, le contrat  
13 à peu près fini.

21719. Ils avaient le contrat pour la pose des rails et du ballast sur la section 13 ?—Oui ; j'allai cette année sur la section 25 un peu au delà de l'étape de la Savanne, quelques milles plus loin, je ne me rappelle pas la distance au juste. Les travaux avançaient régulièrement. Le tunnel était alors fini et j'y passai.

21720. Vous êtes-vous enquis de cette question du tunnel dans le temps ?—Non.

21721. S'il eut mieux valu avoir une tranchée à découvert qu'un tunnel ?—Non ; tout cela avait été réglé sur la foi du rapport de M. Hazlewood ici à Ottawa. Il n'y avait plus à s'en enquérir.

21722. Y a-t-il quelque chose que vous pouvez mentionner aujourd'hui, que vous ayez oublié à propos de l'une ou l'autre de ces sections, 13 et 25 ?—Non ; je vous ai déjà dit ce que j'ai fait par rapport aux terrassements de glaise qui s'éboulaient. C'est dans cette année que je donnai l'ordre d'employer plutôt du gravier.

Contrats Nos. 13  
et 25.

21723. Je crois que vous avez mentionné que vous aviez pour objet durant cette saison, entre autres choses, de constater la cause de la grande différence entre les quantités estimées et les quantités travaillées, telles qu'on les trouvait dans les rapports soumis jusque là?—Oui; c'était l'un des devoirs que j'avais à remplir.

Cause principale de  
l'excédant dans le  
coût de la voie.

21724. Avez-vous quelque chose sur le sujet, en ce qui concerne 13 et 25?—Ce que j'ai dit déjà prouve qu'une partie considérable des dépenses en sus a été le résultat du changement dans la désignation, je crois, du tunnel, et des éboulements de ces terrassements; mais la cause principale a été le changement de désignation de toute la ligne qui a eu pour effet d'augmenter de beaucoup les ouvrages de terre et de diminuer les travaux de roc. J'ai aussi examiné avec beaucoup d'attention le mode de mesurage des travaux, et je n'ai rien trouvé à redire; je n'ai rien vu qui pût me faire soupçonner qu'on avait donné des mesurages inexacts.

21725. Soit intentionnels ou sans intention?—Soit intentionnels ou sans intention, je n'en ai pas trouvé. Mon idée était que la [différence venait de l'imperfection des arpentages faits en premier lieu, et les quantités dans les cédules des travaux qui ont été soumises aux entrepreneurs quand les soumissions ont été demandées, étaient de beaucoup trop basses.

Les terrassements  
s'étaient affaissés  
beaucoup en certains  
endroits.

21726. N'avez-vous pas trouvé en cette occasion, 1878, que plusieurs des terrassements étaient par suite du tassement, devenus beaucoup plus petits: qu'ils étaient devenus trop bas et trop étroits, et avaient besoin qu'on leur ajoutât du matériel nouveau?—Oui, dans certains endroits. On n'avait pas fait au tassement des terrassements une part assez large. Tous les terrassements, de toute espèce de terre, excepté les terrasses en gravier, doivent être faits plus large que la mesure nécessaire: ils se fondent et s'éboulent, et se tassent et deviennent plus étroits.

21727. Vous avez fait, n'est-ce pas, au département, un rapport complet sur la matière?—Je le pense. On n'avait pas fait assez large la part du resserrement et du tassement.

21728. Y a-t-il autre chose se rapportant à l'une ou l'autre de ces sections, 13 et 25?—Non; naturellement; les entrepreneurs et les ingénieurs ne s'accordaient pas sur la spécification du roc. Il y a toujours des différends à propos de ce que l'on doit appeler des roches détachées; c'est une source très fertile de malentendus.

TRACÉ ET CONS-  
TRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 15.  
Recommanda quel-  
ques légers change-  
ments qui réduiraient  
les dépenses.

21729. Eh bien, après avoir quitté le contrat 25, quelle direction avez-vous prise?—Je me rendis en canot, suivant le chemin Dawson, au Portage du Rat, et je parcourus à pied toute la section 25, examinant les travaux avec le plus grand soin. M. Carre m'accompagnait. Je pris de copieuses notes de l'état des travaux, de ce qu'il fallait à mon sens, dans différents endroits. Je recommandai quelques changements—de légers changements—dans la désignation de la ligne qui réduiraient considérablement le coût de la construction. J'ordonnai également de prendre un plus grand nombre de coupes transversales dans la prévision d'autres changements. Ces changements que j'ai faits sur les lieux étaient de ceux qu'à la vue seule on peut dire destinés à produire de grandes améliorations. Il y avait d'autres endroits où je ne pouvais dire si j'améliorerais la voie en faisant des changements, tant

que je n'aurais pas fait faire les coupes transversales. Je vis aussi qu'en traversant plusieurs vallées remplies d'eau—on pourrait les appeler des lacs étroits—les ingénieurs n'avaient pas de données suffisantes sur la profondeur de l'eau et de la boue, de la forme des rochers au fond de ces lacs—de l'inclinaison de ces rochers, je devrais dire plutôt.

21730. Avez-vous pris quelques mesures pour leur fournir ces renseignements ?—Du moment que j'arrivai à portée du télégraphe, je télégraphiai à Ottawa que l'on fit faire des outils de forage et de sondes aussi vite que possible, et avec prière de les expédier immédiatement pour me pesmettre de me procurer les renseignements qui manquaient selon moi.

21731. Avez-vous trouvé l'ouvrage bien tracé, et la désignation assez bonne ; quelle opinion aviez-vous des travaux du génie qui avaient été faits dans le temps sur la section 15 ?—A tout prendre, la désignation n'était pas mauvaise. J'y ai fait, comme je dis, quelques améliorations, mais la contrée est très accidentée, et je ne pense pas que la désignation eût pu être mieux faite tout en conservant les rampes que M. Fleming exigeait. C'est surtout contre la traverse de ces lacs que j'ai trouvé à redire ; je ne pouvais décider quelle espèce de superstructure serait la plus économique, des terrassements solides, des ponts en chevalets ou de toute autre construction, tant que je n'avais pas des renseignements plus exacts sur la profondeur de la boue et l'inclinaison des roches au fond.

21732. Il y a une question irritante et longuement débattue au sujet du changement dans la nature des travaux ; mais elle a perdu son importance depuis qu'un ordre en conseil en a disposé ; mais il y a une autre matière qui s'y rapporte sur laquelle je désirerais vous interroger : croyiez-vous qu'un entrepreneur aurait de la difficulté à faire les travaux tels qu'ils avaient été projetés dans le principe, je veux dire par suite de l'extrême irrégularité de la surface de la contrée ? Un ingénieur et l'entrepreneur ont déclaré ici tous deux qu'un entrepreneur aurait eu de la difficulté à remplir le contrat dans les conditions d'abord posées : avez-vous quelque idée de la chose ?—Je suppose que par "conditions posées d'abord" vous voulez dire les premières conditions.

21733.—Je veux dire : de la manière projetée aux termes du contrat ?—Oui ; il y avait, d'abord, une grande difficulté à se procurer le bois nécessaire pour les constructions requises. Il n'y avait pas dans la contrée de bois ni assez long ni assez gros. L'entrepreneur aurait rencontré d'autres difficultés pour le charroyage du matériel tiré des tranchées aux endroits où il aurait fallu le déposer.

21734. C'est à cette difficulté que je faisais allusion, non à celle du bois, parce que celle-ci a été tranchée par l'Ordre en Conseil : mais quant à celle-là, qu'en dites-vous ?—On me présenta un cas de cette nature à Winnipeg ; je fis quelques légers changements aux rampes, des remplissages où il y aurait eu des ouvrages en chevalets peu élevés, probablement de quelques six pieds de haut ou quelque chose comme cela, dont la construction aurait été nécessaire pour permettre à l'entrepreneur de charroyer son matériel. Je n'fis des terrassements, ce qui facilita grandement les travaux. Le coût dépassait légèrement celui qu'on avait fixé en premier lieu.

21735. Il était entendu dans le principe, je veux dire au temps où le

Tracé et Construction  
du chemin de fer—  
Contrat No. 15.

contrat a été passé, que tous ces vides seraient comblés au moyen d'ouvrage en chevalets?—Précisément.

Certaines parties ne pouvaient se faire telles que projetées.

21736. L'entrepreneur aurait-il pu le faire de cette façon dans un temps raisonnable?—Oui, une grande partie aurait pu se faire facilement, mais pour traverser quelques-unes de ces ravines remplies d'eau et de boue, la grande difficulté aurait été les fondations. Ce sont des rochers en pente couverts de boue molle. Je ne pense pas qu'on eût pu y faire tenir des pilotis, et il devenait assez embarrassant de savoir ce qu'il y avait à faire, tant qu'on n'aurait pas de plus amples données. Je pense que quelques portions n'auraient pas pu se faire de la manière d'abord projetée.

21737. Je crois qu'on avait le dessein de combler ces pièces d'eau avec des pierres, soit par des fondations solides ou avec des murs de soutènement?—L'intention était de jeter des ponts en chevalets où il y avait quelques tranchées—dans quelques-unes de ces ravines il y avait des tranchées dans le roc de chaque côté, le projet était d'entasser ce matériel jusqu'à une certaine hauteur—jusqu'au niveau de l'eau.

21738. Partout où il fallait une base de pierre, elle devait s'élever au-dessus du niveau de l'eau, n'est-ce pas?—Oui. Quand nous eûmes constaté approximativement la profondeur en quelques-uns de ces endroits, nous vîmes qu'il y aurait besoin d'une énorme quantité de pierre, plus qu'on n'en pouvait tirer des tranchées—qu'il aurait fallu faire des emprunts de roc, comme on dit, pour combler jusqu'à niveau. Nous tranchâmes cette difficulté en formant tous simplement des terrassemens de chaque côté—deux terrasses en pierre au lieu d'une seule—d'environ six pieds de large au sommet, comblant avec de la terre entre les deux, et puis posant là-dessus nos pilotis.

21739. Des pilotis sur la terre?—Dans la terre, ou des chevalets sur cette terrasse.

Comparaison entre le chevalet et le terrassement.

21740. Mais y gagniez-vous quelque chose : ces deux murs de protection ou de soutènement ne prenaient-ils pas autant de pierre pour les bases que si vous aviez eu une base solide pour les chevalets?—Non ; pas autant, il s'en faut de beaucoup.

21741. Quelle eut été la largeur requise pour le chevalet?—Cela dépend de la hauteur.

21742. Du chevalet?—Oui ; les ouvrages en chevalets ont quelque fois quinze pieds de hauteur, et les poteaux extérieurs sont inclinés.

21743. Eh bien ; prenons un chevalet de vingt pieds ; quelle base faudrait-il pour la fondation?—Si les poteaux de chaque côté du chevalet avaient une inclinaison de deux pouces au pied, cela ferait quatre pouces à ajouter pour chaque pied en profondeur, en sorte qu'une construction en chevalets de vingt pieds de haut demanderait six pieds huit pouces de plus au sommet.

21744. Et quelle berme, en supposant que vous mettriez une base en pierre en dehors de l'inclinaison du chevalet?—Une couple de pieds suffiraient pour le seuil dans lequel le poteau est morthoisé. Laissons au moins un pied libre en dehors du poteau incliné, et disons que deux pieds en sus de pierre seraient suffisants.

21745. Cela ferait en tout huit pieds huit pouces?—Oui,

*Construction du chemin de fer.  
Contrats Nos. 14  
et 16.*

21746. Et maintenant, quelle est la largeur de chaque mur de protection ou soutènement?—De quatre à six pieds.

21747. Vous avez à doubler cela, à part de l'inclinaison; ne croyez-vous pas que cela demanderait une aussi grande quantité de pierre?—L'ouvrage en chevalets dont nous parlons ici a beaucoup plus de vingt pieds de profondeur. Ce sont des chevalets de soixante pieds.

Quelques chevalets sont de soixante pieds.

21748. Ce sont ceux-là qui formaient des obstacles formidables?—Oui; un grand pont au fond.

21749. Cela se présentait-il à plus d'un endroit?—Oui, dans différents endroits. Il y en avait plusieurs de bien près de soixante pieds de haut au-dessus de l'eau. Je pense que c'est à peu près la hauteur au Lac Traverse. Je parle de mémoire—quelque chose comme cela.

21750. Ainsi ces murs de protection dans ces tranchées profondes demanderaient beaucoup moins de matériel que le plan original d'une base en pierre pour l'ouvrage en chevalets?—Certainement.

21751. Et la rareté de la pierre était l'une des difficultés à surmonter?—Il y avait tout plein de la pierre, mais il en coûtait très cher pour le charroyer. Nous ne voulions employer qu'aussi peu de pierre que possible à cause des frais considérables du charroyage.

21752. Mais il y avait en outre de la difficulté à se procurer le matériel, à cause de la nature de la contrée; il fallait le transporter par ce que l'on appelle des chemins de hâlage autour des remplissages d'eau?—Il y avait dans certains endroits, des difficultés de cette sorte; d'autres endroits on trouvait abondamment de la pierre à portée.

Dans des endroits à cause de l'irrégularité du pays, il était difficile de se procurer le matériel.

21753. Vous rappelez-vous si, dans ce voyage que vous avez fait à la section 15, il s'est élevé quelque discussion au sujet de la praticabilité d'une ligne meilleure au Lac Traverse?—Je ne me rappelle pas que l'on ait spécialement attiré mon attention là-dessus; c'est possible. On ne m'a soumis à ce sujet aucun rapport écrit.

21754. Vous avez parcouru la voie vous-même?—Je l'ai parcourue, et il est possible qu'elle ait formé le sujet d'une discussion dans le temps. Il y avait peu d'espace, bien peu de chance pour faire de grandes améliorations entre le Lac Traverse et la jonction 14.

21755. A l'époque de votre visite, les travaux n'étaient pas en opération?—Oh! oui, je crois que le matériel des tranchées était enlevé sur la tîve est du lac; de fait, sur les deux berges, la pierre était en partie enlevée.—

21756. Cela s'était fait entre votre visite précédente en 1877 et cette visite?—Oui; il ne pouvait pas y avoir beaucoup d'améliorations là, quand même les travaux n'auraient pas été poussés aussi loin. La traverse en cet endroit sur ce niveau élevé est à peu près la meilleure que l'on aurait pu trouver au Lac Traverse. C'est après que le lac qui a un peu plus d'un mille de large, est franchi, qu'on pourrait faire dévier la ligne actuelle.

La traverse à peu près la meilleure que l'on pût trouver au Lac Traverse.

21757. De quel côté du Lac?—Du côté ouest du Lac où elle joint la section 14. Toute amélioration faite là n'aurait été que de peu d'importance.

21758. Etes-vous du tout familier avec cette ligne connue sous le

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.

nom de ligne Forrest—la désignation Forrest—non pas la ligne adoptée, mais celle que recommandait M. Forrest ?—Non ; je ne me la rappelle pas.

Il aurait fallu faire toute amélioration sur la section 14.

21759. Si je vous comprends bien, vous donnez ici comme votre opinion qu'il n'y avait pas d'amélioration à faire qui embrassât aucune partie de la section 15 ; que si la ligne était susceptible d'aucune amélioration, c'était du côté ouest du Lac Traverse ?—C'était du côté ouest du Lac Traverse sur 14, toutes sur 14.

21760. Croyez-vous que la ligne n'était pas susceptible d'aucune amélioration plus loin que cela à l'est, de manière à embrasser des parties de la section 14 et de la section 15 ; ou avez-vous donné quelque attention à ce sujet ?—On ne pouvait entamer la section 15, parce que je dis que la traverse du lac était la meilleure que l'on pût trouver, ainsi vous ne pouviez changer la section 15.

21761. Comment en venez-vous à conclure que c'était là la meilleure traverse ?—En considérant la largeur du lac et les environs ; c'est la traverse la plus étroite.

21762. La largeur est-elle la seule chose à considérer ?—Si la profondeur est la même, oui.

21763. Mais peut-être que la profondeur n'est pas la même ; savez-vous si l'on a examiné la question pour pouvoir décider quel était la meilleure place pour la traversée du Lac Traverse ?—Je ne sache pas qu'il y ait eu aucun arpentage. Je n'en connais pas.

21764. Qu'est-ce qui vous fait supposer que la traverse actuelle est la meilleure ?—Elle paraissait le meilleur endroit pour les rampes qui ont été données—vingt-six au mille.

21765. Se reliant à la traverse a ce point choisi, était comme de raison, la question du remplissage de la baie au-delà, bien qu'elle fit partie de la section 14 ?—Oui.

Les frais de remplissage de la Baie considérés ; mais la déviation au sud aurait entraîné une courbe de quatre degrés.

21766. Ce remplissage de la baie n'affectait-il pas la question suffisamment pour vous induire à examiner s'il n'y aurait pas un moyen de trouver une meilleure traverse à tous égards un peu plus au sud ou à quelque autre endroit ?—Comme de raison, il a fallu prendre en considération le coût du comblement de la baie, et il y eut certaine proposition d'essayer à en diminuer les frais en commençant la déviation immédiatement à la jonction de 15 et de 14, et en faisant la courbe bien plus au sud. Cela eut entraîné une courbe de quatre degrés, chose que l'on estimait peu désirable à ce point, au moment d'entrer sur le pont. On ne décida pas finalement dans le temps quel construction l'on adopterait pour la traverse du Lac.

21767. Cette courbe de quatre degrés qui donnait prise à des objections n'aurait pas été nécessaire si la déviation avait commencé sur la section 15, plus à l'est que la jonction avec la section 14 ?—Elle n'aurait pas été nécessaire d'après la ligne que je vois ici tracée sur la carte, mais je n'ai jamais vu ni arpentage ni profil de cette ligne. On ne me l'a jamais fait remarquer.

21768. C'est une certitude morale, n'est-ce pas, que cette courbe n'aurait pas été nécessaire si on avait pu trouver une déviation praticable à l'est du point qui aurait diminué la courbe ?—Cela aurait certainement diminué la courbe.

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 14 et 15.

21769. En sorte que la vraie question est de savoir si l'on aurait pu trouver plus à l'est sur la section 15 un point de déviation?—La question est de savoir si un chemin de fer construit sur la ligne recommandée aurait coûté moins cher que sur la ligne désirée. On n'aurait pu la décider qu'au moyen d'arpentages.

Le témoin ne s'est pas occupé en 1878, de la question de savoir si une voie ferrée construite sur la ligne suggérée aurait coûté moins que sur la ligne désignée.

21770. Vous ne vous êtes pas occupé de cette question dans votre visite de 1878?—Non.

21771. La nature de la contrée à l'extrémité est de la section 14 ressemblait-elle beaucoup à celle de l'extrémité ouest de la section 15?—Oui, beaucoup.

21772. Pendant quelle distance sur la section 14?—Pendant un mille, probablement un peu plus. Jusque bien près, je crois, de la rivière qui se décharge dans le lac, à un mille et demi en arrière.

21773. Et sur le reste de la section 14, la contrée était-elle à peu près semblable?—Elle était différente. Il y avait des rochers, mais il y avait des espaces libres entre les rochers. La ligne suivait généralement ce que l'on pourrait appeler un pays de prairie.

Sur la section 14, après un mille le pays est généralement en prairie.

21774. Croyez-vous que le choix du terminus fût judicieux, au point de vue des ingénieurs?—Je crois que le choix n'était pas heureux. On n'avait pas songé probablement qu'il fallait une autre sorte d'équipement, bien plus dispendieux, pour faire les travaux sur la section 15 que sur la section 14, et il eut mieux valu garder tous les travaux d'une même nature sur une section.

Croit que le choix du terminus entre la section 14 et 15 n'était pas heureux.

21775. Et cela aurait embrassé, si je vous comprends bien, environ un mille et demi de la section 14?—Oui.

21776. Les entrepreneurs de la section 14 avaient-ils l'équipement et l'outillage nécessaires pour faire cette sorte de travaux?—Non.

21777. Comment ont-ils été faits?—Les entrepreneurs de la section 14 firent avec M. Whitehead, l'entrepreneur de la section 15, un arrangement par lequel ce dernier devait faire l'ouvrage avec son équipement et ses outils.

21778. Cet arrangement nécessitait-il le consentement de quelque personne agissant au nom du gouvernement, pour le rendre obligatoire?—Non, si ce n'eût été que M. Whitehead avait posé comme condition qu'il serait payé directement par le gouvernement pour faire l'ouvrage.

Arrangement de l'entrepreneur avec Whitehead.

21779. Avez-vous pris part à cet arrangement?—Oui; un arrangement fut fait pendant que j'étais là. Il y eût beaucoup de discussion à ce propos, et je crois, sans en être sûr, que j'en ai envoyé une copie au gouvernement—au département—suggérant que cela me semblait le seul moyen de faire faire cette partie des travaux. Je crois qu'il y avait une autre raison pour que le gouvernement fût consulté: c'était à propos du prix à payer pour l'ouvrage. Dans le contrat de Sifton & Ward, il y avait certaines sommes en sus accordées après une certaine quantité de charroi—après chaque 100 pieds—au-delà, il y avait une augmentation dans le prix.

21780. Et il fallait charroyer le matériel pour l'ouvrage une grande distance des excavations d'emprunt?—Oui; et si je me le rappelle bien, il n'y avait pas de limite à cette augmentation.

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.

- 21781. Pas dans le contrat pour la section 14 ?—Cela leur aurait coûté un prix énorme pour faire cet ouvrage.

21782. La question aurait surgi de savoir si le gouvernement permettait que ces travaux se fissent en vertu du contrat ou non ?—Précisément. M. Whitehead s'engageait à les faire à certains prix, à bien meilleur marché que suivant le contrat de Sifton, Ward & Cie.

Il valait mieux pour le gouvernement que Whitehead fit les travaux que Sifton, Ward & Cie. 21783. Voulez-vous dire que le prix aurait été beaucoup plus bas pour le gouvernement ?—Oui ; d'après les arrangements avec M. Whitehead l'ouvrage coûtait moins cher au gouvernement ; il valait mieux pour le gouvernement qu'il se fit par Whitehead que par Sifton, Ward & Cie, au prix de leur contrat.

21784. Alors, vous comprenez que le gouvernement devait payer ce prix à M. Whitehead ?—Je le crois.

21785. C'était là la substance des arrangements ?—Oui.

21786. Eh bien ! s'il en était ainsi, êtes-vous d'avis que le gouvernement n'était pas tenu de payer à Sifton, Ward & Cie le prix entier qu'il leur aurait payé si ces derniers eussent fait les travaux sans aucun changement dans l'arrangement ?—C'est une question légale que je me déclare inhabile à résoudre.

Le témoin a l'idée que Sifton, Ward & Cie ont abandonné tous leurs droits à la partie des travaux donnée à Whitehead. 21787. Vous rappelez-vous si ce point a été clairement décidé dans le temps où vous avez pris part à l'arrangement ?—J'ai l'idée que Sifton, Ward & Cie, ont abandonné tous leurs droits sur cette partie—qu'ils l'ont bonnement passée à Whitehead pour la finir pour eux.

21788. Vous avez dit dans une occasion précédente, que cette rampe avait dû être exhaussée sur la section 14, à l'extrémité est, afin de la faire accorder avec la section 15 ?—Oui.

21789. Comment se fait-il que cet arrangement ne se soit pas fait dès le commencement ?—Il n'y a pas eu là grand changement. Je suppose qu'il y avait eu quelques légers changements dans la ligne, ou dans l'abaissement des rampes. La ligne pouvait être la même, et les rampes étaient probablement abaissées sur la section 14. Si elles l'avaient été avant que la section 15 fût arpentée, on aurait découvert qu'elles ne pouvaient pas s'accorder ou coïncider ; par conséquent, il fallait un changement dans les uns ou dans les autres.

21790. Si le changement avait pu se faire sur l'une ou l'autre section il semblerait qu'il eut mieux valu le faire sur la section 15 de manière à l'abaisser : cela aurait-il eu l'effet d'élever les rampes à un maximum trop fort—est-ce pour cela qu'on les gardait sur la section 15 et qu'on les exhaussait sur la section 14 ?—C'est une question à laquelle je ne saurais répondre clairement aujourd'hui : Elle dépend de l'examen de tous les profils.

L'exhaussement de la surface à l'extrémité est de la section 14 augmentait les quantités un peu, mais pas beaucoup.

21791. Cet exhaussement de la surface à l'extrémité est de la section 14 nous a été donné comme l'une des raisons pour lesquelles les quantités sur la section 14 outrepassaient les estimés, et je désirais savoir si vous considériez la chose comme indispensable ou comme matière de choix ?—Il augmentait les quantités un peu, mais pas beaucoup, je ne pouvais dire maintenant quelle était cette augmentation, mais j'en ai donné le chiffre il y a deux ans à un comité de la chambre. Ce n'était pas grand'chose.

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 14  
et 15.

21792. Elle n'aurait pas modifié beaucoup la différence entre les quantités estimées et les quantités actuelles?—Non; la quantité était minime. Autant que j'ai pu m'en apercevoir, les grandes différences sur cette ligne venaient de ce que l'on avait détourné la ligne vers un terrain plus marécageux que le premier, et de ce que les arpentages ayant été faits en hiver, on n'avait pas fait la part du tassement du terrassement dans la surface mousseuse des muskegs. Je donnai la plus grande attention aux mesurages sur cette section. J'étais persuadé que les ouvrages étaient exacts.

21793. Vous voulez dire sur la section 14?—Sur 14.

21794. Eh! bien, vous avez décrit votre visite à la section 15 en 1878: avez-vous toujours poussé vers l'ouest et parcouru la section 14, en 1878?—Oui; j'ai parcouru 14; j'en ai parcouru une partie à pied, et le reste de la distance dans un petit wagon d'équipe. Les rails étaient posés sur une très grande partie de la section dans le temps.

21795. Et combien de temps êtes-vous demeuré dans cette contrée en 1878?—Je revins chez moi dès que j'eus terminé l'examen de la section 14. Il se faisait tard dans la saison—vers la fin de septembre, je suppose.

21796. Vous revîtes à Ottawa?—Oui, à Ottawa.

21797. Et durant la saison de 1878 étiez-vous ingénieur en chef, ou en quelle qualité fesiez-vous l'ouvrage?—Je remplissais, comme dans des occasions antérieures, les fonctions d'ingénieur en chef, en l'absence de M. Fleming.

Durant 1878, agissait comme ingénieur en chef par interim en l'absence de M. Fleming, qui retourna encore en Angleterre dans l'été de 1878.

21798. M. Fleming était encore allé en Angleterre dans l'été de 1878?—Oui.

21799. Vous rappelez-vous quand il est revenu au Canada?—Je crois que c'est en novembre de la même année.

21800. Ainsi, jusqu'à novembre 1878, vous avez rempli les fonctions d'ingénieur en chef?—Oui.

21801. Après votre retour à Ottawa au temps que vous dites, vous êtes-vous occupé plus particulièrement de quelque matière?—Je m'occupai principalement à surveiller la préparation des quantités pour la cédule des travaux sur 185 milles entre les sections 25 et 15 qui avaient été arpentés durant la saison. Elles sont appelées sections A, B et C, contrats 41 et 42. C'est de cela que je me suis principalement occupé durant cet hiver. J'ai aussi donné, dans deux ou trois circonstances des instructions relativement aux travaux sur la section 15, à propos de la traversée de quelques-uns de ces lacs, après en avoir avisé avec M. Fleming. Comme de raison, je consultai M. Fleming à son retour, mais il me demanda si je voulais bien continuer de m'intéresser à cet ouvrage. Il avait beaucoup d'autres affaires sur les bras, et je m'occupai de plusieurs choses se rapportant à la construction durant l'hiver jusqu'au printemps de 1879, où je cessai de m'en mêler.

21802. Et, au printemps de 1879, quelle position prîtes-vous?—On m'envoya examiner la contrée entre la Rivière Rouge et la Saskatchewan Sud, et sur le travers entre l'Assiniboine et les Montagnes Riding et du Canada, aux fins de changer la désignation de la ligne au sud du lac Manitoba.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—  
LIGNE A L'OUEST DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Tracé du chemin  
de fer—  
Ligne à l'ouest de la  
Rivière Rouge.

21803. Vous aviez la direction des arpentages dans ce district?—  
Oui; j'avais sous moi deux partis d'arpenteurs. L'un était entièrement  
engagé dans la province de Manitoba. L'autre était dans les Territoires  
du Nord-Ouest au-delà de la frontière de Manitoba.

21804. Vos opérations, je crois, sont relatées dans votre rapport,  
dans le rapport de M. Fleming de 1880?—Oui.

21805. Quels étaient sous vos ordres les ingénieurs qui avaient la  
charge de ces arpentages séparés?—M. Murdock était chargé de  
l'arpentage de la province de Manitoba. M. Barclay conduisait l'autre  
parti qui travaillait à l'ouest de celle-ci.

CONTRAT No 48.

21806. Y a-t-il quelques matières se rattachant aux opérations de  
1879 qui demandent de plus amples explications que celles que vous  
nous avez données, soit dans votre rapport ou dans votre déposition  
précédente?—Il y avait deux lignes pour les deuxièmes 100 milles.  
Les premiers 100 milles étaient à peu près décidés et déterminés, la dési-  
gnation—jusqu'à la frontière de la Province de Manitoba. A partir de  
là nous avons arpenté deux lignes, l'une allant tout près de Rapid City,  
l'autre à la vallée de l'Assiniboine jusqu'à la rivière de la Queue d'Oiseau,  
et de là au Fort Ellice jusqu'à l'embouchure de la Qu'Appelle, trois  
milles au nord du Fort Ellice; cela faisait une ligne. Une autre ligne  
se dirigeait plus au nord ou nord-ouest et traversait la petite Saskatchewan  
au près de la Traverse de Tanner où l'on a depuis désigné l'empla-  
cement d'Odanah, et après avoir traversé cette vallée elle se dirigeait  
toujours au nord-ouest vers le Lac long, et frappant la vallée de la  
Queue d'Oiseau en approchant beaucoup de Riding Mountain, très près  
de la réserve des sauvages dans la vallée qui est là. Les 100 milles

CONTRAT No. 66.

finissaient juste au côté ouest de la vallée sur cette ligne. L'autre  
ligne était depuis environ 100 milles de la frontière de Manitoba  
jusqu'à l'embouchure de la Qu'Appelle. La ligne la plus septentrionale  
—je crois qu'elle est appelée la ligne nord-ouest dans le rapport, était  
la meilleure. Les plus mauvaises rampes en allant à l'est étaient d'en-  
viron quarante-quatre pieds au mille, si je me rappelle bien; c'est-à-dire  
dans la vallée de la petite Saskatchewan et de la Queue d'Oiseau  
mais la saison finit avant que l'on pût pousser plus loin les arpentages.  
Il y eut quelques arpentages de faits séparément au delà de la  
Queue d'Oiseau près de la Rivière à l'Écaille, mais la saison finis-  
sant, nous ne pûmes continuer notre travail de l'autre côté de l'Assi-  
uiboine, et nous restâmes dans le doute au sujet de la possibilité  
de pousser cette ligne nord-ouest sans encourir plus de frais. Le gouver-  
nement néanmoins, adopta cette ligne nord-ouest. Il y en avait une  
certaine partie, son extrémité est, qui était commune aux deux lignes,  
et les entrepreneurs, quand ils ont commencé cet ouvrage en 1880,  
avaient de l'ouvrage tout préparé, et nous eûmes le temps de pousser  
vers l'ouest l'arpentage qui avait été laissé l'année précédente.

21807. Les entrepreneurs Bowie et McNaughton commencèrent à  
l'extrémité Est?—Oui.

Se tint en avant des  
entrepreneurs.

21808. Et vous pouviez vous tenir en avant d'eux—les précéder?—  
Oui; ils travaillaient sur cette partie commune aux deux lignes. Le fait est  
qu'ils n'en étaient pas encore rendus à cet endroit où les lignes se sépa-  
raient, quand nous eûmes terminé notre arpentage jusqu'à l'Assiniboine,  
et, de fait les troisièmes 100 milles et partie des quatrièmes 100 milles,

*Tracé du chemin de fer.*

et nous trouvâmes une nouvelle ligne entre les deux qui avaient été arpentée en 1879. Cette dernière n'a été terminée que tout récemment—dans le dernier mois—Je veux dire le plan, le profil.

21809. Alors, êtes-vous revenu à Ottawa dans l'automne de 1879?—Oui, je revins à Ottawa.

21810. Je suppose pour y faire l'ouvrage de bureau se rattachant aux opérations de cette année?—Oui. Nous avons à faire les profils et les plans des deux lignes arpentées; à prendre les quantités des deux lignes et à faire l'estimé du coût relatif des deux.

21811. Et puis, au printemps de 1880?—J'allai de nouveau là-haut pour continuer les arpentages que je viens de décrire—continuer les arpentages vers l'ouest. Retourna en 1880 pour continuer les arpentages vers l'ouest.

21812. Je suppose que vous avez continué cette besogne jusqu'au mois de juin, 1880; nous ne voulons pas demander ce qui s'est passé après cette date?—Continué jusqu'au mois de novembre, 1880.

21813. Y a-t-il quelque chose se rattachant à cet arpentage, soit de 1879 ou de 1880, que vous croyiez avoir quelque importance, en dehors de ce que vous avez déposé ici ou de ce que l'on trouve dans votre rapport?—Rien de plus; les arpentages furent très heureux. On avait toujours supposé qu'il était impossible de trouver une ligne à travers ces vallées profondes. Nous avons réussi à en trouver une excellente. Nous eûmes à nous servir de rampes de un dans 100 pour de courtes distances des deux côtés. C'est la seule objection qu'on ait trouvée à y faire, quand on l'a comparée à la ligne première.

21814. On ne considérait donc plus nécessaire dans ce temps-là de s'en tenir aux rampes que M. Fleming avait conservées entre la Baie du Tonnière et la Rivière Rouge?—Nous les aurions conservées si nous l'avions pu, mais nous ne le pouvions dans cette contrée sans d'énormes dépenses, et la contrée est bien plus favorable aux établissements et à un chemin de fer.

21815. J'ai compris que le gouvernement avait décidé de construire un chemin moins coûteux avec des rampes plus raides comme convenant aux besoins de cette localité?—A tous égards, à l'exception des rampes, et elles ne sont raides que dans deux endroits seulement, le chemin de fer est égal à aucune autre partie de la ligne. Il est égal aux principales voies ferrées dans Ontario—égal au Great Western ou au Grand Tronc, ou à l'Intercolonial. Ces derniers ont des rampes plus raides que celui-ci et ils passent pourtant pour des voies de première classe. La ligne désignée à l'ouest de la Rivière Rouge vaut les principales voies dans Ontario.

21816. Ce n'est donc pas un chemin à rampes très basses?—C'est une voie de première classe, ayant en réalité un bien petit nombre de courbes et ne présentant que des travaux peu difficiles. C'est une bien meilleure ligne que l'une ou l'autre de celles trouvées en 1879—celle qui a été trouvée en 1880. Voie de première classe.

21817. Y a-t-il autre chose se rattachant à cette section de la contrée—je veux dire : au chemin de fer qui la traverse?—J'ai oublié de dire qu'il entrerait dans mes devoirs d'examiner, en 1879, la traverse de la Rivière Rouge. On discutait alors le point où l'on jetterait un pont sur cette rivière. Je m'y rendis avec M. Murdock, et nous descendîmes la Fit un rapport en faveur du Fort de Pierre, comme un site pour un pont sur la Rivière Rouge.

*Tracé du chemin de fer.*

rivière à partir de Winnipeg. Nous examinâmes plusieurs points, et je décidai que le meilleur endroit pour bêtir un pont était près du Fort de Pierre, et je fis mon rapport en conséquence—un tout petit rapport.

21808. Je suppose que votre rapport traitait du mérite de la question sans égard aux mesures adoptées antérieurement, telles que la traverse à Selkirk ou aucune autre chose, et comme si la question était entièrement libre?—Il n'y avait rien de fait par rapport au pont à Selkirk et je considérais la question comme libre, une question ouverte à savoir : où il fallait placer le pont.

21819. Cela aurait déterminé une déviation sur quelque partie de la section 14?—Bien légère la ligne arrivait presque à la station Selkirk—l'extrémité est de la station. A environ deux milles en arrière de la rivière sur la section 14, la ligne s'incline vers le nord-ouest. La ligne par le Fort de Pierre frapperait probablement ce détour à environ deux milles de la rivière, peut-être trois et demi ou quelque chose comme cela.

L'adoption du Fort de Pierre pour la traverse n'aurait pas nécessité l'abandon d'aucune longueur importante de la section 14.

21220. Ainsi, l'adoption de la traverse au Fort de Pierre, dans ce temps-là, n'aurait pas nécessité l'abandon d'aucune longueur importante de la section 14?—Non ; pas beaucoup ; un mille peut-être—un mille et demi au plus, deux milles au possible.

21221. Est-ce avant qu'il y eût eu beaucoup d'ouvrage de fait sur les premiers 100 milles à l'ouest de Winnipeg, que vous avez fait cette recommandation?—Il n'y avait rien de fait sur les premiers 100 milles. Il y avait de commencée une partie de l'embranchement de Winnipeg gagnant au Nord.

21822. Du côté ouest de la rivière?—Du côté ouest de la rivière ; mais il n'y avait rien de fait sur la voie principale à l'ouest de la Rivière Rouge.

Il n'y avait pas non plus dans le temps aucune difficulté à l'ouest de la Rivière Rouge.

21823. Dans ce temps-là, il n'existait pas de difficulté à propos de ce qui était fait à l'ouest de la Rivière Rouge?—Aucune.

21824. Et, tel que vous le dites, bien peu à l'est de la rivière?—Bien peu à l'est de la rivière.

21825. Dites-vous que vous avez fait ce rapport en 1879?—Je l'ai fait à Winnipeg, et je l'ai donné à M. Fleming en 1879. Il s'en venait à Winnipeg, et je lui ai laissé.

21826. Lui en avez-vous jamais parlé depuis?—Non ; nous n'avons jamais discuté le sujet.

21827. Je crois que, vers ce temps-là, il a fait un rapport sur le sujet, ou quelque peu de temps après, lequel est imprimé?—Oui ; j'ai vu une partie de ce rapport dans un journal. Je ne pense pas l'avoir jamais vu sous aucune autre forme.

21828. Ce rapport que vous dites avoir vous-même fait, est-il imprimé?—Je ne l'ai jamais vu ; je ne pense pas qu'il l'ait été. C'était un rapport tout court qui ne couvrait pas probablement plus de trois pages de papier écolier.

21829. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à aucune de vos opérations que vous croyiez nécessaire d'expliquer, ou que vous désiriez ajouter à votre déposition précédente?—Non ; je ne me rappelle rien pour le moment.

OTTAWA, samedi, 7 mai, 1881.

W. B. SMELLIE : continuation de son interrogatoire :

Smellie.

*Par le Président :—*

21830. Etiez-vous à l'emploi du département des Travaux Publics lorsque l'on a décidé la construction du tunnel sur la section 25 ?—  
Oui.

21831. Etiez-vous familier avec la correspondance et autres motifs qui ont amené la décision de la construction de ce tunnel ?—Oui,

21832. Pouvez-vous produire quelques lettres ou copies de quelques lettres sur le sujet ?—Je produis une communication datée du 27 sep-  
tembre, 1876, renfermant des communications de M. Hazlewood qui Correspondance à  
était l'ingénieur de district, et de M. Marcus Smith qui remplissait dans propos du tunnel.  
le temps, les fonctions d'ingénieur en chef, — qui expliquent l'affaire  
(Exhibit No. 301).

21833. De l'écriture de qui est ce memorandum qui est attaché à ces papiers ?—De l'écriture de l'Hon. M. MacKenzie.

21834. Il est daté du 4 octobre 1876 ; avait-on, dans le temps, décidé de construire ce tunnel à \$9 la verge ?—Je produis copie d'une lettre écrite par le secrétaire du département à M. Hazlewood, en date du 5 d'octobre 1876, de laquelle il appert que l'ouvrage était alors décidé. (Exhibit No. 302.)

21835. Est-ce que quelques plans ont été soumis au département vers le temps où les lettres de M. Hazlewood ont été reçues ?—Il y en a eu. Je les produis, au nombre de trois (Exhibits Nos. 303, 304 et 305.)

21836. Avez-vous aucune correspondance postérieure sur le sujet que vous puissiez produire ?—Ce papier que je produis est un télégramme de M. Hazlewood, daté du 6 octobre, attaché aux copies des télégrammes envoyés à M. Hazlewood. L'un est daté du 30 septembre 1876, et l'autre du 6 octobre 1876 (Exhibit No. 306) ; aussi une copie d'un télégramme de M. Hazlewood, daté du 18 octobre 1876 (Exhibit No 307) ; de plus une lettre de M. Smith, au département, datée du 23 octobre 1876, enfermant une copie d'une lettre de M. Hazlewood, datée du 17 octobre 1876 (Exhibit No 308) ; et copie d'une lettre écrite par M. Smith à M. Hazlewood, en date du 21 octobre 1876 (Exhibit No 309).

21837. Voici une lettre au nom de M. Smith, et qui paraît avoir été signée par vous pour lui : était-ce sous sa direction immédiate, ou bien est-ce en son absence que vous l'avez signée ?—C'est en son absence. La communication suivante est une lettre écrite par moi, en l'absence de l'ingénieur en chef, et adressée au secrétaire du département, en date du 11 juillet 1877, renfermant la copie d'une lettre écrite par M. Smith à moi sur le même sujet, et portant la date du 26 juin 1877. (Exhibit No 310.) Celle qui vient ensuite est une lettre écrite par le secrétaire du département et à moi adressée, datée du 29 août 1877, dans laquelle le prix à payer par verge pour le tunnel est fixé (Exhibit No 311) ; et une lettre, terminant l'affaire, écrite par moi à M. Hazlewood, en date du 30 août 1877, lui communiquant le prix tel que fixé par le département. (Exhibit No 312.)

Une lettre du secrétaire du département fixant le prix à être payé par verge pour le tunnel.

Construction du chemin de fer—  
Contrat, No. 25.

21838. Avez pris aucune part aux négociations entre l'un ou l'autre des entrepreneurs et le gouvernement qui ont eu lieu sur le sujet?—Non.

21839. Ni directement ni indirectement?—Non.

21840. Le département a-t-il discuté s'il était nécessaire ou désirable de construire ce tunnel;—Je veux dire les ingénieurs du département dans lequel vous êtes—en dehors de ce que ces lettres nous apprennent?—Il n'y a rien autre chose que ces lettres.

OTTAWA, vendredi, 13 mai, 1881.

**Fleming.**

SANDFORD FLEMING : continuation de son interrogatoire :

CONTRAT No. 14.

*Par le Président :—*

Explique comment il n'y avait pas de limite maximum pour le charroi.

21841. Les témoignages rendus jusqu'à présent sur le sujet démontrent que, en vertu du contrat, il n'y avait pas de distance maxima pour laquelle serait payé le charroi sur la section 14, et les spécifications viennent à l'appui du fait ; pouvez-vous dire pourquoi il n'y a pas eu de limite maxima de fixée?—Mon explication de cette clause dans le contrat est simplement celle-ci : dans les spécifications précédentes nous avons accordé le charroi sur chaque 100 pieds, et nous invitâmes l'entrepreneur à dire quel prix il mettrait au charroi. Cette question a entraîné bien des difficultés. En premier lieu la computation du charroi, au fur et à mesure que l'ouvrage avançait, s'était excessivement compliquée, et je décidai de laisser de côté le charroi dans les cas ordinaires, et on peut considérer comme cas ordinaires tout ce qui se trouve au-dessous de 1,200 pieds. Il me paraissait dur de forcer l'entrepreneur de faire le charroi au delà de 1,200 pieds—toute distance un peu longue—et de ne pas lui payer pour cela un prix raisonnable. Un centime semblait-il, pourrait être considéré un prix raisonnable pour le charroi avec des charrettes sur toute distance raisonnablement courte au delà de 1,200 pieds, et un cas de charroi plus long, ce que je ne prévoyais pas, ni dans ce cas ni dans aucun autre dans le temps, le charroi aurait à se faire par wagon, et alors il serait temps de prendre des arrangements à ce sujet ; mais je ne prévoyais, dans aucun cas, qu'il y aurait du charroi sur plus d'un demi mille quand cette spécification a été rédigée.

Ne prévoyait pas plus d'un demi mille de charroi.

21842. Vous dites que vous ne prévoyiez pas de charroi sur plus d'un demi mille, ce qui ferait quelque chose comme 2,500 pieds, je suppose?—Oui.

Dans le cas de ce contrat, on ne crut pas nécessaire de mettre un prix maximum pour le charroi.

21843. Mais je vous demande pourquoi cette condition, qu'il n'y aurait pas de prix au delà de cette longueur n'a pas été mise dans la spécification, en d'autres termes, qu'il y aurait un prix maximum—parce que, si je comprend bien, on a mis une telle condition dans les contrats subséquents?—Tout ce que je puis dire c'est qu'on n'a pas cru la chose nécessaire. Subséquemment, on l'a crue nécessaire, et on l'a insérée dans les spécifications après cette date.

21844. Pouvez-vous dire maintenant si, dans d'autres endroits et sur d'autres lignes, il était d'usage de mettre un prix maximum pour le charroi?—Il y a plusieurs plans d'adoptés. Celui que j'ai vu le plus souvent adopté, c'est de payer pour chaque 100 pieds de charroi.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.*

21845. La condition qui a été subséquemment adoptée, est donc, si je vous comprends bien, une condition exceptionnelle dans les spécifications pour travaux de chemin de fer ; je parle de cette condition qu'on ne paiera pas pour le charroi au delà de 2,500 pieds, ou de quelque distance déterminée?—On s'est aperçu qu'il y avait une tendance chez l'entrepreneur à avoir des charrois excédant 2,500 pieds si le prix était bon pour le charroi, et dans l'intérêt du public, on crut désirable de limiter le charroi dans les spécifications préparées subséquemment.

Maximum du charroi limité à 2,500 pieds, parce que les entrepreneurs montraient une tendance à faire de longs charrois là où ils avaient un bon prix.

21846. Je suppose que, de fait, les propriétaires, le gouvernement dans ce cas-ci, avaient toujours le contrôle du charroi en permettant à l'ingénieur de dire à l'entrepreneur de quel endroit il devait prendre la terre ou le matériel enlevé?—On laisse à l'ingénieur le pouvoir de dire où l'on peut trouver le matériel, et il serait tout à fait déraisonnable de sa part de permettre un long charroi quand le matériel serait à une petite portée.

21847. Ainsi, vous suggérez, si je vous comprends bien, que bien qu'il ne fût pas dit dans les spécifications que l'entrepreneur serait limité dans son prix, il l'était en réalité par le pouvoir de l'ingénieur?—Il l'était clairement par le pouvoir laissé à la discrétion de l'ingénieur.

Comme fait, l'entrepreneur est limité par le pouvoir de l'ingénieur.

21848. D'indiquer l'endroit d'où le matériel serait enlevé?—Oui. Vous devez bien comprendre que si l'entrepreneur avait un bon prix pour le charroi, il serait absurde pour lui de charroyer du matériel d'un bout à l'autre de la section. Il serait de même absurde de la part de l'ingénieur de lui permettre de le faire quand le matériel serait à la portée d'un mille de l'endroit où il serait requis,—de lui permettre de la transporter vingt-cinq ou trente milles peut-être.

21849. Ainsi, la condition à ce sujet dans les spécifications subséquentes était, en réalité, exprimée dans des termes qui en faisaient une convention positive, plutôt qu'un arrangement laissé à la discrétion de l'ingénieur?—Oui.

21850. Et toute la différence consistait soit à la mettre dans la spécification ou à la laisser à la discrétion de l'ingénieur?—On s'était aperçu quelquefois que les ingénieurs n'étaient pas familiers avec la manière de faire de l'ingénieur en chef, et pouvaient se tromper sur ses intentions ; et l'on crut désirable, pour prévenir toute erreur à cet égard, de mettre une limite au charroi dans les spécifications subséquentes.

Une limite au charroi est fixée dans les spécifications subséquentes ; raison de cela.

21851. Vous avez parlé du charroi qui se faisait quelquefois sur des charrettes ordinaires et quelquefois sur des wagons ; savez-vous de quelle façon se faisait le principal charroi des excavations d'emprunt sur le contrat No. 14—je crois que c'est simplement à son extrémité est?—D'ordinaire pour cette sorte d'ouvrage on se sert de chevaux et de charrettes, à moins que la quantité à enlever ne soit très considérable. Si la quantité est si forte qu'elle justifie l'emploi de la vapeur, alors l'entrepreneur l'emploi s'il a les moyens suffisants d'en acheter.

21852. Vous rappelez-vous comment s'est fait le charroi dans ce cas-ci—section 14 ; je pense que le travail se trouvait principalement à son extrémité est?—Oui ; le grand remplissage à l'extrémité est de 14 a été fait à l'aide de la vapeur.

Grand remplissage à l'extrémité de la section 14 fait à la vapeur.

21853. Pourriez-vous dire si c'était sur la distance de plus de 2,500 pieds, tel que mentionné dans les autres contrats?—Je crois que le

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.

matériel a été transporté fort loin : je ne puis dire le nombre de milles, mais si j'avais les plans ici devant moi, je pense que je pourrais le dire. Autant que je m'en souviens, la distance entre les excavations d'emprunt et le terrassement est d'environ deux milles.

21854. Cela ferait quelque chose comme quatre fois la limite du maximum du charroi qui est mentionné dans les contrats subséquents ? —Je n'ai eu rien à faire avec l'arrangement pris avec M. Whitehead pour faire cet ouvrage en sa qualité d'entrepreneur substitué. Tout ce que je puis dire, c'est que si les premiers entrepreneurs avaient fait l'ouvrage, et qu'il eût été impossible de se procurer le matériel à aucun autre endroit qu'à deux milles de distance du remplissage, ils auraient droit, en vertu du contrat, à être payé pour cette distance ; mais je ne suis pas prêt à dire qu'on ne pouvait pas se procurer du matériel à un endroit situé à moins de deux milles de distance. Je ne doute pas que M. Whitehead a choisi, pour d'autres raisons, une excavation d'emprunt située à deux milles du remplissage.

21855. Je ne vous ai pas posé ces questions dans l'intention de m'enquérir sur les droits auxquels prétendent Sifton, Ward & Cie., les premiers entrepreneurs, mais seulement pour constater quelle peine avait prise le département des ingénieurs de prévoir toute espèce d'éventualités, et je passerai même à un autre sujet, à savoir : l'achat des rails d'acier. Je crois que vous avez dit que vous avez exprimé au ministre vos idées sur ce sujet, parce que vous les croyiez justifiées par des communications que vous aviez reçues d'Angleterre, et particulièrement de M. Sandberg ; pourriez-vous dire si ces communications vous étaient adressées à vous individuellement ou en votre qualité officielle ? —Autant que je m'en souviens, il y eut des lettres reçues de M. Sandberg—des lettres que l'on pourrait aussi bien appeler, des lettres privées que des lettres officielles. Je ne puis les trouver ; je ne crois pas qu'elles fussent marquées " personnelle, " et pourtant elles n'étaient pas écrites d'une façon bien officielle.

ACHAT DE RAILS—  
CONTRATS NOS.  
6-11.

Ne peut trouver la lettre de Sandberg recommandant l'achat de rails d'acier.

21856. Croyez-vous qu'il y en avait plusieurs ? —Je crois qu'il y en avait plus d'une. J'ai fait des recherches, mais je n'ai pu trouver ces lettres. Je croyais les avoir laissées au bureau. J'ai prié mon ancien secrétaire, M. Burpe, d'essayer de les trouver, et il m'informe qu'on ne peut les trouver, et mon idée est maintenant que c'est pendant que la chose se discutait devant la Chambre des Communes, que j'ai pu passer ces lettres à M. Mackenzie, et il peut ne pas me les avoir remises ; mais ce n'est là qu'une supposition ; du moins, je pense que cela est fort vrai semblable.

Croit qu'il avait aussi des lettres de Livesey.

21857. Vous rappelez-vous avoir reçu quelques communications d'autres personnes, sur le même sujet et au même propos, dont vous puissiez-nous donner les noms ? —Non ; mais M. Mackenzie m'a dit qu'il avait pris des informations auprès d'autres personnes au même propos, à savoir : si elles croyaient que le temps était propice pour l'achat de rails. J'ai dit : " Non, mais je ne suis pas très sûr de ne pas me tromper en disant non. Je crois que j'ai aussi reçu des lettres d'un M. Livesey, de Londres, vers ce temps-là.

21858. Qui était ce M. Livesey ? —M. James Livesey s'occupait et s'occupe encore d'affaires relatives aux ingénieurs, et c'était dans sa ligne d'inspecter les rails et de s'assurer l'achat de rails, et de fait, il en avait déjà acheté pour moi auparavant.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

21859. Était-il donc agent à commission pour l'achat des rails?—Non; c'était un ingénieur pratiquant à Londres.

21860. Avez-vous demandé ces lettres de M. Livesey, s'il y en a?—Je ne m'en suis pas enquis. N'ayant pas trouvé celles de M. Sandberg, j'ai supposé que celles-ci avaient pu prendre le même chemin.

21861. Vous avez produit, dans une occasion précédente, un diagramme publié par M. Sandberg, montrant les fluctuations dans le prix des rails: veuillez bien l'examiner, et dire combien de temps après l'achat le prix a continué de baisser, et jusqu'où il a baissé?—Un diagramme semblable à celui-ci, je crois, a été envoyé par M. Sandberg dans les lettres dont nous avons parlé, indiquant la fluctuation du prix jusqu'à cette date. C'était, si je ne me trompe, la mi-été de 1875. En comparant ce diagramme à la date des ouvrages pour rails, je vois que mon souvenir s'est un peu fourvoyé sous le rapport des dates—que les lettres reçues de M. Sandberg doivent avoir été à la mi-été, dans l'été, de 1874, car l'annonce est datée du 29 septembre, 1874, et dans l'été de 1874, le prix des rails était tombé à £10 5sh. sterling par tonne.

21862. Suivant le diagramme?—Suivant le diagramme. Ils paraissent en être restés à ce prix depuis le dernier trimestre de 1874 jusqu'à l'été de 1875, de sept à huit mois—six ou huit mois; puis le prix commença à baisser et continua de baisser, avec de bien petites intermissions, jusqu'à l'été de 1879, où le prix atteignit le chiffre minimum de \$4 roch. par tonne. Puis suivant ce diagramme, le prix se reprit à monter, et il est maintenant à peu près le même qu'en 1874 et 1875.

21863. Si je vous comprends bien, vous dites généralement que la recommandation que vous fesiez à M. MacKenzie de faire l'achat s'appuyait sur l'idée que les rails avaient alors descendu aussi bas qu'ils pouvaient aller probablement?—Si je puis me fier à ma mémoire, c'était décidément l'opinion de M. Sandberg.

21864. Et votre recommandation s'appuyait sur une opinion semblable?—Oui; et mon opinion était basée sur des informations semblables.

21865. Si vous aviez prévu dans le temps que le prix pourrait baisser au prix minimum que vous dites qu'il a atteint depuis, auriez-vous alors recommandé l'achat des rails dans ce temps-là?—Non, certainement, du moins, pas pour une grande quantité.

21866. J'ai cru comprendre que dans une occasion précédente, vous disiez que M. Sandberg était d'opinion, ainsi que vous, d'après ces lettres et ce que vous connaissiez sur le sujet, que les rails ne pouvaient pas être faits ou fournis à beaucoup meilleur marché qu'on les offrait?—Il me dit que les fabricants de rails étaient généralement d'opinion que le prix des rails avait certainement atteint la limite extrême de la baisse.

21867. Non-seulement cela, mais, si je vous comprends bien, qu'ils ne pouvaient être fabriqués à un prix moindre?—Et qu'ils ne pourraient pas être faits à un prix moindre sans perte pour les fabricants.

21868. Que ce n'était pas une question de profit relatif pour les fabricants, mais que les rails ne pouvaient être faits pour se vendre à un prix moindre?—Oui; c'est l'impression que m'a laissée la correspondance.

Défaut de mémoire; les lettres de Sandberg doivent avoir été reçues dans l'été de 1874.

S'il avait su que les rails tomberaient aussi bas qu'ils sont tombés plus tard, il n'aurait pas recommandé l'achat des rails dans ce temps-là, du moins, pour une grande quantité.

D'après Sandberg, il croyait que les rails ne pouvaient pas être fabriqués à un prix moindre que celui auquel ils étaient alors tombés.

*Achat de rails—  
Centraux Nos. 6-11.*

21869. Et c'est la pierre d'assise de l'opinion?—Oui.

21870. Pouvez-vous dire maintenant, où avez-vous assez réfléchi sur le sujet pour expliquer comment il se fait qu'ils ont, malgré cela, été amenés à fournir et qu'ils ont fourni des rails à aussi bas prix que £4 10 ch. ?—J'ai entendu dire à des fabricants de rails qu'ils ont perdu de l'argent dans la transaction,-- dans la fourniture de rails à ce prix.

*Comment les fabricants, pendant quelques années, en sont venus à les vendre à des prix plus bas qu'en 1874.*

21871. Croyez-vous que, depuis l'automne de 1874 à l'été de 1879, les fabricants de rails auraient continué de fournir des rails à perte pendant quatre ou cinq ans?—Il pouvait y avoir différentes circonstances qui leur permettaient ou qui les forçaient de continuer à fabriquer et à vendre leurs rails plus bas qu'en 1874. D'abord, ils pouvaient avoir un moyen de fabriquer plus économique, et puis encore, ils peuvent s'être aperçus que c'était leur intérêt de tenir leur usine ouverte et leurs hommes à l'œuvre, même s'il y perdaient de l'argent, plutôt que de les fermer et de laisser s'éloigner leurs employés.

21872. Vous dites que cela a pu arriver : ce que j'avais l'intention de vous demander, c'était si vous aviez suffisamment réfléchi sur la question pour expliquer comment il était arrivé que le prix avait été diminué?—Les raisons que j'ai dites sont celles qui m'ont été données par les fabricants de rails eux-mêmes quand j'étais en Angleterre.

21873. Les raisons que vous mentionnez ne sont pas tout-à-fait conséquentes, à mon sens, mais je fais erreur peut-être. Jusqu'ici vous avez donné deux raisons : la première, que les fabricants ont découvert une méthode plus économique de faire leurs rails, qui leur permettait de les fabriquer sans perte à un prix beaucoup plus bas ; l'autre, qu'ils ont souffert des pertes, mais qu'ils continuaient de fabriquer afin de tenir leur usine ouverte?—Je ne vois pas là d'inconséquence. Ils ont pu épargner d'un côté et perdre de l'autre. L'économie dans la production des rails peut avoir eu l'effet d'amoinrir et non de grossir leurs pertes. Il ne faut pas oublier, monsieur, il n'y avait pas longtemps, à cette époque, que l'on fabriquait des rails d'acier. Les premières furent fabriquées quelque temps vers 1861 ou 1862, et il n'y avait vraiment qu'un bien petit nombre d'établissements en Angleterre entre 1865 et 1875 pour la fabrique de rails ; ils se sont multipliés et se multipliaient encore vers l'année 1875.

*Les premiers rails d'acier furent fabriqués en 1861 ou 1862.*

21874. Je désire savoir, si je le puis, si vous avez suffisamment réfléchi sur le sujet pour connaître les raisons pour lesquelles des rails ont été fournis d'année en année depuis ce temps à un prix moins élevé que celui que l'on demandait alors, et, de fait, à un prix moindre d'année en année?—J'ai eu des conversations avec les fabricants de rails ; j'ai eu avec eux des conversations en 1874 quand les rails ont été achetés, et ils m'ont dit qu'ils ne pouvaient pas comprendre eux-mêmes comment les fabricants pouvaient les faire sans perte considérable.

*Grande amélioration dans la fabrique des rails.*

21875. Croyez-vous qu'on avait découvert de grandes améliorations au procédé de la fabrique des rails ; en sorte que, entre autres choses, les fabricants peuvent employer du fer de qualité moins coûteuse que celui dont ils se servaient dans ce temps-là--qu'il y avait eu de telles inventions et améliorations qu'il leur était possible de fournir les rails à meilleur marché : savez-vous si cela est un fait ou non?—Oh ! sans doute, il y a eu de grandes améliorations dans la fabrication, et au lieu

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

des petites établissements qu'ils avaient auparavant, les fabricants ont aujourd'hui des usines énormes pour la fabrique de cet article.

21876. Voulez-vous dire qu'ils ont agrandi leurs établissements dans une grande mesure depuis 1874 ou 1875 ?—Les établissements se sont agrandis depuis lors. Je ne sais pas les dates, mais de vastes usines ont surgi depuis, et les propriétaires de ces établissements, plusieurs d'entre eux, ont trouvé qu'il était de leur intérêt de les tenir en opération.

Les propriétaires trouvaient qu'il valait mieux tenir leurs usines en opération.

21877. La production des rails s'est-elle grandement accrue depuis 1874 et 1875 ?—Je ne le sais pas. Je ne sais pas ce qu'il en était auparavant ni depuis, mais ces années passées, la production, je puis le dire, chez les fabricants de rails, a beaucoup augmenté. Je ne crois pas que 1874 a fait époque dans la fabrication des rails. La fabrication a continué régulièrement depuis que le premier rail a été fait en 1860 ou 1861.

21878. Y a-t-il quelque amélioration bien connue qui ait été découverte pour la fabrique des rails d'acier ?—Oui.

21879. Je parle de nouveaux procédés bien compris de votre profession ;—Il y a le procédé Bessemer, et d'autres procédés de la même nature.

Procédé Bessemer.

21880. Quand a-t-il été adopté ?—Je crois que son introduction date déjà de 1861.

21881. Y a-t-il eu depuis 1874 ou 1875 aucune amélioration qui expliquerait comment les rails peuvent être fournis à un prix tellement au-dessous du prix de ce temps-là ?—Je crains bien de ne pouvoir vous donner des dates précises ; mais je sais que le procédé Bessemer a amené la fabrication des rails d'acier, car avant l'invention de ce procédé on ne faisait pas de rails d'acier, généralement.

21882. J'ai compris que les communications de M. Sandberg à votre adresse, et votre opinion sur icelles, s'appuyaient sur cette idée : que le prix dans le temps était si bas qu'on en devait conclure que les rails ne pouvaient se fabriquer ni être fournis par les manufacturiers à aucun prix sensiblement moins élevé ?—Si vous dites que les fabricants ne "voulent pas" au lieu de "ne pouvaient pas," je vous répondrais tout simplement ; oui.

21883. Alors, est-ce que vous voulez dire ceci : que dans le temps M. Sandberg vous a induit à conclure que les fabricants pouvaient fournir leurs rails sans perte à un prix moindre, mais qu'ils ne voulaient pas ?—M. Sandberg m'a conduit à l'opinion que les fabricants ne voudraient pas fournir des rails à aucun prix moins élevé, et que le prix des rails sur le marché ne baisserait pas davantage.

Sandberg a induit le témoin à conclure que les fabricants de rails ne les fourniraient pas à un prix moindre.

21884. J'ai compris dès le commencement que son opinion était qu'on ne les aurait pas à un prix plus bas, mais j'ai aussi compris que la raison, suivant vous, pour laquelle ces rails ne seraient pas fournis c'est qu'il croyait qu'ils ne pouvaient l'être. Est-ce exact ou non ?—Je ne puis parler bien positivement sur ce point. Cela peut ou peut ne pas être. Il y a bien longtemps de cela, et je n'ai pas par devers moi les papiers pour me rafraîchir la mémoire.

Il y a longtemps, et les papiers lui manquent qui lui rafraîchiraient la mémoire.

21885. En l'absence de documents, pouvez-vous dire que M. Sandberg vous a donné les raisons qui l'ont amené à conclure qu'il y avait

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

probabilité de hausse dans le prix ou de *statu quo*?—Je crains bien de ne pouvoir rien ajouter à ce que j'ai déjà dit. Je vous ai renvoyé à ces lettres, et je vous en ai dit le contenu au mieux de ma connaissance, et M. Sandberg m'a convaincu que c'était le bon temps d'acheter les rails. Je ne sais que trop que l'événement a prouvé que c'était une erreur, mais je manquerais de franchise si je ne déclarais pas quelle était ma conviction dans le temps.

21886. Je n'en doute pas et je comprends parfaitement que vous avez été amené à la conclusion que le temps était favorable pour acheter, en sorte que nous n'avons plus à nous occuper de ce point davantage ; mais je voudrais connaître les motifs de cette conclusion, si je le puis, et savoir si M. Sandberg n'a simplement suggéré que le temps était bon pour acheter, ou s'il vous a donné pour cela des raisons que vous avez appréciées et qui vous ont servi à former votre opinion?—Si j'avais les lettres devant moi, je vous les lirais avec le plus grand plaisir, mais je ne les ai pas et ne puis les trouver.

21887. Pouvez-vous dire s'il vous a donné d'autres raisons, en dehors de l'assertion que le temps était favorable pour acheter?—Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit là-dessus.

21888. Pouvez-vous vous rappeler maintenant s'il vous a donné quelques raisons de sa conclusion?—Je ne puis me le rappeler.

Burpe.

T. R. BURPE, continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

21889. Vous avez entendu le témoignage de M. Fleming sur le sujet de cette correspondance avec M. Sandberg?—Oui.

21890. Aviez-vous la garde de la correspondance du département des ingénieurs dans le temps?—De celle de M. Fleming, oui.

21891. Avez-vous fait des recherches pour retrouver certaines lettres de M. Sandberg sur le sujet dont a parlé M. Fleming?—Oui.

21892. Avez-vous pu les retrouver?—Pas encore.

21893. Quelque autre personne aurait-elle meilleure chance que vous de les retrouver?—Je ne le pense pas.

21894. En sorte que si nous faisons venir quelqu'autre employé du département, cela ne nous aiderait pas retrouver les documents, en supposant qu'ils soient là?—Je ne le crois pas.

SANDFORD FLEMING : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

Croyait qu'en achetant ces rails, il avancerait sensiblement le progrès des travaux.

21895. Vous revient-il quelque autre chose qui puisse expliquer cette transaction de rails?—Non, si ce n'est ceci : j'avais beaucoup à cœur de voir avancer la construction du chemin de fer, et je croyais d'autant plus que le temps semblait favorable pour l'achat des rails, qu'en faisant cette acquisition, je ferais sensiblement avancer les travaux.

21896. Voulez-vous dire que vous désiriez voir avancer les travaux coûte que coûte?—Non pas coûte que coûte; mais en réunissant les deux circonstances, je considérais que le temps était favorable pour se procurer des rails. Je savais qu'on en aurait besoin avant longtemps. A la date dont nous parlions, août et septembre, 1874, la construction n'avancait guère, et nous avons beaucoup dépensé en arpentages, et je désirais vivement qu'on commençât à se mettre sérieusement à l'œuvre. Le seul contrat encore passé pour les terrassements cette année-là était celui de l'embranchement de Pembina, ou cette partie d'icelui qui se trouve au sud de St-Boniface.

21897. Dois-je comprendre ici que vous déclarez, comme témoignage, que ces 50,000 tonnes de rails ont été achetées parce que vous croyiez, dans le temps, qu'on s'en servirait bien tôt?—Quand j'ai parlé de l'affaire, ce n'étaient pas 50,000 mais 5,000 tonnes seulement que les annonces demandaient.

21898. Ce n'est donc que de 5,000 tonnes que vous parlez quand vous dites que vous croyiez qu'il était nécessaire de les acheter pour s'en servir sous peu?—Je ne parle pas d'aucune quantité déterminée, mais simplement de l'achat d'autant de rails que l'on croyait nécessaire d'avoir dans le temps.

21899. Vous donnez, si je ne me trompe, pour l'une des raisons qui militaient en faveur de cet achat, que vous croyiez qu'on aurait besoin de rails pour les employer sous peu?—Oui.

21900. Eh! bien, cette raison s'appliquait-elle à aucune quantité particulière, ou à une quantité illimitée?—Elle ne s'appliquait pas à aucune quantité déterminée; je ne saurais dire; à une quantité illimitée, parce que une quantité illimitée peut vouloir dire une immense quantité.

21901. Eh bien! s'il ne s'agissait pas d'une quantité illimitée, à quelle quantité limitée votre raison s'appliquait-elle? Je ne suis pas prêt à répondre à cette question.

21902. L'ouvrage faisait-il les progrès que vous vous espériez dans le temps, ou était-il survenu quelque délai ou retard?—Il y eut beaucoup d'hésitation à propos du commencement des travaux, due à une cause ou à une autre, en partie politique, si je ne fais pas erreur.

21903. Dites-vous que les travaux de construction n'ont pas progressé après ce temps dans la mesure que vous attendiez les voir progresser?—Pas aussi rapidement que je l'aurais désiré.

21904. J'ai dit "attendiez" non pas "désiriez"?—Je ne puis guère aujourd'hui me rappeler qu'elle était dans ce temps-là mon attente.

21905. Après avoir discuté cette question aussi longuement que nous l'avons fait, pouvez-vous dire à quelle quantité de rails s'appliquerait la raison que vous avez donnée?—Je ne saurais le dire.

21906. Je vais vous montrer votre rapport de 1877, indiquant l'usage que l'on avait fait de ces rails jusque là; cela peut-être vous aidera à nous dire jusqu'à quel point cette raison particulière s'applique à la transaction?—En 1874, il ne m'était pas possible de dire quelle quantité il faudrait dans certaines années ou certains mois ni pour quel endroit. Cela dépendait de circonstances sur lesquelles je n'avais aucun

Beaucoup d'hésitation à propos du commencement des travaux, due en partie à des causes politiques.

Ne peut dire à quelle quantité de rails s'appliquerait l'une des raisons données pour l'achat, qu'ils seraient sous peu requis pour être posés.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

contrôle. Tout ce qui m'occupait, c'était de pouvoir me procurer une quantité considérable de rails. Dans l'intérêt public, cet achat me paraissait désirable.

21907. J'ai compris que vous avez dit que cette transaction émanait de vous, en réalité—que, bien qu'il n'y eût pas de rapport écrit sur le sujet, vous l'aviez, dans une conversation avec le ministre, suggérée, et qu'elle était basée sur votre suggestion ; je me trompe peut-être, mais je désire rendre bien clair ce que vous dites sur la matière?—Je ne suis pas prêt à déclarer que l'idée est venue de moi seul, je ne puis que parler tout simplement que de la part légère que j'ai prise à la transaction. Le ministre peut avoir consulté bon nombre de personnes en dehors de moi. Il ne m'a pas mis dans sa confiance. Il n'a fait que écouter ce que j'avais à lui dire ; quelquefois il y réfléchissait et agissait, d'autres fois, il n'en faisait rien.

Le ministre n'a pas mis le témoin dans sa confiance. Il écoutait ce que le témoin avait à dire, s'en servait quelquefois, et parfois n'en faisait rien.

21908. Eh ! bien, ai-je raison ou tort de supposer que vous vous êtes adressé au ministre avec cette recommandation appuyée sur les lettres de M. Sandberg?—Je me suis présenté à lui avec cette communication, autant que je m'en souviens, de mon propre mouvement et sans y être sollicité par personne.

21909. Et vous donnez maintenant comme l'un des motifs de cette opinion, qu'il était probable qu'on avait alors besoin des rails pour les faire poser?—Oui, c'est l'un des motifs.

21910. Pouvez-vous dire dans quelle mesure cette raison s'appliquait ; pouvez-vous dire jusqu'à quel point vous en avez été vous-même influencé dans le temps?—Je ne pourrais le dire aujourd'hui.

21911. Croyez-vous vraisemblable que l'on eût dans le temps besoin sous peu de 10,000 tonnes?—Je croirais qu'on en avait besoin de bien plus de 10,000 tonnes.

21912. 10,000 tonnes pouvaient couvrir environ 110 milles?—Oui.

21913. 20,000 tonnes?—Si mon impression à propos d'une hausse rapide dans le prix des rails n'avait pas été erronée, il eût fallu s'en procurer une quantité bien au-delà de 10,000 tonnes.

A part la raison financière et celle qu'on aurait bientôt besoin de rails, une autre raison le sollicitait, à savoir : que comme citoyen du Canada, il avait à cœur la construction de la ligne.

21914. Vous comprenez sans doute que vous donnez deux raisons qui vous ont convaincu de l'a-propos de cette transaction—l'une est le côté pécuniaire, c'est-à-dire que l'achat était une bonne spéculation?—Oui.

21915. L'autre est que les rails seraient requis pour être posés, et qu'on devait se les procurer coûte que coûte?—J'ai mentionné une troisième raison.

21916. Quelle est la troisième raison?—La troisième raison est que personnellement, en ma qualité de citoyen du Canada, j'avais bien à cœur de voir commencer le chemin de fer.

21917. Et croyez-vous que l'achat des rails, abstraction faite de leur usage probable et de leur prix, était une bonne chose à recommander?—Non pas, abstraction faite de leur usage, mais à tout prendre, il me semblait que le temps était propice pour faire l'achat de ces rails.

21918. Mais pas abstraction faite des deux autres raisons?—Non, pas en les acquérant coûte que coûte.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 9-11.*

21919. Pourrez-vous maintenant donner plus de deux raisons pour l'achat : l'une à cause du prix, l'autre, à cause de la nécessité probable de ces rails?—Je ne vous comprends pas.

21920. Vous avez mentionné une raison personnelle; que, comme citoyen, vous croyiez la transaction désirable?—C'est une raison publique.

21921. J'ai cru que vous parliez de celle-là au point de vue de citoyen individuel?—C'est une raison publique, si je sais ce que c'est qu'une raison publique. Sa troisième raison, une raison publique.

21922. Était-ce une raison se rapportant à votre profession, ou à votre capacité d'ingénieur en chef du chemin?—Non; j'ai fait une distinction. J'ai parlé de moi comme d'un individu faisant parti d'un grand nombre au Canada.

21923. C'est la troisième raison qui vous a induit à suggérer l'achat des rails?—Oui,

21924. Eh bien; cette troisième raison existait-elle à part les deux autres, ou bien s'appuyait-elle sur la justesse des deux autres?—Toutes se sont présentées à la fois dans mon esprit dans le temps.

21925. La séparez-vous des autres?—Je ne la sépare pas du tout. Elles se sont présentées dans le temps ensemble dans mon esprit.

21926. Croyez-vous que cette troisième raison vous aurait influencé beaucoup si les deux autres n'avaient pas été de bonnes raisons?—Non, sans doute, du moins pas dans la même mesure. Si les deux premières raisons n'étaient pas bonnes, la troisième ne pouvait avoir de poids, dans la même mesure.

21927. Vous aurait-elle influencé dans une certaine mesure si les deux autres n'avaient pas été de bonnes raisons?—Dans une certaine mesure, oui, mais peut-être pas assez pour m'induire à recommander l'achat des rails. Si le prix avait haussé, si le tableau fourni par M. Sandberg avait été tout simplement pris au rebours, et les prix paraissent avoir atteint le plus haut point au lieu du plus bas, les circonstances apparemment auraient changé.

21928. Je sais bien cela; mais je parle de cette troisième raison qui paraît vous avoir influencé comme individu d'une communauté. Vous dites, n'est-ce pas, que cette troisième raison se rattachait à votre qualité d'ingénieur mais à vous comme un de plusieurs, dites-vous que ça été l'un des motifs qui vous ont induit à recommander cette affaire à M. Mackenzie?—Je crois que oui. Mais la troisième raison était l'un des motifs qui l'a induit à recommander l'achat.

21929. Cette raison était donc de nature à vous influencer, bien que les deux autres ne fussent pas bonnes?—Elle avait toujours un certain poids.

21930. Vous aurait-elle influencé au point de vous pousser à recommander la transaction à M. Mackenzie, quand même les deux autres raisons étaient mauvaises?—A elle seule, je ne le crois pas.

21931. Alors elle dépendait de la validité des autres raisons?—Dans une grande mesure.

21932. Pas entièrement?—Non; si elle avait en réalité quelque poids, ce poids devait faire pencher la balance.

21933. Ce poids aurait-il suffi pour vous porter à recommander la

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

transaction à M. Mackenzie, si les deux autres raisons ne valaient rien ? A elle seule, non.

21934. Vous aurait-elle influencé du tout sous ce rapport d'une recommandation à M. Mackenzie, si les autres raisons n'étaient pas bonnes ?—Cette raison seule n'eût pas suffi.

21935. La transaction ne s'appuie donc pas sur les autres raisons ?—bas entièrement.

21936. Bien que les autres raisons ne valussent rien, celle-ci vous aurait influencé ?—Si vous considérez les trois raisons d'égale valeur, les trois réunies peuvent vous induire à suivre telle ligne de conduite, mais deux d'entre elles pourraient ne pas le faire, ou l'une d'elles pourraient ne pas être suffisante.

21937. Cette façon d'élucider votre pensée ne me semble pas exacte ; je vais vous expliquer l'impression que me laisse votre témoignage, c'est à vous de voir jusqu'à quel point cela peut affecter la position que vous prenez. Vous dites, si je comprends bien, qu'il y avait deux côtés de la transaction qui se recommandaient à vous ; le premier, c'est que le temps était propice à acheter des rails parce qu'il n'était pas vraisemblable que les prix subissent de baisse—que, de fait, c'était pour le Canada une bonne spéculation à faire ; l'autre était qu'on aurait besoin d'une certaine quantité de rails pour être employés sur le chemin de fer du Pacifique ?—Sous peu, avant longtemps.

Le témoin croit que la troisième raison, telle que donnée plus haut, ne dépend pas des deux autres.

21938. Or, si ces deux raisons ne valaient rien, je ne puis comprendre comment un citoyen du Canada, au fait des choses, pût se dire : " agis d'après ces deux raisons " ; et il me semble que la convenance du troisième motif dépend entièrement de la foi en la justesse des autres—que, dans le langage de votre profession,—ce n'est, au fait, qu'une superstructure à construire par dessus les autres ?—Je ne vois pas cela. Je crois que la troisième raison pouvait venir réellement au premier rang—ou du moins entre les deux autres. Et d'abord par dessus tout, le temps était favorable pour faire l'achat des rails ; en second lieu, il était désirable de voir commencer la construction de ce chemin de fer ; troisièmement, s'il était désirable d'avoir un commencement en opération, ces rails seraient requis avant longtemps. Voilà comme je place les raisons.

21939. Cette troisième raison, que nous pouvons appeler la raison du citoyen pour la distinguer de la raison professionnelle, aurait-elle été une raison bien fondée si les deux autres étaient mauvaises ?—Elle aurait pu être parfaitement saine, si les deux autres étaient décidément mauvaises.

21940. Nous passerons donc à un autre sujet à moins que vous n'ayez quelque autre chose à ajouter : avez-vous quelque autre chose ?—Rien de plus. Je donne cette raison comme parfaitement dans la mesure qu'elle comporte. Elle peut ne pas avoir été suffisante pour m'engager à faire aucune recommandation.

EXPLORATIONS—  
LA CARTE DE  
SMITH.

21941. Il y a une chose dont M. Marcus Smith nous a parlé dans sa déposition. Il s'agissait d'une carte et d'un rapport qu'il a faits dans le printemps de 1878, justement avant votre retour d'Angleterre ; il recommandait fortement dans le dernier une route qui n'a pas été adoptée ; veuillez, s'il vous plaît, ajouter ce qui vous paraîtra nécessaire

*Explorations—  
Carte de Smith.*

au témoignage rendu sur ce sujet?—On a beaucoup parlé de cette carte, mais pas tout à fait assez. Dans un rapport que j'avais sous les yeux quand je me suis trouvé à cette table la dernière fois, il y avait deux ou trois mentions de cette carte. Je parlai d'un rapport que j'adressais au ministre le 2 mai, 1879, renfermant un rapport de M. Marcus Smith, daté du 12 avril, 1879. M. Smith disait qu'il avait envoyé l'année précédente au ministre des Travaux Publics un rapporté daté du 29 mars, 1878, et que :

“ Une partie essentielle du rapport était une carte y annexée indiquant les différentes routes, et les traits saillants de la contrée par des couleurs qualifiées à la marge. La carte, pour des raisons qu'il est inutile de discuter ici, n'a pas été publiée avec les rapports imprimés, bien qu'elle eût été approuvée par le ministre des Travaux Publics, et on en avait tiré un bon nombre de copies ; en conséquence, peu de personnes ont lu le rapport, vu qu'il est difficile de suivre ou de comprendre la description de différentes routes sur 2,000 milles du pays sans l'aide d'une carte.”

Relativement à cette carte, je dis dans mon rapport au ministre, du 2 mai, 1879, ce qu'il suit :

“ M. Smith s'en réfère à une carte qu'il a faite, et qui accompagnait son rapport du mois de mars de l'année dernière. Quand cette carte vint à ma connaissance, je la trouvai inexacte, ne s'accordant pas avec des faits connus, et partant de nature à tromper. Dans l'exécution de mon devoir je fis remarquer ces inexactitudes. Il est essentiel que toutes cartes comportant l'autorisation du département soient irréprochables ; c'est pour quoi le département a considéré que, dans l'intérêt public, cette carte ne devrait pas être publiée.”

Carte de Smith  
inexacte.

Or, cette carte est encore venue sur le tapis dans la déposition de M. Smith, et je crois qu'il est juste que je donne de plus amples explications que celles que je viens de lire. Voici donc la carte, cette même carte, que j'avais en mes mains le 24 mai en 1878, ou une copie d'icelle. (Exhibit No. 313). J'avais une multitude de choses à régler avant de quitter Ottawa dans cette année-là, et j'emportai avec moi bon nombre d'affaires à examiner et à régler tout en voyageant. Dans le nombre se trouvait celle-ci, et j'écrivis sur le convoi, entre Métapédia et Halifax, la lettre suivante adressée à M. W. B. Smellie, Ottawa, le jour de la naissance de la Reine, le 24 mai :

“ Sur le convoi en route pour Halifax,  
“ 24 mai 1878.

“ W. B. SMELLIE, écuyer, Ottawa,

“ Men cher monsieur.—Je vous retourne ci-incluse l'épreuve d'un mémorandum d'informations pour les personnes qui se proposent de soumissionner toute la ligne du chemin de fer du Pacifique, avec quelques corrections et additions, que j'ai suggérées, et que je vous prie de montrer à M. MacKenzie avant de les envoyer à l'imprimeur.

“ Je vous renvoie aussi la carte de M. Smith, et quant à sa publication, voici ce que j'en dit :

“ Je crois que ce que l'on a essayé de faire sur cette carte et aussi sur une autre qui a été préparée par le département de l'intérieur.”

De cette dernière carte, je crois qu'il y avait alors quelque chose comme 15,000 copies de tirées—3,000 de celle-ci et 15,000 d'une autre carte de la même espèce—

“ C'est-à-dire, de colorier les différentes espèces de sol au moyen de teintes distinctes, avec de fortes lignes arbitraires entr'elles, est une erreur

*Explorations—  
Carte de Smith.*

Condamne le coloi-  
nage des cartes pour  
indiquer le sol dans  
les Territoires du  
Nord-Ouest, à raison  
du manque de rensei-  
gnement.

et propre à induire en erreur, car nous n'avons pas encore recueilli suffi-  
samment de renseignements exacts, pour que quelqu'un se permette de  
faire de telles distinctions, et aussi marquées, sur une vaste surface, dont  
certaines parties n'ont jamais été visitées, sans emprunter largement à  
son imagination. On verra facilement que si le chemin de fer du Pacifique  
est donné dans un seul contrat, il pourrait surgir par la suite des différends  
sérieux avec les entrepreneurs qui seront payés, pour partie en terres, et  
qui pourraient, quand le prix des comptes à régler serait arrivé, présenter  
des réclamations contre le gouvernement, fondées sur ces mêmes cartes  
qui les avaient, diraient-ils, cruellement égarés.

“ Si M. Mackenzie croit qu'il peut, malgré ce que j'ai fait remarquer,  
publier la carte, pour ne pas être accusé de n'avoir pas supprimé une carte  
qui avait été préparée; ou si l'on croit du tout nécessaire de montrer la  
ligne recommandée par M. Smith dans son rapport, je crois certainement  
que la description des différentes espèces de sol dans le coin, devrait être  
biffée, ou un morceau de papier collé par dessus.

“ Cela ferait, à mon avis, disparaître en grande partie sinon, tout à fait,  
l'objection que j'ai soulevée. Si on admet cet avis, elle pouvait être envoyée  
en même temps que le rapport général du chemin de fer du Pacifique,  
mais pas nécessairement reliés ensemble; de fait, il serait mieux de l'en-  
voyer comme feuille détachée, vu qu'elle est trop embarrassante pour  
être reliée avec le volume.

“ Votre etc., etc.,

“ SANDFORD FLEMING.

Voilà l'explication que je soumis à M. Smellie et que je le priai de  
mettre devant le ministre; et il paraîtrait que durant mon absence le  
le ministre, après s'être consulté avec M. Smellie et M. Trudeau,  
le sous-ministre, décida de ne pas publier la carte. La carte, néanmoins,  
se publie à l'heure qu'il est; la description du sol dans le coin a été  
effectivement coupé et enlevé, et on a mis à sa place un morceau de  
papier blanc, en sorte que si j'ai eu le moins du monde tort d'avoir  
suivi la ligne de conduite que j'ai suivie, d'autres personnes sont égale-  
ment coupables. J'ai fait la suggestion purement dans l'intérêt public, et  
l'ex-ministre des travaux publics et le ministre actuel des chemins de  
fer et des canaux, et le sous-ministre, et d'autres, paraissent partager  
l'idée que ma suggestion était sage.

21942. Cette carte était apparemment faite d'après des informa-  
tions obtenues par M. Smith durant la saison de 1877; vous rappelez-  
vous si vous lui avez donné quelques instructions avant son départ pour  
l'expédition de cette année, de se procurer ces informations, ou de  
recommander telle ou telle direction pour la route, aussi qu'il l'a fait  
dans le rapport qui accompagne cette carte?—Je ne crois pas que cette  
carte ait été faite d'après les renseignements qu'il a recueillis en 1877.  
L'objection que j'avais à la carte était parce qu'elle était préparée sans  
renseignements suffisants.

21943. Quand je dis “ faite d'après des informations ” je ne veux pas  
dire qu'elle était principalement le résultat de ces informations, mais,  
dans une certaine mesure, que c'était d'après des informations qu'il avait  
déjà que cette carte a été préparée—voilà la conclusion que nous avons  
été induits à tirer de sa propre déposition; il s'est renseigné auprès de  
différentes personnes à mesure qu'il parcourait la contrée, vit tout ce  
qu'il put par lui-même, et recueillit de la bouche des parties immé-  
diatement sous sa direction aussi bien que de personnes indépendantes,  
toutes les informations qu'il a pu se procurer sur la contrée, et puis,

*Explorations.  
Carte de Smith.*

ainsi muni, il dressa cette carte. Il nous rassemblé qu'en le faisant il avait peut-être outrepassé les limites de ses instructions?—Je n'avais pas d'objection à cela. Je ne m'opposais pas à la carte, mais seulement aux couleurs appliquées, et je suggérais dans la lettre que je viens de vous lire que le renvoi aux couleurs fut biffé soit en le coupant ou en passant par dessus un morceau de papier blanc, ce qui aurait tranché la difficulté que je fesais remarquer à l'endroit de réclamations futures possibles de la part d'entrepreneurs ou d'autres qui pourraient avoir été induits en erreur.

Le témoin trouvait à redire aux couleurs seulement, à cause de la possibilité de réclamations futures de la part d'entrepreneurs qui auraient pu être induits en erreur.

21944. Ainsi comme je comprends maintenant votre déclaration, voici quelle était votre idée, l'objection : cette carte avait la prétention de donner aux personnes intéressées des lignes distinctes définissant les surfaces des différentes espèces du sol?—Elle avait la prétention de donner des informations qui n'avaient pas été obtenues.

21945. Sur ce sujet auquel j'ai fait allusion?—Sur la question du sol.

21946. En dehors de sa carte, je crois qu'il recommandait une route générale pour le chemin de fer?—Oui ; il la recommandait fortement.

21947. Cela dépassait-il la limite de ses instructions?—Je ne m'opposais pas du tout à cela. Je m'inquiétais peu de ce qu'il recommandait.

21948. Cette suppression de la publication de la carte n'était pas en aucune façon le résultat d'une différence d'opinion sur la route?—Pas le moins du monde ; c'était pour les raisons exprimées dans ma lettre.

La recommandation d'une route par Marcus Smith n'avait rien à faire avec la suppression de la carte.

21949. Y a-t-il quelqu'autre chose se rattachant à ce rapport de M. Smith ou à cette carte, que vous croyiez nécessaire d'expliquer?—Oui ; dans les rapports des interrogatoires publiés dans les journaux, je vis une assertion qui n'est pas strictement exacte. Je ne me rappelle pas, dans le moment, les mots mêmes ; mais ils sont à l'effet que M. Mackenzie m'a télégraphié de faire mon rapport suivant les idées propres de M. Mackenzie, ou quelque chose comme cela. Je dis que cela n'est pas exact. On voit cela dans la déposition de M. Marcus Smith. Probablement, ce n'est pas ce qu'il voulait dire, mais l'assertion telle qu'elle est publiée, n'est pas exacte.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—  
RAPPORT DE SMITH.

21950. Quelle est la relation exacte des circonstances?—On me télégraphia de revenir au Canada sans tarder. Je revins à la hâte au milieu de l'hiver ; rompant ainsi le congé d'absence que l'on m'avait promis et que j'avais demandé. La première personne avec laquelle j'eus une entrevue à mon arrivée à Ottawa, fut comme de raison, avec la personne qui m'avait télégraphié—M. Mackenzie. Entre autres choses il me dit que M. Smith avait recommandé fortement une route particulière pour le chemin de fer, mais qu'il avait perdu sa confiance en M. Smith ; qu'il ne lui avait jamais parlé sur aucun sujet depuis une couple de mois. Il croyait que M. Smith avait de forts préjugés, et me dit d'autres choses encore que je ne me rappelle pas maintenant. Il dit cependant : " Je veux que vous preniez en mains toute l'affaire, et puis vous me direz votre opinion. Si vous confirmez les idées de M. Smith, laissez-le moi savoir ; si votre opinion diffère, faites votre rapport en conséquence, mais avant de me fier au rapport de M. Smith, je désire avoir l'avantage de votre opinion." M. Mackenzie ne m'a pas demandé de faire un rapport contre les idées de M. Smith ni en leur faveur ; il me dit qu'il voulait avoir mon opinion. Il m'informa aussi que je ne devais plus considérer M. Smith comme un employé du département. Il n'a pas

L'hon. M. Mackenzie télégraphia au témoin de venir, et lui dit à son arrivée qu'il avait perdu confiance en Smith, et désirait que le témoin fit un rapport sur tout le sujet, et de considérer Smith comme n'appartenant plus au département.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Rapport de Smith.*

reçu son congé, mais, à tous égards, il était renvoyé, et je ne devais plus le consulter davantage, vu qu'il avait cessé d'être un employé public. Après avoir quitté le cabinet de M. Mackenzie je me rendis dans le mien, et j'envoyai chercher M. Smith auquel je répétai mot pour mot la conversation que je venais d'avoir avec M. Mackenzie, et naturellement, je lui dis que c'était avec le plus profond regret que je me voyais obligé de suivre mes propres idées, et d'agir dorénavant suivant mon propre jugement et sans me consulter avec lui.

21951. Jusqu'à cette conversation avec M. Mackenzie immédiatement après votre retour, vous n'aviez pas, si je vous comprends bien, donné beaucoup d'attention personnelle à la substance du rapport de M. Smith?—Non.

L'hon. A. Mackenzie donna à entendre au témoin que M. Marcus Smith était préjugé dans ses opinions.

21952. M. Mackenzie vous a, dans le temps, donné à entendre qu'il croyait M. Smith préjugé dans son opinion?—Il me l'a dit.

21953. Était-ce à propos de ce même rapport, et des matières sur lesquelles M. Smith avait fait son rapport?—Je le pense.

21954. Avez-vous compris par là qu'il n'adoptait pas les idées exprimées par M. Smith dans son rapport?—Il est possible que j'ai compris cela, mais je ne me le rappelle pas, la chose est possible.

21955. Alors, et de fait, il vous confia que lui et M. Smith ne s'accordaient pas sur les matières que ce dernier recommandait?—Il me dit qu'il n'avait pas parlé à M. Smith depuis deux mois; mais cependant ils auraient pu ne pas s'accorder sur la matière du rapport; car il était par écrit.

21956. Si je comprends bien, vous dites qu'il croyait M. Smith préjugé concernant les matières qu'il traitait dans son rapport?—Je ne sais pas s'il parlait de ce rapport en particulier, mais il parla de lui comme d'un homme qui embrassait une idée et qui y tenait *mordicus* à tort et à travers.

21957. M. McKenzie vous a-t-il donné à entendre dans le temps qu'il ne partageait pas les vues de M. Smith?—Je ne puis pas vous le dire maintenant. Je pense que la chose est vraisemblable; il peut se faire qu'il m'ait dit comme je l'ai répété, que le gouvernement ne pouvait pas se guider sur les idées de M. Smith seul. Si je partageais les vues de M. Smith, alors le gouvernement s'en occuperait; si je ne les partageais pas, il prendrait une autre ligne de conduite.

Le rapport de Marcus Smith recommandait la route par la Passe de la Rivière aux Pins et aboutissait à Bute Inlet.

21958. Comme je comprends la chose, la matière principale du rapport de M. Smith était une déviation de toute la route de la ligne au nord-ouest de manière à avoir une route par la Passe de la Rivière aux Pins?—La teneur du rapport était à l'effet d'avoir une ligne qui se terminât à Bute Inlet par la voie de la Passe de la Rivière aux Pins.

21959. C'était une très grande déviation de la route approuvée jusque là?—J'ai oublié que parmi les choses que m'a dites M. Mackenzie, il me disait que le gouvernement était tenu d'en venir à une décision quelconque, d'une façon ou d'une autre, sur la route à suivre dans la Colombie Anglaise pendant que la chambre était en session; que c'était une affaire bien sérieuse, demandant de graves réflexions, que le gouvernement était dans un embarras considérable par suite de la ligne de conduite suivie par M. Smith, surtout si l'on considérait sa tendance antérieure à s'en tenir quand même à ses opinions.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Rapport de Smith.*

21960. Voulez-vous dire que M. Smith tenait surtout à une route en particulier, ou bien qu'il était préjugé sur d'autres matières?—Préjugé à propos des routes en général.

21961. Comme de raison, il ne pouvait pas être préjugé en faveur de toutes les routes à la fois; je suppose que vous voulez dire qu'il avait un penchant marqué pour certaine route en particulier?—C'est une longue histoire, et il m'est à peu près impossible de la condenser dans des limites raisonnables; mais M. Smith, dès longtemps auparavant, avait montré qu'il était déterminé à pousser sa route jusqu'à Bute Inlet, et il ne lui était pas possible de cacher cela.

21962. Mais cela pouvait se faire sans passer par la Rivière de la Paix et la Passe de la Rivière aux Pins?—Cela pouvait se faire en passant par la Passe de la Tête Jaune, mais toutes ces matières sont traitées si à fond dans mes divers rapports qu'il n'est pas tout à fait juste de me faire entrer dans de nouvelles discussions à leur sujet.

21963. Eh bien; nous laisserons là cette question; y a-t-il quelqu'autre chose que vous désiriez dire à propos de la section 15?—Oui.

21964. Avant de nous occuper d'un autre sujet, avez-vous quelque chose de plus à dire concernant aucune des matières que nous avons examinées ce matin?—Tout ce que je puis ajouter, c'est que si les commissaires pouvaient recevoir de moi et si je pouvais leur donner certaines lettres que j'ai par devers moi élucidant toute la question concernant la carte.

21965. Vous voulez parler de la carte que l'on dit avoir été supprimée?—Que l'on dit avoir été supprimée.

21966. Et si vous pouviez le faire?—Si je le pouvais, je serais très heureux. Mais malheureusement les lettres que nous avons échangées, M. Smith et moi, sont marquées "personnelles." Je rendrais volontiers les miennes publiques et officielles, mais je ne puis en faire autant des siennes sans son consentement.

21967. Ainsi, je comprends que vous ne les offrez pas en preuve?—Je ne les offre pas en preuve, pour la raison qu'elles sont marquées "personnelles." A propos d'un autre sujet discuté ce matin, M. Burpe a trouvé une lettre qui n'est pas tout à fait tout ce que j'aurais voulu, mais elle se rapporte aux rails achetés en 1874. Elle est datée de Londres, 17 décembre 1874, et entre autres choses que je n'ai pas besoin de lire se rattachant aux boulons, écrous, éclisses et à la spécification pour rails et autres matières, il se sert de ces mots vers la fin :

*Par M. Keefer:—*

21968. Qui "il"?—M. Sandberg. Il dit :

"Il n'est vraiment pas invraisemblable qu'il y ait une grève qui ferait probablement hausser les prix, c'est pourquoi j'ai à cœur de faire les choses en règle. Vous verrez par la cédule des prix incluse que vous avez fait faire la dernière commande ainsi que celle-ci à des époques bien favorables. De fait, dans toute mon expérience je ne connais personne qui ait profité du temps, et j'espère seulement que cette commande sera exécutée un peu plus rapidement que celle de Barrow, qui traîne encore."

Les rails qui se fabriquaient à Barrow, et dont il parle là, étaient destinées au chemin de fer Intercolonial. Il n'y a rien de plus dans la lettre.

ACHAT DE RAILS.—  
CONTRATS Nos.  
6-11.

Sandberg fait voir qu'une grève pour faire avoir lieu, ce qui ferait hausser les rails.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

(Exhibit No. 315.) Je produis cette lettre uniquement pour prouver qu'à cette date, le 17 décembre, 1874, M. Sandberg était toujours d'opinion que le temps était propice pour acheter des rails.

*Par le Président :*

21969. Cette lettre, comme de raison, n'était pas l'une des raisons qui vous a fait faire votre recommandation?—Non ; cette lettre est postérieure à ma recommandation, mais elle tend à confirmer ce que j'ai dit à propos de lettres reçues de M. Sandberg.

TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER—  
CONTRATS NOS. 14  
ET 15.

21970. Avez-vous d'autre chose à dire en témoignage concernant la section 15?—Oui ; quand j'ai comparu la dernière fois devant les commissaires, j'ai exprimé le désir que M. Rowan fût interrogé au sujet des deux lignes—la ligne adoptée et la ligne sud.

21971. Voulez-vous dire la ligne Forrest?—Non ; la ligne sud.

21972. N'était-ce pas une ligne couvrant dans une certaine mesure les terrains des sections 14 et 15?—Non ; la ligne alternative depuis le Portage du Rat jusqu'à quelque point sur la section 14.

21973. Alors elle embrassait le terrain en partie de la section 14 et en partie de la section 15?—Je ne parle pas du tout du Lac Traverse—la route générale du Portage du Rat en gagnant la rivière. A mon départ d'ici, je priai M. Smellie d'avoir la bonté d'écrire à M. Rowan, et de voir s'il se souvenait de la chose, s'il pouvait fournir les données qui avaient déterminé la décision, et il écrit comme suit :—

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“MANITOBA, BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE DISTRICT,

“WINNIPEG, 4 mai, 1881.

Lettre de Rowan concernant la ligne sud. “W. B. SMELLIE, Ecr., Ottawa.

“MON CHER MONSIEUR:—Votre lettre du 25 courant, concernant le témoignage de M. Carre devant la commission du chemin de fer ne m'est parvenue que ce matin. En réponse je vous dirai que je n'ai pas maintenant en ma possession les papiers se rapportant au chemin de fer du Pacifique Canadien.”

Les Commissaires savent sans doute, que M. Rowan n'est plus un employé du gouvernement ; il a donné sa démission de son emploi.—

A mis tous les renseignements fournis par Carre devant M. Fleming, et tous deux décidèrent qu'il n'était pas désirable de recommander la ligne sud qui n'épargnait que \$100,000 et allongeait la ligne de cinq milles et demi pour toujours.

“Je puis dire, cependant, que j'ai vu la déposition de M. Carre et la lettre qui vous a écrite M. Fleming, telles qu'elles ont été publiées dans les journaux ces jours derniers. Quant au sujet en discussion, je me rappelle très distinctement les faits suivants, à savoir : tous les renseignements que M. Carre a fournis par rapport à la “ligne sud,” ensemble et avec les plans et profil, et tels qu'envoyés par M. Carre à la fin de son arpentage, ont été soumis par moi à M. Fleming, l'ingénieur en chef, et lui et moi nous avons examiné ensemble le mérite relatif des deux lignes sous tous leurs aspects, à l'aide des informations alors fournies ; et nous avons conclu qu'il n'était pas désirable de recommander l'adoption de la ligne sud, vu qu'elle entraînait l'abandon de travaux considérables exécutés sur la ligne, le prolongement de la ligne d'au moins cinq milles et demi, et qu'elle retarderait la construction—spécialement que l'épargne pécuniaire qu'elle effectuerait n'excédait pas \$100,000 d'après nos estimés, et elle aurait allongé pour toujours la ligne de cinq milles et demi.

“Votre etc.

“JAMES ROWAN.”

Voilà tout ce que j'ai à dire. (Exhibit No. 316.)

*Tracé du chemin  
de fer.  
Contrats Nos. 14  
et 15.*

21974. Vous revient-il quelque autre chose concernant la section 15 ?  
—Rien dans le moment, si ce n'est que tout a été conduit de bonne foi, avec la conviction qu'il était dans l'intérêt public d'adopter la route particulière qui a été adoptée.

21975. Désirez-vous ajouter quelque chose à votre déposition concernant le mesurage des excavations dans les muskegs, ou autres matières se rapportant à ce sujet?—En relisant ma déposition sur le matériel des muskegs, je m'aperçois qu'elle s'arrête d'une manière un peu abrupte. Après la question, 19548, il aurait fallu, ce me semble, me poser d'autres questions, ou que de moi-même je donnasse certaines explications que je désire donner maintenant.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 25.

21976. Veuillez nous les donner?—Je vous exposerai mes idées sur la question des muskegs. Il y a certains principes dirigeants sur lesquels les ingénieurs devraient se guider quand ils ont à faire des travaux sous le gouvernement. D'abord, l'ingénieur n'est pas une des parties contractantes, il n'est tout simplement qu'un officier exécutif nommé pour surveiller l'exécution d'un contrat, et voir à ce que justice soit faite tant au public qu'à l'entrepreneur dans les procédés de mesurage, et autres matières. Il doit s'attacher à la lettre du contrat et des spécifications, car dans les contrats comme ceux que nous examinons, toute espèce de travaux est censée être contenue dans les cédules des taux et des prix ressortant aux contrées. S'il y a quelqu'ouvrage extraordinaire à exécuter qui peut ne pas avoir été prévu quand le contrat a été passé d'abord, et sans prix déterminé, l'ingénieur n'étant pas partie contractante, n'a pas mission d'établir ce prix ; ce sont les principales parties contractantes qui doivent le faire. Admettant que le muskeg soit un genre exceptionnel d'ouvrage, il me semble évidant que l'ingénieur ne devrait pas avoir le pouvoir de fixer la valeur en augmentant la quantité d'ouvrage utile que ce matériel nécessitera. Si une verge solide de terrassement fait de muskeg vaut deux fois autant que une verge de terre ordinaire dans un terrassement, l'entrepreneur devrait alors recevoir double prix, mais c'est le gouvernement qui seul a le droit de fixer le prix additionnel pour l'usage de ce matériel partout où il a été nécessaire de l'employer. Je vais tâcher de me faire mieux comprendre en citant un exemple : supposons le cas où le contenu solide de ce matériel dans la formation d'une section de chemin de fer est de 1,000,000 de verges, et le prix pour les ouvrages en terre est fixé à 33 cts. la verge. Si cette section est finie avec de la terre, elle coûterait \$330,000, mais si on ne peut se procurer de la terre et qu'il devienne nécessaire d'employer un matériel plus dispendieux pour lequel il n'a pas été fixé de prix, ce n'est pas à l'ingénieur de le fixer. Il ne devrait pas avoir le pouvoir de le fixer ni de donner à l'entrepreneur, sous quelque forme que ce soit, une compensation pour l'usage de ce matériel nouveau et plus coûteux. Si le nouveau matériel vaut deux fois autant que de la terre, je maintiens que le gouvernement devrait fixer le prix, et qu'on ne devait pas demander à l'ingénieur de certifier qu'il y a 2,000,000 de verges de terre dans la formation d'une section de chemin de fer quand il n'y en a qu'un million. S'il est juste et équitable de payer à l'entrepreneur \$660,000 pour l'ouvrage, calculé à 66 cts., la verge exécuté avec du matériel de muskeg, alors le prix devrait être fixé, comme je l'ai dit, à 66 cts., et le certificat de l'ingénieur serait ainsi dressé : 1,000,000 de verges de matériel de muskeg à 66 cts. total \$660,000 ; il ne devrait pas être comme suit : 2,000,000 verges

MUSKEG.  
Principes qui  
devraient guider l'in-  
génieur dans ses rap-  
ports avec le gou-  
vernement et l'entre-  
preneur.

L'ingénieur ne peut  
pas fixer le prix du  
matériel employé  
sans prix fixé.

Aucun ingénieur ne  
doit certifier le double  
de la quantité que  
contient le terrasse-  
ment.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 25.  
Muskeg.

cubes de terre à 33 cts. donnant un même total de \$660,000. Comme de raison, dans l'exemple que je cite, la compensation serait la même pour l'entrepreneur, mais la responsabilité tomberait sur qui de droit ; le gouvernement étant la principale partie aux yeux de l'entrepreneur, fixerait le prix, et l'ingénieur ne serait pas appelé à certifier qu'un certain ouvrage contient 2,000,000 de verges cubes quand il n'en contient absolument qu'un million. On a déposé ici, devant cette commission qu'il serait impossible de mesurer le muskeg dans un terrassement. Ce n'est pas mon avis. L'expérience m'a démontré que lorsque l'on veut bien faire une chose, on finit toujours par trouver le moyen de la faire, et je maintiens qu'il y aurait même une difficulté moindre, et une certitude plus grande d'arriver à un mesurage du matériel solide d'un terrassement, que dans le mesurage du muskeg, de la façon dont on s'y est pris.

21977. Vous donnez à entendre qu'il a été déclaré ici en témoignage devant nous, qu'il serait impossible de mesurer les quantités dans le terrassement : est-ce là ce que vous dites ?—Oui.

21978. Je ne me rappelle pas cette affirmation, mais je me rappelle qu'il a été dit qu'il ne serait pas juste de mesurer la quantité dans le terrassement, et que la quantité enlevée devrait être le critérium établi pour les quantités dans les certificats. On arguait que, bien que la quantité fût moindre après le tassement ou resserrement du terrassement, il n'y avait aucune difficulté à s'assurer de ce qu'il contenait, mais cela ne donnait pas une idée exacte du matériel tiré des excavations ; est-ce bien là, selon vous, le résumé de l'argument ?—Je ne sais trop. J'ai compris qu'on avait déclaré ici qu'il serait impossible de mesurer le matériel dans le terrassement. Comme de raison, s'il était impossible de constater la quantité dans un terrassement, il serait inutile d'essayer à régler de cette façon avec l'entrepreneur ; mais ce n'est pas impossible, la chose est très praticable. Je ne dis pas que l'entrepreneur serait payé équitablement ou en plein si on ne faisait pas un changement dans le prix. Je crois que tout entrepreneur devrait être traité équitablement, mais le mode de mesurer deux verges pour une ou d'appeler une espèce de matériel une autre espèce ne vaut rien.

Pour être juste envers l'entrepreneur, on aurait dû peut-être faire un changement dans le prix.

21979. Vous êtes évidemment d'opinion qu'on a présenté quelque difficulté, par suite de l'impossibilité de mesurer les quantités actuelles telles qu'elles sont finalement dans les terrassements. C'est une nouvelle idée qui ne nous avait pas frappé encore, et personne avant vous ne l'a énoncée ?—Elle ressort certainement des témoignages publiés.

21980. Eh bien, c'est une erreur. Dans tous les cas, voici quelle est la difficulté, selon moi, bien que les quantités pussent être constatées dans le terrassement, elles ne montraient pas la quantité du matériel tiré des excavations, et les entrepreneurs soutenaient qu'ils devaient être payés pour la quantité enlevée et non pour la quantité restée finalement dans le terrassement, non pas à cause de la difficulté de la mesurer, mais à cause de l'injustice à prendre celle-ci comme règle décisive de la quantité qui avait été tirée des excavations ?—Je me suis aperçu que quelques-uns des ingénieurs étaient disposés à attacher des prix aux ouvrages faits, et pour lesquels il n'y avait pas eu de prix fixé dans la cédule des prix. Par exemple un incendie pourrait se déclarer dans les bois et l'entrepreneur aurait à encourir des dépenses pour sauver le bois d'un pont ou d'une bâtisse. J'ai vu dans les rapports une réduction

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 25.  
Muskeg.

de deux verges de terre—tant de verges équivalant à autant d'argent. Comme de raison j'ai mis ordre à cela tout de suite, et j'ai dit : " Ce principe est erroné. " Le rapport devrait montrer exactement pour quel objet la dépense a été encourue, et je maintiens qu'on devrait traiter le muskeg précisément de la même manière. S'il n'y avait pas de prix dans le contrat pour le muskeg, alors c'était au gouvernement et au gouvernement seul à en fixer le prix. Dans tous ces autres cas dont j'ai parlé, et où les dépenses pour ouvrages en sus m'ont été rapportées, tels que l'extinction des incendies, et ceci et cela, j'ai toujours insisté pour qu'on leur donnât leur vrai nom, et je laissais au ministre le soin d'en fixer le prix.

S'il n'y avait pas de prix fixé dans le contrat pour le muskeg ou tout autre genre de travaux, le gouvernement devrait le fixer.

21981. Afin de rendre plus claire ce que je comprends avoir été les difficultés présentées à propos du mesurage, je vais vous dire maintenant ce que je pense de ce qui a été dit. Dans une occasion précédente, vous avez déclaré que la spécification permettait à l'ingénieur d'estimer ce matériel de muskeg d'une autre manière que le matériel ordinaire, parce qu'une clause dans les spécifications disposait que là où il était impossible de mesurer le matériel, on pourrait faire une règle exceptionnelle, et vous avez donné à entendre à moi, qu'il était impossible de mesurer le matériel en l'endroit d'où il avait été d'abord tiré. C'était la difficulté présentée par vous, si je ne me trompe, et qui a conduit à l'application de cette clause particulière dans les spécifications—c'était l'une des difficultés ; l'autre n'était pas le mesurage—dans la terrasse, mais que, en mesurant de nouveau, dans les localités de muskeg, les fossés et autres endroits d'où le matériel avait été extrait, on les trouvait si changés de forme qu'ils ne pourraient aider l'ingénieur à constater les quantités extraites en premier lieu ?—C'est possible ; mais il ne devrait pas y avoir de difficulté à mesurer un terrassement dans n'importe quel temps.

21982. Je n'ai encore vu personne qui ait présenté cette difficulté dans le mesurage des terrassements ?—J'ai eu pour coutume invariable dans ces travaux et dans d'autres, de faire face tout de suite à la difficulté, et je ne fais de réflexion sur personne en disant ceci, parce que d'autres ont pu agir différemment ; mais je crois qu'en principe, c'est une erreur de laisser aller les choses jusqu'au bout. Je crois que, quand l'on s'est aperçu pour la première fois que le matériel était d'une espèce tout exceptionnelle, il fallait tout de suite prendre le taureau par les cornes, et soumettre la chose au gouvernement, et rejeter la responsabilité sur le gouvernement qui, en sa qualité de partie contractante, réglerait l'affaire à sa guise. Je ne favorise pas l'idée de payer à l'entrepreneur moins que l'ouvrage lui a coûté. Je crois que l'entrepreneur devrait avoir un prix équitable pour son travail—un prix généreux même, si vous voulez—mais en même temps, les prix devraient être fixés d'une manière régulière. Je ne crois pas que l'ingénieur, ou aucun des ingénieurs, ou aucun de ses assistants, devraient avoir le pouvoir de fixer les prix directement ou indirectement.

Dès que l'on découvre le matériel du muskeg, le prix aurait dû être déferé au gouvernement.

21983. Ceci est en dehors de la question. Je ne crois pas que dans aucune partie de cette investigation on se soit occupé sérieusement de la question de savoir si un ingénieur pourrait faire un nouveau contrat pour le gouvernement, et, à mon sens, le point n'est pas contesté. J'ai compris que vous disiez qu'il ne serait pas convenable de certifier qu'il y avait 2,000,000 de verges dans un terrassement quand, en réalité, il

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 25.  
Muskeg.

n'y en avait qu'un 1,000,000 ; eh ! bien, vous rappelez-vous qu'un ingénieur ait, en aucun temps, donné un certificat dans lequel il constate la quantité dans un terrassement ?—Il certifie de la quantité dans l'ouvrage.

21984. Quel ouvrage ?—Le chemin de fer.

21985. Mais vous rappelez-vous, dans votre expérience, qu'un ingénieur ait, en aucun temps, certifié des quantités dans un terrassement ?—Je l'ai fait moi-même.

21986. Dans quelles circonstances ?—Dans des circonstances peu différentes de celles-ci.

21987. Et le certificat allait-il à déclarer les quantités dans le terrassement ?—Le certificat disait exactement de soi ce qu'il signifiait, et c'est ce que tout certificat devrait faire.

21988. Mais comme je ne l'ai pas vu, je ne puis dire ce qu'il établissait ; que disait-il ?—Tant de verges de terre dans le terrassement.

21989. Dans ce cas dont vous parlez, le contrat disposait-il que les quantités pourraient être mesurées dans le terrassement ?—Le cas dont je parle était simplement un contrat de cette espèce : l'entrepreneur devait recevoir des paiements pour telle quantité d'excavation de terre et ouvrage de terre.

Quand l'excavation de terre est entreprise à tant la verge, la quantité qui reste dans l'ouvrage n'est pas toujours un critérium sûr.

21990. Voulez-vous dire que quand vous passez un contrat pour excavation de terre à tant la verge, la quantité qui reste dans l'ouvrage est un critérium équitable ?—Pas toujours.

21991. Mais en est-ce un ?—Il y a des exceptions aux règles ordinaires, et si l'exception n'existe pas ici, elle devrait y exister.

21992. Nous nous éloignons de la matière que nous étudions : vous voulez dire, peut-être, que la spécification devrait donner ce cas comme exceptionnel ?—Oui ; on devrait le rendre exceptionnel du moment que la difficulté surgit.

21993. Dites-vous qu'en vertu de ce contrat et de cette spécification, vous concevez que les ingénieurs auraient bien fait de certifier des quantités dans tout terrassement ?—La bonne ligne de conduite à suivre est exactement, à mon avis, celle que j'ai indiquée.

21994. Savez-vous si ces spécifications établissaient la manière dont le matériel sera mesuré et classé ?—Le mot muskeg ne se trouve pas dans la spécification.

21995. Savez-vous s'il y a une clause qui couvre exactement ce cas-ci ?—Non.

La sous-section 3 de la clause 17 dit que le muskeg sera classé comme de la terre.

21996. Savez-vous si dans la sous-section 3, de la clause 17, on trouve ces mots :

“ Toutes excavations de quelque nature qu'elles soient, à l'exception des fossés d'écoulement, trouvées dans la clause 13, seront considérées être des excavations de terre ? ”

Permettez-moi de m'en référer à une autre clause concernant l'excavation de terre.

21997. Mais vous n'avez pas répondu à ma question ?—Oui ; cela tendrait à prouver que ce matériel de muskeg pourrait être appelé de la terre.

21998. En vertu de la spécification ?—En vertu de cette spécification particulière, mais ceci n'explique rien. La difficulté s'applique au mesurage de cette espèce particulière de terre. Je maintiens que nous devons payer pour l'effet utile produit par l'ouvrage même. Il en est de même pour un pont ou bâtisse ; nous ne mesurerions pas la pierre dans la carrière, nous la mesurerions dans le mur solide, dans le pont ou dans la bâtisse.

21999. Cela dépendrait du contrat, n'est-ce pas ?—Il y a des carrières qui ne fourniraient qu'une très petite proportion de pierre à bâtir et beaucoup de débris, tandis que d'autres produiraient une très grande proportion de pierre propre à la construction.

22000. Ne voyez-vous pas que pour en faire un cas analogue, le contrat aurait à comporter que l'homme serait payé pour la bâtisse selon la quantité de pierre mesurée à la carrière—ce n'est pas l'usage de faire des contrats avec des conditions pareilles : dans ce cas-ci l'ouvrage devait être payé en raison de la quantité de matériel extrait ?—J'admets que la spécification n'embrasse pas la question suffisamment, et voilà pourquoi il était d'autant plus nécessaire de soumettre la chose au gouvernement dès le commencement, et de lui en laisser la responsabilité.

22001. Vous admettez, si je comprends bien, que, bien que la quantité enlevée pût être constatée, cette quantité ne devrait pas être payée à moins qu'elle ne servit effectivement dans l'ouvrage ?—La quantité de matériel utilisé des excavations ne pouvait être constatée que dans le terrassement. Vous ne pourriez pas constater le contenu solide d'un espace rempli de matériel solide et de matériel liquide tant que l'un ne serait pas séparé de l'autre.

22002. Ainsi vous soutenez que, bien que la quantité tirée des excavations pût être constatée, le matériel, tel qu'il était, la connaissance de la quantité extraite n'était pas suffisante pour justifier l'ingénieur à en certifier par écrit ?—Pas dans ce cas-ci, à cause de la substance exceptionnelle du matériel.

22003. N'en est-il pas ainsi pour tout matériel de terre ; que la quantité extraite ne produit pas son quantum entier plus tard ?—Quelquefois elle l'exécède.

22004. Mais enfin quelle est la règle : en d'autres termes, plus ou moins cela ne ferait pas grande différence ; n'est-ce pas le cas que la quantité de terre ordinaire enlevée n'est pas la même que celle que l'on trouve dans les terrains quand le tassement ou le resserrement s'est produit ?—Cela dépend beaucoup du matériel, et pour enlever tout doute à cet égard, il a été d'usage de spécifier que tout matériel ordinaire serait mesuré dans les excavations, mais je soutiens qu'ici vous n'avez pas un matériel ordinaire. C'est un matériel exceptionnel, et il est nécessaire de le mesurer d'une autre façon, les spécifications y ont pourvu.

22005. La quantité enlevée de terre ordinaire sert-elle de base aux certificats de l'ouvrage, ou est-ce la quantité dans les terrassements, ou ces quantités différent-elles d'ordinaire ?—La quantité de matériel dans l'ouvrage est, sans contredit, la quantité qui devrait être payée en vertu du certificat.

22006. Ces quantités différent, règle ordinaire, quand on emploie de la terre ordinaire ?—Elles diffèrent légèrement quand on se sert de terre ordinaire, mais pas dans une mesure bien sensible.

Dans le cas de muskeg, il croit que la connaissance de la quantité extraite n'était pas suffisante pour justifier l'ingénieur à donner un certificat pour terre.

C'est la règle ordinaire de mesurer le matériel dans l'excavation, mais le muskeg est un cas exceptionnel.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.  
Muskeg.*

22007. Dans quelle mesure à peu près?—Je ne saurais dire dans le moment. Cela varie.

22008. Mais, en moyenne?—Il y a différentes opinions là-dessus. D'aucuns prétendent qu'il y a plus, d'autres moins. Cela dépend du point de vue où l'on se place. L'entrepreneur qui est payé d'une façon, arguera d'une façon; l'entrepreneur qui sera payé d'une autre façon, arguera d'une autre manière.

22009. Je vous demande votre expérience quant à la proportion relative: si la terre extraite d'excavations donne quelque critérium de la quantité qui se trouve dans les terrassements?—Oui.

25010. Quel critérium?—Quant à la proportion relative de l'une à l'autre, je ne pourrais vous la donner dans le moment.

22011. Ne pourriez-vous dire à peu près?—L'une ne diffère pas sensiblement de l'autre.

N'est pas prêt à établir la proportion entre la terre extraite et la terre dans le terrassement.

22012. Est-ce quelque chose comme les quatre cinquièmes: n'y a-t-il pas la différence d'entre quatre-vingt et 100?—Cela dépend de l'espèce de matériel, sable, ou glaise ou gravier.

22013. Cela n'est pas répondre à la question?—Je ne suis pas prêt à vous dire la proportion dans le moment.

Si c'est de la terre, du sable ou du gravier, le certificat est basé sur la quantité extraite, parce qu'il est plus facile de la mesurer dans l'excavation.

22014. Pouviez-vous dire si, dans aucun de ces cas: terre, sable ou gravier, le certificat est basé sur la quantité trouvée dans le terrassement ou sur la quantité extraite?—Le certificat est basé sur la quantité extraite dans ce cas, pour la raison qu'il est plus facile de mesurer dans les excavations que dans les terrassements, dans ces cas.

22015. Alors, suivant cette méthode, la quantité dans l'ouvrage devrait être payée, mais comme il est plus facile de mesurer dans les excavations, c'est la quantité extraite qui est payée; est-ce là ce qui se pratique dans les cas ordinaires?—Dans quelques cas; oui.

22016. Si l'effet légal de ce contrat dans ce cas-ci est que ce matériel sera considéré comme de la terre et traité en conséquence, alors, je le suppose, votre théorie est exacte; vous comprenez, sans doute, que votre argument, s'applique en réalité, à l'effet légal de ce contrat?—En ce qui concerne le mesurage, l'argument serait le même.

22017. Par exemple, si l'entrepreneur a le droit d'appeler ce matériel de la terre en vertu de son contrat et des spécifications y attachées, alors votre théorie sur la différence du matériel tomberait à néant?—Non; je ne le crois pas. Je crois que la responsabilité pèse sur l'ingénieur, que c'est à lui qu'il incombe de s'assurer de la quantité et c'est à lui de s'y prendre de la bonne manière.

Quand même le contrat dirait que le muskeg serait traité comme de la terre, le témoin dirait toujours qu'il ne devrait pas être mesuré dans l'excavation.

22018. Si le contrat disait aussi, d'abord, que ce matériel est de la terre, qu'on le regardera comme de la terre et qu'on l'appellera de la terre, et ensuite, que la terre sera mesurée dans l'excavation, votre opinion resterait-elle la même?—Toujours, parce que j'aurais appliqué la clause No 30 de la spécification pour m'assurer de la quantité.

22019. Je crois que vous avez dit, dans une occasion précédente, que vous n'aviez jamais jugé nécessaire, malgré les différends sur le sujet, de faire et rendre les spécifications pour les contrats adjugés subséquentement plus positives et moins vagues que les spécifications précédentes.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.  
Muskeg.*

quant au mode de mesurer le matériel des muskegs?—Je puis en dire la raison ; la voici : je n'en savais rien moi-même avant que les autres spécifications ne fussent faites. On m'avait caché cette particularité—je ne dis pas à dessein, mais je ne l'ai connue que lorsque les spécifications pour les autres contrats ont été faites et imprimées.

22020. Vous dites donc que vous n'avez pas eu l'occasion de corriger ces spécifications de façon à prévenir toute difficultés futures sur le même sujet?—J'ignorais la difficulté jusqu'au moment où les spécifications ont été préparées.

22021. Mais elles auraient pu être modifiées en aucun temps avant la signature du contrat?—La méthode suivie était d'imprimer les spécifications, et d'imprimer aussi les contrats, pour que les entrepreneurs pussent connaître exactement avant de soumissionner quel contrat ils auraient à remplir, et dans ces cas-ci—ces derniers particulièrement, sinon tous les cas se rapportant au chemin du Pacifique—les contrats étaient imprimés et montrés aux entrepreneurs avant qu'ils envoyassent leurs soumissions.

22022. Le différend souvenu entre les entrepreneurs et le gouvernement, ou du moins la difficulté à propos du mesurage du matériel du muskeg d'après quelque base convenable, est venu à votre connaissance pendant que vous étiez ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique?—Je vous ai expliqué, dans l'un de mes interrogatoires précédents, que malheureusement je ne me trouvais pas au pays dans le temps. Aussitôt que je fus revenu au Canada et que j'eus découvert qu'il y avait une difficulté, je donnai l'ordre aux ingénieurs de ne plus délivrer de certificats en faveur des entrepreneurs jusqu'à ce que nous eussions constaté en quoi consistait la difficulté.

*Le témoin n'était pas au pays quand le différend s'est élevé au sujet du mesurage du muskeg.*

22023. Pouvez-vous dire vers quel temps vous en avez eu la nouvelle pour la première fois?—Oui, en consultant une lettre que j'écrivis. C'était vers la fin de 1878. J'ai envoyé chercher la lettre.

22024. Vous avez parlé de la méthode de mesurer les quantités restées dans l'ouvrage au lieu de celles qui avaient été actuellement extraites : il est généralement entendu, je crois, que la pierre forme une plus grande quantité dans la terrasse que sa capacité cubique avant son extraction?—Oui.

22025. Quelle est la règle suivie pour la pierre : la mesure-t-on ordinairement dans l'excavation?—Oui ; on la mesure toujours dans l'excavation—toujours.

*La pierre se mesure toujours dans l'excavation.*

22026. Pourquoi ne la mesure-t-on pas dans la terrasse?—Parce qu'on peut la mesurer facilement dans l'excavation. Le matériel du muskeg ne peut pas se mesurer correctement dans l'excavation—on ne l'y peut pas mesurer du tout.

22027. Alors, dois-je comprendre que votre objection à le mesurer dans l'excavation repose sur l'impossibilité de mesurer la quantité extraite?—Oui ; j'objecte au mesurage de l'excavation du muskeg ou de tout autre matériel.

22028. Dois-je comprendre que vous dites que lorsque la nouvelle de cette difficulté vous est parvenue pour la première fois, je parle de la difficulté de mesurer le matériel du muskeg, vous avez ordonné aux

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.  
Muskeg.*

ingénieurs sous vous de ne plus le laisser davantage mesurer de cette façon?—Je pris de suite des mesures pour constater la nature précise de la difficulté et je donnai des instructions positives que dorénavant aucuns certificats ne seraient délivrés en faveur de l'entrepreneur.

22029. Vous voulez dire basés sur la quantité du muskeg extraite?—Oui.

22030. Y a-t-il encore autre chose que vous désiriez dire qui se rapporte à cette question du mesurage du muskeg?—Rien pour le présent. Je serai heureux de vous lire la lettre ou les lettres quand le livre de correspondance sera arrivé.

ARPEMAGES.

22031. Nous aimerions à vous entendre expliquer plus au long que vous ne l'avez encore fait, le mode ou le système d'arpentages adopté dès le commencement, soit d'abord dans la section est?—Je vais tâcher d'expliquer aux commissaires quelques-unes des raisons qui ont déterminé l'adoption du mode particulier d'arpentages qui a été suivi. En le faisant, je puis n'être pas peut-être très précis sur les dates et les matières de détail, car la mémoire peut me faire défaut, et presque tous les dossiers qui auraient pu aider ma mémoire, ont été détruits par le feu quand les bureaux du chemin de fer du Pacifique ont été incendiés dans l'hiver de 1873-74. J'en ai néanmoins retrouvé quelques-uns des plus anciens qui m'aideront à donner quelques dates et d'autres particularités—quelques dossiers qui avaient été déposés dans ma caisse de sûreté en fer et qui ont pu échapper aux flammes. (Ici le témoin se mit à lire comme il l'avait fait dans une occasion précédente où il fit une longue déclaration.) J'ai déjà parlé, le premier jour de mon interrogatoire, de mes premières relations avec l'entreprise. J'ai dit comment j'avais été nommé ingénieur en chef. J'ai dit que j'étais dans le temps ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial en voie de construction à travers les Provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et que l'ouvrage avançait partout et demandait une surveillance active. Ayant accepté en sus la charge d'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, il devint nécessaire d'adopter les mesures les plus promptes et les plus énergiques possibles. Le service n'était pas ordinaire. L'ouvrage était d'une importance énorme; il était entouré de difficultés hors ligne, et les circonstances exigeaient qu'on se procurât les informations les plus exactes dans le plus court délai possible. Je ne puis produire d'instructions écrites de la part du gouvernement pour montrer aux commissaires quelle était la nature générale de mes fonctions, ni comment je devais procéder, attendu que je n'en ai reçu aucune. On me dit simplement qu'aux termes de l'union avec la Colombie Anglaise, il fallait construire un chemin de fer à partir de la côte du Pacifique pour se raccorder avec le système de chemins de fer des anciennes provinces, et que le gouvernement avait entrepris d'en commencer la construction simultanément à l'est et à l'ouest des Montagnes Rocheuses dans la limite de deux années. Quand on me confia la direction des arpentages, pas un point sur toute la ligne projetée n'avait encore été fixé—pas même les termini. La question entière était ouverte. Le problème était de trouver une voie pour le grand chemin de fer national à partir de quelque localité indéterminée sur les 500 milles de côte maritimes de la Colombie Anglaise à travers un continent, passant par de grandes chaînes de montagnes, de vastes déserts et d'interminables vallées pour aboutir à la vallée du St-Laurent. Les limites dans lesquelles

Quand le témoin fut nommé ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique-Canadien on lui dit simplement qu'il fallait construire un chemin de fer qui se raccorderait au système des chemins de fer des anciennes provinces.

*Explorations.*

devait se faire l'examen et se construire le chemin de fer, variaient de 300 à 500 milles en largeur, et couvraient une longueur de bien près de 3,000 milles. Presque toute cette contrée était inhabitée; une grande partie était inconnue. On a décrit la section ouest comme étant une "mer de montagnes"; la section-est était un territoire sauvage, en grande partie accidentée de lacs, de marais, de crêtes de rochers, et toute la surface une forêt épaisse et interminable. Ce qui ajoutait à la dureté de la tâche c'était la longueur et la sévérité des hivers qui raccourcissaient grandement la période ouverte pour les opérations de l'arpentage, et pour comble il y avait le peu de temps accordé pour la remplir par les Termes de l'Union. C'était après la prorogation du Parlement, au printemps de 1871, qu'on me chargea d'entreprendre ce gigantesque ouvrage. Je sentais l'énorme responsabilité que l'on m'imposait, et je me promis de n'épargner aucun effort pour satisfaire aux désirs du gouvernement du mieux qu'il me serait possible. Il n'y avait pas un jour à perdre; j'étudiai tous les renseignements, petits ou importants que je pus me procurer. Je lus tous les documents, je consultai toutes les cartes aux fins de m'arrêter au plan d'opération qui réunît le plus de chances pour atteindre l'objet désiré, et y parvenir aussi rapidement que possible. Les traits caractéristiques de la contrée à traverser me permirent de faire faire les arpentages, en les scindant en trois grandes divisions. La division centrale, étant pour la plus grande partie un pays de prairie n'offrait pas beaucoup de difficultés, et l'examen dans cette région était relativement facile. Les divisions Est et Ouest ne lui ressemblaient guère. Je parlerai d'abord de la division s'étendant de Manitoba à la rivière Ottawa, en longueur, environ 1,000 milles. Il ne sera pas nécessaire d'entrer dans les détails sur ses traits physiques, car tout cela est décrit au long dans mes divers rapports imprimés, auxquels je vous renvoie. Si la division eût ressemblé sous quelque rapport à toute autre contrée à travers laquelle des chemins ont été projetés, j'aurais suivi la méthode ordinaire en faisant une reconnaissance générale, et d'un bout à l'autre, avant de commencer l'arpentage avec les instruments, mais les circonstances différaient tellement des cas ordinaires, que je trouvai la chose impraticable, et pour plusieurs raisons, il me fallut adopter un autre mode. Même si une reconnaissance eût été praticable, il n'aurait pas été possible dans le temps de se procurer les services d'un nombre suffisant d'ingénieurs ayant les qualités pour la faire—des hommes dont le travail aurait eu une valeur réelle. Je sentais que ce serait une perte de temps et d'argent d'essayer cette reconnaissance générale. Ma propre expérience dans les examens préliminaires faits pour le chemin de fer Intercolonial me confirmait dans l'opinion qu'ils seraient inproductifs et ne causeraient que du désappointement. Les hommes capables nous manquaient. Il m'était tout-à-fait impossible d'aider personnellement à l'œuvre sans négliger mes autres devoirs; en supposant toujours que les procédés ordinaires fussent les meilleurs, mais la contrée n'était pas accessible comme les contrées ordinaires. Il n'y avait ni chemin ni route dans la plus grande partie de la forêt. L'espèce des bois rendait la forêt excessivement épaisse et dense. Loin des voies canotables, dont un très petit nombre conduisaient dans la direction requise, il n'y avait qu'un moyen de percer la contrée, à savoir: à coups de hache et à force de travail, et comme l'usage de la hache pour frayer le passage à travers les bois devenait absolument nécessaire, je compris que cela n'ajouterait que légèrement aux dépenses tandis que la valeur de l'ouvrage s'en

Difficultés: la section ouest décrite comme une "mer de montagnes" la section-est était un territoire sauvage et très accidenté.

Partagea les arpentages en trois grandes divisions, l'est, la centrale et l'ouest.

La division est de Manitoba à la Rivière Ottawa, 1,000 milles de long.

Son expérience sur le chemin de fer Intercolonial le confirma dans l'opinion qu'un examen préliminaire n'aboutirait à rien.

*Explorations.*

Décida alors de faire faire les arpentages avec les instruments.

accroîtrait immensément, si je faisais suivre les bûcherons par les arpenteurs avec chaînes, niveaux, etc., et je décidai, après le plus sérieux examen de toutes les circonstances, de faire faire une série continue d'arpentages de traverse d'un bout à l'autre de la contrée, et de faire niveler la ligne de traverse en même temps, de manière à créer une base pour les opérations ultérieures, et à nous fournir des informations positives sur les hauteurs et les distances auxquelles nous pouvions nous fier. Il ne faut pas perdre de vue que la plus grande partie de la contrée était inconnue. Les routes des canots de la compagnie de la Baie d'Hudson, ou quelques-unes d'elles, étaient grossièrement indiquées sur les cartes, mais en dehors de ces routes, la contrée était littéralement *terra incognita*. Il fallait donc, coûte que coûte, pénétrer dans toute la contrée et découvrir la nature des districts intermédiaires. La ligne de

Avantages des arpentages de traverse dans une contrée boisée et inconnue.

traverse était destinée à ce grand objet; elle donnait les traits topographiques de la contrée le long de la route désirée; elle nous donnait la position exacte de chaque obstacle saillant; elle nous permettait de tracer sur la carte la position des sections favorables ou désavantageuses, non seulement sur la ligne même, mais de chaque côté d'icelle, car l'ingénieur explorait dans chaque direction de droite et de gauche. C'est ainsi que nous nous trouverions en possession d'informations positives de la nature la plus précieuse, et nous découvririons où l'on pouvait par la suite tracer la voie d'un chemin de fer en évitant les obstacles reconnus, et en profitant des sections favorables de la contrée; et tout cela serait correctement indiqué sur le plan. On organisa, en conséquence, des partis d'explorateurs, avec un nombre suffisant d'*instrumentalistes* qui devaient pénétrer dans le territoire par tous les points y donnant accès. Je tenais à avoir ces partis suffisamment nombreux et équipés pour accomplir le rude labeur qui leur était dévolu, et pour prévenir tout manque de réussite dans la recherche rapide de toutes les informations désirées.

Tenait à avoir des partis assez nombreux et assez bien équipés pour accomplir leur rude mission.

J'attachais aussi une grande importance à munir ces partis d'abondants approvisionnements pour prévenir tout désastre qui pourrait leur survenir. Eu égard à la nature de la contrée et du climat, ce n'était pas une petite responsabilité que de tenir ces partis approvisionnés, même du strict nécessaire, et les frais de transport des provisions de bouche par ce pays sans chemins étaient immenses. Je mentionnerai ici que, malgré toutes les précautions, quelques-uns de nos hommes furent les victimes d'accidents tout à fait imprévus. Durant l'été de 1871, les incendies dévastaient les bois au Nord du Lac Supérieur, et sept de nos hommes employés au service du transport, périrent dans les flammes. C'est ainsi que nous nous mîmes à l'œuvre au commencement des arpentages. Je ne voyais pas d'autre moyen, et aujourd'hui même, je ne connais pas d'autres moyens plus propres, dans les circonstances de ce temps-là, pour donner des résultats qu'on pouvait trouver le moins du monde satisfaisants. Nous fîmes bravement la tentative de frayer un passage à travers la forêt sur la route générale qu'il était désirable de faire suivre au chemin de fer, et dans ce passage ainsi coupé et frayé, nous devons faire tous les mesurages nécessaires à la création d'une base pour des fins trigonométriques et topographiques et toutes autres fins ressortant au génie civil. Je n'ai pas besoin d'ajouter que chaque officier de ces partis reçut des instructions spéciales sur ses devoirs et sur le grand objet de l'exploration. Chaque ingénieur ayant un parti sous ses ordres, fut muni de tout ce qu'il lui fallait pour explorer toute la

Explorations: 1871.

contrée de ces côtés de la ligne de traverse, et pour lui permettre de fixer la position général de chaque trait caractéristique du terrain dans le rayon de ses observations. Afin de mieux faire comprendre le système aux commissaires, je ferai peut-être bien de lire quelques extraits de ses instructions générales imprimées, qui sont datées du 24 mai, 1871. Je passerai tout de suite à la 8<sup>ème</sup> clause. Les voici :

“ En conduisant l'arpentage, l'ingénieur se mettra chaque jour à la tête de son parti, explorant en avant et à la droite et à la gauche de la ligne, afin de voir quels obstacles peuvent se rencontrer sur son parcours, et si ces obstacles sont sérieux, il décidera la meilleure manière de les éviter. L'ingénieur se tiendra à la tête de son parti chaque jour.

“ On n'espère pas que le premier arpentage à travers des districts boisés sera, comme règle, la meilleure position pour le chemin de fer; l'ingénieur en charge s'efforcera, néanmoins, de tenir la “ ligne de transit ” éloignée d'une ligne praticable de chemin de fer. La “ ligne de transit ” projettera une section approximative, et l'ingénieur en charge, en notant les traits caractéristiques de la contrée des deux côtés de la ligne, pourra faire une section approximative à mesure que l'arpentage avance. Les hommes de la lunette méridienne ne se tiendront pas éloignés d'une ligne praticable.

“ Dans bien des cas, il sera bon que l'ingénieur en charge, tout en faisant ses explorations quotidiennes, preuve des élévations barométriques, notant, par estimation, la position approximative des points d'observation en rapport avec la “ ligne de transit. ” Ces élévations seront réduites ensuite au datum de l'arpentage et marquées sur le plan dans leur position propre. Ceci, ainsi que les traits généraux de la contrée, devront être marquées chaque jour sur le plan pendant que le tout est frais à la mémoire. L'élévation barométrique servira pour les coupes transversales grossières, et deviendra utile pour déterminer sur le plan la position de la ligne approximative de désignation, et aussi pour la compilation d'une section approximative d'icelle—”

Ce qui fut fait, comme de raison.

“ L'ingénieur en charge devra avoir deux baromètres, l'un qu'il portera avec lui, et l'autre qu'il suspendra dans le campement; le cuisinier, s'il a quelque intelligence, pourra apprendre en peu de temps à observer et à noter les indications, et il devra le faire à chaque heure de la journée. Par ce moyen, l'ingénieur en charge (qui notera le temps où il fait ses propres observations) se trouvera en état de corriger à la grosse toutes ses observations, constater par comparaison la hauteur de chaque point au-dessus du campement (celle-ci étant connue), et de les réduire ainsi toutes au niveau au-dessus du datum de l'arpentage. Le gouvernement fournira les baromètres. Il devra avoir deux baromètres, l'un qu'il portera, et l'autre qu'il laissera au camp.

“ L'ingénieur en charge se trouvera très bien de se munir, dans ses explorations, de *grapins* légers en acier faits exprès, qui lui permettront de monter facilement dans les arbres. Par ce moyen, il pourra fréquemment obtenir une bonne connaissance de la topographie de la contrée environnante, et faire toutes observations générales qui pourront lui servir pour diriger l'arpentage. Chaque parti trouvera des *grapins* dans les magasins d'approvisionnements. Il se munira de *grapins* pour monter dans les arbres pour observer la contrée.

Je vous ai lu ces extraits pour vous prouver que nous avons l'intention de faire un arpentage aussi utile que possible, et non un arpentage qui nous donnerait simplement les hauteurs exactes et les distances sur la ligne coupée à travers les bois, mais encore une bonne connaissance de la nature de la contrée à la portée de l'observateur partout où l'ingénieur croyait désirable de diriger son attention. L'entière distance de la Rivière Ottawa à la Rivière Rouge fut divisée en onze sections différentes, embrassant chacune, suivant les circonstances, de soixante à quinze à quatre-vingt-dix milles milles. On organisa un nombre corres-

La contrée, de la Rivière Ottawa à la Rivière Rouge, divisée en onze sections de soixante et quinze à quatre-vingt-dix milles.

*Explorations: 1871.*

Dans certains cas l'été était à moitié passé avant qu'il y eût rien de fait, et il fallait pourvoir à une campagne d'hiver; de là sa lettre au ministre.

pendant de partis d'arpenteurs pour le travail d'examen, et on les expédia dès que les rivières furent devenues navigables, vers les points situés aussi près de leur champ d'opérations qu'ils pouvaient atteindre. Dans certains cas, le court été était déjà à moitié passé avant qu'on pût rien faire sur la ligne de l'arpentage; le temps avait été consacré au voyage et à l'expédition des approvisionnements nécessaires. Il fallut, par conséquent, s'occuper d'avance de se préparer pour une campagne de bonne heure dans l'hiver, et d'envoyer en avant des provisions suffisantes de vivres et d'habits pour permettre aux partis d'arpenteurs repartis dans des endroits éloignés de passer l'hiver dehors et d'endurer les rigueurs de cette saison dans une contrée inhabitée et dépourvu d'aliments et d'abris. Je puis vous renvoyer à une lettre sur le sujet, que j'ai retrouvée. Je vous lirai maintenant une lettre que j'adressais à ce sujet au ministre des travaux publics, l'hon. M. Langevin, le 27 juillet 1871.

OTTAWA, 27 juillet 1871.

" L'Hon. H. L. LANGEVIN,  
" Ministre des Travaux Publics.

" MONSIEUR.—Je désire attirer votre attention sur certaines matières concernant les futures opérations se rattachant à l'arpentage du chemin de fer du Pacifique. Vous savez que nous n'avons pas perdu de temps à organiser et expédier les différents partis d'arpenteurs, et que rien n'a été négligé pour pouvoir procurer au gouvernement, avant la prochaine réunion du parlement, toutes les informations possibles sur la région qui sera traversée par le chemin de fer. Après le départ des arpenteurs pour le champ de leurs opérations, nous avons éprouvé beaucoup de difficulté et de retard pour le transport des hommes et des provisions. Ce retard, pour des causes qu'il est inutile de mentionner ici, était inévitable, et a raccourci la période de travail effectif dans une mesure considérable, quelques-uns des partis disséminés dans les districts éloignés, peuvent à peine commencer à se mettre à l'œuvre avant la fin de ce mois, — "

C'est-à-dire juillet.

" Et afin qu'ils pussent revenir à la clôture de la navigation, il leur faudrait quitter leur travail vers le 10 ou le 15 d'octobre, ce qui ne leur laisserait qu'une dizaine de semaines d'opérations effectives, temps absolument trop court pour accomplir tout ce qu'il y a à faire. Les frais du transport des différents partis à leur destination sont bien grands; nous sommes maintenant organisés en matériel pour l'expédition des approvisionnements, et l'ouvrage peut se faire dans plusieurs sections de la contrée beaucoup plus rapidement et à moins de frais l'hiver que l'été, pourvu que les provisions soient envoyés durant la saison de la navigation. Je désire donc, eu égard à toutes ces choses, recommander respectueusement que l'on m'autorise à continuer durant l'hiver toutes les parties de l'arpentage qui paraîtront nécessaires, et que l'on pourvoie d'avance aux provisions destinées à ce service d'hiver. Je dirai que les dépenses jusqu'à ce jour se sont élevées à \$50,000, et les obligations consenties à \$30,000, faisant en tout \$80,000. C'est au taux d'environ \$40,000 par mois, mais comme une grande partie de cette somme a été appliquée à l'achat de l'équipement, des provisions et au transport, le taux des dépenses sera un peu moindre. On verra, d'après cela, que l'allocation du parlement ne suffira pas pour faire face aux dépenses de tout l'hiver; mais, à mon avis, il serait grandement mal à propos de faire revenir les partis tant qu'ils n'auront pas entièrement accompli l'objet de leur mission, et il faudrait encore au printemps encourir une grande partie des mêmes frais en préparation et transport pour recommencer les opérations la saison prochaine,

" Je demeure, etc.,

" SANDFORD FLEMING,  
Ingénieur en chef. "

Sur plusieurs sections l'ouvrage pouvait se faire plus économiquement et plus rapidement en hiver.

Dépenses \$40,000 par mois, mais pour l'avenir elles seront moindres.

Il y a aussi, je crois, sur le même sujet une lettre adressée à Sir George Cartier.

22032. Et dans le même sens aussi, je suppose?—Oui.

22033. Recommandant des arpentages d'hiver, et une allocation pour les faire?—Il était dans le temps ministre des milices, et je lui écrivais pour noliser le steamer *Rescue*, sous le contrôle du département de la milice. Il y eut bien des embarras en travers, et nous fîmes tout ce que nous pûmes pour les surmonter. On profita, durant l'hiver, de la glace sur les lacs, les rivières et les marais pour faire des explorations importantes avec mesurages barométriques, afin d'obtenir, par ce moyen, une connaissance plus étendue de la contrée en prévision des arpentages futurs avec les instruments.

Écrivit à Sir G. Cartier à propos du steamer *Rescue*.

22034. Ces explorations dans l'hiver, si je comprends bien, se sont faites sans instruments?—Elles se sont faites sans les instruments généralement employés dans les arpentages. Elles se faisaient sans niveaux et sans chaînes, mais les distances et les élévations étaient prises au moyen du baromètre, et autres moyens—autres moyens simples. On fit de ces explorations d'hiver, par toute la contrée s'étendant de la Rivière Rouge à l'Est jusqu'à Nipigon; et aussi sur de longues distances à l'est du lac Nipigon et au nord du lac Supérieur—de fait, partout où la chose paraissait nécessaire et praticable. Dans l'année même où je pris la direction de l'arpentage, et malgré de nombreux embarras et difficultés tout-à-fait imprévus, je pus rapporter au gouvernement des résultats qui furent, dans le temps, reconnus comme grandement satisfaisants. Je désirerais vous lire un ou deux paragraphes de mon rapport du 10 avril, 1872. J'y trouve les résultats énumérés d'une manière bien condensée :

Explorations d'hiver sans niveaux ni chaînes, mais on constata les distances et les élévations.

“ Je puis maintenant soumettre quelques observations générales sur les progrès accomplis dans la poursuite des arpentages.

Progrès de l'arpentage de 1871, tels que décrits dans le rapport du témoin, daté du 10 avril 1872.

“ On trouvera des informations complètes en consultant les rapports et documents qui accompagnent le présent. On a trouvé impossible de se tenir en communication régulière avec plusieurs des partis occupés à arpenter durant l'hiver, mais à en juger par les rapports du progrès reçus en dernier lieu, le soussigné n'hésite pas à dire que les arpentages projetés en juin dernier entre Mattawa, sur l'Ottawa, et la Baie Nipigon, sur le Lac Supérieur, sont maintenant, à une seule exception près, terminés; et qu'il n'y a que deux hiatus dans les arpentages, entre la Baie Nipigon et le Fort Garry.

“ On n'a pas rencontré de difficultés sérieuses, au point de vue des ingénieurs, en passant de la vallée de l'Ottawa à la contrée au nord du Lac Supérieur; il est impossible, néanmoins, de parler aussi favorablement de la contrée couverte par les divisions G et H de l'arpentage, embrassant plus de 100 milles à l'est à partir de la Rivière Nipigon. Cette section est excessivement irrégulière et montagneuse, et l'arpentage qu'on y a fait n'a pas eu pour résultat de trouver une voie praticable pour le chemin de fer.

“ A l'ouest de la Rivière Nipigon au Fort Garry, bien que deux divisions de l'arpentage soient incomplètes, on connaît assez de cette contrée pour croire qu'on y pourra tracer une voie praticable avec des rampes favorables sur la plus grande partie de la distance.

“ On fait aujourd'hui des explorations pour s'assurer jusqu'à quel point il pourra être praticable d'éviter les grandes difficultés mentionnées tout à l'heure sur les divisions G et H, en portant la ligne du chemin de fer un peu plus dans l'intérieur; on a déjà découvert que la contrée rocheuse et accidentée qui s'offre sur la rive du Lac Supérieur, change beaucoup

*Explorations: 1871.*

d'aspect et de nature à la distance de cinquante ou soixante milles au nord, et d'après ce que l'on a appris, on pense que l'on découvrira une voie parfaitement praticable du côté nord du Lac Nipigon. L'on ne pourra pas recevoir d'informations positives à cet égard avant l'ouverture de la navigation entre Collingwood et le Lac Supérieur, époque à laquelle on attend le retour des partis d'explorateurs; mais la ligne tracée sur la carte sur la rive nord du Lac Nipigon indique la direction générale de la voie praticable et favorable que les dernières informations reçues nous donnent le droit d'espérer avec confiance.

"L'arpentage et les explorations faits du Sault Ste-Marie à l'est le long de la rive nord de la Baie Georgienne vers le Lac Nipissing, établissent le fait que l'on peut avoir une bonne ligne avec des rampes faciles."

Le témoin continue sa relation.

22035. Nous sommes, naturellement, bien heureux d'enregistrer de nouveau ces informations qui ont déjà été consignées dans votre Rapport de 1872, mais ce que nous désirons surtout en vous posant ces questions, c'est de connaître en détail le système qui a été adopté et les raisons qui l'ont fait adopter, et non pas, du moins dans la même mesure, le résultat qui en est dérivé, parce qu'ils ont été rapportés au long?—Vous me permettez, peut-être, d'achever le peu de mots que j'ai à dire.

22036. Certainement, nous n'avons aucune objection à écouter tout ce que vous croyez important de faire connaître, après avoir attiré votre attention sur l'objet de la question?—J'ajouterai à ce qui précède, concernant le mode d'arpentage choisi, une lettre adressée au ministre des Travaux Publics, le 6 mai, 1872, pendant que le Parlement était en session. M. Langevin était alors ministre des Travaux Publics, et la lettre s'expliquera de soi-même. Elle est donnée à la page 77 de mon premier rapport. Je vous lis cette lettre pour vous montrer où en étaient les choses dans le temps. Vous verrez à mesure que je lis qu'elle s'applique à la question que vous me posez :

"CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

"BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

"OTTAWA, 6 mai 1872.

Lettre au ministre des travaux publics, telle que publiée dans l'annexe du rapport du témoin en 1872, dans laquelle il défend le point choisi pour commencer la section est de l'arpentage.

"A L'HON. H. L. LANGEVIN, C. B.,

Ministre des Travaux Publics, &c., &c.

"MONSIEUR,—Comme on a fait, depuis que mon rapport sur les explorations du chemin de fer du Pacifique a été rendu public, des objections au point choisi pour commencer l'extrémité est de l'arpentage, il me semble désirable de donner quelques mots d'explication qui pourront, si vous le jugez convenable, être inclus dans les annexes au rapport original, et être imprimés avec elles.

"Il y avait, en faisant le choix d'un point de départ pour l'arpentage, trois choses principales à considérer :

"1<sup>er</sup>. Le raccordement avec les chemins de fer de la Province d'Ontario.

"2<sup>e</sup>. Le raccordement avec les chemins de fer de la Province de Québec

"3<sup>e</sup>. La découverte d'une voie praticable pour un chemin de fer à travers une contrée sauvage, s'étendant au nord et à l'Ouest par le Lac Supérieur jusqu'à Manitoba.

"Le gouvernement considérait qu'un point entre la Baie Georgienne et la Rivière Ottawa dans la latitude du lac Nipissing, remplirait généralement les deux premiers objets, à savoir : le raccordement avec le système actuel des chemins de fer du pays.

"Le troisième objet paraissait, au moment où l'arpentage a commencé, être celui des trois qui avait le plus d'importance, car plusieurs avaient de grands doutes sur la possibilité de percer cette étendue de contrée irrégulière et difficile, telle qu'on la supposait, par une voie praticable pour un chemin de fer.

“ Le gouvernement avait beaucoup à cœur la découverte, dans un délai aussi court que possible d'une ligne praticable, et pour att-indre plus efficacement ce but; l'ingénieur nommé pour conduire les arpentages fut laissé absolument libre au sujet de la direction à suivre.

“ Le gouvernement décida simplement que l'arpentage commencerait dans la latitude du Lac Nipissing quelque part entre la Baie Georgienne et la Rivière Ottawa; à moi étaient réservés le devoir et la responsabilité de trouver une ligne praticable, de là à l'ouest.

“ La distance entre la Baie Georgienne et la Rivière Ottawa, dans la latitude susdite, est, en chiffres ronds, de 100 milles environ. Le Lac Nipissing se trouve à mi-chemin à peu près, et avec ses différentes baies, occupe pratiquement environ cinquante milles, ou une moitié de la distance entière.

“ Il était clair qu'une ligne pour le chemin de fer du Pacifique qui se raccorderait aux chemins de fer du Canada, au sud, devait passer soit à l'est soit à l'ouest du Lac Nipissing.

“ Je consultai avec le plus grand soin toutes les sources d'informations à ma portée concernant la contrée située entre le Lac Nipissing et l'arc septentrional du Lac Supérieur, et tous les rapports s'accordent sur la nature extrêmement accidentée et impraticable de la contrée au point de vue de la construction d'un chemin de fer sur une ligne tirée d'aucun point entre la Baie Georgienne et l'extrémité ouest du Lac Nipissing.

“ La contrée sur une ligne tirée en remontant la vallée de l'Ottawa d'un point à l'est du Lac Nipissing paraît, d'un autre côté, promettre davantage.

“ Je me convainquis que ce ne serait qu'avec de grandes dépenses de temps et d'argent, et sans grand espoir de succès, que l'on tenterait la découverte d'une ligne favorable dans une direction assez régulière depuis l'extrémité ouest du Lac Nipissing jusqu'au côté nord du Lac Supérieur.

“ Ce n'était ni mon devoir ni mon désir de courir au devant d'un insuccès mais je devais viser au succès par le chemin le plus direct; je décidai donc de rechercher la solution du problème de la praticabilité de commencer l'arpentage à un point à l'est du lac Nipissing.

“ Je suis parfaitement convaincu, d'après toutes les informations reçues et acquises concernant la position géographique des différents points mentionnés plus haut, et les traits saillants de la contrée intermédiaire, que la probabilité de la découverte d'une ligne plus courte et plus favorable du côté ouest que du côté est du lac Nipissing, est très minime.

“ Quoiqu'il en soit, j'espère que les explications données au sujet du commencement de l'arpentage sont satisfaisantes. Comme de raison, en commençant les examens avec les instruments, il a fallu fixer un point quelconque. Je choisis Mattawa pour ce point, pour les mêmes raisons qui m'ont engagé à faire l'arpentage à l'est au lieu d'à l'ouest du Lac Nipissing.

“ Je ne veux pas, cependant, que l'on croie que je considère comme impraticable la construction d'un chemin de fer plus près de l'extrémité du lac Nipissing que Mattawa, et de là à tout point au sud que le gouvernement pourra choisir.

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,]

“ SANDFORD FLEMING,

“ Ingénieur en chef.”

Quant aux explications de ce qui a été fait jusqu'au temps de l'incendie Lit, de son rapport en 1873-74, je renvoie à mon rapport pour l'année 1874, page 27. Je de 1874, la description des résultats dans les régions boisées.

“ D'accord avec les principes posés au commencement de l'arpentage, au printemps de 1874, les premiers efforts furent dirigés vers la découverte d'une route pour la voie principale qui toucherait au Lac Supérieur à tel point de son parcours qui rendrait la région de prairie accessible du Lac durant la saison de navigation.

*Explorations: 1871.*

“ Les premières tentatives ne furent pas heureuses. La travail de l'exploration, se prolongeant toute une saison, avec un personnel nombreux d'arpenteurs, bien que propre sans doute à procurer les moyens d'acquérir bon nombre d'informations sûres et importantes, n'eut pas pour résultat la découverte d'une voie praticable d'un bout à l'autre.

“ Les explorations se continuèrent durant l'hiver et l'été suivants, et à la fin de 1872, on avait trouvé une route praticable et favorable pour la voie principale.

“ La route passait au côté nord du Lac Nipigon, et afin de le relier avec la navigation du Lac Supérieur, un embranchement devenait nécessaire.

“ On fit deux arpentages pour l'embranchement. L'un jusqu'à la Baie du Tonnerre, l'autre jusqu'à la Baie de Nipigon. La distance estimée de la voie principale au premier point était d'environ 50 milles, et au dernier d'environ 105 milles.

“ La position de la voie principale, au nord de Nipigon, entraînant la construction d'un embranchement aussi long, n'était pas satisfaisante. On renouvela donc les arpentages dans le printemps de 1873, dans l'espoir de trouver une désignation plus convenable. On comprenait que l'épargne effectuée par la séduction de la longueur de l'embranchement du Lac Supérieur serait une compensation du coût supplémentaire qu'entraînait le passage par une partie d'un terrain difficile. On savait que le district accidenté le long de la côte du Lac Supérieur ne pouvait pas être entièrement évité, mais on espérait que des arpentages à fond viendraient à prouver où l'on rencontrerait les difficultés les moins formidables.

“ Pendant que cinq partis d'arpenteurs, parfaitement équipés, s'occupaient de cet examen, la contrée entre la vallée de l'Ottawa et les Lacs Huron et Supérieur, était explorée plus avant, dans le but de projeter la route praticable la plus directe à partir d'un point à l'est de Nipigon jusqu'aux bords est et ouest du Lac Nipissing.

“ Durant le présent hiver, deux partis d'arpenteurs ont été et sont encore occupés à l'ouest du Lac Nipigon, mais les traits caractéristiques du district dans lesquels ils travaillent sont bien connus, et je ne crois pas qu'ils rencontrent beaucoup d'embarras sur leur chemin. Ils ont principalement pour objet de relier des arpentages précédents par une chaîne de mesurages afin de raccourcir les distances. Comme le terrain est marécageux et brisé par d'innombrables petits lacs, ce travail se ferait mieux dans la saison d'hiver.”

Pour l'ouvrage fait sur la section est, il renvoie à la page 46 du rapport de 1877.

Je pense qu'en voilà assez. Eh puis encore, il y a quelque chose dans mon rapport de 1877, qui touche à ce sujet particulier, page 46. Dans mon rapport pour 1877, je donne une relation détaillée des opérations dans la section est, année par année. Je ne pense pas avoir besoin de lire cela, mais je désire vous renvoyer à la page 46, où cette description commence.

Croit que certains extraits de son rapport s'appliquent au système qui avait été projeté pour l'examen de la contrée.

22037. Nous avons eu le bénéfice de ce rapport et l'avantage de lire la relation des opérations pour les différentes saisons, mais s'il y a quelque passage que vous désiriez faire enregistrer avec votre déposition, nous n'avons pas d'objection à l'entendre lire; c'est à vous de dire si vous le considérez important ou non, dans les circonstances, mais veuillez comprendre que pour le moment, nous cherchons à connaître le système projeté pour l'examen de la contrée, et les raisons de ce choix? —Eh! bien, la relation des opérations montrera probablement quel était le but des arpentages.

22038. Je crois que nous comprenons généralement l'objet des arpentages, lequel était, je suppose, de recueillir toutes les informations que l'on pouvait raisonnablement espérer, dans les circonstances, pour les fins du chemin de fer; cependant, si vous désirez qu'aucun passage

Explorations: 1871.

particulier de vos rapports soit enregistré comme faisant parti de votre déposition, nous n'y pouvons rien objecter?— Je verrai tout simplement à mes différents rapports, et spécialement à la page 46 de mon rapport pour 1877, relatant les opérations, année par année, dans la région boisée, et j'aimerais à vous lire à peu près une demi-page qui s'applique aux difficultés, du moins à celles qui concernent les arpentages :

“ Au commencement de l'arpentage, la région des montagnes n'était guère moins connue qu'une grande étendue de cette région. La civilisation, sous aucune forme n'avait pas dépassé la vallée du Haut Ottawa pour pénétrer dans la contrée sauvage intermédiaire jusqu'au Lac Supérieur. La contrée à l'est et à l'ouest du Lac Nipigon était à peu près *terra incognita*. Il est vrai que la chaîne de lacs et de rivières depuis la Baie du Tonnerre jusqu'au Lac des Bois et le Fort Garry, connue sous le nom du Chemin Dawson, avait été visitée, mais cette route faisait des détours et se trouvait en grande mesure en dehors de la voie directe d'un chemin de fer.

“ Tous les rapports de la contrée à traverser par le chemin de fer, du moins telles parties d'icelle qu'on connaissait un peu, étaient défavorables. La marge méridionale de cette région s'étend, pendant quelques 600 milles, le long des lacs Huron et Supérieur, où l'œil ne parcourt qu'une ligne ininterrompue de côtes ro. ailleux, et sur le lac le plus au nord, ils prennent la forme de falaises abruptes d'une grande hauteur, s'élevant du bord de l'eau. La surface est généralement boisée, dans bien des endroits, on rencontre d'épais taillis. A en juger par un extérieur si accidenté, et par des traits généraux si repoussants, d'aucuns disaient la région impraticable pour la construction d'un chemin de fer.

“ Ces opérations furent commencées à Mattawa, un point sur la Rivière Ottawa, dans la latitude du Lac Nipissing, jusqu'où on avait fait des arpentages et pris des niveaux, quelques années auparavant à partir de l'étiage de l'eau, pour déterminer ce qu'exigerait la construction d'un canal à bâtiments pour l'Ottawa. On dissémina de forts partis au nombre de onze, pour faire les opérations nécessaires depuis Mattawa à l'ouest jusqu'à la Rivière Rouge une distance excédant 1,200 milles.

“ On fit de grands efforts pour relier ensemble ces arpentages durant l'année, mais les immenses distances intermédiaires par une contrée tout à fait sans chemin et en des endroits excessivement accidentée, firent que ce fut tard dans l'été avant que l'on pût commencer de fait l'arpentage. On avait de grandes difficultés à fournir les provisions aux partis.”

Je passe à la page 57 du même rapport et je lis :

Les traits typographiques et la faculté de s'adapter aux besoins d'un chemin de fer, d'une contrée couverte de bois, et imparfaitement connue, ne peuvent se constater que par des efforts patients et persistants. La vue est beaucoup interceptée par les fourrés qui couvrent le sol. Il faut généralement se servir de la hache pour laisser une éclaircie à l'observateur qui ne peut du reste voir rarement au delà de quelques centaines de pieds. Il faut avancer presque pas à pas.

“ La région boisée est couverte d'épaisses forêts sur toute sa longueur de plus de mille milles de l'est à l'ouest, et dans sa largeur des grands lacs au nord jusqu'aux eaux arctiques.

“ Elle est entièrement sans chemins d'aucune sorte; l'examen a donc été une œuvre difficile et longue. Des lignes d'explorations ont été poussées dans toutes les directions à travers la forêt partout où la connaissance de certains faits en démontrait la nécessité. Ainsi, à force de labeur, nous avons acquis des informations précieuses, et on en peut considérer les résultats avec plaisir.”

22039. Si je ne me trompe vous aviez vos coudées franches quant à la ligne de conduite que vous suivriez dans l'examen de la contrée?— Le témoin avait ses coudées franches quant à la ligne de conduite à suivre.

Oui : ce sont mes expressions. Je n'avais pas d'instructions. J'expliquais

*Explorations: 1871.*

de temps à autre, mes idées au ministre du département, et il acceptait généralement les propositions que je lui soumettais.

22040. Vous rappelez-vous si vous aviez des instructions positives sur le temps où l'ouvrage serait effectivement commencé ou si vous croyiez que le temps nommé dans la convention avec la Colombie Anglaise serait le temps où l'ouvrage commencerait?—Je n'avais pas d'instructions écrites, et je ne me rappelle quelles instructions verbales j'avais, si j'en avais; mais j'avais certainement compris que le gouvernement désirait recevoir les informations dans le temps nommé.

22041. Pouvez-vous dire si vous avez appris cela de quelque employé du gouvernement, où si vous êtes arrivé à cette conclusion par suite de la lecture de ce qui avait été écrit sur le sujet?—C'est ce que j'ai compris dans toutes mes entrevues avec le ministre des Travaux Publics, et je crois que les lettres que j'ai lues prouverait que telle était ma conviction.

22042. Oui, j'ai compris que c'était votre conviction; mais je cherche pour le moment comment vous y êtes arrivé—si vous dites que le fait vous a été communiqué par quelqu'un au nom du gouvernement que deux années seraient la limite du temps qui s'écoulerait avant le commencement de l'ouvrage?—J'ai compris cela.

S'il n'eût pas compris que l'ouvrage commencerait dans les deux ans, il aurait adopté une autre ligne de conduite.

22043. De quelqu'un d'attaché au gouvernement?—Oui.

22044. Si on avait mis le temps plus long, disons le double, cela aurait-il causé quelque altération dans la ligne de conduite que vous avez suivie pour ces examens?—Oui; cela aurait fait une bien grande différence.

22045. Veuillez expliquer quelle différence cela aurait faite?—Dans certains endroits cela n'eût pas fait grande chose. Je crois qu'il aurait été absolument impossible de percer autrement que nous ne l'avons fait cette contrée sans chemins et sans habitants; mais il y a d'autres endroits où, en toute probabilité, j'aurais essayé de faire moi-même un examen personnel.

22046. Alors cette différence aurait consisté seulement dans les personnes qui étaient engagées et non dans le système d'arpentage; est-ce bien cela que je dois comprendre?—Dans les deux. Je dis qu'il y a des endroits où il n'y a pas d'autre moyen d'acquérir les informations désirées. Je ne vois d'autre moyen de faire un examen général de la contrée qui fût de quelque valeur entre Ottawa et le Lac Supérieur sur la route du chemin de fer à moins qu'il ne fût fait par un homme très habile, un homme tel que nous n'en avons pas sous la main dans le temps. Il ne faut pas perdre de vue que dans une contrée de cette espèce, fortement boisée, c'est comme si vous cherchiez votre chemin dans l'obscurité; vous ne pouvez pas voir 100 verges autour de vous. Dans mes instructions je suggérais que chaque homme portât avec lui des grapins qui lui permettraient de monter dans les arbres pour faire ses observations—des grapins comme ceux dont se servent les constructeurs de télégraphe pour poser les fils.

22047. Alors, si le temps avait excédé deux années, dites-vous que vous auriez adopté une autre manière de procéder?—Si le temps avait été beaucoup plus long que deux ans, j'aurais adopté une autre méthode dans quelques sections.

Explorations: 1871.

22048. Quelles sections?—Au nord et à l'ouest du Lac Supérieur.

22049. Quelle différente ligne de conduite auriez-vous adoptée?—  
J'aurais essayé de faire l'examen au moyen du micromètre et du baromètre le long des diverses routes des canots et des lacs qui traversent la région dans plusieurs directions à l'ouest et au nord de la Baie du Tonnerre.

Si le temps l'eût permis, il aurait fait des explorations d'abord, puis aurait fait des arpentages avec les instruments sur des points favorables.

22050. Pour quel objet auriez-vous adopté ce procédé particulier?—Pour acquérir une connaissance générale, bien que pas exacte en tous points de la contrée.

22051. En quoi cela vous aurait-il été avantageux?—Cela m'aurait permis de projeter des arpentages.

22052. Les arpentages avec instruments?—Oui; sur les routes qui offraient le plus d'avantages—qui paraissaient en offrir.

22053. Alors, s'il n'y a pas d'objection particulière dans les circonstances environnantes, la meilleure méthode, c'est de faire un examen préliminaire?—C'est le plan que j'aurais adopté.

22054. Si je vous comprends bien, vous dites que c'est le meilleur plan quand il n'y a rien dans les circonstances environnantes qui s'oppose à son adoption?—Oui.

22055. Comment un arpentage avec les instruments remplit-il le but mieux que l'autre méthode, quand le temps est si court?—Un examen avec instruments combine les deux moyens. Il vous donne les informations que vous recueilliriez par ce moyen de faire des explorations, aussi bien que des informations d'une autre sorte sur les distances horizontales et verticales, et vous donne également une base d'où projeter vos explorations à droite et à gauche.

22056. Si je ne me trompe, c'était une contrée entièrement nouvelle; qu'elle était, en fait, inconnue à l'homme civilisé comme vous dites—  
cette contrée généralement depuis la Rivière Rouge jusqu'à Nipissing?—  
—Plus particulièrement de Nipigon à l'Ottawa. On avait parcouru plusieurs fois le chemin Dawson, et il est bien connu que le chemin Dawson s'étend du Lac Supérieur à la Rivière Rouge.

Le pays, depuis Nipigon à l'Ottawa, est entièrement inconnu.

22057. Mais à partir de Nipigon directement on n'avait pas obtenu beaucoup d'informations?—Pas beaucoup.

22058. Généralement parlant, la contrée du Lac Nipigon au Lac Nipissing était pays inconnu?—Généralement parlant, oui.

22059. L'exception à cette description générale est cette partie qui se trouverait un peu au sud-ouest du Lac Nipigon, le long du chemin Dawson?—Oui; la contrée longeant le chemin Dawson—la contrée au nord du chemin Dawson n'était pas connue.

La région au nord du chemin Dawson est inconnue.

22060. Serait-il désirable, avant de tracer une ligne dans une contrée parfaitement inconnue, de se procurer quelque espèce d'informations sur une vaste surface ou sur une surface limitée?—Nous recueillions autant que nous le pouvions des informations sur une grande étendue de terrain. J'ai fait faire une exploration *en raquettes*, sans instruments, toute la distance depuis la Rivière Rouge à l'est de Nipigon, aussi à bonne heure qu'il a été possible.

*Explorations: 1871.*

Si une ligne se faisait dans une région complètement inconnue, il serait désirable que l'examen couvrit une aussi grande aire de terrain que possible. 22061. C'est ce qui a été fait ; mais, abstraitement parlant, sans nous occuper d'aucun ouvrage en particulier, mais au point de vue du génie est-il désirable, quand il faut tracer une ligne dans une contrée parfaitement inconnue, que l'examen embrasse une aussi grande étendue de terrain que possible, ou simplement une surface limitée ?—Oh ! aussi illimitée que possible.

Dans ce cas-ci, un examen très étendu n'était pas nécessaire, car il fallait avoir la ligne la plus courte possible, depuis le lac Nipissing jusqu'à l'arc septentrional du Lac Supérieur. 22062. Obtiendriez-vous des informations sur une vaste étendue en vous servant de cette méthode que vous avez dit que vous auriez employée si le temps n'avait pas été si court—je veux dire le micromètre et le baromètre—plutôt que de l'arpentage avec instruments ?—Ce sont les circonstances qui nous guident. Dans ce cas-ci, nous n'avions pas besoin d'obtenir des informations sur une étendue de terrain aussi vaste que semble le comporter votre question, par exemple, nous voulions la voie la plus courte, du Lac Nipissing ou de ses environs, à l'arc septentrional du Lac Supérieur.

22063. Vous voulez dire la voie la plus courte possible ?—Oui. Il n'y a pas besoin de faire à partir de là une exploration de 200 à 300 milles, bien que, dans le fait, nous ayons envoyé une expédition jusqu'à la Baie James pour un tout autre objet entièrement.

22064. Vous avez parlé, je crois, de l'extrême largeur de cette contrée que vous aviez à examiner : après en avoir dit la largeur, vous avez mentionné, 300 à 500 milles ?—Oui ; c'est sur la côte du Pacifique, et nous l'avons effectivement examinée ; mais, à cette extrémité, je n'ai pas mentionné une surface aussi considérable, n'est-ce pas ?—Je n'aurais pourtant pas fait une si grande erreur, car j'ai fait une exploration aussi avancée dans le nord que la Baie James par ordre du gouvernement, mais pour un autre objet. En parlant de cela, j'avais dans l'esprit la cause des dépenses sur l'arpentage.

22065. Était-il désirable, entre la Rivière Rouge et Mattawa ou Nipissing, d'obtenir des informations, sur une vaste ou une petite surface de pays : je parle maintenant de la largeur plutôt que de la longueur ?—Il était désirable d'avoir autant d'informations que possible.

22066. Vous voulez dire sur une aussi grande surface de pays que possible ?—Dans toutes les directions ; mais il était plus important d'avoir des informations sur la praticabilité d'une ligne sur la plus courte route entre un point et un autre.

22067. Il n'y a pas longtemps, vous disiez, ce me semble, que si vous n'aviez pas été gêné par le temps vous auriez adopté, de préférence à celle qui a été choisie, la méthode d'examen par le micromètre et le baromètre, parce qu'elle vous aurait fourni les informations sur une plus grande surface de terrain, et vous aurait mis en état de juger sur laquelle des lignes vous feriez plus tard un arpentage avec les instruments ?—Parce qu'elle me donnerait l'information qui me permettrait de projeter un arpentage avec les instruments m'offrant les meilleures chances de réussite.

Il croit que, sans parler du temps, il aurait fallu percer cette contrée entre Nipissing et Nipigon avec un arpentage avec instruments. 22068.—Est-ce que ces mêmes raisons ne se seraient-elles pas également appliquées au territoire entre Nipissing et Nipigon, par exemple, si vous n'eussiez pas été commandé par la brièveté du temps ?—Non, pas dans une même mesure, non. Je crois qu'il aurait fallu percer cette contrée comme on l'a fait dans presque toutes les circonstances—

du moins je ne voyais pas d'autre moyen propre à amener de bons résultats, dans le temps.

22069. Dites-vous qu'en ce qui concerne cette partie particulière de la ligne entre Nipissing et Nipigon, vous auriez adopté la méthode que vous avez choisie, que le temps fût long ou court?—Sur une partie considérable de la ligne, je crois que oui.

22070. Ainsi, votre opinion est évidemment que la ligne de conduite que vous avez suivie était la meilleure dans l'intérêt public?—Je crois que, dans les circonstances, je n'en n'aurais pas pu suivre d'autre.

22071. Dans quelles circonstances?—Dans les circonstances que j'ai expliquées dans mon témoignage aujourd'hui.

22072. Vous ne voulez pas parler de l'arrangement du temps avec la Colombie Anglaise?—C'est une raison

22073. Mais j'ai compris que vous disiez que, à part cette raison, et dans toutes les circonstances, votre méthode aurait été la meilleure?—Dans toutes les parties de la région?

22074. A propos de la partie que vous venez justement de mentionner, dois-je comprendre que vous exprimez cette opinion que la méthode adoptée pour l'examen de cette contrée était la meilleure dans l'intérêt public, dans toutes les circonstances?—Dans les circonstances d'alors, le plan d'arpentage adopté était le meilleur dans l'intérêt public.

22075. Je croyais que vous aviez dit, abstraction faite de toutes ces circonstances? Prenons la question de temps; si on avait donné trois ou quatre ans; je crois que le plan adopté convenait pour cette partie.

22076. Mais s'il n'avait pas fallu du tout tenir compte du temps, par exemple, si vous aviez eu dix ans au lieu de deux?—Dix ans feraient une grande différence. Je n'aurais pas fait un arpentage de cette nature la première année, si j'avais eu dix ans. j'aurais adopté dans ce cas d'autres moyens d'acquérir des informations.

S'il avait eu dix ans, il n'aurait pas fait d'arpentage avec instruments la première année.

22077. Quel procédé auriez-vous adopté, dites-vous, pour acquérir ces informations générales dont vous parlez?—J'aurais envoyé des partis d'exploration au haut de la Rivière Ottawa faire une observation micrométrique. J'aurais fait la même chose sur d'autres rivières et tâché par ce moyen de rétrécir les limites dans lesquelles j'aurais fait l'arpentage, l'espèce d'arpentage qui a été fait.

Il aurait envoyé des partis d'explorateurs.

22078. En envoyant ces partis d'exploration la première saison, vous vous assuriez où il serait à propos d'envoyer plus tard les autres partis: est-il désirable d'obtenir ces informations préliminaires avant d'envoyer des partis avec les instruments?—Oui.

22079. Pourquoi?—Parce que toutes les dépenses étaient faites pour acquérir des informations.

22080. Mais si vous pouviez d'abord les avoir aussi bien au moyen d'un arpentage avec instruments, pourquoi était-il désirable de le faire précéder d'une expédition?—Celle-ci pouvait se faire à bien moins de frais.

22081. C'est la raison?—Oui.

22082. Alors l'obligation où vous avez été d'adopter le système que vous avez suivi, si elle a causé quelque perte, celle-ci a dû être d'une nature financière?—Oui.

*Explorations : 1871.*

Ne sait pas s'il y aurait une grande différence dans le coût final.

22083. Y a-t-il une grande différence de coût entre les deux méthodes : dans la première saison une exploration suivie d'un arpentage avec les instruments sur une ligne choisie, et la méthode que vous avez adoptée, à savoir : un arpentage avec instruments?—Je ne sais pas si, en fin de compte, il y aurait eu une bien grande différence, car l'arpentage général aurait coûté la même chose, et il aurait fallu le faire quand même. Le seul gain, c'est que l'autre méthode offrait plus de chances favorables d'une réussite définitive.

22084. Je suppose que, dans votre expérience de ce chemin de fer même, il est arrivé que des partis d'arpenteurs avec instruments ont fait des travaux qui n'ont eu aucune utilité par suite des obstacles insurmontables qu'ils ont rencontrés?—Pas tout à fait inutiles. Le fait même qu'ils avaient découvert des obstacles insurmontables, avait sa valeur.

Opinion du témoin sur les mérites relatifs des arpentages explorateurs et des arpentages avec instruments.

22085. L'arpentage avec instrument devenait inutile, je suppose, si ces obstacles avaient pu être découverts, comme vous le dites, au moyen d'observations micrométriques?—Si nous avions les hommes propres à ce travail.

22086. Ainsi, cet arpentage, autant le coût en était plus grand que celui de l'autre méthode plus simple, autant il devenait inutile dans les cas dont j'ai parlé où les partis ont découvert des obstacles insurmontables?—Si les obstacles avaient pu être découverts à moins de frais, sans doute qu'il aurait été désirable de le constater.

22087. N'est-il pas désirable de constater l'existence de ces obstacles par un procédé plus simple?—Pas toujours; la difficulté est de définir la position, de tracer la position sur la carte.

22088. Mais il n'y a pas là de difficulté, n'est-ce pas?—Oui, il y a de la difficulté.

22089. Alors pourquoi adopteriez-vous cette espèce d'arpentages s'il y a difficulté à constater les localités—en d'autres termes, s'ils ne sont pas efficaces?—Je ne les adopterais pas dans quelques cas où l'on pourrait, avec une facilité relative, fixer la position des obstacles.

22090. Pourriez-vous, dans la contrée entre Nipigon et la Rivière Rouge, fixer, sans difficulté, les localités au moyen d'observations micrométriques et barométriques?—La chose ne serait pas très facile. Cette contrée, du moins sous ses rapports géologiques, ressemble beaucoup aux Milles Isles, seulement elle renferme un peu plus de terre que d'eau, et il est bien difficile d'y faire des arpentages.

C'est le peu de temps à disposer qui a fait adopter les arpentages avec instruments.

22091. Dans tous les cas, si je vous comprends bien, voici ce que vous dites : que les explorations plus simples vous donnant des informations qu'il serait désirable de posséder avant d'entreprendre des arpentages avec les instruments, et que la raison pour laquelle ces arpentages avec instruments ont été adoptés dans le commencement, c'est que la brièveté du temps les rendait nécessaires. ?—Oui, la brièveté du temps le rendait nécessaire. Si l'on n'eût demandé de faire ces arpentages dans un temps illimité, je n'aurais pas suivi le même procédé.

22092. Eh ! bien, venons-en à la question de temps pour savoir jusqu'à quel point elle affectait le mode d'arpentage, permettez-moi de vous demander quelle proportion de la contrée, à partir de l'Est, vous

supposiez pouvoir être livrée à la construction dans les deux ou trois ans qui suivaient l'époque du premier arpentage?—En partant de l'Est?

22093. En commençant à l'Est?—Du Lac Supérieur à Nipissing?

22094. A l'est de toute la ligne. Vous dites, n'est-ce pas, que vous étiez informé que les termes convenus avec la Colombie Anglaise seraient suivis, et que, simultanément, l'ouvrage se commencerait à l'est et à l'ouest?—Oui.

22095. Il semblerait alors qu'il devenait nécessaire de commencer l'arpentage à chaque bout; or, en supposant que cela fût nécessaire, combien de temps, croyez-vous, aurait-il fallu pour constater le point du commencement, et quel temps de plus pour permettre de se mettre à l'œuvre?—Je vois ce que vous voulez dire, et je pense qu'il m'eût été impossible de me prononcer d'une manière positive sur la praticabilité de la ligne tout entière avant la réunion prochaine du Parlement, pas aussi vite si je n'eusse adopté la méthode que j'ai suivie. Il n'aurait pas été juste d'omettre toute la section entre le Lac Supérieur et Nipissing. Il était nécessaire de constater s'il était possible ou non d'y construire une voie ferrée.

22096. Voulez-vous dire qu'il était nécessaire de s'assurer de la ligne tout entière avant de commencer à l'un ou à l'autre bout?—Il était nécessaire de s'assurer si une ligne d'un bout à l'autre de la contrée était praticable ou non avant de frapper le premier coup; c'est mon opinion.

Il était nécessaire de constater la praticabilité d'une voie d'un bout à l'autre, avant de frapper le premier coup.

22097. Ainsi donc, selon vous, l'examen plus simple de la contrée à quelque point entre la Rivière Rouge et Nipissing n'aurait pu être tenté dès le commencement; il fallait adopter la méthode plus dispendieuse dès le commencement?—Il fallait prendre les moyens d'arriver à une opinion décisive d'une façon, ou d'une autre, et c'est ce qui a été fait. Il est bien facile de juger après l'événement, mais je puis dire positivement que je ne voyais aucune autre manière d'obtenir les résultats que nous désirions.

Il était nécessaire d'en arriver à une décision positive quelconque.

22098. Ce n'est pas parce que je mets en doute votre jugement dans cette affaire, ni à cause de l'opinion que vous aviez dans le temps, que je vous pose ces questions; mais c'est afin de connaître, s'il est possible, les raisons qui s'appliquent à l'affaire et qui vous ont induit à former votre opinion?—Pardon, je ne faisais pas allusion à vous. Je sais qu'il y a des gens assez peu généreux pour dire ce qu'ils auraient fait après qu'ils connaissent quelles sont les difficultés. Il y a des gens qui savent tout après l'événement. Ceci ne s'adresse à personne ici.

22099. J'ai adopté cette manière de vous poser des questions afin de recueillir des détails beaucoup plus nombreux que n'en donnerait un témoin si je le laissais dire tout simplement quelle est son opinion dans un temps particulier. Nous avons à nous enquérir minutieusement pour avoir les différentes idées sur les différentes questions que vous aviez dans votre esprit?—Si tout était à recommencer, je ne dis pas que je suivrais le même procédé, et emploierais les mêmes moyens de me procurer des renseignements, parce que je suis mieux renseigné aujourd'hui; mais avec les informations que je possédais dans le temps, je ne vois pas comment j'aurais pu agir autrement.

Avec l'information que possédait le témoin dans le temps, il ne pouvait suivre d'autre procédé.

22100. Est-ce qu'il avait quelque partie du pays sous votre direction auparavant—je veux dire sur le chemin de fer Intercolonial ou toute

*Explorations: 1871.*

autre partie du pays—qui fût une contrée absolument ignorée au commencement d'un projet?—Sur le chemin de fer Intercolonial, on a fait des arpentages sur de grandes—de très grandes—sections qui étaient fort peu connues de personnes qui en aient laissé la description. Les gens des chantiers de bois y passaient probablement. Le Col. Henderson et ses assistants avaient fait, il y a dix ou 15 ans, des examens dans certaines directions.

Sur l'Intercolonial, on adopta en premier lieu et des explorations préliminaires et des arpentages avec instruments.

22101. Comment s'est-on procuré les informations avant la désignation de la voie dans cette section; est-ce par des explorations en premier lieu?—Les deux plans ont été suivis.

22102. Généralement, quel usage a prévalu au commencement pour l'examen de cette contrée?—Je n'en suis pas bien sûr.

22103. Le chemin était-il sous votre contrôle dans le temps?—Non, mais quand j'en fus chargé, j'adoptai les deux méthodes.

22104. Je parle à l'heure qu'il est de contrées entièrement nouvelles?—J'adoptai les deux manières.

22105. Je suppose que dans des contrées établies ou des contrées bien connues, où les traits physiques sont compris, il n'y aurait pas absolument de nécessité à faire des explorations?—C'est justement là qu'on pourrait les faire avec le plus de facilité, par exemple, entre ici et Toronto, on peut parcourir la distance à cheval ou en voiture et acquérir une bonne connaissance du pays, mais il n'en serait pas de même si toute la contrée était couverte de forêts, et c'est tout forêt par là. Il est très-difficile de se frayer un chemin dans les endroits où croissent le sapin, l'épinette et autres arbres de cette espèce.

22106. Je crois que j'ai appris, d'après votre témoignage aujourd'hui, que partout où vous jugiez l'occasion propice vous avez examiné la contrée, d'abord au moyen d'explorations et non d'arpentages avec instruments, nonobstant la présence de ces arbres?—Oui.

Pourquoi les explorations simples ont été faites l'hiver.

22107. Pourquoi était-il convenable de faire de simples explorations l'hiver?—On parcourait quelques parties de la contrée un peu plus rapidement et à bien moins de frais qu'en faisant des arpentages avec les instruments, et ces explorations n'étaient pas toujours, mais étaient généralement des explorations latérales dirigées, non dans le sens général que nous tâchions de trouver, mais de façon à obtenir des informations à des distances considérables à droite et à gauche, en sorte que si nous ne réussissions pas à trouver une route directe, nous pouvions nous occuper à rechercher une route détournée.

On demande au témoin de dire le coût d'une simple exploration.

22108. Vous dites que les explorations coûtaient beaucoup moins que les arpentages avec les instruments: quel personnel fallait-il pour une simple exploration?—La dépense principale était dans le transport des provisions.

22109. Et cela devait dépendre du nombre composant le parti d'examineurs, si je puis les rappeler ainsi—pour les distinguer des journaliers?—Il me faudrait faire un estimé du nombre de jours qu'ils seraient éloignés de la base de leurs provisions.

22110. Prenez n'importe quelle distance, disons cinquante milles, quel nombre d'hommes enverriez-vous pour faire cet examen, en faisant la distinction entre les explorateurs et les porteurs ou autres ouvriers?

Je ferais un calcul du nombre de jours pendant lesquels ils seraient absents de leur base d'approvisionnements et j'allouerais à chaque homme une livre et demie de lard et une livre et demie de farine par jour.

22111. Pouvez-vous faire l'exploration sur un moindre espace — disons 100 milles?—S'il s'agissait simplement de parcourir 100 et de revenir, le temps serait court : mais il y a d'autres circonstances qui exigeraient probablement que l'arpenteur ne revint pas par le même chemin, mais qu'il prit des détours afin d'élargir la sphère de ses observations.

22112. Eh ! bien, supposant tout prêt pour le départ d'un parti d'explorateurs, veuillez nous dire de quelle force numérique devrait être ce parti pour aller au nord du lac Supérieur?—Je vous fournirai les données sur lesquelles je baserais mes calculs. Ces explorations devraient se faire en hiver.

22113. Parlons de l'hiver d'abord, par exemple?—Il faudrait faire la part des habillements ; les hommes auraient besoin de couvertes, de poêles à frire et de pots, et d'une tente quelconque.

22114. J'entends bien qu'on n'expédierait pas un parti sans calculer ce dont il aurait besoin?—Ce calcul a été fait et refait bien des fois. Je ne puis le garder dans ma mémoire.

22115. Si vous voulez me donner les détails, je vais le faire de suite?—Je mettais une livre et demie de lard et une livre et demie de farine pour chaque homme :—

22116. Combien d'hommes?—Je crois que je leur donnerais une couple de couvertes, et aussi une couples de robes de buffles à l'usage d'un certain nombre ; ils auraient aussi besoin d'une poêle à frire par tant d'hommes, et de quelques pots et casseroles pour faire bouillir leur lard et faire le thé.

22117. Y a-t-il d'autres petits articles que vous aimeriez à énumérer?—Oui ; il leur faudrait deux tentes, à moins que l'ingénieur ne consentit à coucher sous la même tente que ses hommes. Il faudrait aussi prévoir les accidents de diverses natures, et le cas possible où le parti ne reviendrait pas aussitôt qu'on l'espérait ; il faudrait donc les munir de toutes les choses en abondance suffisante pour prévenir toute espèce de malheur.

22118. Y a-t-il encore autre chose à faire entrer dans le calcul?—Les instruments dont ils auraient besoin, et leurs hardes de corps. Il leur faudrait des chemises de flanelle de rechange ; des caleçons, chaussettes, bottes et moccassins, et diverses autres choses de cette espèce.

22119. Y a-t-il encore d'autres choses nécessaires à mentionner, avant que nous commençons notre calcul?—Voilà je crois les principaux items. Il peut y avoir nombre de petits articles que tout le monde peut deviner.

22120. Maintenant, veuillez me donner le nombre des hommes?—Le nombre d'hommes dépendrait du résultat de ce calcul.

22121. Je vous ai demandé tantôt combien il faudrait de personnes pour faire cet examen ; je crois cela nécessaire comme partie des données?—Eh ! bien, deux seraient suffisantes.

Deux ingénieurs  
comme explorateurs ;  
deux hommes comme  
bûcherons.

*Explorations: 1871.*

22122. Et pour quel autre objet faudrait-il des hommes?—Pour se servir de la hache, et pour porter leurs articles sur leur dos.

22123. Combien d'hommes pour la hache?—Oh ; je pense qu'il y en aurait assez de deux.

22124. Croyez-vous que le parti se composait de quatre, outre ceux qui seraient chargés du transport?—Ce serait à peu près là tous les hommes voulus. Le tout dépendrait en grande partie, cependant, de la longueur du voyage et du but de l'expédition.

22125. J'ai essayé, dans une occasion précédente, de faire constater par un autre témoin, comme je voudrais le faire constater par vous-même, quelle était la proportion du coût de ces deux méthodes d'arpentages ; l'une par un parti d'exploration simple, et l'autre par un parti d'arpenteurs avec des instruments, et je m'aperçois qu'il est bien difficile de faire formuler son opinion aux témoins. Je n'ai pas d'objection à faire le calcul si vous le croyez trop difficile, ou si vous ne vous le rappelez pas. S'il y a un moyen plus simple d'arriver à ce que je veux connaître. Veuillez me l'indiquer pour faire la comparaison. Comme de raison, nous pouvons admettre n'importe quelle distance donnée—100 milles ou cinquante milles?—Peut-être accepteriez-vous l'un des arpentages qui ont été faits de cette manière. Il y en a eu un de fait, je me rappelle, dans l'hiver de 1871-72 par William Murdock, entre le Fort Garry et le Fort Nipigon, le nombre d'hommes qu'il avait avec lui et les dépenses encourues vous donneraient probablement une idée du coût de cet examen. La chose est facile à constater.

S'en réfère à l'exploration de Murdock, et fait observer que l'on peut savoir au département ce qu'elle a coûté.

22126. Dois-je comprendre que vous dites que dans le département de l'ingénieur du chemin du Pacifique, il n'y a pas d'entente générale sur ce sujet, sur le coût relatif de ces partis et de ces examens—qu'on ne sait pas trop ce qu'il en est?—Eh bien, me voici devant vous, témoin assermenté, et je ne viens pas ici préparé pour faire des calculs sous serment. S'il est absolument nécessaire que j'en fasse un, je désire le faire avec calme et délibération.

N'est pas préparé à donner des calculs sous serment.

22127. Il est désirable que nous ayons les renseignements?—Je n'en vois l'objet. Et pour vous parler franchement je ne vois pas qu'on m'ait assigné de comparaître devant vous pour être tourmenté à ce propos.

N'a pas été assigné pour être tourmenté à propos de calculs sur le coût relatif des différents modes d'arpentages.

22128. Je serais bien fâché de harceler quelque témoin qui ce soit, mais je ne puis m'empêcher d'être persuadé que c'est un sujet sur lequel nous devions être renseignés, s'il est possible à un ingénieur de nous éclairer ; pourriez-vous nous suggérer quelque autre qui serait mieux en position de le faire?—Eh bien, je vous offre un cas réel. Prenez le cas de William Murdock qui a fait cet examen—un examen précisément de la nature de celui dont vous vous occupez, entre le Fort Garry et le lac Nipigon ; ou prenez le cas de William Armstrong, qui a fait un examen sur la Rivière Pic et en descendant la rivière Nipigon ; prenez le cas de M. Austin qui a fait un examen d'un bout à l'autre du pays à l'est du lac Supérieur.

22129. C'étaient des examens explorateurs, n'est-ce pas?—Oui.

22130. Avec quels arpentages avec instruments comparerais-je ces arpentages explorateurs?—Je ne crois pas qu'il soit juste de comparer ces derniers avec des arpentages avec instruments.

Explorations : 1871.

22131. Comment puis-je comparer le coût des premiers avec celui des derniers ?—Je ne sais pas ; je ne puis vous éclairer là-dessus. J'ai cru qu'il fallait d'abord des arpentages avec les instruments.

22132. Vous n'avez pas d'objection, sans doute, à ce que j'obtienne des données pour faire cette comparaison ?—Pas le moins du monde.

22133. Vous comprenez, n'est-ce pas, que je cherche à établir une comparaison entre une simple exploration et un arpentage avec instruments dans une même région, tels que ceux qui ont été faits de temps en temps, dans différentes parties du pays : et maintenant vous suggérez ces mêmes examens explorateurs comme fournissant des données de comparaison ?—Si j'avais pensé qu'une telle exploration aurait fourni l'information, je n'aurais certainement pas encouru les frais d'une autre sorte d'examen.

22134. Je suis bien sûr de cela, et je suis certain que vous avez suivi le procédé que vous avez jugé le meilleur ; mais, cette partie de la question réglée, je désire maintenant obtenir quelques données pour obtenir la comparaison du coût relatif de ces arpentages, sans aucun rapport, si vous le voulez, avec le chemin de fer du Pacifique. Nous désirons savoir ce qu'il en coûterait pour examiner une contrée comme celle à travers laquelle le chemin de fer du Pacifique a été désignée, dans un cas au moyen d'une simple exploration, et dans l'autre au moyen d'un arpentage avec les instruments ?—Je crains bien de ne pouvoir dans le moment vous aider à faire la comparaison. Je le pourrais, après réflexion.

Ottawa, samedi, 14 mai 1881.

SANDFORD FLEMING : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

22135. Y a-t-il quelque chose se rattachant à votre déposition précédente que vous désiriez dire ?—Dans ma déposition, hier, concernant le mesurage du muskeg, j'ai dit que j'avais écrit une lettre ordonnant de ne plus délivrer de certificats. J'ai envoyé chercher cette lettre, et la voici : elle est datée du 23 décembre, 1878. Elle est toute courte :

“ MAROUS SMITH, Ecr., Ottawa.

“ MON CHER MONSIEUR,—Le 12 courant, MM. Purcell & Ryan, les entrepreneurs de la section 23, ont réclamé la retenue que le gouvernement gardait sur leur contrat. J'ai examiné l'affaire, et j'ai vu que, bien que le premier total estimé de la quantité d'ouvrage fût de \$1,037,061, il y avait déjà des certificats au montant de \$1,312,015 communicant la valeur des travaux exécutés, faisant voir une différence considérable entre l'estimé premier et le rapport de l'ouvrage fait, trop considérable en réalité, pour la laisser passer inaperçue. J'ai tout de suite télégraphié à M. McLennan, l'ingénieur en charge de la section, d'envoyer sans délai un rapport rendant compte de cette différence. J'avais appris quelques jours auparavant qu'il existait une différence importante dans les quantités, mais c'est pour la première fois que la chose m'est rapportée régulièrement. Je crois donc devoir m'enquérir tout de suite à ce sujet. Je n'ai pas encore reçu de réponse de M. McLennan, mais il est probable qu'il m'enverra bientôt des explications. En attendant, je pense qu'il vaut mieux que l'ingénieur ne délivre plus de certificats sur ce contrat. Je crois que c'est la meil-

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 25.  
MUSKEG.

Lettre de Fleming à  
Smith ordonnant de  
ne plus délivrer de  
certificats.

Construction du chemin de fer—

Contrat No. 25.

Muskeg.

leure conduite à suivre dans ce cas, et s'il ne m'arrive pas d'informations de quelqu'autre source, il faudra peut-être recommencer le mesurage de tous les travaux.

"Votre, etc., etc.,

"SANDFORD FLEMING."

Voilà la lettre dont je parlais.

22136. Etes-vous d'avis que cette lettre ne s'applique qu'au matériel du muskeg, car je me rappelle que vous supposiez que c'était à propos de ce matériel que vous aviez écrit la lettre?—Cette lettre enjoignait à M. Smith qui, jusque là, avait délivré des certificats, de ne le plus le faire.

La question du muskeg n'était pas comprise quand la lettre a été envoyée, mais le témoin était convaincu que quelque chose allait mal.

22137. Je ne vois pas que vous indiquiez dans cette lettre que vous ayez d'objection au mode de mesurer le muskeg?—Non; je ne comprenais pas encore la question. J'avais assez pour me convaincre que quelque chose clochait, du fait que l'argent payé à l'entrepreneur excédait l'estimé original de près de \$300,000.

22138. Cela aurait pu arriver si les mesurages avaient été sur des travaux en sus dans le roc ou les pierres détachées, n'est-ce pas?—La chose est possible. Je ne connaissais pas la cause dans le temps, mais il s'agissait de la question du muskeg.

22139. Comment saviez-vous que c'était relativement à la question du muskeg—je veux dire—le contenu de votre lettre?—Parce que j'ai découvert par la suite que l'excédant était dû au mode de mesurage du muskeg.

22140. Votre lettre a donc été écrite avant que vous ayez découvert la difficulté à propos du muskeg?—Je l'ai écrite quand j'ai eu découvert la difficulté; quant à la nature précise de la difficulté, je l'ignorais.

22141. J'ai compris que vous disiez auparavant que, dès que la difficulté à propos du mesurage du muskeg est venue à votre connaissance, vous écrivîtes à ce sujet, donnant vos injonctions sur la matière?—J'ai pu me tromper légèrement là-dessus—mais la difficulté dont je parlais dans ma déposition, hier, s'appliquait à la question du muskeg.

Comme fait, la première difficulté découverte était l'excédant des quantités actuelles sur les quantités estimées.

22142. Voulez-vous dire par là que la première difficulté que vous avez découverte était que l'ouvrage tel qu'exécuté dépassait de beaucoup le coût de l'ouvrage qui avait été estimé?—Oui.

22143. Et que, ayant écrit une lettre à ce sujet dans les termes que vous avez lus, vous avez découvert plus tard que cette difficulté était due aux quantités excessives mesurées comme muskeg?—Oui, précisément. Il y avait une difficulté—une difficulté sérieuse—et je décidai de m'enquérir à fond de la nature de cette difficulté avant que les entrepreneurs ne reçussent plus d'argent.

Après avoir découvert que l'excédant des quantités était dû au mode de mesurage du muskeg, il envoya des lettres aux ingénieurs.

22144. Après avoir découvert que la difficulté venait du mode de mesurer le muskeg, avez-vous donné des directions spéciales concernant ce matériel?—Oui.

22145. De quelle manière les avez-vous données?—J'ai envoyé des lettres d'instructions aux différents ingénieurs en charge des sections où l'on se servait de ce matériel.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.  
Muskeg.

22146. Dans quel temps les avez-vous envoyées?—J'ai dans la main une lettre du 3 juin 1879, adressée à M. Jennings. Des lettres semblables furent envoyées à M. Caddy.

22147. Cette lettre était la même que celle qui est imprimée dans votre memorandum de 1880?—Oui.

22148. S'applique-t-elle particulièrement au mode de mesurer le muskeg?—Oui, si je ne fais pas erreur, et elle a été rédigée après que la nature de la difficulté dont parle la lettre que vous venez de lire a été découverte.

22149. A la page 15, clause 6, je vois que vous désapprouviez l'usage de ce matériel pour les terrassements; y a-t-il quelque autre partie de la lettre qui parle de la méthode de le mesurer?—J'aurai beaucoup de plaisir à vous lire la clause; je commence par elle :

"6. On peut encore mentionner, pour l'information de Mr. Jennings, que sur quelques sections en voie de construction, quand les muskegs sont nombreux et quand les terrassements ont été faits avec du matériel pris aux excavations d'emprunt et aux fossés, il s'est élevé des difficultés sérieuses. On rapporte que le matériel ainsi emprunté se compose, dans bien des cas, de matière végétale d'une nature spongieuse, contenant beaucoup d'eau, et qu'une fois asséché et comprimé par un poids superposé, il a bien peu de solidité; il est par conséquent impropre à servir de fondation aux terrasses en terre. Le soussigné, en conséquence, désapprouve l'usage de ce matériel.

"7. Il y a plus ou moins de difficultés à former des terrassements à travers les marais ou les muskegs. Dans certains cas où on peut trouver une inclinaison de terrain qui permettrait aux fossés de drainer et de raffermir le sol, il est désirable de faire ces derniers parallèles à la voie du chemin de fer. Mais quand les fossés, une fois creusés, restent tout simplement remplis d'eau stagnante, il est douteux qu'il soit bon d'en creuser, et dans ces circonstances les fossés n'ont pas grande utilité. Et de fait, dans certaines localités spéciales, ils peuvent même être nuisibles, et dans tous ces cas, il est bon de ne pas en faire, mais de recourir plutôt à l'usage judicieux des fascines, tel que mentionné au contrat.

"Cela fait une mince couche de terre pour former une fondation et un lit pour les traverses peut-être étendue. On peut alors poser les rails, et assurer ainsi le transport du matériel de toute distance à portée facile, Mais si l'on a recours à cet expédient, il faudra encaisser la voie d'une manière unie et assez solidement pour empêcher les rails de se tordre ou d'être détériorés en aucune façon.

"8. Ces différents points sont mis sous les yeux de M. Jennings, mais devra lui-même décider des meilleures mesures à prendre quand il aura spécialement examiné chaque localité, et se sera assuré de la profondeur du muskeg et de toutes les circonstances. En arrivant à une décision, M. Jennings prendra en considération la question du charroi, pour lequel un prix est fixé, et il verra à ce que, dans aucun cas, les prix du charroi et de la terre combinés (quand le matériel est apporté sur des wagons) n'excèdent le prix du ballast, car, dans tous ces cas-là, le ballast serait probablement le meilleur et le moins dispendieux matériel dont on pourrait se servir pour les terrassements."

Voici la section sur laquelle je désire appeler votre attention spéciale :  
"9. Il peut y avoir des cas exceptionnels où il serait impossible à l'entrepreneur de se procurer du matériel convenable pour l'encaissement de la voie, et où il lui serait d'un grand avantage pour accélérer ses opérations, s'il lui était permis d'employer partiellement le matériel solide trouvé dans les muskegs. Il ne pourra s'en servir qu'avec modération, et chaque fois qu'il le fera, on ne paiera que pour le contenu solide de la  
Là où il est permis de se servir du muskeg, on ne doit l'employer qu'en petites quantités, et dans tous les cas on ne paiera que le contenu solide de la matière spongieuse.

Construction du chemin de fer—

Contrat No. 25.

Muskeg.

matière spongieuse. Une plateforme en billots (clause 12) sera invariablement posée sur la surface avant d'y déposer aucun matériel de muskeg, et il sera pris des arrangements pour mesurer le contenu solide cube dans le terrassement après que l'eau aura eu le temps de s'en retirer. C'est à ces conditions concernant le mesurage et le paiement, et à ces conditions seulement, ce que le soussigné approuve l'usage, sans aucune forme, de ce matériel particulier."

J'indiquais ensuite que M. Jennings devait informer les entrepreneurs de ma décision sur le sujet, et ainsi de suite.

22150. Si je comprends bien, vous dites dans les instructions que vous n'approuveriez pas généralement l'emploi de ce matériel, et que dans certains cas spéciaux où la chose paraîtrait inévitable par suite de la dépense qu'encourrait en sus l'entrepreneur s'il était obligé de fournir d'autre matériel, vous lui permettriez de s'en servir à condition que ce mesurage, ou ce mode de mesurer que vous indiquez, fut suivi par lui?—Dans ces cas, et en la manière décrite, je lui permettrais de l'employer.

22151. Mais à la condition que l'entrepreneur fût d'abord informé de votre décision?—Non; il n'y avait pas de condition semblable.

22152. J'ai compris que ce n'était qu'à ces conditions que vous lui permettiez de l'employer; que, en d'autres termes, vous retiriez votre permission à moins que ces conditions ne fussent acceptées?—Oui; mais la notification à l'entrepreneur ne formait pas partie de ces conditions, parce que la chose viendrait tôt ou tard à la connaissance de l'entrepreneur, et je tenais à ce que celui-ci l'apprît aussi vite que possible.

22153. Mais ne voyez-vous pas que vous dites à l'ingénieur que vous ne permettez pas l'excavation et l'emploi du matériel à moins que certain mode de mesurage ne soit dorénavant adopté?—Oui.

22154. Eh! bien, comment pouvez-vous mettre une condition à l'enlèvement du matériel qui se fait avant que le mode de mesurage soit établi, à moins que ce ne soit du consentement des parties?—Je ne saisis pas la question.

22155. Dans le fond vous dites ceci, n'est-ce pas: Je retire mon consentement à l'emploi du matériel de muskeg dans les terrassements à moins qu'il ne soit mesuré par le contenu solide du terrassement, après compression: est-ce là, en peu de mots la substance de vos instructions sur cette question?—Oui; j'indique comment le matériel sera employé, et cela tend à dire: il sera mesuré dans le terrassement de manière à arriver au contenu solide du matériel, et j'ajoute: "C'est à ces conditions, et à ces conditions seulement, que le soussigné (c'est-à-dire moi-même) approuve l'emploi sous aucune forme de ce matériel particulier."

22156. Vous attachez à votre permission une condition concernant l'excavation; on croirait naturellement que ce serait une condition précédente—que jusqu'à ce que cette condition fut connue et acceptée ou admise en quelque manière, vous retireriez votre consentement—que l'excavation, en fait, ne se ferait pas avant que cette condition fût remplie?—Voilà ce que j'ai dit en autant de mots!

22157. Alors, cela entraîne la proposition que l'entrepreneur devait consentir à cette condition, et à moins qu'il n'y consentît, que le maté-

La permission donnée pour l'emploi du muskeg est à la condition que l'entrepreneur ne soit payé que pour la partie solide du terrassement.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25—  
Muskeg.*

riel ne serait pas enlevé?—On l'arrêterait—s'il agissait autrement on prendrait les moyens de l'arrêter. L'ingénieur avait le pouvoir de l'empêcher de faire autrement—je veux dire l'ingénieur résident.

22158. Alors, si l'entrepreneur ne consentait pas à cette condition, ou n'en était pas informé d'avance et continuait ses excavations sans l'accepter, il ne serait pas, d'après votre propre théorie, comme je la comprends, assujéti à cette déduction dans le mesurage?—La chose se réduit à ceci : l'ouvrage serait suspendu, ou s'il continuait à travailler à l'encontre des instructions positives de mon assistant sur les lieux, il ne serait pas payé pour la somme d'ouvrage qu'il ferait, et j'aurais bien eu le soin de ne pas souscrire mon nom à aucun certificat à moins que le matériel n'eût été employé en la manière indiquée et mesurée en la manière aussi indiquée.

22159. Avez-vous donné aucuns certificats après ces instructions à M. Jennings, dans lesquels le matériel était mesuré autrement que vous ne l'aviez ordonné ; vous dites que vous auriez eu le soin de ne pas le faire?—Je ne le sais pas—comme matière de fait, je ne sais pas. Si j'en ai donné, c'est que je tenais pour certain que M. Jennings avait fait exécuter mes instructions tant que je ne m'étais pas assuré du contraire.

22160. En d'autres termes, sans enquête, vous auriez supposé que vos instructions avaient été obéies, et que le muskeg était réellement mesuré dans les terrassements?—Maintenant, pendant que le souvenir m'en revient, je dirai que le ministre m'enjoignait, cette année-là même, bien peu de temps après que j'eus quitté Ottawa, pas pour mon plaisir, mais dans l'intérêt public, de me rendre en Angleterre avec Sir John Macdonald, Sir Leonard Tilley et Sir Charles Tupper, et je m'y rendis avec eux, et je n'en revins que dans le mois d'août ou septembre, en sorte que j'ai été éloigné du bureau principal durant plusieurs mois après que j'eus donné ces instructions. A mon retour, j'aurais eu besoin de rechercher quels certificats j'avais signés pour pouvoir répondre à cette question. Je n'ai pas de doute que j'ai pris soin qu'il ne fût donné que des certificats valables.

22161. Y a-t-il quelque autre chose sur ce sujet du muskeg et de son mesurage que vous désiriez donner ou expliquer?—Non ; je vous avais tout simplement promis hier de produire cette lettre que j'ai produite tout à l'heure. Il me semble maintenant que, durant mon dernier séjour en Angleterre, il a été passé un ordre en conseil définissant la manière de mesurer ce muskeg, et dans quelle mesure il devait être employé, et, je crois, que cet ordre a été communiqué aux messieurs que j'ai déjà nommés, MM. Jenning & Caddy ; et ils ont dû agir depuis, je suppose, en obéissance à cet ordre en conseil.

22162. Quand nous nous sommes séparés hier, nous en étions à examiner le coût relatif des arpentages avec instruments et des arpentages d'exploration, particulièrement en ce qui concerne la section est de celle sur laquelle vous étiez interrogé : pouvez-vous maintenant nous donner de plus amples informations à propos de cette question de ce coût relatif, sur une longueur donnée de pays?—Je crains bien de ne pouvoir vous donner de renseignements satisfaisants. Je voyais qu'il n'était pas possible de commencer et continuer l'arpentage de cette façon, et la chose étant impraticable, on n'en a pas examiné le coût. La chose était impraticable pour plus d'une raison. Nous n'avons pas à

A moins que l'entrepreneur ne remplisse ces conduits, il ne recevrait pas de certificats.

Entretemps, il partit pour l'Angleterre.

Croit qu'il a été passé un Ordre en Conseil définissant le mode de mesurage du muskeg.

ARPENTAGES.

Trouva impraticable de faire précéder les arpentages avec instruments par les explorations ; c'est pourquoi le coût de l'exploration n'a pas été pris en considération.

*Explorations—  
Nature de l'exploration.*

notre disposition les hommes propres à faire ces sortes d'arpentages, on ne les trouvait pas dans le pays. Tous ceux que je connaissais personnellement comme capables étaient alors engagés.

Ne pouvait trouver d'hommes compétents.

22163. Engagés pour les arpentages avec instruments?—A d'autres travaux—sur d'autres voies de chemins de fer, ou autres ouvrages. Nous ne pouvions avoir leurs services, et il me fallut trouver quelqu'autre moyen de me procurer les informations voulues, en sorte que la question du coût de l'autre moyen que vous mentionnez n'a pas été considéré.

22164. Vous dites que des hommes capables de faire cet examen explorateur de la contrée étaient rares, et qu'on ne pouvait les avoir en nombre suffisant pour vous permettre de compter sur ce système ou méthode dans le commencement : est-ce que je comprends bien?—Oui.

22165. Alors, je suppose que vous donnez à entendre aussi que si vous aviez eu à votre disposition un nombre d'hommes suffisant, vous auriez suivi ce mode d'exploration?—Si j'avais eu du temps de reste, et si j'avais pu être partout à la fois, je l'aurais faite moi-même, mais la chose n'était pas possible. Le temps me manquait. Il aurait fallu bien du temps à un individu pour cela, et je ne connaissais pas d'autres hommes disponibles dans le moment qui fussent capables de faire ce travail.

S'il avait pu trouver les hommes convenables, il aurait fait faire des explorations dans une certaine mesure.

22166. Mais il me semble que vous donnez à entendre que si vous aviez pu trouver les hommes convenables, vous auriez adopté ce système?—Oui, dans une certaine mesure, mais pas entièrement. Il y a certaines parties de la contrée où je crois que j'aurais adopté le même mode que j'ai suivi.

22167. De quelles parties parlez-vous?—Je parle plus spécialement de la section—ce large espace blanc qui était sur la carte de ce temps-là—située entre la Rivière Ottawa et le Lac Nipissing, jusqu'à l'arc septentrional du Lac Supérieur, une bien longue distance, quelques 600 milles.

La contrée située entre la Rivière Ottawa et le Lac Nipissing, et à l'arc septentrional du Lac Supérieur, aurait été arpentée dans toutes les circonstances avec les instruments.

22168. Eh bien ; je comprends que vous voulez dire que même, s'il vous avait été possible d'être partout à la fois, et de faire vous-même ces arpentages d'exploration, vous auriez décidé quand même de faire ces arpentages avec instruments, tels qu'ils ont été adoptés dans le temps?—Oui, sur une partie très considérable de la contrée.

22169. Est-ce là la seule section dont vous parliez?—Oui.

22170. Entre la Rivière Ottawa et le Lac Nipissing jusqu'à l'arc septentrional du Lac Supérieur?—Oui.

22171. En sorte que, nonobstant toutes les circonstances environnantes, vous dites que le système choisi était celui qui devait être adopté dans ce temps-là?—Oui, pour une grande partie de cette section.

22172. Par cette méthode d'instruments, obtenez-vous des informations sur une surface aussi étendue de la contrée que par les explorations?—On obtient l'espèce d'informations dont on a plus besoin que des autres. Pour obtenir des informations au moyen d'explorations qu'on appelle communément des explorations de routes, l'explorateur comme règle, suivrait le cours des rivières et des ruisseaux. Ce sont là toutes les dépressions—les dépressions naturelles de la contrée, et il ne pouvait pas obtenir une grande connaissance des terres intermédiaires. En adoptant le procédé que j'ai suivi, j'allai au cœur même de la difficulté

et j'obtins des informations dans la direction générale qu'il était désirable que suivit la voie.

22173. Avec ces arpentages avec instruments, obtenez-vous des renseignements sur une aussi large surface de pays qu'au moyen des examens explorateurs tels que vous les avez décrits?—Sur une surface aussi grande, sinon plus vaste, parce que l'arpentage avec instruments embrasse ces explorations de route et les explorations latérales. Si vous voulez bien me permettre d'appeler votre attention sur la carte du pays—prenez une section quelconque—prenez la section dans le voisinage de ces routes de canots de la Baie d'Hudson—soit la route de Michipicoton à la Baie James; une exploration de route sur cette rivière donnerait bien peu d'informations utiles pour projeter un chemin de fer. On obtiendrait des renseignements sur la contrée entre le Lac Supérieur et la Baie James ou les points intermédiaires, mais on ne saurait rien de la contrée située à dix acres à droite ou à gauche : à moins qu'on ne rencontrât une rivière ou un cours d'eau navigable qui suivit la direction générale que l'on voudrait prendre, on n'obtiendrait en vérité que bien peu d'informations. Cette route de canots, dont je viens de parler, ne croise et ne pouvait croiser la voie du chemin de fer qu'à un seul point, et il était impossible de dire tout d'abord où ce point se rencontrerait—tout à fait impossible.

22174. Je crois que ma question n'était pas assez complète pour obtenir de vous l'information que je voulais avoir : j'aurais dû, je pense la qualifier?—Vous avez parlé d'une forte étendue de pays. Dans ce cas que j'ai mentionné, cela vous aurait donné plus de connaissance sur l'étendue du pays; mais c'était une connaissance du pays sur le sens de la longueur dont nous avions plutôt besoin.

22175. Je toucherai plus tard au point que je veux connaître. Pour le moment, j'essaie d'éclaircir la question pour la comprendre moi-même. Je sais que le sujet vous est bien familier. Le même temps, et la même somme d'argent auraient-ils permis au gouvernement d'obtenir des informations sur une aussi vaste étendue de pays au moyen des arpentages explorateurs?—Je crois, que le plan qui a été adopté et qui embrassait les arpentages avec instruments aussi bien que les explorations donne les informations désirées plus rapidement et à frais moindres qu'il eût été possible d'en obtenir par des explorations plus simples.

22176. Voulez-vous dire des opérations plus simples, au commencement, et puis suivies d'arpentages avec instruments, ou voulez-vous dire qu'une exploration plus simple ne vous aurait jamais donné l'information exacte que vous a donnée l'arpentage avec instruments?—Je veux dire les deux. Les explorations ne nous auraient jamais donné les informations dont nous avons besoin si nous avions pu les faire—si nous avions eu les hommes pour les faire. Elles nous auraient donné une certaine somme d'informations, mais elles n'auraient pas été satisfaisantes, à moins qu'on n'eût consacré beaucoup de temps à ces observations, des années et des années, et à moins que les hommes capables dont nous pouvions disposer n'eussent été employés à ce service.

22177. Laissons de côté pour le moment la question des hommes disponibles pour ce service, et admettons que vous eussiez pu vous procurer tous les hommes capables dont vous aviez besoin : je vous demande si on aurait pu obtenir la connaissance nécessaire avant la désignation

Le témoin dit que les arpentages explorateurs n'auraient jamais donné les informations voulues, même si on avait pu les faire.  
Une simple exploration, excepté dans l'une des sections est, aurait mieux fourni la connaissance nécessaire, avant la désignation de la voie.

*Explorations—  
Nature de l'exploration.*

de la voie sur une plus grande surface (je parle plutôt de la largeur que de la longueur) du pays, parce qu'on appelle une exploration simple mieux que par un arpentage avec instruments, dans un temps et avec des dépenses données?—Dans ce cas on l'aurait pu dans certaines sections de la contrée, mais dans l'une de ces sections, particulièrement entre le Lac Supérieur et l'Ottawa, j'aurais tout de même fait faire des arpentages avec instruments.

22178. Alors, vous voulez dire que dans le district et les localités à l'exception de la section que vous venez de nommer, une exploration aurait donné des informations de quelque nature sur une plus grande surface que les arpentages avec instruments : que malgré cela vous considérez les circonstances dans ce cas comme exceptionnelles, et qu'il était à propos d'adopter les arpentages avec instruments?—S'il y avait eu le temps et un nombre suffisant d'hommes disponibles, il aurait été avantageux de les employer à faire des explorations avec le baromètre et le micromètre et les explorations des routes ordinaires sur une vaste étendue de pays entre la Rivière Ronge et le Lac Nipigon ; mais je crois toujours que, même dans ces circonstances, il aurait été désirable de faire faire un examen avec les instruments comme la chose a été faite entre l'Ottawa et l'arc septentrional du Lac Supérieur.

Pourquoi il excepte la région entre le Lac Supérieur et l'Ottawa.

22179. Quelle est la raison qui fait sortir cette lisière de pays en particulier de la règle ordinaire : pourquoi croyez-vous que l'on devrait commencé là par faire des arpentages avec instruments plutôt que sur cette autre section qu'il aurait mieux valu, dites-vous, explorer d'abord?—Il y a plusieurs raisons. Ces explorations des routes se font généralement en canots sur les cours d'eau, et il n'y en a pas qui coulent dans la bonne direction, où il n'y en a que bien peu, en vérité, dans la section de pays dont nous parlons. Si vous examinez la carte—la carte la plus récente, avec tous les cours d'eau tracés—vous verrez qu'ils coulent généralement nord et sud au lieu d'est et ouest.

22180. Et voulez-vous dire qu'une exploration simple de la contrée ne peut se faire qu'en suivant les cours d'eau ou autres dépressions de terrains?—Pas facilement d'une autre manière.

22181. Mais avec quelque difficulté?—Avec beaucoup de difficulté. Je l'ai fait moi-même, mais ce n'est pas chose facile.

22182. Voulez-vous dire que les personnes qui la font sont assujéties à de grandes misères?—Oui, et le résultat n'en est guère satisfaisant.

On ne peut pas se servir de micromètre dans les bois.

22183. Même quand elle est faite avec le micromètre et le baromètre?—Oh ! on ne peut pas se servir du micromètre dans les bois. Pour s'en servir il faut un pays découvert.

22184. Ces explorations simples que vous avez recommandé de faire durant l'hiver se faisaient-elles par les bois?—Ces examens se faisaient avec aisance durant l'hiver à cause de la glace sur les lacs et les rivières.

Les explorations se sont faites à l'est et à l'ouest du lac Nipigon.

22185. Mais, si je comprends bien, les rivières et les lacs suivent une direction différente de la ligne que vous exploriez?—Il n'y a pas eu d'explorations dans la section de pays dont je parle. Elles ont été faites à l'est et à l'ouest du Lac Nipigon et non entre le Lac Supérieur et la Rivière Ottawa.

22186. A propos de la difficulté de trouver des hommes capables

*Explorations—  
Nature de l'exploration.*

pour ce service d'exploration, quelles sont les qualités requises de la personne employée à ce service?—Eh bien ; je considère que l'homme compétent pour ce travail pourrait occuper la position d'ingénieur en chef.

Celui qui est capable de faire une exploration peut agir en qualité d'ingénieur en chef.

22187. Il faudrait qu'il fût aussi habile que cela, croyez-vous?—Je le crois.

22188. Avez-vous envoyé M. Horetzky faire quelques explorations dans la partie ouest de la contrée?—Oui, c'est là une tout autre affaire.

22189. J'ai compris que vous l'aviez choisi pour ce travail ; cela est-il exact?—D'abord, M. Horetzky est parti comme photographe.

22190. N'a-t-il pas été employé comme explorateur pour s'assurer de la praticabilité de certaines parties de la contrée—le voisinage de la Rivière de la Paix ou de la Passe de la Rivière aux Pins?—Je crains que ne cela nous entraîne à une autre question qu'il faudra bien du temps pour discuter. Si vous y tenez, je suis prêt.

22191. Vous dites, n'est-ce pas, que pour les fins de cette exploration les hommes capables étaient rares, parce qu'aucun homme n'y était propre qui ne fût capable d'être ingénieur en chef. C'est là, si je ne me trompe, la substance de ce que vous avez dit. Or, je vous demande si vous n'avez pas employé à ce service des hommes qui ne sont pas capables d'être des ingénieurs en chef?—J'ai été fréquemment forcé d'employer des hommes pour faire des ouvrages, qui n'étaient certes pas des plus capables, parce que je n'en avais pas d'autres à ma disposition.

22192. Et cependant vous jugiez à propos de les employer?—Il est quelque fois nécessaire d'employer des hommes, parce que—pour une tout autre raison.

22193. Considérez-vous que tous les hommes, ou aucun d'eux, que vous employiez pour faire ou conduire des explorations simples, avaient les qualités que vous avez?—Dans ces explorations?

22194. Oui?—Il n'y en avait pas d'employés comme vous dites, seulement à des explorations. Comme règle ils faisaient de simples explorations.

22195. J'ai compris que vous disiez que sur certaines parties de cette contrée, dans certaines saisons de l'année, il y avait des gens qui ne faisaient rien autre chose qu'explorer—que plusieurs partis n'étaient engagés que comme explorateurs : est-ce bien cela?—C'est juste.

Il y avait à l'œuvre sur quelques parties de la région des partis de simple exploration.

22196. Ces partis avaient-ils tous à leur tête des hommes capables de faire des ingénieurs en chef?—Non.

Tous les hommes à la tête de ces partis n'auraient pu faire des ingénieurs en chef.

22197. Ainsi donc, il vous a fallu employer pour les explorations des hommes qui n'avaient point les qualités requises?—Mais la nature des explorations était bien différente. Ces autres explorations dont vous parlez se reliaient aux arpentages avec instruments. Nous avions ces derniers comme une base d'après laquelle les explorateurs pouvaient se guider.

Mais ces explorations étaient des lignes d'embranchements partant d'une base instrumentale.

22198. C'était des examens d'embranchement?—Oui.

22199. Partant d'une base déterminée par un arpentage instrumental?—Pour la plupart c'étaient des examens d'embranchement.

*Explorations—  
Nature de l'exploration.*

22200. Savez-vous s'il arrive quelque fois que des personnes qui n'appartiennent pas à la profession soient employées comme explorateurs pour constater en premier lieu si la contrée est praticable, avant que les hommes de profession soient envoyés plus tard pour faire l'arpentage instrumental?—Oh! oui; des hommes de chantier, des sauvages et autres sont priés quelquefois de donner leur avis sur certaines parties de la contrée qu'ils ont traversées, mais il n'est pas bon de toujours se fier à ce qu'ils racontent. Ils le donnent de bonne fois probablement, mais ils sont sujets souvent à tomber dans des erreurs grossières.

Ne se rappelle aucun cas où un homme non-professionnel ait constaté la praticabilité d'une région pour un chemin de fer.

22201. N'arrive-t-il pas quelquefois que la praticabilité d'une contrée pour un chemin de fer est constatée par des gens qui n'appartiennent pas du tout à la profession, et que l'on suit plus tard leurs indications?—Je n'en connais pas d'exemple, du moins je ne m'en rappelle aucun dans le moment.

22202. Dans une contrée où l'on pouvait se servir du micromètre et du baromètre, est-ce qu'une personne qui saurait comment s'en servir serait capable de recueillir des informations propres à établir la praticabilité d'une voie ferrée qui la traverserait?—Pas nécessairement.

22203. Où serait la difficulté?—Tout le monde pourrait apprendre, en bien peu de temps, à se servir du baromètre, de même que du micromètre. Il ne s'ensuit pas nécessairement que ce premier venu serait capable de vous fournir des informations précieuses concernant la contrée.

Explique la difficulté de trouver un homme capable de faire une exploration simple.

22204. Si le premier venu savait comment s'en servir, et qu'il s'en servit sur aucune partie particulière de la contrée, n'en obtiendrait-on pas des données précieuses pour juger de la praticabilité d'une voie ferrée?—Leurs informations vaudraient ce qu'elles vaudraient, mais pas davantage.

22205. Jusqu'où iraient-elles; vous donneraient-elles les distances et les élévations de la surface de la contrée?—Une seule observation au moyen du micromètre, si elles est bien faite, donnerait la distance entre deux points. Une série d'observations, à moins qu'elles ne fussent prises méthodiquement, ne donnerait que bien peu de renseignements. Il faudrait qu'elles fussent faites suivant certaines règles—certaines règles bien comprises.

22206. Des personnes d'intelligence ordinaire auraient-elles de la difficulté à comprendre ces règles?—Elles n'ont rien de difficile, mais l'expérience suffisante demanderait un peu de temps à acquérir. Je ne pense pas qu'aucun homme intelligent pût, sous peu de temps, se mettre suffisamment au fait pour faire ces explorations. Ces explorations dont vous parlez sont celles qui sont le plus souvent faites par la commission géologique—par M. Selwyn, le professeur Bell, le Dr Dawson et un ou deux autres. Ces hommes ne sont pas seulement des hommes d'une intelligence supérieure, mais ils ont de plus pour eux une longue expérience.

La voie la plus directe est à une grande distance en arrière du Lac.

22207. Pour s'assurer de la nature de la contrée et de la praticabilité d'une voie ferrée—par exemple entre Nipissing et Nipigon—fallait-il s'éloigner beaucoup de la frontière?—C'est justement ce que nous voulions découvrir par l'examen. Je voulais savoir à quelle petite distance de la voie directe, nous pourrions placer un chemin de fer, et la ligne la plus directe était à une grande distance en arrière du lac.

*Explorations—  
Nature de l'exploration.*

22208. Pouviez-vous vous en assurer, en ce qui concerne la profondeur de la contrée entre la frontière et la voie, beaucoup mieux par un arpentage instrumental se portant principalement vers l'est et l'ouest que par des explorations gagnant principalement le nord et le sud?—Beaucoup mieux, avec moins de frais, et bien plus rapidement.

22209. Jusqu'à quel profondeur croyez-vous avoir obtenu des informations de la nature de la contrée au moyen de l'arpentage instrumental adopté?—J'aurais peine à le dire. Jusqu'à une profondeur considérable—cinquante milles dans des endroits—une largeur de cinquante milles.

22210. En moyenne, quelle serait la profondeur?—Je ne saurais trop dire. Cela dépend d'informations que je ne possède pas sur le bout des doigts aujourd'hui, mais prise avec les explorations, il y a eu une largeur considérable de la contrée qui a été examinée. Ces examens ont eu lieu à 120 milles peut-être en arrière de la Baie Georgienne, et à une moindre distance en arrière du Lac Supérieur—150 milles en arrière de la Baie Georgienne.

22211. Si je comprends bien, voici comment on a procédé dans cet arpentage instrumental : les partis se rendaient à quelque point dans l'intérieur à une très grande distance de la frontière, puis ils poursuivaient leurs investigations à l'est et à l'ouest ; est-ce ainsi que l'ouvrage se fait?—Oui.

22212. En sorte que, de fait, vous obteniez des informations instrumentales sur une ligne bien à l'intérieur et éloignée de la frontière, mais suivant à l'est et à l'ouest la voie générale du chemin de fer?—Suivant la direction désirée. Un parti se rendait jusqu'à la Rivière Michipicoton, et je puis vous dire que les points accessibles à l'intérieur sont extrêmement limités. La Rivière Michipicoton en était un, et nous envoyâmes plus d'un parti au haut de la Rivière Michipicoton, avec instruction d'examiner à la droite et à la gauche, et pénétrer dans la forêt vers l'Ottawa dans une direction générale donnée, de manière à pouvoir arriver ou rencontrer un autre parti à mi-chemin de l'Ottawa.

22213. Quand vous vous êtes arrêté, au commencement de cette entreprise en 1871, à cette méthode, vous dites, si je comprends bien, que, suivant vous, il y avait urgence d'après les informations que vous receviez ; est-ce pour cela que vous aviez adopté les opérations, sans trop vous occuper du coût relatif des différentes espèces d'expéditions?—Je crois que je puis répondre affirmativement à votre question. Et d'abord, et par dessus tout, j'examinai quelle espèce d'examen il fallait faire—quelle espèce d'examen était praticable dans toutes les circonstances. Je me mis alors à l'œuvre pour faire faire cet examen, non pas coûte que coûte, mais avec l'objet surtout d'obtenir les résultats les plus satisfaisants dans le plus brief délai possible.

22214. Vous êtes vous occupé suffisamment du coût des différentes expéditions ou méthodes d'opérations pour comparer le coût relatif des différentes expéditions?—Il est possible que j'en aie fait la comparaison dans mon esprit, et sans doute j'ai dû y songer sérieusement, mais je ne puis dire positivement dans quelle mesure, ni ne puis-je montrer des calculs du coût des différentes méthodes.

22215. Considériez-vous que le coût de l'opération n'était que d'une importance secondaire?—Oui.

Une grande largeur de la région a été examinée.

Direction suivie en faisant l'arpentage instrumentale, des partis pénétrèrent à l'intérieur jusqu'à un certain point, et firent des investigations à l'est et à l'ouest.

Il a pu comparer le coût relatif des différentes méthodes, mais ne peut dire dans quelle mesure, car le coût à ses yeux, n'était qu'une considération secondaire.

*Explorations—  
Nature de l'exploration.*

22216. Et que l'objet principal était de vous procurer les informations qui vous mettaient à même de désigner une voie?—L'objet principal était d'obtenir les renseignements que le gouvernement désirait.

22217. Et c'était de désigner une voie, n'est-ce pas?—C'était, en premier lieu, de s'assurer si une voie était praticable; en second lieu, de savoir où elle irait, et, quand le temps en serait venu, de désigner la voie.

22218. L'objet définitif était la désignation de la voie?—En aussi peu de mots possibles, d'établir une voie de chemin de fer d'un bout du pays à l'autre.

Voit par un papier qu'il a sous les yeux, et daté du 16 avril 1877, que entre la vallée de l'Ottawa et la Rivière Rouge il y a eu des explorations sur près de 10,000 milles.

22219. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à cette section Est ou boisée, et se rapportant aux arpentages, que vous désiriez ajouter à votre déposition?—Je ne crois pas. Je vois par un papier que j'ai sous les yeux, et qui a été rédigé évidemment avec soin, et portant la date du 16 avril 1877—rédigé, je crois, pour être soumis soit au sénat ou à la chambre des Communes—que bien qu'il eût eu des arpentages avec instruments dans cette contrée, entre la vallée de l'Ottawa et la Rivière Rouge, sur une grande échelle, on ne négligeait pas pour cela les arpentages explorateurs. Je vois que l'on a fait faire des explorations sur un parcours de près de 10,000 milles entre la vallée de l'Ottawa et la Rivière Rouge, depuis le commencement jusqu'à la fin.

**Burpe.**

T. R. BURPE : continuation de son interrogatoire :

ACHAT DE RAILS.—  
CONTRATS Nos.  
6-II.

*Par le Président :—*

22220. Je crois que vous nous avez dit que vous aviez la garde de la correspondance entre M. Fleming et d'autres personnes, durant le temps qu'il a été ingénieur en chef, ou après que vous avez été attaché au département?—Oui.

La première lettre Sandberg qui a été trouvée porte une date postérieure à celle de l'achat des rails d'acier.

22221. Avez-vous cherché les lettres ou copies des lettres de M. Fleming à M. Sandberg, au sujet de l'achat des rails?—Oui, j'ai fait des recherches dans les livres. La première lettre que j'ai trouvée porte la date de novembre 1874, après l'achat des rails d'acier.

22222. C'est après la réception des soumissions. Après l'octroi du contrat.

22223. Vous n'en avez pas trouvé avant cela de M. Fleming à M. Sandberg?—Non, pas auparavant. Toute notre correspondance jusqu'à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1874 a été détruite par le feu.

**Fleming.**

SANDFORD FLEMING : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :*

22224. Vous avez entendu la question qui a été adressée à M. Burpe, au sujet de la correspondance échangée entre nous et M. Sandberg; pouvez-vous nous dire si cette correspondance a existé?—Je suis certain autant qu'on peut l'être qu'il y avait une correspondance.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

22225. Entre vous et lui?—Entre M. Sandberg et moi.

22226. Je vous demande s'il existait quelque lettre de vous à lui?— Il a reçu plusieurs lettres de Sandberg. J'ai reçu quelques lettres de M. Sandberg, plus je crois que je lui ai envoyé de réponses. J'ai probablement, dans une occasion, accusé réception de deux ou trois lettres ayant beaucoup d'occupations à part cela, et ne pouvant guère répondre autrement que par un accusé de réception. Sans doute j'ai pu les laisser accumuler, mais je me rappelle parfaitement avoir reçu les lettres en question. J'en suis sûr autant qu'on peut l'être.

22227. Il ne s'agit nullement d'un doute à ce sujet; la question que je vous pose est celle-ci : les lettres que vous avez adressées à M. Sandberg, comme je comprends que vous le laissez supposer, seraient en réponse à quelques lettres de lui à vous, ne lui demandant pas de vous écrire?—Je pense que l'information est volontaire de sa part; je ne lui ai nullement demandé cela. Sandberg a fourni une information volontaire.

22228. Il vous a fait volontairement cette information?—Il a donné une information volontaire. Quant à la disparition des lettres, j'ai dit qu'il était possible que je les aie passées à M. MacKenzie.

22229. C'est-à-dire les lettres qu'ils vous avaient adressées?—Oui. Elles peuvent ne pas avoir été inscrites au bureau principal. Je me serai probablement absenté tout l'été et j'ai pu les recevoir en mon absence d'Ottawa.

22230. Veuillez expliquer le système des explorations dans la Colombie Anglaise. Y a-t-il quelque différence dans la méthode adoptée pour ce pays et celle de la section orientale, ou y a-t-il quelques autres explorations que vous jugiez convenable de donner à ce sujet?—J'aurai à consulter les instructions et dépêches et les différents documents relatifs à cette partie de la question et il peut se faire que je sois un peu ennuyeux. Toutefois je m'efforcerai d'être aussi court que possible. Pour ce qui concerne le mode de procéder aux travaux d'explorations dans la Colombie Anglaise, qui ont commencé il y a dix ans, j'avoue qu'à l'époque je me suis trouvé grandement embarrassé. Je n'étais jamais allé dans la Colombie et ce pays est du nombre de ceux sur la nature desquels il est très difficile de se former une idée convenable, même après en avoir la meilleure description. Nos opérations devaient être conduites dans des parties isolées de la province qui n'avaient pas été visitées par des gens—des voyageurs—qui aient laissé un rapport derrière eux, car je me suis efforcé de recueillir toutes les informations qu'il me serait possible d'obtenir de n'importe quelle source. J'ai recueilli des renseignements très utiles, principalement sur le pays à l'est des Montagnes Rocheuses et les Montagnes Rocheuses elles-mêmes, dans les rapports du Capt. Palliser, principalement au sujet des passes du sud à travers ces montagnes; par les journaux du Dr Ray, de Milton et de Cheadle et autres, j'ai obtenu des informations sur la passe de la Tête Jaune et autres sections du pays. J'ai eu l'avantage d'une entrevue avec l'hon. M. Trutch, qui a été plus tard Lieutenant-Gouverneur de la Colombie Anglaise et qui, tout en n'étant pas allé lui-même dans les montagnes, connaissant beaucoup la Colombie Anglaise, peut-être mieux que qui ce soit. Je me suis donc ainsi efforcé de recueillir à différentes sources toutes les informations qu'il m'était possible de réunir, et j'ai appris que deux points, la passe Howse et la passe de la Tête Jaune

EXPLORATIONS  
DANS LA COLOMBIE ANGLAISE.

Il a recueilli des informations dans les écrits du Capt. Palliser, du Dr Ray, de Milton et de Cheadle. Il a eu une entrevue avec Trutch et a appris que la Passe Howse et la Passe de la Tête Jaune offraient les passages les plus favorables pour pénétrer dans la Colombie Anglaise.

*Explorations, C. A.*

offraient à l'est les passages les plus favorables pour pénétrer dans la Colombie Anglaise. Je n'avais alors aucune conception que des obstacles barraient la route directe, de l'Océan du Pacifique à l'ouest des Montagnes Rocheuses,—obstacles plus formidables et bien plus difficiles à surmonter que ceux des Montagnes Rocheuses, comme on s'en est aperçu plus tard. J'ai perdu beaucoup de temps à trouver des ingénieurs que je considérais comme ayant les qualités pour entreprendre l'examen nécessaire. Il y avait un certain nombre de personnes, dans la Colombie Anglaise, que pour des raisons qui seront comprises, on jugea convenable d'employer.

Quelques personnes de la Colombie Anglaise ont été employées pour d'autres raisons que leurs capacités comme ingénieur.

22231. Vous voulez dire, je suppose, à cause de leurs capacités comme ingénieurs?—Non, pour des raisons politiques. Ces messieurs étaient pour moi des inconnus. Je n'avais même jamais entendu prononcer leurs noms auparavant et je ne savais rien personnellement de leurs aptitudes. J'ai entendu cependant parler d'une personne que j'avais connue il y a bien des années et qui, ainsi que je l'ai su, avait passé depuis une grande partie de sa vie dans la Colombie Anglaise à faire des explorations, à tracer des sentiers et à faire des routes; cette personne avait une connaissance parfaite des districts montagneux et principalement

de ceux qui avoisinent la rivière Colombie, à l'ouest de la passe Howse, et elle possédait les qualités voulues pour assurer le succès d'une expédition et d'un examen dans cette région. J'ai obtenu du ministre l'autorisation d'employer cette personne, M. Moberly, et je lui confiai la tâche de chercher tous les détails relatifs à la passe Howse comme route de chemin de fer. J'ai réussi également à m'assurer les services de M. McLennan qui, j'ai lieu de croire, réunissait les quantités voulues pour faire un examen dans une région difficile. Je savais que c'était un homme d'énergie et de talent et possédant une expérience

Il obtint du ministre l'autorisation d'employer M. Moberly et il lui donna la tâche d'étudier la Passe Howse.

Il confia l'exploration de la Passe de la Tête Jaune à M. McLennan.

M. John Trutch fut chargé du district du Fraser inférieur à Kamloops et au lac Shuswap.

Quatre furent envoyés d'Ottawa : Mahood, Rhéaume, Ireland et Dickey.

considérable. Je mis l'examen de la passe de la Tête Jaune et de ses approches entre les mains de M. McLennan. Une autre personne, M. John Trutch, demeurant dans la Colombie Anglaise et frère de l'ancien lieutenant-gouverneur, fut également nommé et chargé du district s'étendant du Fraser inférieur à Kamloops et au Lac Shuswap. Ces trois hommes furent nommés ingénieurs de district et placés comme tels sur un pied d'égalité. M. George Watt, que j'avais connu précédemment, fut nommé au département du commissariat pour contrôler et tenir le compte des dépenses. C'était le désir du gouvernement que ces trois personnes composassent autant que possible leur personnel de résidents de la Colombie Anglaise. En réalité, quatre ingénieurs seulement furent envoyés d'ici et l'un d'entre eux appartenait réellement à la Colombie Anglaise. Leurs noms sont messieurs Mahood, Rhéaume, Ireland and Dickey. Ces quatre personnes furent nommées de l'autorité de Sir George Cartier. Le premier dont le nom est mentionné, monsieur Mahood, avait fait partie précédemment d'explorations dans la Colombie Anglaise. Il m'était étranger. Une autre personne, M. Sherwood Hill, fut nommé au commissariat de l'exploration. Il m'était également étranger. M. Moberly fut choisi pour faire un examen du pays entre la plaine de Kootanie, à l'est de la passe Howse et le Lac Shuswap, à l'est de Kamloops. Je dois mentionner ici qu'il m'avait précédemment informé qu'il avait une connaissance parfaite du pays à l'est du Lac Shuswap et il avait en réalité découvert une route favorable pour un chemin de fer à travers les Montagnes d'Or qui se trouvent entre le Lac Shuswap et la rivière Colombie. Le point sur lequel j'avais moi-

même le plus de doute se trouvait à la passe Howse et dans les environs ; il était toutefois considéré comme désirable de confirmer l'assertion de M. Moberly au sujet de la passe de l'Aigle.

22232. C'est la passe que vous pensiez qu'il avait découverte ?—Oui, ce sentier qui traverse les Montagnes d'Or. Je lui ordonnais en conséquence de se rendre avec toute la rapidité possible à la passe Howse et d'y faire une exploration. Je lui ordonnais de plus, afin d'épargner le temps, d'envoyer une partie de son détachement faire une exploration avec instruments entre le Lac Shuswap et la Rivière Colombie.

22233. A travers la passe de l'Aigle ?—A travers la passe de l'Aigle, et je l'exhortais à faire tous ses efforts pour opérer une jonction entre la passe Howse et le Lac Shuswap avant la fin de la saison. M. McLennan reçut également l'ordre de traverser les montagnes à l'ouest, par la passe de la Tête Jaune et de faire des deux côtés une exploration instrumentale de la passe et de ses abords, de façon à réunir des données qui nous permettraient d'établir une comparaison entre la passe Howse et la passe de la Tête Jaune, aussitôt qu'il serait possible de le faire.

22234. Pourriez-vous dire à partir de quels points ces ingénieurs devaient commencer l'examen avec instruments ?—M. Moberly devait commencer son examen instrumental à la plaine de Kootanie ; M. McLennan, si je me rappelle bien ses instructions, devait commencer de ce côté-ci de la passe de la Tête Jaune, après l'avoir traversée et examinée. M. John Trutch devait examiner le district compris entre le Lac Shuswap et le Fraser inférieur,—une section qui est pour ainsi dire commune aux deux rôtés à travers les Montagnes Rocheuses, l'une par la passe Howse, l'autre par la passe de la Tête Jaune. Ces trois hommes étaient entièrement laissés, à leur propre jugement au sujet du nombre de leur détachement, de la composition de leur personnel et de tout en un mot. Mes instructions étaient très générales. C'est une erreur que de supposer, comme on peut être porté à le croire par quelques dépositions données devant cette commission, qu'il leur était interdit de faire aucun examen avec instruments. Il leur était enjoint, en premier lieu, de faire un examen général, et j'aimerais à vous lire une partie des instructions que j'ai heureusement sur moi. Les instructions données à M. Trutch et aux autres étaient semblables :

Instructions à  
Moberly, McLennan  
et Trutch.

“ Vous commencerez l'exploration dans ce district par un examen général du pays, afin de vous assurer de l'endroit où il est le plus convenable de faire un arpentage.”

M. Moberly et M. McLennan devaient acquérir une connaissance générale et complète de leurs districts tout entiers avant de faire usage des instruments, et à cette fin ils avaient instruction de commencer l'examen avec instruments à l'extrémité opposée.

22235. L'extrémité est ?—Oui ; au point le plus élargi de l'extrémité est, afin qu'ils pussent se familiariser d'abord avec la nature de la région à travers laquelle la route était projetée.

22236. Ils auraient alors traversé le pays une seconde fois en faisant leur examen instrumental ?—En faisant leur examen instrumental. Mes instructions à ces personnes, tant écrites que verbales, étaient générales. J'avais volontairement abandonné presque tout à leur jugement, désignant simplement la localité de leurs explorations respectives et la

Instructions gé-  
rales. Presque tout  
laissé à la discrétion  
des ingénieurs.

*Explorations, C. A.*

nature des informations désirées. Je comprenais que ce serait une erreur que de les lier en aucune manière par des instructions sévères et qu'il était beaucoup mieux de laisser à leur bon sens toutes les questions de détail et de leur permettre, dans leur exploration, d'amener leur examen à un résultat avec le moins de délai possible; et s'il est besoin de preuve, je voudrais lire les instructions données à ces personnes ou du moins, une partie d'entre elles. La lecture d'un ou deux paragraphes ne demandera que quelques minutes.

Lettre du 14 juin 1871, à M. McLennan. 22237. Lisez?—Cette lettre est adressée à M. McLennan, en date du 14 juin 1871.

“MONSIEUR,—Le gouvernement canadien ayant décidé de commencer une exploration pour un chemin de fer traversant le Canada jusqu'à la Côte du Pacifique, vous a nommé sur ma recommandation pour diriger les explorations et arpentages jusqu'à la ligne de district, à l'ouest de Jasper House, latitude 52 degrés, 12 minutes et 15 secondes. Vous commencerez l'exploration du district avec un ou plusieurs détachements qui seront placés sous votre direction et l'un d'eux commencera son travail à Jasper House qu'on dit être à 3,372 pieds au-dessus du niveau de la mer et s'efforcera de découvrir la ligne la plus praticable pour un chemin de fer de ce point, dans une direction sud, jusque près de Henry House et de là à travers la passe de la Tête Jaune ou de Leather Pass, dans la direction ouest jusqu'à Cache de la Tête Jaune. Vous ferez faire aussi un examen général du pays compris entre la Cache de la Tête Jaune à l'extrémité orientale du Lac Quesnelle, ou l'extrémité septentrionale du Lac à l'Eau Claire, dans le but de vous assurer s'il serait à propos de tenter la localisation de la ligne à travers ce pays. Cette exploration devra aussi vous mettre en état de vous former une opinion sur la possibilité de trouver également une ligne praticable au sud de Leather Pass jusqu'aux eaux, soit du Thompson, soit de la rivière Colombia. Dans le cas où l'examen vous démontrerait la possibilité de toutes ces routes, vous dirigerez alors l'exploration à l'ouest dans le but de trouver la route la plus praticable pour un chemin de fer de la Cache de la Tête Jaune à l'embouchure du Quesnelle.”

22238. L'exploration traverserait ainsi la chaîne de Cariboo?—Oui.

“Si vous ne réussissez pas à trouver une telle route à travers les montagnes près de Cariboo, vous devez faire tous vos efforts pour trouver une localisation en suivant dans une direction générale les eaux de la rivière Fraser à partir de la Cache de la Tête Jaune.”

Référant aux instructions générales, je mentionne ceci :

“George Watt a été nommé officier du commissariat pour l'exploration de la Colombie Anglaise, c'est avec lui que vous aurez à prendre des arrangements pour la fourniture et le transport des provisions et pour les affaires de finance en général.”

PASSE HOWSE.  
Instructions à  
Moberly.

Je crois inutile de continuer ma lecture, quoique j'eusse été heureux de lire ces instructions dans leur entier. Je lirai maintenant quelques paragraphes des instructions à Moberly. Après avoir indiqué la direction générale de l'exploration, de la plaine de Kootanie au Lac Shuswap, je continue ainsi :

“Comme la saison favorable à une exploration dans cette section sera considérablement avancée au moment où vous arriverez-là, il sera peut-être convenable que vous commenciez votre travail à la Plaine de Kootanie qui est à l'extrémité de votre district.”

22239. La Plaine de Kootanie est à l'est de la passe Howse?—Oui.

“Afin que vous vous trouviez rapproché du centre des approvisionnements comme la saison avance, mais sur ce point, vous devez dans une



*Explorations, C. A.—  
Passé Howse.*

Il recommanda à Watt de diriger et de contrôler les dépenses autant que possible.

Lettre au Gouverneur de la Colombie-Anglaise.

satisfaisants. J'ai envoyé grand nombre de lettres à George Watt, l'officier du commissariat, lui expliquant ses devoirs et lui recommandant de diriger et de contrôler les dépenses autant qu'il le pourrait. J'ai envoyé également une lettre à Son Excellence l'hon. Anthony Musgrave, gouverneur de la Colombie Anglaise, que je vois ici et que je n'ai probablement pas lue depuis qu'elle a été écrite. Elle n'est pas très longue. Elle porte la date du 24 juin et est conçue en ces termes :

“ MONSIEUR,—Le gouvernement du Canada m'ayant nommé ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique Canadien, avec instruction de procéder à une exploration d'arpentage, dans le plus bref délai possible, de toute la région comprise entre cet endroit et l'Océan Pacifique, j'ai pris la liberté de vous télégraphier il y a quelque temps pour vous demander les noms des ingénieurs et arpenteurs de la Colombie Anglaise qui pourraient rendre des services à l'exploration, attendu qu'il a été jugé convenable d'employer autant que possible des résidents de cette colonie. J'ai reçu votre réponse, j'ai soumis les noms au gouvernement et j'ai reçu l'autorisation d'employer ces messieurs que vous m'avez mentionnés. Pour le moment les explorations dans la Colombie Anglaise seront partagées en trois districts, commandés par trois ingénieurs de district. J'ai choisi pour remplir ces emplois : Messrs. John Trutch, R. McLennan and Walter Moberly, et j'ai prié ces messieurs de vous soumettre leurs instructions de manière à ce que vous soyez parfaitement informé de toutes les opérations projetées. D'autres personnes de la Colombie Anglaise seront employées sous les ordres des ingénieurs de district. Je pense visiter moi-même la Colombie Anglaise vers le milieu du mois d'août.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.”

Les travaux commencèrent et je fus privé des moyens de communiquer avec les détachements examinant les routes conduisant à la passe de la Tête Jaune et à la passe Howse après leur départ. Dès qu'on eut reçu des informations précises, les mérites des deux routes furent soigneusement pesés. Le résultat de la comparaison que nous pûmes faire figure dans mon rapport de 1872 et je vais en citer un ou deux paragraphes :

Comparaison entre les passes Howse et de la Tête Jaune. (Rapport de 1872, page 10.)

“ Pour ce qui est de l'exploration entre les Montagnes Rocheuses et la Côte du Pacifique, quoique la plus grande partie reste à faire, elle a fait, sans aucun doute des progrès considérables.

“ On a trouvé une ligne très favorable pour un chemin de fer à travers la chaîne des Montagnes d'Or par la passe de l'Aigle, s'étendant des Petites Dalles, sur la rivière Colombie, jusqu'au Lac Shuswap, et on a terminé une exploration instrumentale de l'extrémité du dit Lac, jusqu'à Hope, sur la rivière Fraser. On s'est assuré également de la configuration des abords de la Passe Howse, considérés au point de vue du génie civil.

“ L'expédition d'arpentage qui partit de Victoria le 20 juillet pour chercher une ligne à peu près directe, à partir de l'embouchure du Quennele, à travers la région de Cariboo, jusqu'à la Cache de la Tête Jaune, n'a pas atteint le but qu'on se proposait. La passe la plus basse qui ait été découverte à travers la chaîne de Selkirk, quoique 1,000 pieds moins élevés que les montagnes adjacentes, est représentée comme se trouvant à une telle élévation que d'un côté l'inclinaison du terrain est 1,600 pieds en cinq milles, et de l'autre de 2,300 pieds en six milles environ, ce qui fait que la passe est impraticable pour un chemin de fer, à moins de construire un tunnel dont le coût serait énorme.

22243. Maintenant, avant d'abandonner ce sujet, je comprends que c'est là la route suivie par M. Moberly en se rendant à la passe Howse avec un détachement d'arpenteurs ?—Je ne suis pas certain qu'il ait lui-même suivi cette route. Je ne pense pas qu'elle se trouve sur l'itinéraire.

*Explorations, C. A.—  
Passé Howse.*

22244. Voulez-vous dire que cette information que vous exposez maintenant dans ce rapport ait été obtenue par le détachement de M. Moberly?—Oui.

22245. A cette époque?—Oui.

22246. Par un des détachements qu'il prit avec lui?—Un des détachements d'arpenteurs.

22247. Alors,—avant d'abandonner ce sujet,—voulez-vous dire que ces points particuliers de votre rapport sont basés sur les informations obtenues par un simple détachement d'exploration?—Pour ce qui regarde la chaîne du Selkirk.

22248. La possibilité d'une route à travers la chaîne de Selkirk?—La possibilité d'une route à travers la chaîne de Selkirk est constatée.  
Oui.

22249. Cette possibilité a-t-elle été établie par un détachement d'exploration?—Oui. Je continue ma lecture.

“ On a trouvé une passe favorable de la rivière Fraser nord, dans le voisinage de la Cache de la Tête Jaune, au bras nord de la rivière Thompson.

“ D'après les informations reçues, cela permettrait la construction d'une ligne de la passe de la Tête Jaune à Kamloops, avec des rampes ne dépassant pas cinquante pieds par mille.

“ L'heureuse découverte d'une ligne praticable, avec des pentes si favorables entre Kamloops et le sommet des Montagnes Rocheuses, par le Thompson nord et la passe de la Tête Jaune, jointe aux informations envoyées par l'expédition qui avait examiné le pays sur le versant est des montagnes, amena l'abandon de tout travail d'exploration ultérieur, dans la passe Howse.

“ Kamloops est un point important sur la ligne qui était explorée à partir de New Westminster, à travers la passe à l'Aigle jusqu'à la passe Howse. La distance de Kamloops à un point commun près de Edmonton, n'est pas plus considérable par le Thompson nord et la passe de la Tête Jaune, que par la passe de l'Aigle et la passe de Howse, tandis que toutes les informations tendent à établir qu'on peut obtenir une ligne bien meilleure et coûtant beaucoup moins par la première route que par la seconde.

“ Cela a engagé le gouvernement à adopter, le 2 du courant, la passe de la Tête Jaune comme la porte conduisant de l'est dans la Colombie Anglaise.

“ La considération importante qui se présente ensuite est l'établissement d'une route de chemin de fer de la Cache de la Tête Jaune à la côte du Pacifique.”

Je lis ce paragraphe dans le but de démontrer qu'on est arrivé à réaliser un progrès important par les explorations et les arpentages exécutés jusqu'à cette époque, et les dépenses réduites.

22250. Je désirerais obtenir de vous quelques autres réponses sur cette question, avant d'aborder une autre partie du sujet; j'infère de ce que vous avez dit et lu que le but des opérations de la première saison était de vous assurer des mérites relatifs ou de la possibilité de deux lignes partant d'un point commun, vers Kamloops, l'une traversant la passe Howse et l'autre la passe de la Tête Jaune?—Oui, en grande partie.

22251. Sous quel rapport cela n'est-il pas exact?—En ce que nous avions un autre objet en vue. Nous avions à résoudre la question d'atteindre les côtes du Pacifique à des points autres que Burrard Inlet. En consultant la carte, on peut se rendre compte du fait que tandis que la

Tandis que la Passe Howse domine seulement Burrard Inlet, la Passe de la Tête Jaune domine tous les terminus alors connus sur la côte.

*Explorations, C. A.—  
Quelle Passe?*

passé Howse domine Burrard Inlet, et Burrard Inlet seulement, la passe de la Tête Jaune domine, elle, non-seulement Burrard Inlet mais encore tous les points de la côte qu'il était alors question de choisir pour terminus.

22252. Si quelque point sur la côte du Pacifique, au nord de Burrard Inlet, avait été choisi pour terminus, il y aurait eu moins de nécessité pour explorer la ligne prise par M. Moberly que si Burrard Inlet avait été choisi. N'est-ce pas cela? — Si l'on avait décidé de se rendre sur aucun point au nord de Burrard Inlet, à l'exception de Howe Sound, il n'aurait pas été nécessaire de faire un examen de la passe Howse.

22253. Alors l'opinion la plus favorable qu'on puisse se former de la nécessité des opérations de Moberly, dépendrait du choix de Burrard Inlet comme terminus?—Entièrement.

22254. Alors, considérant la chose à ce point de vue, de manière à donner à ses opérations le bénéfice du plus fort argument en leur faveur, je comprends d'après ce que vous avez dit et lu que le but de l'expédition de M. Moberly était de s'assurer si la passe de Howse, qui était considérée comme possible, ou la passe de l'Aigle qui était considérée également comme possible, pourraient être utilisées en faisant entre elles une ligne aussi directe que possible?—Oui, c'était là le but.

22255. Le but principal?—Oui.

22256. Vous vous en êtes assuré, si je comprends bien, par une simple exploration?—On s'est assuré de la possibilité.

22257. Par une simple exploration?—Oui, on s'est assuré de la possibilité de la ligne. Nous ne connaissions pas, ou du moins nous n'avions pas une connaissance suffisante, des abords de la passe Howse par le côté occidental.

22258. Vous avez dit dans votre rapport en avril 1872, qu'on s'était assuré que la passe à travers les monts Selkirk était impraticable pour un chemin de fer à moins que l'on ne construisit un tunnel énormément coûteux?—C'est une tout autre chose.

22259. Cela est-il exact?—Oui.

22260. Ce fait qui me semble être le point qui devait décider de l'utilité de l'expédition, . . . Non, pardon de vous avoir interrompu.

22261. Un simple détachement d'exploration s'est assuré de ce fait qui me semble être le point qui devait décider de l'utilité de l'expédition?—Ce n'était pas le point décisif, mais seulement un des traits de la route. Nous voulions découvrir s'il existait ou non une ligne plus directe entre la passe Howse et la passe de l'Aigle, que celle qui contournait la rivière Colombie pour se rendre au Camp des Bateaux.

22262. Exactement : c'est là, comme je le comprenais, le but de l'expédition?—Mais ce n'était pas là le point décisif. Le point décisif, comme je le comprends, était la passe Howse elle-même.

22263. N'avez-vous pas décidé, et le gouvernement lui-même n'a-t-il pas décidé sur les mérites de la route qui devait être adoptée, et qui était celle de la passe de la Tête Jaune, sans avoir sérieusement examiné la passe Howse?—Non, nous avons exploré la passe Howse, nous avons fait un examen avec le secours des instruments.

But de l'expédition  
Moberly.

L'examen instrumental de la Passe Howse combiné avec la connaissance de la difficulté de traverser la chaîne de Selkirk, a décidé l'adoption de la Passe de la Tête Jaune.

22264. Est-là ce qui a décidé l'adoption de la passe de la Tête Jaune? En partie, et nous avons aussi les informations établissant qu'il n'y avait pas de passé à travers la chaîne de Selkirk.

22265. N'est-ce pas là le point décisif de la question :—la difficulté de traverser la chaîne de Selkirk ; n'est-ce pas là le fait principal établi par les opérations de Moberly dans le cours de cette saison?—Non.

22266. Quel était le fait principal?—Je n'avais que fort peu d'espoir de traverser la chaîne de Selkirk lorsque les explorations commencèrent.

22267. Alors quel est le point principal?—Il repose dans une comparaison des mérites respectifs des deux passes : la passe Howse et la passe de la Tête Jaune,—que nous avons pu établir par les explorations tout imparfaites qu'elles aient été.

22268. Ai-je tort ou raison de supposer que la passe Howse aurait été abandonnée, lors même qu'elle eût été meilleure que la passe de la Tête Jaune, à cause de la difficulté qu'on a rencontré dans la chaîne des Selkirk?—Je ne pense pas ; je crois que vous êtes dans l'erreur. Si en avait été autrement, la question serait demeurée ouverte et nous aurions eu à supporter les dépenses d'autres explorations dans cette direction.

22269. Dans un des extraits de votre rapport que vous avez lu vous dites :

“ La passe la plus basse qui ait été découverte à travers la chaîne des Selkirk, quoique de 1,000 pieds moins élevées que les montagnes adjacentes, est représentée comme se trouvant à une telle élévation que d'un côté l'inclinaison du terrain est de 1,600 pieds en cinq milles, et de l'autre de 2,300 pieds en six milles environ, ce qui fait que la passe est impraticable pour du chemin de fer, à moins de construire un tunnel dont le coût serait énorme.”

Maintenant, en face de cet obstacle, dites-vous que la passe Howse, si elle avait présenté des mérites égaux à ceux de la passe de la Tête Jaune, aurait été adoptée?—Je dis simplement que la chose en elle-même n'était pas suffisante pour régler la question au sujet de la meilleure passe. Cela ne rendait pas la ligne de la passe Howse impraticable, mais l'allongeait simplement.

22270. Vous voulez dire en passant par la rivière Colombie?—Oui.

22271. En la contournant?—Oui.

22272. La longueur de la ligne aurait été alors de 175 milles au lieu qu'elle n'aurait été que de soixante-quinze milles si elle traversait les montagnes?—Environ cela. Il y avait aussi d'autres questions qui sont entrées en comparaison, comme la nature des difficultés de l'ascension de la passe Howse, par la rivière Colombie. Le profil que m'a envoyé M. Moberly et qui a été fait comme j'en ai été informé et comme j'ai lieu de le croire au moyen d'explorations instrumentales, m'a montré une section de chemin de fer très difficile, et j'ai pu la comparer avec les abords de la passe de la Tête Jaune, avant de recommander au gouvernement l'une ou l'autre passe.

*Le profil de Moberly  
montra que les abords  
de la Passe Howse  
sont très difficiles.*

22273. N'était-ce pas plutôt la difficulté de faire passer une voie de chemin de fer à travers la passe Howse que celle dont vous venez de parler au sujet de l'impossibilité d'une route à travers les Selkirk, qui constituait le principal obstacle?—Non, je ne le pense pas. C'était un des obstacles. Je n'ai jamais été très désireux d'obtenir une passe de ce

*Explorations, C. A.—  
Quelle Passe?*

côté. Dès le principe j'ai pensé qu'il serait nécessaire de suivre la rivière Colombie jusqu'au Camp des Bateaux et de là a la passe de l'Aigle.

Si l'on avait pu découvrir un passage à travers la chaîne des Selkirk, la route de la Passe Howse à Burrard Inlet aurait été beaucoup plus courte que celle passant par la Passe de la Tête Jaune.

22274. Cette difficulté que vous considérez comme très sérieuse et qui devait influencer beaucoup sur le choix de la route à adopter, a été découverte sans exploration instrumentale?—Sans exploration instrumentale. Avant que M. Moberly se rendit là, je savais qu'il y avait toutes les probabilités possibles de découvrir une route de la plaine Kootanie au Lac Shuswap,—non à travers la chaîne de Selkirk, mais à travers la passe Howse—le Blaeberry river, la rivière Colombie jusqu'au Camp des Bateaux, du Camp des Bateaux aux Petites Dalles et de là à travers la passe de l'Aigle au Lac Shuswap. Si nous avions pu obtenir un passage à travers la chaîne du Selkirk, la route de la passe Howse à Burrard Inlet aurait été beaucoup plus courte, si non plus favorable.

22275. Avant d'abandonner la question de la traverse des Selkirk, je tiendrais à vous demander si la traverse, de la manière que vous l'aviez suggérée, n'était pas considérée comme beaucoup plus avantageuse qu'un détour par le camp des bateaux?—Nous ne le savions pas. Si la ligne eut été praticable, elle aurait été sans doute beaucoup plus favorable; elle aurait abrégé la distance de soixante et quinze milles, quatre-vingt ou plus.

22276. Un des points dont on avait à s'assurer était la possibilité de cette ligne?—C'était un des points, mais non le principal. L'objet principal était d'obtenir des informations au sujet de la passe Howse, de la passe de l'Aigle, et du pays intermédiaire, par la rivière Colombie. Comme je l'ai déjà dit, je n'avais que fort peu d'espoir d'obtenir les informations que je cherchais. Dès que le gouvernement se décida à adopter la passe de la Tête Jaune et arrêter les dépenses d'exploration de la passe Howse, j'écrivis à M. McLennan, qui était alors en route pour la Colombie Anglaise, une lettre que je vais lire. Elle porte la date du jour même où la passe de la Tête Jaune a été adoptée, le 2 avril 1872.

" R. McLENNAN, Ecr., Toronto.

Lettre à McLennan l'informant de la décision du gouvernement en faveur de la Passe de la Tête Jaune.

" MON CHER MONSIEUR,—Vous trouverez ci-joint copie d'un télégramme que j'ai envoyé aujourd'hui au Lieut.-Gouverneur Trutch. Vous apprendrez par sa lecture que le gouvernement a décidé d'abandonner toutes les explorations relatives à la passe de Howse et d'adopter la passe de la Tête Jaune, comme la porte de communication de l'est dans le Colombie Anglaise. Les informations provenant des explorations faites par vous-même et M. Moberly ont été de nature à justifier cette décision. Il est établi qu'on peut gagner plus facilement Kamloops, sur la ligne conduisant à New Westminster, par la passe de la Tête Jaune que par la passe Howse, de la longitude de Fort Edmonton. La distance est à peu près égale, par l'une ou l'autre route, et les mesurages qui ont été faits décident sans aucun doute la question en faveur de la passe de la Tête Jaune. Sans doute, si l'on peut gagner plus facilement New Westminster par la passe de la Tête Jaune, tous les points de la Colombie Anglaise au nord de celui-ci, seront atteints encore plus facilement. Cette décision est d'autant plus satisfaisante qu'elle nous permettra de concentrer nos efforts sur une route, à l'est de la Cache de la Tête Jaune et qu'elle fera de ce dernier endroit un point commun à toutes les lignes se dirigeant à l'ouest."

Maintenant voici le point sur lequel je désire attirer votre attention :

" Nous devons utiliser les provisions prises par M. Moberly, et je pense que pour cela le meilleur moyen à adopter est de les transporter au Camp

*Explorations, C. A.—  
Quelle Passe?*

des Bateaux, et de là par la rivière des Canots dans le voisinage du Lac Albreda ou du Lac aux Atocas, ou par la Passe Athabaska à Henry House. J'ai indiqué dans cette dépêche l'endroit où les détachements de Moberly et de M. Trutch devaient opérer, c'est-à-dire entre Kamloops, le Lac aux Atocas et Jasper House. De la sorte vos détachements se trouveraient libres d'entreprendre l'exploration sur la ligne la plus directe qu'ils pourront trouver entre la Cache de la Tête Jaune et Bute Inlet. J'espère que l'exploration entre le Lac Quesnelle et le Thompson Nord sera couronnée de succès; s'il en est ainsi, vous la pousserez jusqu'à Bute Inlet. Si vous ne trouvez pas de passage à travers les montagnes plus rapproché que Kamloops, vous devrez alors vous assurer de la possibilité d'une ligne par la rivière Bonaparte. J'espère toutefois qu si vous ne pouvez pénétrer du Thompson Nord au Lac Quesnelle, vous pourrez y pénétrer par le Lac Tranquille et le Lac La Hache. Veuillez dire au Lieutenant-Gouverneur que je regrette beaucoup de ne pouvoir me rendre immédiatement dans la Colombie Anglaise. Toutefois le gouvernement est occupé maintenant à prendre des arrangements pour s'assurer les services d'un ingénieur qui prendra en mon absence la direction générale de toutes les explorations de la Colombie Anglaise, et qui partira probablement dans une couple de semaines. Il prendra avec lui un nombre d'aides suffisant pour faire des explorations spéciales dans le voisinage de l'Île Valdes, dans le but de la réunir à la côte par un pont, et il dirigera lui-même les explorations de la côte. Il vient de terminer un autre engagement, et il se rendra à la Colombie Anglaise dans le délai le plus bref possible. Je fais des arrangements pour partir en juin, par voie de terre pour la Colombie Anglaise, et j'arriverai probablement à Jasper House vers le milieu d'août.

Le même jour, j'ai envoyé le télégramme suivant au Lieutenant-Gouverneur Trutch :

“ OTTAWA, 2 avril 1872.

“ Au lieut.-gouverneur TRUTCH, Victoria, C. A.

“ Les informations obtenues par les explorations établissent qu'on peut arriver plus facilement d'Edmonton à Kamloops par la passe de la Tête Jaune. Les détachements de Moberly et ses provisions seront dirigées au nord par la rivière du Canot ou la passe Athabaska. Un détachement explorera de Henry House, dans la direction de Jasper et d'Edmonton; l'autre entre le Lac aux Atocas, et Henry House. Les détachements de John Trutch feront des explorations entre Kamloops et le Lac aux Atocas, laissant la Frasez inférieure pour plus tard. Les détachements de McLennan s'occuperont de chercher la ligne la plus directe des explorations ci-dessus au Lac Tatla et à Bute Inlet. Une exploration spéciale et des sondages seront exécutés aux Îles Valdes, en vue de la construction d'un pont. McLennan est en route.”

Dépêche à Trutch annonçant le choix de la Passe de la Tête Jaune et donnant les instructions.

A cette dépêche, M. Trutch fit la réponse suivante :

VICTORIA, 5 avril 1872.

“ J'ai reçu votre dépêche en date d'hier, et en conséquence les deux détachements de Trutch, actuellement à Yale ont reçu ordre de commencer immédiatement à Kamloops. Le détachement T de Moberly a reçu ordre de revenir par Kamloops pour travailler à partir du Lac aux Atocas et le nouveau détachement de Moberly de partir par Kamloops pour travailler à l'est d'Henry House. Moberly rejoindra le détachement S et le conduira à travers la passe de la Tête Jaune de manière à ce qu'il atteigne Edmonton vers le 1er juillet. Pour transporter les détachements et les provisions par la passe Athabaska à Henry House, il faudra plus de temps, car il faudra tracer un chemin à partir de Blaeberry river. Moberly attend votre approbation aux arrangements précédents.”

Télégramme de Trutch à Fleming annonçant comment les explorations étaient partagées.

J. W. TRUTCH.”

*Explorations, C. A.—  
La Passe.*

A cette dépêche, j'ai fait la réponse suivante :

OTTAWA, 8 avril 1878.

Télégramme à  
Trutch dissuadant  
Moberly de faire le  
tour par Edmonton.

LIEUT.-GOUVERNEUR TRUTCH, Victoria, C. A.

L'expédition arrivant de la pleine de Kootanie et Jasper House annonce que les chemins sont impraticables. Le pays plat est humide et marécageux de Jasper à Edmonton. La configuration du pays, au point de vue du génie, est parfaitement satisfaisante de Edmonton jusqu'à dix milles de Jasper, et il n'est pas nécessaire pour le présent d'en faire une nouvelle exploration. Je désirerais des détachements parfaitement équipés pour achever l'exploration instrumentale entre ce dernier point et Kamloops ; le tout sera conduit d'après vos avis. Vu les circonstances, je doute qu'il soit convenable de faire le tour par Edmonton. Durée du voyage du Camp des Bateaux à Henry House, par la passe Arthabaska, de dix à douze jours."

C'est la durée indiquée par les employés de la Baie d'Hudson.

" J'espère arriver à Leather Pass vers le milieu d'août."

Et cela a été décidé après avoir pris des renseignements auprès des officiers de la compagnie de la Baie d'Hudson et autres personnes, au sujet de la possibilité de l'une ou l'autre route.

22277. Ces employés de la compagnie de la Baie d'Hudson se trouvaient-ils à Ottawa?—Oui, à Ottawa. Je ne me souviens pas parfaitement qui ils étaient, M. Donald A. Smith était l'un d'eux un autre était, je pense M. Chisty, maintenant à Brockville, quant au troisième je ne suis pas parfaitement sûr de son nom. Je possédais également par moi-même quelques connaissances. J'ai déjà dit que j'avais consulté les employés de la compagnie de la Baie d'Hudson, avant d'envoyer cette dépêche, sur la meilleure route à suivre pour gagner la vallée Jasper. Ils considéraient que ce serait folie que de tenter un voyage autour d'Edmonton, à travers 500 ou 600 milles composés en partie de marais, tandis qu'un voyage de 100 à 150 milles sur une route bien connue atteindrait le même résultat. J'ai mentionné à ces lettres et dépêches, parce que je sais qu'on a déclaré devant les commissaires que j'avais commis une grave erreur en insistant pour que M. Moberly ne fit pas le tour par Edmonton en commençant ses travaux.

22278. Je pense vous avoir entendu dire qu'avant de tracer le plan des opérations pour 1871, vous aviez quelques informations sur la praticabilité probable de la passe de la Tête Jaune aussi bien que de la passe Howse ; vous aviez obtenu des renseignements sur cette dernière par l'expédition Palliser?—Oui.

Le témoin possédait des informations relatives à la praticabilité de la passe de la Tête Jaune, avant de réviser le plan des opérations de 1871.

22279. Quelle était la nature des informations que vous possédiez au sujet de la passe de la Tête Jaune?—La passe de la Tête Jaune avait été traversée par différentes personnes, et je savais—je ne suis pas certain du nom de la personne qui m'a donné ces renseignements,—que la hauteur approximative de la passe de la Tête Jaune était de 3,750 pieds. La personne qui s'est assurée de sa hauteur était, je crois, le Dr Ray qui suivit cette route quelques années auparavant pour étudier le projet de la compagnie de la Baie d'Hudson, relativement à l'établissement d'une ligne télégraphique. J'ai eu aussi d'autres informations, non pas au sujet des hauteurs précises et des distances, mais au sujet de la configuration générale du pays, par la lecture des ouvrages de Milton et Cheadle, et par les renseignements que j'avais acquis de la carte, je savais qu'il y aurait toute probabilité qu'on pourrait suivre cette

route. Quoiqu'il en soit, elle méritait d'être examinée; j'étais sans doute persuadé qu'il était possible de conduire un chemin de fer à travers la passe et en descendant la rivière Fraser par Fort George, mais comme c'était faire un long détour, j'étais naturellement désireux de m'assurer s'il ne serait pas possible de trouver une ligne plus courte jusqu'au Pacifique.

22280. Je comprends par votre témoignage que les deux buts principaux de l'exploration de 1871 était d'obtenir de plus amples informations sur la passe de la Tête Jaune et la passe Howse. Le détachement de M. Trutch devait borner ses opérations à la partie inférieure de la rivière Thompson, et les deux autres détachements devaient porter leur attention,—l'un sous les ordres de M. Moberly sur la passe Howse, l'autre sous les ordres de M. McLennan sur la passe de la Tête Jaune?—Oui c'était comme vous le dites afin de s'assurer des mérites comparatifs des deux passes, que cette défense a été encourue.

22281. Avez-vous eu quelques informations reposant sur une exploration instrumentale, au sujet de la passe de la Tête Jaune, avant qu'elle fût adoptée?—Nous avons les informations fournies par M. McLennan qui, tout en n'ayant pas le caractère que j'espérais, étaient suffisantes pour me permettre de juger du mérite des deux passes.

Il a eu des informations suffisantes au sujet de la passe de la Tête Jaune pour justifier son adoption sans exploration instrumentale.

22282. Alors vous aviez des informations suffisantes pour décider, sans exploration instrumentale, du choix de la Tête Jaune?—De cette passe en particulier, mais j'avais des informations provenant d'un examen avec instrument sur une autre passe. Je découvris qu'il était possible de se rendre de la Caché de la Tête Jaune au Thompson nord. C'était une nouvelle information acquise au moyen de cette exploration.

22283. Vous voulez parler de la Rivière Albreda?—Oui.

22284. Mais parlant maintenant des deux principaux objets des opérations de l'année, je comprends qu'un des buts que se proposaient les explorations était d'obtenir des informations suffisantes sur la passe de la Tête Jaune pour qu'il vous fût permis de comparer ses mérites avec eux de la passe Howse?—Oui.

22285. Si je vous ai bien compris, vous avez dit que vous possédiez des informations qui vous permettaient d'établir une comparaisons sans faire un examen instrumental de ces passes?—De l'une des passes.

22286. De cette passe en particulier?—Oui de cette passe. Les informations n'étaient pas aussi satisfaisantes que je l'aurais désiré, mais elles étaient suffisantes pour me permettre de juger.

22287. De sorte que pour vous assurer des mérites de cette passe, il n'était pas nécessaire d'un examen instrumental?—La différence entre les deux était si tranchée que je pouvais prendre une décision sans attendre plus longtemps et sans tenir la question de l'exploration de la passe Howse ouverte d'avantage.

22288. Dans tous les cas le résultat que vous vous proposiez en commençant les opérations a été atteint sans que vous ayez eu besoin de recourir au mode d'examen que vous aviez d'abord cru nécessaire?—Dans ce cas en particulier.

22289. La passe de la Tête Jaune?—Oui.

22290. Et elle était si complètement préférable à l'autre que vous

*Explorations, C. A.—  
Nature de l'exploration.*

avez pu l'adopter après une simple exploration, même lorsque les mérites de la passe Howse avaient été démontrés par un examen instrumental?—Oui; mais si l'examen de ces deux passes avait été interverti, je doute beaucoup que nous eussions pu décider de la sorte, c'est-à-dire que si on avait opéré un examen avec instruments, de la passe de la Tête Jaune, sans explorer la passe Howse de la même façon, je doute beaucoup que nous eussions pris cette décision.

Lorsque le témoin fit commencer les explorations, il comptait qu'il faudrait encourir des dépenses considérables par les passes Howse et de la Tête Jaune. Il avait une idée confuse de la nécessité de traverser le sommet de l'une ou de l'autre par un tunnel, et les informations dont il avait besoin ne pouvaient être acquises que par les explorations instrumentales.

22291. Si vous aviez considéré qu'il était possible d'obtenir des informations sur la passe de la Tête Jaune comme vous l'aviez fait, par un simple examen, il devenait inutile d'en faire un examen aussi attentif que de la passe Howse?—Oui; mais il était sage de le faire dans la suite. Lorsqu'en premier lieu j'ai commencé cet examen, je comptais qu'il faudrait faire des dépenses considérables, pour chacune de ces deux passes, pour y faire passer le chemin de fer; j'avais une idée confuse de la nécessité de traverser le sommet de l'une ou de l'autre par un tunnel, et la question qui se présentait étant la longueur du tunnel et la nature des tranchées qu'il serait nécessaire d'ouvrir pour traverser ce sommet. Cette information dont j'avais besoin ne pouvait être acquise qu'au moyen d'une exploration avec instruments. Il est arrivé qu'il a suffi d'un simple examen pour la passe de la Tête Jaune, mais je n'ai su cela qu'après que l'examen a été exécuté.

22292. Ne considérez-vous pas qu'il était désirable d'essayer la méthode la plus simple avant d'entreprendre un examen plus dispendieux?—Oui, mais j'étais désireux d'avoir des informations positives, non-seulement sur une route à travers les Montagnes Rocheuses, mais sur les deux routes dont il avait été fait mention, avant la prochaine réunion du parlement.

DÉPENSES CONSIDÉRABLES.

Il a connu au bout de six mois la nature de la passe de la Tête Jaune, au moyen d'une simple exploration. S'il avait cru qu'elle fût aussi favorable, il aurait été inutile d'y envoyer personne, et quant aux dépenses il a été très désappointé en constatant le montant qui avait été gaspillé.

22293. Ces explorations dans la Colombie Anglaise ont commencé en juillet 1871. Je conclus d'après ce que vous avez dit, qu'avant que six mois eussent été écoulés, vous aviez par de simples explorations, et quoique elles aient été retardées par le nombre du détachement qui se dirigeait vers le nord, des informations suffisantes pour permettre au gouvernement de décider sur l'opportunité d'adopter la passe de la Tête Jaune. Si telle chose était possible, n'est-il pas juste de mettre en doute l'à propos d'adopter une exploration instrumentale dès le commencement; l'examen requis n'aurait-il pas pu être fait rapidement et l'exploration instrumentale renvoyée à l'année suivante; avez-vous considéré l'à propos de toutes ces dépenses avant de vous y engager?—D'abord, quant à l'à propos, si j'avais su que la passe de la Tête Jaune fût aussi favorable qu'on l'a constaté, il aurait été inutile, bien entendu, d'y envoyer personne; mais je ne savais pas cela. Quant aux dépenses, j'ai constaté avec surprise qu'elles étaient beaucoup plus considérables que je ne me l'étais imaginé; les dépenses des détachements dans la Colombie Anglaise, ont été simplement énormes et personne n'a été plus surpris que moi lorsque j'ai constaté que tant d'argent avait été,—je ne dirais pas gaspillé, mais dépensé dans ce but.

22294. Voulez-vous dire qu'il n'a pas été gaspillé?—Je crains qu'une partie n'ait gaspillée; je crains qu'un montant considérable n'ait été gaspillé.

22295. Comment vous expliquez-vous cela?—Par le manque de jugement de la part de ceux qui étaient engagés, par le manque de connais-

*Explorations, C. A.—  
Dépenses considé-  
rables.*

sance du pays qu'ils allaient explorer,—peut-être par le manque de jugement. On a acheté, je pense, une quantité de provisions beaucoup plus considérable qu'il n'était réellement nécessaire.

22296. Vous êtes-vous occupé d'indiquer la qualité et la quantité des provisions que les différents détachements devaient prendre avec eux ?—  
Je ne m'en suis pas occupé ; j'ai laissé la chose à leur discrétion. Je leur ai dit d'exécuter des examens et en les faisant de faire usage de leur bon sens et de leur jugement, et j'ai dit à M. George Watt, qui avait été nommé officier du commissariat—je pourrais dire principal officier du commissariat et contrôleur,—de se consulter avec ces hommes et de les aider et de faire tout en son pouvoir pour réduire les dépenses.

Il ne s'est pas occupé de régler la qualité et la quantité des provisions.

22297. Vous êtes-vous informé du genre de provisions qu'ont pris ces détachements, si non tous, du moins quelques-uns d'entre eux, pour expliquer cette dépense considérable ?—Je l'ai fait. En premier lieu je vous rappellerais que les instructions relatives à l'abandon d'opérations ultérieures sur la route de la passe Howse, ont été envoyées le 2 avril à la Colombie Anglaise, et que dans le but d'utiliser les provisions qui avaient été transportées à cet endroit l'année précédente, le reste des provisions quelles qu'elles pussent être, quel qu'en fût le volume, devaient être transportées à un point à portée duquel il serait facile de les expédier, à un point sur la ligne d'exploration de la passe de la Tête Jaune. Je me suis aperçu, non pas immédiatement, mais un an ou deux après cette date, qu'une grande quantité de provisions étaient venues des Etats-Unis, par la passe Howse ; elles avaient été achetées dans ce pays longtemps après la date à laquelle j'avais donné ordre aux détachements de transporter les provisions qui leur restaient de l'année précédente, du dépôt situé près de la passe Howse sur la ligne de l'exploration de la passe de la Tête Jaune.

22298. Par tous les détachements ou par quelques-uns en particulier ?  
—Par le détachement auquel était confié l'examen de la passe Howse.

22299. C'est le détachement Moberly ?—Le détachement Moberly. Achats énormes faits  
Voici une liasse de comptes d'achats faits à un endroit appelé Fort Col- par le détachement  
ville, de la maison Openheimer & Cie, longtemps après la date de Moberly, longtemps  
l'envoi des instructions ordonnant d'abandonner les opérations dans la après avoir reçu  
passe Howse. Il y a des comptes représentant une dépense de \$6.925 ordre d'abandonner  
les opérations dans  
en mai 1872 (le témoin dépose les comptes) et d'autres une dépense de la passe Howse.  
\$2.606 pour le même mois, et une autre liasse de comptes pour des  
achats faits à une époque aussi avancée que août 1872 ; le tout se monte  
à \$28.283. (Le témoin dépose une liasse de comptes).

22300. Où ces derniers achats ont-ils été faits ?—A Fort Colville, aux Etats-Unis.

22301. Quelle est la nature des articles achetés en cet endroit ; sont-ce des vivres, des vêtements ou quelques autres choses nécessaires ?—  
Toutes espèces de choses ; tout ce qu'il est possible d'imaginer.

22302. Pourriez-vous citer quelques choses que vous considérez inutiles aux besoins de l'expédition ?—En jetant un coup d'œil sur les comptes achetés il y a des  
je pourrais y découvrir différentes choses. Je sais que je les ai examinés plumes d'or et du  
déjà auparavant et j'ai été surpris de voir les articles qui avaient été vif argent.  
achetés. Les comptes sont très volumineux, je ne puis en faire le détail maintenant, mais j'y ai vu figurer entre autres choses des plumes d'or,

*Explorations, C. A.—  
Dépenses considé-  
rables.*

du vif argent et d'autres articles de ce genre dont je ne vois pas l'utilité pour une exploration.

22303. Pouvez-vous vous rendre compte de toutes ces dépenses faites après vos instructions enjoignant au détachement d'abandonner la passe Howse et de se porter au nord-ouest?—Je ne puis m'en rendre compte et j'ai été désagréablement surpris, en arrivant dans la vallée du Thompson, de constater qu'une quantité si considérable de provisions avait été achetées et envoyées de cette façon.

D'énormes quantités de provisions ont été perdues.

22304. Vous êtes-vous assuré si une grande partie des provisions avaient été réellement gaspillées et non consommées par les détachements, ce qui a causé une dépense inutile?—Je sais qu'une grande partie de ces provisions, transportées à grands frais par la rivière Colombie et la passe de l'Athabaska, ont été laissées en magasin dans la vallée Jasper et je sais qu'elles y sont encore. Je voudrais attirer votre attention sur un point. (Le témoin présente un paquet de comptes.)

Parmi les articles achetés, il y a 238 serrures à polatre et des boulons B à tête de cuivre.

22305. En examinant ces comptes, je vois 238 serrures à polatre et un certain nombre de boulons B à tête de cuivre comptés \$3.90 la pièce; ces articles étaient-ils utiles aux détachements d'exploration?—Je pourrais répondre; aucunement. En examinant les comptes, il m'a semblé que quelque fonds de magasin de campagne avait été acheté, et je me disais que si j'avais été obligé de l'acheter, il aurait été préférable, dans l'intérêt public, de le brûler de fond en comble que d'en transporter les marchandises à travers le pays.

22306. Avez-vous profité de cette occasion pour manifester votre désapprobation de cette conduite?—Je l'ai fait.

22307. Avez-vous fait acte d'autorité?—Sans doute. Ce n'est que quelques temps après l'achat que j'ai su la chose, mais dès que j'en ai eu la moindre connaissances, j'ai pris des mesures pour congédier le détachement et la personne qui le conduisait. Je pourrais lire quelques lettres à ce sujet si la chose était nécessaire. J'ai fait moi-même un voyage à travers le continent dans le cours de cette année.

Journal du voyage de Fleming à travers le continent, en 1872.

22308. Vous voulez dire en 1872?—En 1872. Je suis parti de Toronto vers le milieu de juillet et me suis rendu par vapeur à la Baie du Tonnerre. De cet endroit j'ai suivi la route connue sous le nom de chemin Dawson jusqu'à Fort Garry, d'où je suis parti pour Edmonton à cheval, et d'Edmonton je suis allé à la vallée Jasper, non loin de la passe de la Tête Jaune, en partie à cheval et en partie à pied. J'ai rencontré M. Moberly dans la vallée Jasper. Je comptais que le travail que je lui avais ordonné, en avril précédent, était considérablement avancé, mais j'ai constaté que, quoi qu'il fût là, son détachement et ses approvisionnements étaient à une grande distance de cet endroit.

22309. A quelle distance environ en arrière?—Je ne sais pas au juste, mais la distance était considérable, peut-être à moitié chemin, peut-être plus, entre Blaeberry river ....

Il témoigna son mécontentement à Moberly, mais il se décida à l'employer, ainsi que son détachement.

22310. Le Camp des Bateaux?—Oui, quelque part près du Camp des Bateaux. Il s'expliqua du mieux qu'il put, mais bien entendu il me fut impossible de comprendre comment il se faisait que son détachement fût ainsi en retard, et j'exprimai mon mécontentement de voir qu'il y avait si peu de chose de fait. Toutefois il m'était impossible de remplacer

*Explorations, C. A.—  
Dépenses considérables.*

M. Moberly et son détachement et je jugeais convenable de l'utiliser, autant que la chose pourrait se faire, de sorte que lorsque j'atteignis les fourches de la rivière Fraser,—qui se trouvent à une demi-journée de la passe de la Tête Jaune, M. Moberly ne m'avait pas quitté et je le pris avec moi pour obtenir des explications. Je lui adressais à ce sujet une longue lettre dont j'ai maintenant une copie entre les mains. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de la lire en entier ou peut-être en grande partie. Cette lettre contient principalement des instructions sur ce qu'il avait à faire avec son détachement, je lui disais de hâter son détachement autant que possible et de quelle manière il devait l'utiliser et le plus avantageusement le reste de la saison; ce qu'il devait faire des chevaux, ce qu'il devait faire avec telle ou telle chose. Je ne savais pas alors qu'une si grande quantité de provisions avaient été achetées et expédiées, mais j'eus quelques informations à ce sujet environ une semaine plus tard. La première lettre d'instructions est datée du 18 septembre des Fourches de la rivière Fraser, à l'est de la Cache de la Tête Jaune. J'ai écrit le 25 septembre de Stillwater, sur la rivière Thompson, après avoir appris quelque chose au sujet de la quantité de provisions qui avaient été achetées :

“ W. MOBERLY, Ecr.,

“ MON ONCLE MONSIEUR,—Je vous ai écrit le 18 courant, des Fourches de la rivière Fraser, joignant à ma lettre un mémoire d'instructions que vous aviez lu la veille au camp du Lac Moose.

Il les avait lues en ma présence—

“ Je crois maintenant convenable d'annuler cette partie des instructions qui contenaient une lettre qui a trait au projet d'exploration d'hiver et un tracé d'un chemin pour les bêtes de somme, à partir du camp No 48. C'est le camp de la Vallée Jasper—

“ A Jasper House, et de là à Edmonton. Consultant le rapport de M. McLennan, je constate qu'il n'a pas quitté l'extrémité est du Lac Moose, à son voyage de retour, l'an dernier, avant le 21 octobre. Il me paraît évident, toutefois, qu'avec le bon sentier tracé pour les chevaux, dans le cours de la présente saison, à partir de Kamloops jusqu'à l'entrée de la Vallée Calédonia, et les moyens de transport efficaces que vous aviez à votre disposition, vous n'auriez pas eu beaucoup de difficulté à traverser de la Passe de la Tête Jaune à la Vallée Jasper, et à revenir avec tout votre personnel de ce côté-ci du pays avant la fin de la saison. Vous aurez donc à terminer le travail et à revenir à Kamloops avec votre personnel et sans aucun délai; vous me rédigerez un rapport de vos opérations dans le cours de l'année dernière. Quant aux provisions que vous avez avec vous, ou qui sont en route pour la partie supérieure du pays, vous établirez un magasin à quelque endroit favorable près de Henry House, et vous en confierai la garde à John Brown, auquel j'ai écrit à ce sujet. Vous me donnerez un inventaire des approvisionnements qui lui seront livrés dressant une liste séparée de ceux qui ont été transportés par la Passe Athabaska, et de ceux qui ont été envoyés de cette section. Tous les approvisionnements qui suivent les détachements de McCord et Mohun, ou qui sont en route pour le haut, seront placés sous la garde de M. Brown. Quant aux animaux de charge, je crois qu'il serait préférable d'en envoyer la moitié à Kamloops, et de laisser le reste aux soins de M. Brown qui saura choisir dans la vallée Jasper l'endroit le plus convenable pour les mettre en hivernement. Dans le choix que vous ferez des animaux qui devront retourner à Kamloops, vous aurez soin de veiller à ce qu'ils soient dans une condition convenable pour supporter le voyage, car les paturages sont très-mauvais entre ce point et la Passe de la Tête Jaune. Je laisserai d'autres instructions à votre adresse avant de quitter cette province pour me rendre à Ottawa.

Votre dévoué, etc., etc.”

*Explorations, C. A.—  
Dépenses considé-  
rables.*

Je lis cette lettre pour montrer plus spécialement que, dès que j'ai appris l'achat de ces approvisionnements inutiles, et la perte de temps qu'avait nécessité leur acquisition, j'ai pris des mesures pour annuler les instructions que j'avais données à la personne en question aux Fourches de la rivière Fraser et je lui ai retiré l'exploration.

22311. Ces instructions constituaient-elles une destitution immédiate, ou voulez-vous dire qu'il a continué son service mais pour une période limitée?—Jusqu'au moment où il eut terminé son travail. Sans doute je tenais à l'utiliser autant que possible, lui et son détachement qui se trouvaient là au prix de dépenses si considérables, pendant les dernières semaines de la saison des explorations, et dans mes instructions je l'informais d'avoir à cesser les explorations et de revenir à Kamloops pour m'y rédiger un rapport de toutes les opérations de l'année précédente.

Il n'a jamais compris la nécessité du nombre considérable de bêtes de somme qui accompagnaient le détachement de Moberly.

22312. Lui avez-vous donné des instructions au sujet des animaux de bât et autres bêtes de somme qu'il avait achetés pour ses détachements?—Je n'ai jamais compris la nécessité de se faire accompagner par un nombre aussi considérable de bêtes de somme.

22313. Avez-vous considéré la question et en êtes-vous arrivé à la conclusion qu'il y avait acte d'imprévoyance de sa part?—Je pense qu'on a acheté un trop grand nombre d'animaux. Il n'y avait aucune nécessité, à mon avis, d'amener des animaux;—au moins en nombre si considérable.

22314. Avez-vous signifié notre désapprobation; au sujet de cet article spécial des dépenses?—Par lettre ou verbalement?

22315. De n'importe quelle façon?—Je ne m'en souviens pas pour le moment. Celles-ci ne sont que de simples parcelles de lettres qui ont été sauvées accidentellement des flammes; je ne puis en trouver d'autres et je ne me souviens d'aucune autre exprimant ma désapprobation.

22316. Ayant désapprouvé les dépenses considérables qu'il avait faites, je suppose que vous ne l'avez pas employé l'année suivante?—Son engagement se terminait en 1872.

Moberly remplit les premières instructions mais pas les secondes, c'est-à-dire de terminer les travaux de la saison; il resta en dehors tout l'hiver.

22317. N'a-t-il pas travaillé en 1873?—Excusez-moi, ce n'était pas la fin de son engagement. Il ne se conforma pas à mes instructions. Il resta dehors tout l'hiver et compléta mes premières instructions, mais pas les secondes, et il dit pour son excuse qu'il n'avait pas reçu de secondes instructions.

22318. Alors votre décision sur sa conduite ne lui a pas été communiquée, ainsi que vous le comprenez, au moment où vous pensiez qu'elle le serait?—Je ne l'ai su que longtemps après. Il resta dehors et ne revint pas. Il n'existait aucun moyen de lui envoyer des communications si ce n'est par un messenger. Les instructions lui ont été envoyées par un sauvage sur un train de transport conduisant des provisions sur le chemin de la passe de la Tête Jaune.

Il considérait que Moberly avait abandonné le service.

22319. Lorsque vous êtes revenu à Ottawa, avez-vous pris quelques mesures pour que le département eût à juger de sa conduite, ou avez-vous considéré comme admis qu'il avait abandonné le service?—J'ai considéré comme admis qu'il avait abandonné le service.

22320. Quand avez-vous appris pour la première fois qu'il ne l'avait

*Explorations, C. A.—  
Dépenses considé-  
rables.*

pas abandonné ; qu'il touchait encore un traitement ?—Mes informations étaient négatives. Je n'en ai pas entendu parler pendant longtemps.

22321. Il présente un rapport daté le 13 janvier 1873 qui nous était adressé ; ce rapport était accompagné d'un autre plus général. Ce dernier est imprimé. Celui-ci (Exhibit No 102) était, dit-il, une sorte de rapport particulier ?—Puis-je vous demander si ce dernier a été envoyé par lui. <sup>Moberly soumet un rapport en janvier 1873.</sup>

22322. Par lui ?—Je ne dirai pas que je n'en ai pas reçu de copie, mais je ne m'en souviens pas. Il peut se faire que j'en aie reçu une copie.

22323. Vous rappelez-vous si vous avez consenti à ce qu'il restât dans le service après avoir appris qu'il continuait à appartenir au personnel ?—Je suppose que je puis dire que j'y ai consenti en ne faisant rien à ce sujet. Je ne pouvais le rejoindre, je ne pouvais communiquer avec lui. <sup>Il a consenti à ce que Moberly restât dans le service.</sup>

22324. Vous voulez dire durant la saison de 1873 ?—Je ne puis le dire ; c'était vers 1873. Cette lettre est datée du 17 janvier 1873 et je ne me rappelle pas quand il est revenu. Elle m'a été sans doute envoyée et a été expédiée par la voie d'Edmonton et peut-être qu'elle ne m'est parvenue qu'au printemps de 1873. En lisant ce rapport de M. Moberly, quelques points m'ont frappé et je crois qu'il n'est que juste à l'égard de M. Moberly que de signaler certaines choses dont je ne me souvenais pas auparavant et qui peuvent peut-être expliquer l'achat des provisions qui a été effectué après que l'ordre d'arrêter l'exploration de la passe Howse eût été donné. Le 13 mars l'honorable M. Langevin reçut un télégramme du Lieutenant-gouverneur de la Colombie Anglaise, M. Trutch, signalant que les explorations du chemin de fer devaient recommencer immédiatement. Cette dépêche disait : " Moberly attend ici avec impatience."

22325. C'était en quelle année ?—le 13 mars 1872.

" Moberly attend ici avec impatience l'autorisation d'employer un détachement supplémentaire, à l'est des Montagnes Rocheuses. L'exploration de la côte par Bute Inlet ne peut se continuer parce qu'il n'y a pas ici d'ingénieur capable de la diriger."

La dépêche contenait aussi d'autres choses qui n'ont aucun rapport à la question. Ce télégramme doit m'avoir été communiqué par le ministre, l'hon. M. Langevin, et après m'être consulté avec lui, je fus autorisé à envoyer la dépêche suivante :

" Lieut-Gouverneur TRUTCH, Victoria, C. A.

" Vu les circonstances, il est jugé opportun de confier à Moberly un détachement du Fraser inférieur, pour terminer promptement les travaux dans les montagnes. Nous prenons ici des arrangements pour envoyer un personnel pour les districts de Vancouver et de Bute Inlet."

Je signale ces faits parce qu'il apparaitrait qu'avant le 2 avril on devait continuer l'exploration de la passe Howse. Entre ces dates, mars et avril, il est fort probable que des provisions aient pu être achetées par M. Moberly.

22326. Entre ces dates ?—Entre le 18 mars et le 2 avril.

22327. Mais parmi les dates que vous avez données pour les dépenses, deux d'entre elles sont, l'une en mai, l'autre en août ?—Je veux dire

*Explorations, C. A.—  
Dépenses considé-  
rables.*

qu'une partie des provisions a pu être achetée entre ces dates. Entre autres choses je vois ce qui suit dans dans cette lettre—qui a été écrite je pense, du dépôt d'Arthabaska le 17 janvier, dans le but d'expliquer aussi bien que possible pourquoi il avait acheté une aussi grande quantité de provisions. Il dit :

Explorations de  
Moberly au sujet des  
provisions.

“ Son Excellence le Lieut-Gouverneur de la Colombie Anglaise m'a informé qu'il avait été requis d'exercer une surveillance ou un contrôle général sur les affaires du chemin de fer du Pacifique Canadien dans la Colombie Anglaise. J'ai donc considéré qu'à partir de ce moment, il était de mon devoir de me consulter avec lui et de me laisser guider par lui, jusqu'à un certain point, sur toutes les questions se rattachant à mes opérations futures, concernant la continuation des explorations et autres travaux qui me sont confiés dans la Colombie Anglaise; c'est la ligne de conduite que j'ai suivie jusqu'au moment où je suis parti de Victoria pour la passe Howse, le 19 avril. Supposant que l'exploration de la route de la passe Howse serait adoptée, après m'être consulté avec M. George Watt, officier du commissariat et payeur de la Colombie Anglaise. J'ai fait insérer une annonce dans les principaux journaux de la Colombie Anglaise, demandant des soumissions pour les différents approvisionnements que je jugeais nécessaire de faire transporter pour l'ouverture de la saison dans le voisinage de Big Eddy et de Boat Landing, sur la Colombie Supérieure.”

22328. Vous devez comprendre que nous avons devant nous ce document et son contenu ; sans doute si vous désirez le voir figurer au rapport de l'enquête, nous n'avons pas d'objection, mais je n'étais pas sûr que vous compreniez la chose de cette manière?—Il me semble qu'il est juste, à l'égard de M. Moberly, de citer quelques paragraphes en manière d'explication. Je ne veux pas lire ce document en entier.

“ Ces soumissions furent envoyées à M. Watt, mais aucun contrat ne fut accordé avant qu'on eût reçu de vous de nouvelles instructions définies au sujet des travaux de la saison. Tout était préparé, toutefois, pour accorder le contrat et expédier les provisions dès qu'on aurait reçu les ordres.”

J'arrêterai ici ma lecture.

Il pensa que Moberly a commis une telle erreur de jugement au sujet des provisions qu'il ne pouvait lui demander de rester dans le service.

22329. Nous ne désirons empêcher aucune lecture qui serait de nature à expliquer une autre partie de la preuve?—Non ; je pense qu'il n'était que dû à M. Moberly de donner quelques-uns de ces paragraphes, mais le document ayant été lu déjà, je pense que cela sera suffisant. Dans tous les cas, tout en étant convaincu que M. Moberly ne s'est pas épargné et qu'il a travaillé énergiquement dans les explorations qu'il a faites à travers les montagnes, j'ai trouvé qu'il avait tellement manqué de jugement dans l'achat de ces provisions, qu'il m'était difficile de lui demander d'occuper plus longtemps une position semblable. Je dois mentionner également que les explorations dans la Colombie Anglaise m'ont causé beaucoup d'inquiétude. Mes instructions n'ont pas été suivies comme je l'espérais. Peut-être qu'il était impossible de les exécuter, mais j'ai été mécontent du résultat et j'ai pensé qu'il était utile d'avoir dans cette province un homme d'expérience pour agir sur les lieux comme mon député et pour veiller à ce que toutes les opérations fussent conduites convenablement et avec économie. J'ai donc obtenu du ministre l'autorisation de m'assurer les services de M. Marcus Smith, et il a été envoyé, je pense, au commencement d'avril 1872. Je pense que ses instructions portent la date du même jour. Je n'ai pas de copie de cette lettre envoyant à M. Smith sa nomination.

*Explorations. C. A.—  
Dépenses considé-  
rables.*

22330. Je ne pense pas que la date exacte soit nécessaire, à moins que vous n'avez quelque objet en vue?—Non, elle portait la date du 30 mars 1872, et lui recommandait de se rendre dans la Colombie Anglaise, dans le plus bref délai possible, et immédiatement après son arrivée, de prendre sous sa direction spéciale les explorations jugées nécessaires entre Victoria, l'Île Vancouver, Bute Inlet et la rivière Fraser, et en même temps de se charger de la direction générale, comme mon principal assistant résident, de toutes les autres explorations en voie d'exécution dans la Colombie Anglaise; cette lettre faisait mention du montant de son traitement, etc.

Instruction à Marcus  
Smith, 30 mars 1872.

22331. Est-il quelque autre sujet que vous jugiez nécessaire d'exposer sous forme de témoignage, relativement à la question des explorations, ou concernant en quelque façon la Colombie Anglaise?—Je ne pense pas. Je suis naturellement désireux de convaincre les commissaires que j'ai fait tout en mon pouvoir pour faire exécuter les explorations sans dépenses inutiles.

22332. Désirez-vous mentionner quelque autre chose se rapportant à CARTE DE SMITH, quelqu'un des sujets dont il a été question?—J'ai mentionné hier qu'un grand nombre de lettres avaient été échangées entre M. Marcus Smith et moi au sujet d'une carte qu'on disait avoir été supprimée, mais les lettres de M. Smith portant la mention "personnelle", je n'aimais pas à en faire usage. Toutefois je lui ai écrit au sujet de ces lettres et lui ai demandé s'il avait quelque objections à ce qu'elles vous fussent soumises. Il m'a répondu d'une manière générale qu'il n'avait pas d'objection pourvu qu'elles ne contiennent les réflexions personnelles de qui que ce soit. Comme ces lettres ne concernent que moi je pense pouvoir me permettre, avec le consentement de M. Smith, de vous les soumettre. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de les lire. Je pense qu'il sera suffisant de les déposer sur le bureau. (Exhibit No. 317).

Traduction de la  
correspondance entre  
Fleming et Marcus  
Smith.

22333. Je ne suis pas certain d'avoir une impression exacte au sujet des différentes périodes de vos absences du Canada autorisées par permission; pouvez-vous indiquer approximativement l'époque et la durée de vos absences. La première est désignée comme ayant duré du 10 mai 1876 au 15 février 1877; vous souvenez-vous si c'était à peu près vers ce temps-là; je ne tiens pas à avoir la date exacte?—Je puis vous donner leur durée totale puisque je l'ai ici. Je suis parti en juillet 1876. J'ai été rappelé l'hiver suivant. Le congé d'absence que j'avais demandé et obtenu, était de douze mois; il a été interrompu, et je suis revenu l'achever. L'hiver suivant je fus de nouveau rappelé, et ayant laissé ma famille derrière moi,—vu que j'avais été appelé à très court délai et que j'avais reçu avis de prendre le premier vapeur en partance,—ayant dit-je laissé ma famille derrière moi, j'ai dû revenir la chercher l'été suivant; c'est ce que j'ai fait. La durée totale de mes absences du Canada, dans le cours de ces trois ans, a été je crois de dix-neuf mois.

ABSENCE DU  
CANADA DE L'IN-  
GÉNIEUR EN CHEF.

Durant trois ans, il  
s'est absenté dix-neuf  
mois du Canada avec  
permission.

22334. Durant ce temps, si je le comprends bien, vous aviez un permis d'absence, vous ne comprenez pas dans cette période de temps que vous avez passé en Angleterre pour aider à l'achat des rails?—Oui, je ne comprends pas le temps que j'ai passé en Angleterre pour les affaires du département. J'ai été absent une partie de trois années.

22335. Je pense que vous avez dit qu'avant d'obtenir un congé

*Explorations, C. A.*

d'absence dans la première de ces occasions, vous n'aviez pas parcouru la ligne, si ce n'est pour vous rendre sur le continent en 1872?—En effet.

22336. Et je pense que vous avez dit qu'il vous était impossible de laisser la capitale pour cela?—C'était extrêmement difficile. Jusqu'au milieu de l'été de 1876, j'étais ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial, et cette charge absorbait une grande partie de mon attention. Après le mois de juillet 1876, j'obtins un permis d'absence et à part des hivers suivants que je passais ici, j'étais absent durant le reste de l'année.

22337. Si vous n'aviez pas été attaché au chemin de fer Intercolonial, pensez-vous que vous auriez été capable de visiter ces travaux?—Sans aucun doute.

Pourquoi le témoin ne visitait pas la ligne.

22338. Alors l'incapacité dans laquelle vous vous trouviez de visiter la ligne, provenait de ce que vous étiez attaché au chemin de fer intercolonial?—Oui. De nouveau, en 1879, je dus accompagner le ministre en Angleterre pour affaires publiques. Je revins aussitôt que possible dès que les affaires furent terminées, dans le but de visiter toute la ligne en voie de construction, entre la Baie du Tonnerre et Fort Garry, ainsi que d'autres parties, mais on m'avertit de ne pas quitter Ottawa jusqu'à ce que le tracé de la route, à travers la Colombie Anglaise, eût été décidé. A ce moment on attendait un rapport télégraphique d'Edmonton, au sujet de certaines explorations qui avaient été exécutées dans le cours de l'été précédent, de l'embouchure de la Skeena à la région de la rivière de la Paix. Les renseignements arrivèrent d'Edmonton vers la fin de septembre. Je fis un rapport sur les routes de la Colombie Anglaise. Un arrêté du conseil fut promulgué, je pense, le 4 octobre, et le même soir ou le lendemain matin, si mes souvenirs ne me trompent pas, je suis parti pour Manitoba afin d'examiner les travaux en voie de construction. J'avais alors l'intention de suivre la ligne sur toute son étendue jusqu'à la Baie du Tonnerre, mais en arrivant à la section 42, je reçus une dépêche télégraphique me mandant à Ottawa pour affaires importantes et je revins en conséquence. L'année suivante, vers le mois de mai, je cessai d'être ingénieur en chef.

## INSINUATIONS D'INFLUENCE INDUE.

Il n'a été influencé par aucune considération personnelle en recommandant Selkirk.

22339. Il est un autre sujet sur lequel je ne vous ai peut-être pas adressé mes questions d'une manière aussi précise que vous l'auriez désiré; je veux parler de l'intérêt personnel, que vous auriez pu avoir dans aucune section du pays ou dans quoi que ce soit affecté en quelque façon par les travaux du chemin de fer du Pacifique?—Je suis très heureux que vous m'ayez adressé cette question, parce que je suis parfaitement préparé à y répondre. Lorsque vous m'avez posé la question me demandant si je possédais quelque intérêt dans les terrains, à Selkirk ou dans les environs, le but qu'elle se proposait était sans doute de vous assurer si j'avais été influencé de quelque façon dans mes recommandations au sujet du choix de Selkirk pour y jeter un pont sur la Rivière Rouge, et ma réponse a été négative; j'ai ajouté que si j'avais été influencé par aucune considération personnelle ou particulière j'aurais favorisé le passage du chemin de fer non pas à Selkirk, mais à Winnipeg ou au Fort de Pierre et j'ai donné mes raisons pour cela; c'était simplement parce que je possède quelques actions de la Compagnie de la Baie d'Hudson. C'est au point de vue des intérêts publics seulement

*Prétendue influence indue.*

que j'ai fait mes recommandations, et l'une de mes raisons était l'existence à Selkirk d'un vaste emplacement de terres du gouvernement, dont la valeur aurait augmenté considérablement par l'établissement d'une ville en cet endroit. Je dois mentionner ici qu'un commissaire de la Compagnie de la Baie d'Hudson me signalait il y a quelques jours le fait que la moitié des terres de la compagnie à Winnipeg, soit environ 250 acres, s'était vendue près de \$750,000. Si Selkirk avait été établie comme ville à la place de Winnipeg et que la terre se fut vendue au même prix que celui indiqué par le commissaire de la Baie d'Hudson, un tiers des propriétés du gouvernement à Selkirk aurait pu se vendre pour une somme égale à celle que le Canada a payé en premier lieu pour toute l'étendue du territoire du nord-ouest. Je mentionne cela simplement pour montrer que j'étais à mon point de vue parfaitement justifiable en considérant les terres du gouvernement à Selkirk comme un élément de grande importance, vu la localisation de la ligne et le pont sur la Rivière Rouge. Je maintiens encore que Selkirk présente un site bien plus favorable à l'établissement d'une ville que Winnipeg. Quant aux particuliers qui possèdent des terres à côté de la propriété du gouvernement, je ne sais rien de ce qui les concerne, je n'ai pas pris la peine de faire aucune enquête. Quant à posséder des terres ou à avoir des intérêts quelque part dans le territoire du Nord-Ouest, je dois déclarer qu'à part le faible intérêt que j'ai comme petit actionnaire de la compagnie de la Baie d'Hudson, et dont j'ai déjà parlé, je ne suis actuellement intéressé, directement ou indirectement dans aucune sorte de propriété sur aucun point entre le Lac Supérieur et l'Océan du Pacifique. Je déclare de la manière la plus positive que dans aucun temps je n'ai été influencé au plus faible degré, par aucune considération personnelle ou pécuniaire, de loin ou de proche, en accomplissant mes devoirs comme ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique. A part mes devoirs comme ingénieur, j'ai été chargé durant plusieurs années de toutes les dépenses et tenu responsable de la totalité des déboursés, qui se montaient à des centaines de milles piastres, responsabilité qui en elle-même contenait un fardeau et ajoutait considérablement aux difficultés de ma position. J'ai rendu compte jusqu'au dernier centime de l'argent du coffre public qui a été confié entre mes mains. Durant les neuf ans que j'ai rempli les fonctions d'ingénieur en chef, je n'ai retiré aucun avantage personnel ou pécuniaire de ma position. J'ai fait aussi des pertes réelles, car dans l'incendie qui a détruit les bureaux du chemin de fer du Pacifique, en 1873 ou 1874, j'ai perdu personnellement des livres, des instruments et des documents, évalués à cette époque à une somme considérable. Ces pertes sont exposées dans une lettre adressée au ministre des travaux publics, en date du 7 février 1874. Je n'ai reçu aucune compensation pour les pertes dont j'ai souffert, et je n'ai pas non plus présenté de réclamation. Les commissaires avaient raison de se renseigner sur les intérêts personnels que je pouvais avoir à Selkirk et dans le Nord-Ouest en général, car l'enquête réduira à néant les théories qui auraient pu exister dans l'esprit de certaines personnes. Je suis heureux que la question m'ait été posée et je déclare sans la moindre hésitation que, pour ce qui concerne le chemin de fer du Pacifique, mon temps, mon travail et le meilleur de l'intelligence et du jugement que je possède, ont été consacrés depuis le premier jour jusqu'au dernier au service des intérêts publics, et cela avec peut-être trop d'indifférence pour mes avantages personnels et pécuniaires.

Les terres du gouvernement à Selkirk constituant un élément d'une grande importance.

Le témoin s'est consacré au chemin de fer du Pacifique: un Canadien avec trop d'indifférence pour ses avantages personnels.

*Prétendue influence indue.*

Il reçoit \$30,000 pour ses services.

## ADMINISTRATION.

Remarques sur la nomination des employés.

Durant ces neuf ans, je me suis acquitté de mon devoir et je me suis consacré tout entier à l'établissement de cette grande entreprise nationale. Je n'ai pas reçu de compensation, ni en'ai demandé. Ce n'est que après que j'eus cessé d'être ingénieur en chef que le gouvernement, sans être sollicité, m'a envoyé un arrêté du conseil m'accordant \$30,000 pour mes services. Je n'ai exprimé aucune opinion relativement à ce montant. J'étais décidé à accepter la somme qui me serait offerte, quelle qu'elle fût, et j'ai agi en conséquence.

22340. Désirez-vous donner quelque autre information au sujet de vos rapports avec ce chemin de fer, ou de la fin de vos rapports?—Je puis donner quelques informations au sujet des circonstances qui m'ont engagé à cesser d'être ingénieur en chef et je le ferai avec plaisir. Je veux parler d'abord, au sujet des nominations qui ont été faites à différentes époques; ce que j'ai dit était en réponse à des questions et les faits ne surgissent pas toujours des questions tels que le témoin voudrait les exposer. Au début des explorations, la grande difficulté était de trouver des hommes capables de faire l'ouvrage. Tous ou presque tous ceux avec lesquels j'étais lié étaient actuellement occupés à d'autres travaux,—la plupart d'entre eux sur le chemin de fer Intercolonial et ils ne pouvaient abandonner ce travail jusqu'à ce que leur tâche fût terminée. Je n'ai jamais dit que le gouvernement, en faisant des nominations, n'était pas désireux de choisir seulement les hommes les plus capables, et quand je dis le gouvernement, j'entends l'administration sous laquelle j'agissais, et j'ai agi sous trois administrations différentes durant les explorations du chemin de fer du Pacifique. Chaque ministre, chaque membre du gouvernement avec qui jeme suis trouvé en contact, était désireux de s'assurer les services des hommes les plus capables qu'on pouvait rencontrer, mais quelquefois il n'était pas possible,—même lorsqu'il y avait le choix, d'obtenir les plus aptes, à cause de la pression exercée par les membres du parlement et autres, pour faire placer leurs protégés. Je mentionne cela simplement pour établir que si des hommes inférieurs ont été choisis par tel ou tel gouvernement, ce n'est nullement dans le but d'employer des incapacités, et bien qu'il y ait dans le personnel de l'exploration quelques hommes incapables de faire l'ouvrage auquel ils sont employés, je constate avec plaisir qu'il y a un grand nombre d'employés d'une haute capacité, dont je me rappellerai toujours l'amitié avec joie, qui étaient aussi désireux que moi de conduire l'entreprise convenablement et qui, tout autant que moi, étaient désireux de faire tout en leur pouvoir pour les intérêts publics.

22341. Voulez-vous exprimer l'idée que le désir des différentes personnes en relations avec le gouvernement d'avoir des employés capables a amené le choix des personnes les plus aptes, et que si le personnel avait été choisi par une compagnie particulière, il n'aurait certainement pas été composé d'hommes plus capables?—Ce n'est pas là ce que je veux dire. J'entends dire qu'une compagnie particulière serait à l'abri des difficultés que j'ai mentionnées au sujet des nominations.

Une compagnie particulière pourrait accomplir le travail plus efficacement et à moins de frais qu'un gouvernement.

22342. A votre avis une compagnie pourrait-elle accomplir le travail d'une manière plus efficace et à moins de frais que le gouvernement est capable de le faire?—Oui, je le pense, j'en suis persuadé. Je répondrai maintenant à la question qui m'a été posée au sujet des circonstances qui ont amené mon déplacement comme ingénieur en chef, dans le printemps de 1880, et je serai obligé de lire quelques lettres.

*Le témoin cesse d'appartenir au chemin de fer.*

Ce n'est pas une tâche facile pour moi que d'expliquer les circonstances qui ont amené mon déplacement comme ingénieur en chef, car le gouvernement ne m'a assigné aucune raison, de supposer, jusque dans les premiers jours de 1880, qu'aucun membre du gouvernement ou quelqu'un de ses principaux partisans eût contre moi le moindre sentiment hostile, comme particulier ou comme remplissant des fonctions officielles, ou avait le moindre désir de changer ma position comme employé public. C'est en février 1880, que je m'aperçus du premier indice de mécontentement. Je vis un mémoire d'une personne qui n'était pas alors ministre, mais qui depuis est entrée dans le cabinet. Ce mémoire a été présenté à Sir John A. Macdonald par le sénateur Macpherson. Il discutait la question du chemin de fer du Pacifique, la politique du gouvernement et contre ma propre conduite et trouvait des fautes partout. Il me semble que ce mémoire était la conclusion d'une enquête faite l'hiver précédent par un comité du sénat dont M. Macpherson était le président, mais il me parut tout naturel qu'il fût mécontent, non-seulement du comité qui avait fait un rapport contre ses vues, mais aussi de moi qui n'avais pas partagé sa manière de voir lorsque je rendis témoignage. Quoi qu'il en soit, je compris qu'une explication était nécessaire et en conséquence j'adressai une lettre au ministre de mon département pour l'information du gouvernement. Je ne puis fournir aux commissaires le mémoire de M. Macpherson, vu qu'il a été rendu et que je n'en ai pas gardé de copie, mais je serai heureux de lui lire mes propres explications.

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ Ottawa, 9 février 1880.”

“ MON CHER SIR CHARLES,—Je vous suis infiniment obligé de m'avoir permis de lire le document de l'hon. M. Macpherson sur le chemin de fer du Pacifique. Ce n'est pas à moi qu'il appartient de défendre telle ou telle politique, mais je crois devoir vous présenter quelques explications au sujet de questions qui me sont personnelles. Lettre à Sir Charles Tupper.

“ Jusqu'au moment de l'entrée de la Colombie Anglaise dans la Confédération, j'ai travaillé assidûment plusieurs années durant, 1° aux explorations, 2° à la construction du chemin de fer Intercolonial. Au milieu du travail, en 1871, le gouvernement me demanda, par l'entremise du ministre des travaux publics d'alors, l'hon. M. Langevin, de commencer et de poursuivre les explorations du chemin de fer du Pacifique. D'abord, j'ai refusé, comprenant que j'étais déjà chargé d'un travail plus que suffisant. M. Langevin, toutefois, voulut bien me dire que le gouvernement avait une grande confiance en moi, qu'il ne voyait à part moi personne à qui il fût s'adresser, et il a été assez bon pour m'imposer ces nouvelles fonctions d'une manière si aimable et si flatteuse, que mes amis me dirent qu'il m'était impossible de les décliner. Après bien des hésitations, j'acceptais la charge supplémentaire du chemin de fer du Pacifique, mais une fois ma décision prise, je me déterminai à appliquer à ce double travail,—le chemin de fer du Pacifique et l'Intercolonial,—tout ce qui me restait d'énergie physique et morale. Je compris tout le poids de la responsabilité qui m'encombrait, et je travaillais nuit et jour avec une ardeur qu'on ne connaîtra jamais. Quelque temps après avoir entrepris ce double travail, j'eus le malheur deux années de suite (1872-73), d'éprouver de graves accidents. Le premier me vit presque aux portes du tombeau, le second me força à me servir de béquilles pendant six ou sept mois. Durant tout ce temps, excepté lorsque j'étais retenu au lit, je n'ai jamais cessé de m'acquiescer de mon travail qui, je dois le dire, était parfois très pénible. En conséquence, ma santé s'en est ressentie et je fus forcé de demander quelque repos. Lorsque le chemin de fer Intercolonial fut terminé, en 1876, l'occasion se présenta d'elle-même. Je demandai et obtins un congé d'absence de douze mois, et je pris toutes les précautions que je

*Le témoin cesse d'appartenir au chemin de fer.*

jugeais nécessaire pour la conduite des opérations du chemin de fer du Pacifique en mon absence. Je me rendis en Angleterre de manière à avoir un repos aussi complet que possible, mais deux fois en mon absence je fus rappelé par le gouvernement pour m'occuper de travaux urgents qui, paraît-il, ne pouvaient s'exécuter sans moi. Lorsque je revins en 1878, je trouvais mon personnel démoralisé, et bien des choses se trouvaient dans un état de confusion. Les difficultés considérables auxquelles j'avais à faire face n'ont pas encore entièrement disparu. Je ne vous les décrirai pas ici, il suffit que je vous rappelle qu'elles ne provenaient pas de moi. Je n'en étais aucunement responsable, à moins qu'elles n'aient été en partie causées par mon absence, et on peut dire qu'elles ne se seraient probablement pas produites si j'étais demeuré à mon poste. Mon absence était toutefois nécessaire. Le repos dont j'avais besoin et que j'ai en partie obtenu, m'était absolument nécessaire dans l'état où j'étais alors, et je souffre encore jusqu'à un certain point du surcroît de travail.

Indique les volumes des rapports imprimés, etc., pour donner une faible idée des travaux qu'il a exécutés.

“ Je suis parfaitement certain que si M. Macpherson était à fait des circonstances, il serait le dernier à m'accuser de négligence ou d'indifférence à mon devoir. Je ne me vanterai aucunement de mes services, laissant aux autres le soin de parler de ce que j'ai fait. Je ne citerai que les volumes de rapports imprimés et les volumes plus nombreux encore de rapports manuscrits, pour donner une faible idée de mes travaux. Le plus que je puis dire, c'est que je me suis dévoué aux fonctions que je remplis depuis bientôt dix sept ans, (et avec une faible interruption seulement), avec une ardeur qui ne s'est pas démentie. J'ai dépensé de bon cœur mes meilleures années et toutes les forces de mon énergie. J'avais compris que ce n'était que de cette manière que je pouvais servir mon pays, et cette pensée, qu'elle soit juste ou fautive m'a toujours soutenu dans les difficultés et m'a donné la satisfaction de les surmonter.

Salaires.

“ Pour ce qui est du traitement, question qui est mentionnée dans le document que vous m'avez donné à lire, je puis donner cette explication : Lorsque je fus nommé au chemin de fer du Pacifique, en 1871, je recevais \$4,800 par année comme ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial. A cette époque, le ministre recevait \$5,000; la différence de traitement n'était que de \$200. On était sous l'impression qu'un employé ne devait pas recevoir plus qu'un ministre, et que mettre un employé dans ce cas, même sur un pied d'égalité au point de vue du traitement, en lui donnant \$200 par année comme ingénieur du chemin de fer du Pacifique, serait quelque chose d'absurde. Il fut décidé que la question de compensation demeurerait en suspens, ce à quoi j'agréais volontiers, car alors comme depuis, je considérais le traitement comme une chose d'un ordre secondaire. J'ai accepté la charge pour les raisons que j'ai mentionnées plus haut—j'ai travaillé depuis lors jusqu'à aujourd'hui—pour le plaisir que me procurait le travail, affermi par la croyance que je me rendais utile à mon pays. Je crois que je puis continuer à avoir la confiance du gouvernement et que j'aurai la force de remplir mes devoirs d'une façon satisfaisante, au moins jusqu'au moment où un train pourra circuler sur le territoire canadien, du Lac Supérieur à la Rivière Rouge. Lorsque ce temps sera venu, je serai heureux de me retirer, et si les services que j'ai rendus sont considérés comme étant de quelque valeur j'accepterai avec reconnaissance la compensation qu'il plaira au gouvernement de m'accorder.

“Croyez-moi votre bien dévoué,

“SANDFORD FLEMING.

“ A Sir CHARLES TUPPER,  
“Ministre des Travaux Publics.”

Je n'appris rien d'important jusqu'au moment de la réunion du parlement. Le 3 mars on prononça des discours à la chambre des Communes, dans lesquels ma conduite comme ingénieur en chef fut attaquée avec quelque aigreur. Les accusations qui étaient alors portées contre moi sont spécialement consignées dans un mémoire que j'avais jugé

*Le témoin cesse d'appartenir au chemin de fer.*

nécessaire de préparer pour ma propre défense. Il fut adressé au ministre du département le 26 mars 1880, et je me propose maintenant d'en soumettre le contenu.

"CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,  
"BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,  
"OTTAWA, 26 MARS 1880.

Memorandum adressé  
au ministre des  
chemins de fer.

"(Memorandum.)

"Le 3 de mars, de graves accusations furent portées contre le sousigné, en sa qualité d'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, — Graves accusations contre le témoin.  
accusations qui ont été publiées depuis dans toute l'étendue du pays. Ces accusations affectent sa réputation personnelle et sa réputation professionnelle.

"Un membre de la Chambre des Communes a certainement le droit de faire une enquête sur la conduite d'un employé public, mais la personne accusée, si elle l'est à tort, peut réclamer d'être entendue pour se justifier.

"Un ingénieur est un employé exécutif du gouvernement, auquel les intérêts publics sont confiés, selon son rang et sa position. Aucune accusation ne peut lui être plus pénible que celle d'avoir négligé ses devoirs ou celui d'avoir failli de diriger honnêtement et avec habileté les intérêts qu'il est chargé de protéger. Position d'un ingénieur du gouvernement, et ligne de conduite qu'il peut suivre lorsqu'il est attaqué.

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

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

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

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

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

"Pour cette partie de la censure dirigée contre lui, il demande respectueusement qu'il lui soit permis de référer son rapport au gouvernement et demande qu'on lui accorde une considération impartiale.

"Le sousigné arrive maintenant aux autres points de l'accusation.

*Négligence du devoir.  
Dépenses considérables.*

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

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

La santé du témoin.

“ La santé du soussigné avait été considérablement altérée ; ses médecins lui conseillèrent le repos. Il comprit lui-même qu'il lui était indispensable de s'abstenir de tout travail. Ce repos lui paraissait si nécessaire que, si le congé d'absence qu'il demandait ne lui avait pas été accordé, et était décidé à résigner sa position, fait qui peut parfaitement être établi.

“ Avant son départ, il fut décidé que le plus ancien assistant ingénieur du personnel du chemin de fer du Pacifique remplirait les fonctions du soussigné en son absence. On avait pleine confiance dans l'habileté, l'expérience et l'honnêteté de cet employé, et, sur la recommandation du soussigné, le ministre qui dirigeait alors le département consentit à l'arrangement. Ce Monsieur fut investi de cette charge, et il entra en fonctions avec le titre d'aide ingénieur en chef.

“ Le soussigné partit pour l'Angleterre. A ce moment les sections 13 et 14 seulement étaient en construction. Le travail alors exécuté étant ainsi évalué : Section No. 13 \$127,353 ; section No. 14, \$102,140. La section No. 25 a été adjudgée à l'entreprise au moment du départ du témoin, mais il n'y avait pas eu de travail exécuté. Six mois après, le contrat était signé pour la section No. 15.

“ Durant son absence, le soussigné fut soulagé de la direction active du travail, de la surintendance des détails et de tous les devoirs accidentels se rattachant à sa position. Toutefois, les questions relatives au chemin de fer lui furent fréquemment soumises et formèrent le sujet d'une correspondance.

“ Deux fois il fut rappelé par le gouvernement. Son congé d'absence fut ainsi temporairement interrompu et il fut renouvelé et prolongé. Six mois ne s'étaient pas écoulés, qu'il fut rappelé péremptoirement par le ministre à Ottawa. Quittant l'Angleterre en décembre 1876, il resta au Canada jusqu'au mois de mai suivant. Durant ce temps, indépendamment des autres devoirs qui absorbaient la plus grande partie de son temps, le soussigné termina le volumineux rapport de 1877, qu'il avait commencé en Angleterre.

“ Le congé du soussigné fut renouvelé et il partit de nouveau pour l'Angleterre. Il fut encore rappelé et si pressante était la sollicitation qu'il partit à quelques jours d'avis. La conséquence a été qu'il fut obligé de négliger d'importantes affaires particulières, dont l'arrangement nécessita son retour en Angleterre.

Interruption du congé d'absence.

*Négligence du devoir.  
Dépenses considérables.*

“ En octobre 1878, il revint au Canada et reprit ses fonctions. L'assistant ingénieur en chef avait occupé, à partir de juillet 1876, la fonction de principal officier exécutif du gouvernement ; il devait surveiller les travaux en voie d'exécution, diriger le personnel des ingénieurs, contrôler la dépense et délivrer les certificats voulus pour établir le travail accompli par les entrepreneurs.

“ De juillet 1876 au mois d'octobre 1878, le soussigné ne s'est pas occupé Depuis juillet 1876 des détails des travaux en voie d'exécution ; il s'est borné simplement à à octobre 1878, le répondre aux questions qui lui étaient soumises et à recevoir les rapports soussigné ne s'occupait pas des détails. qui lui étaient envoyés de temps à autre. Il ne présageait en aucune façon les difficultés qui attirent maintenant l'attention publique.

“ Lorsque le soussigné reprit ses fonctions, dans l'automne de 1878, son attention fut attirée sur la différence entre les quantités primitives et le travail certifié comme ayant été exécuté sur les sections Nos. 14, 15, et 25. DIFFÉRENCES DANS LES QUANTITÉS.

“ Quelle qu'en soit la cause, il demeurait évident que les quantités primitives avaient augmenté considérablement. Aucun rapport ne lui avait été fait au sujet de cette éventualité. Le fait le frappa vivement, car il était inattendu, en même temps qu'alarmant et inexplicable.

“ Il n'avait jamais admis la possibilité d'un résultat de cette nature. S'il s'était trouvé dans le pays, son devoir l'aurait poussé à prendre les moyens de réduire les dépenses, d'amender la ligne dans les endroits où les changements étaient avantageux et possibles, et si par une cause quelconque les quantités des travaux exécutés avaient montré une tendance à dépasser les estimations, son attention se serait immédiatement portée sur la question à mesure que les rapports des sections et les rapports mensuels lui auraient communiqué cette regrettable information.

“ On se serait assuré sans retard de la cause de la difficulté et des mesures auraient été prises pour y remédier.

“ Les premières listes de quantités ont été dressées sans avoir les données nécessaires pour établir les estimations avec exactitude. Elles ont été préparées, d'après les meilleures informations, par les ingénieurs qui étaient chargés des différentes explorations. Comme il fallait sans retard donner les travaux à l'entreprise, et qu'il était indispensable d'avoir des quantités définies, on s'est exposé jusqu'à un certain point à ce résultat

“ Une grande partie de la ligne traverse des muskegs et des marais. Les explorations furent faites principalement en hiver, alors que le terrain était gelé. Cette circonstance a, sans doute, dans certains cas, trompé les ingénieurs sur la nature du pays, et les a amenés à prendre des muskegs et des marais pour de la terre ferme. Il est une chose certaine, c'est que les quantités publiées avant les demandes de soumissions n'étaient nullement représentées comme exactes. Leur nature établissait cela, *prima facie*, au-delà de toute contestation. Les montants sont presque invariablement en chiffres ronds ; ils sont par exemple de 100,000 pieds linéaires ou 1,000,000 de pieds cubes. En même temps, quoique estimées ou supposées, spécialement pour permettre une comparaison entre les soumissions au moyen des différents prix offerts et de prendre les totaux, elles étaient considérées, sinon comme approximativement exactes, du moins comme ne devant pas s'éloigner beaucoup des résultats réels.

“ Il était donc difficile au soussigné de comprendre pourquoi les quantités réelles étaient, presque dans chaque cas, beaucoup plus élevées que celles qui avaient été primitivement évaluées et imprimées. Tout en laissant une marge pour l'inexactitude des données, qui ont trompé ceux qui étaient chargés de dresser les listes de quantités, pour les marais gelés qui ont été considérés comme étant de la terre ferme et pour d'autres éventualités, le soussigné ne peut trouver une explication satisfaisante pour ces différences extraordinaires.

“ Lorsque la différence fut signalée à l'attention du soussigné, il y a accordé immédiatement une sérieuse attention, et il a fréquemment et sérieusement considéré avec le ministre cette difficulté et les circonstances qui s'y rattachent.

Dépenses considérables.

Différence dans les quantités.

Il fit une enquête, mais ne put obtenir une explication satisfaisante des excédants de quantités.

“ Il était impossible pour le soussigné d'accepter les rapports des travaux exécutés et les certificats qui avaient été délivrés. En conséquence il refusa d'accorder aucun certificat pour ce qui avait été fait en son absence, avant que les quantités fussent convenablement calculées et établies comme exactes d'une manière irréfragable. Il ordonna une enquête spéciale pour chacun des cas. Il fit comparaître ceux qui s'étaient occupés des travaux pour savoir de quelle façon ils avaient conduit les opérations, la manière dont ils avaient fait les mesurages pour se rendre compte lui-même de l'exactitude avec laquelle les quantités avaient été calculées, mais il ne put obtenir aucune information satisfaisante au sujet des excédants de quantité.

“ Il recommanda donc,—et il reçut en cela l'approbation du ministre,—un mesurage à nouveau des travaux de chaque section.

“ La valeur du travail certifié comme ayant été exécuté lorsque le soussigné s'occupa de la question, était ainsi établie :

Sur la section 13, montant total certifié.....	\$381,978 00
“ “ 14, “ “ .....	583,742 00
“ “ 15, “ “ .....	1,151,975 57
“ “ 25, “ “ .....	1,180,800 00

“ Dans l'hiver de 1876-77, durant le séjour du soussigné au Canada, il a été appelé, en sa qualité de premier fonctionnaire, à apposer sa signature *pro forma* sur des certificats qui avaient été préparés et qui lui étaient soumis. Il n'a pas vérifié leur exactitude, ayant la plus grande confiance dans les rapports qui lui étaient présentés. Ce sont là les seuls certificats pour lesquels le soussigné est en aucune façon responsable jusqu'à l'époque où il a repris ses fonctions. D'après les certificats qu'il trouve dans son bureau, la valeur du travail exécuté dans l'intervalle sur les quatre sections, était de \$2,529,181.

“ En ce qui concerne la section 13, le soussigné n'a eu à prendre aucune mesure, car le travail était exécuté, le contrat terminé et l'argent payé avant son retour au Canada.

“ On a exécuté un mesurage à nouveau des sections 14 et 25, mais il ne vérifie ni ne confirme les rapports précédents. En conséquence le soussigné n'a pas confirmé les certificats délivrés en son absence pour les travaux désignés comme ayant été exécutés.

“ La section 15 et les circonstances qui s'y rattachent, ont été l'objet d'un rapport spécial. Les faits ont été soumis au ministre. Les erreurs dans le mesurage et la classification des travaux ont été rectifiées. Des règles explicites ont été établies pour servir de guide à l'avenir. Une exploration de vérification pour contrôler les mesurages a été commencée. La totalité du contrat a été placée sur une nouvelle base, en vertu d'un arrêté du conseil portant la date du 20 mai 1879, d'après lequel le travail a été exécuté depuis et les paiements ont été effectués. Le soussigné n'a pas délivré de certificats depuis son retour, si ce n'est en conformité avec les dispositions précédentes.

“ Ces quatre sections seulement étaient en construction lorsque le soussigné reprit ses fonctions d'ingénieur en chef ; depuis lors, sept nouvelles sections, dont plusieurs sont très difficiles, ont été données à l'entreprise. Il a pris tous les moyens possibles pour prévenir le retour de semblables difficultés. On peut se rendre compte des précautions adoptées en consultant lettres d'instructions aux ingénieurs dont l'une est annexée à ce mémoire. (\*) A partir d'octobre 1878 ; le soussigné a consacré tout son

Mesurage à nouveau des contrats 14 et 25.

CONTRAT No. 15.

Lorsque le témoin reprit ses fonctions, les quatre sections ci-dessus étaient en construction, depuis, sept ont été données à l'entreprise. Il pense être responsable seul pour les détails qui concernent ces dernières.

\* MÉMOIRE D'INSTRUCTIONS A M. W. T. JENNINGS, INGÉNIEUR RÉSIDENT CHARGÉ DE LA SECTION 42 S'ÉTENDANT DE LA RIVIÈRE DE L'AIGLE, A L'EXTRÉMITÉ ORIENTALE DE LA SECTION 15, PRÈS DU PORTAGE DU RAT (KEEWATIN).

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
OTTAWA, 3 juin 1879.

Mémoire.

L'honorable ministre a nommé M. Jennings pour la direction du contrat No. 42, com-

temps et ses efforts les plus énergiques à l'accomplissement de ses devoirs. Depuis cette date, toutes les questions de détail, quelle qu'en soit l'importance, lui ont été soumises directement et il assume la responsabilité des résultats. Cette remarque ne peut pas s'appliquer avec justice à la période durant laquelle il a obtenu un congé d'absence, et il ne pouvait se trouver identifié aux opérations sur lesquelles il n'exerçait aucune surveillance, qui ont été exécutés durant le temps qu'il s'est absenté du Canada avec l'autorisation du gouvernement.

" On a dit que le soussigné avait occasionné des dépenses inutiles par le choix défectueux du tracé de la ligne sur la section 15, dans le voisinage du Lac Traverse.

" Il existe des points entre le terminus sur le lac Supérieur et la région des prairies qui gouvernement toute la localisation. La position géographique du Lac des Bois, sur la frontière internationale, désigne Keewatin, à la décharge du lac, comme un de ces points. Selkirk, dans l'opinion de l'écrivain, en est certainement un autre. Le problème consistait à réunir

Pourquoi la localisation du contrat 15, près du Lac Traverse, constitue une erreur.

prenant tous les travaux de construction requis pour terminer le chemin entre la rivière de l'Aigle et l'extrémité orientale de la section 15, près du Portage du Rat.

1. Une copie du contrat passé avec M.M. Fraser, Manning & Cie, a été fournie à M. Jennings. Il a également reçu copies des plans et profils et tous les documents relatifs au travail qui doit être exécuté.

2. Le soussigné a communiqué verbalement à M. Jennings ses vues au sujet du travail et de la manière dont il devait être exécuté. Il a désigné à M. Jennings les points sur lesquels des changements pourraient être faits, et a indiqué sur le profil quelques altérations qui s'imposent d'elles-mêmes dans la ligne des rampes. Ces changements sont suggérés dans le but de réduire et d'activer le travail; les entrepreneurs étant limités par le temps.

3. M. Jennings devra, aussitôt que possible, porter son attention sur tout changement possible dans l'alignement par lequel le travail pourra être diminué sans augmenter les courbes ou les rampes.

Le soussigné attire l'attention de M. Jennings sur l'importance de ne dépasser, dans aucun cas, les rampes et les courbes suivantes :

*Montant à l'Est.*

Sur tangentes et $1\frac{1}{2}^{\circ}$ courbes, rampes ne dépassant pas .50 pour 100.	
" " $2^{\circ}$ " " " .45 "	
" " $3^{\circ}$ " " " .40 "	
" " $4^{\circ}$ " " " .35 "	

*Montant à l'Ouest.*

Sur tangentes et $1\frac{1}{2}^{\circ}$ courbes, rampes ne dépassant pas 1.00 pour 100.	
" " $2^{\circ}$ " " " .90 "	
" " $3^{\circ}$ " " " .80 "	
" " $4^{\circ}$ " " " .70 "	

Tout en insistant pour que, dans aucun cas, ces rampes ne soient dépassées, l'ingénieur en chef attire l'attention la plus sérieuse de M. Jennings sur la grande importance de ne pas élever le coût du travail, et il pense que, dans tous les cas où la chose sera possible sans abaisser le caractère général de la ligne, M. Jennings s'efforcera d'éviter toute dépense au delà de ce qui est absolument nécessaire.

4. Le soussigné reconnaît les difficultés particulières que les entrepreneurs auront à rencontrer dans cette section; une des plus graves est constituée par les obstacles qui se rencontrent dans le pays que la ligne doit traverser, et il signale la grande importance qu'il y a pour eux à ce que la ligne s'étende aussi loin que possible à l'est du Portage du Rat, dès que les rails seront posés sur la section 15. Sur deux à cinq milles du Portage du Rat, les profils accusent les travaux les plus difficiles de toute la section, après quoi, sur une étendue de quelques milles, les travaux sont comparativement faciles.

Heureusement on peut facilement traverser la partie difficile de la ligne en adoptant temporairement une pente raide, tel qu'indiquée dans le profil annexé. M. Jennings est autorisé à faire cette proposition aux entrepreneurs, avec l'entente que le soussigné consentira à son adoption, si les entrepreneurs y consent dans leur propre intérêt. La ligne

*Tracé du chemin  
de fer—*

ces deux points par la route la plus courte et la plus économique. A l'exception d'une faible étendue de prairie ou de pays peu boisé, près de Selkirk, la forêt s'étend sur toute la distance. Une grande partie de la surface est rocheuse, inégale et tourmentée et semée de petits lacs qu'il est impossible d'éviter. Le Lac Traverse que l'on rencontre à trente-six milles environ de Keewatin, appartient à cette classe.

« Là le pays, sur une distance considérable, est excessivement difficile et lorsque les explorations commencèrent, il avait l'aspect d'un désert impénétrable. Il était nécessaire, toutefois, d'y faire passer une ligne de chemin de fer, non seulement une ligne sur laquelle puissent circuler des trains, quelque soit le prix de l'exploitation, mais un chemin de fer qu'on pourrait exploiter à bon marché et qui pourrait permettre de transporter, au tarif le plus bas, les produits de la ferme sur les marchés de l'est, résultat auquel on ne pouvait atteindre qu'en limitant les rampes.

Importance d'obtenir des rampes faciles à l'est.

« Le soussigné s'est inspiré de ces vues dès le commencement de l'entreprise. Dans son rapport de janvier 1874 qui a été publié, il expose l'im-

doit être construite à partir de là avec les rampes permanentes avant l'achèvement du contrat, et les entrepreneurs seront payés pour tout ce qui aura été exécuté alors ou le sera dans la suite, formant partie des travaux permanents. Le coût de la pose temporaire de la voie et le petit moi tant d'excavations des parties A, B, C, D, etc., ou tout autre ouvrage ayant un caractère temporaire, et qui ne sera pas nécessaire aux travaux permanents, sera supporté par les entrepreneurs eux-mêmes.

5. Pour la gouverne de M. Jennings il est bon de mentionner que sur quelques-unes des sections en voie de construction les entrepreneurs ont jugé convenable, au moyen des matières explosives modernes, de percer les tranchées dans le roc considérablement au-dessous des lignes de pentes, telles que définies dans les spécifications. L'ingénieur en chef recommande que l'excavation seulement pratiquée au-dessus de la ligne de pente, soit comptée comme travail dans le roc. Les matériaux retirés au-dessous de la ligne de pente, s'ils sont utilisés dans les remblais, devront être comptés et payés comme terre, mais s'ils ne sont pas employés, ils ne seront pas comptés comme excavation de n'importe quelle catégorie.

6. Il est bon de mentionner, pour l'information de M. Jennings, que sur certaines sections en voie de construction où il se trouve des muskegs et où les remblais doivent se faire avec les matériaux retirés des fossés d'emprunt et des tranchées, il s'est produit de graves difficultés. Les matériaux ainsi retirés, sont désignés dans bien des cas comme terre végétale de nature spongieuse, renfermant beaucoup d'eau, et lorsqu'ils sont secs et tassés par le poids accumulé sur eux, ils ont peu de solidité; ils ne doivent donc pas être employés dans les remblais de terre. En conséquence, le soussigné désapprouve leur emploi.

7. Il est toujours plus ou moins difficile de former les remblais, à travers les muskegs et les marais. Dans quelques cas où un assèchement convenable est possible, de sorte que les tranchées aient pour effet d'égoutter et de consolider le terrain, il est à propos qu'elles soient parallèles à la ligne du chemin de fer. Mais lorsque les tranchées, après avoir été formées, resteront simplement pleines d'eau stagnante, leur formation est d'une utilité douteuse, et dans de semblables circonstances, elles n'ont que peu de valeur. Assurément, dans certaines localités, elles peuvent devenir un véritable inconvénient, et dans des cas semblables il est convenable de ne pas les creuser, mais d'avoir recours plutôt à un emploi judicieux du système de pontage auquel il est pourvu par le contrat.

Cela étant fait, on peut ajouter une légère couche de terre pour former une fondation et un lit pour la pose des traverses. On peut alors établir la voie et permettre ainsi le transport des matériaux au moyen d'un train. Mais si l'on a recours à cet expédient, il sera nécessaire d'asseoir la voie d'une façon suffisamment unie et solide, pour que les rails ne se courbent ni se détériorent en aucune manière.

8. Ces différents points sont soumis à l'attention de M. Jennings, mais il déterminera lui-même la meilleure marche à suivre, lorsqu'il aura examiné lui-même chaque localité et qu'il se sera rendu compte de la profondeur des muskegs et de toutes autres circonstances. En prenant une décision, M. Jennings devra considérer la question du transport, pour lequel un prix a été fixé et il veillera à ce que, dans aucun cas, le prix de la terre et du transport réunis (lorsque les matériaux sont transportés par un train), ne dépasse le prix du ballast, car dans des cas semblables, le ballast serait probablement de tous les matériaux le meilleur et le moins coûteux que l'on puisse employer pour fournir les remblais.

*Tracé du chemin  
de fer.*

portance capitale de trouver une localisation qui permet les rampes les plus faciles dans la direction de l'est. Il a de nouveau attiré l'attention sur ce point dans ses rapports de 1878 et 1879.

“ EXTRAITS des rapports de l'ingénieur-en-chef au sujet de l'adoption de rampes faciles en vue de la question des transports faciles de la région des prairies au Lac Supérieur.

(Du Rapport de janvier 1874.)

“ Une des questions qui, sans aucun doute, s'imposera d'elle-même à l'attention publique, lorsque la région des prairies commencera à donner un surplus pour l'exportation, sera le transport à bon marché des produits à l'est. Considérant la question à ce point de vue, l'importance de la localisation qui assurera les meilleures rampes, dans la direction de l'est est manifeste.

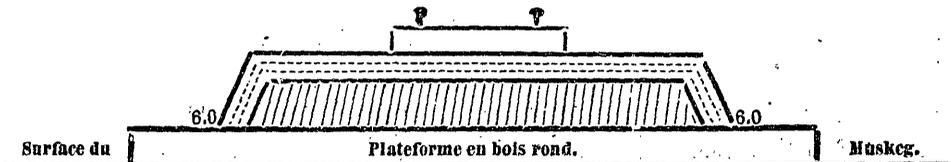
“ Les rampes et les alignements d'un chemin de fer ont beaucoup d'importance pour son trafic et le coût de son exploitation. Il est bien connu

Lorsque la région des prairies réalisera un surplus pour l'exportation, une des questions sera le transport à bon marché à l'est.

9. il peut se présenter quelques cas exceptionnels dans lesquels il ne serait pas impossible pour l'entrepreneur de se procurer des matériaux convenables pour former le lit du chemin, et où il serait d'un grand avantage pour lui et dans l'intérêt du prompt achèvement du chemin, de pouvoir employer en partie les matériaux spongieux retirés des muskegs. Cette autorisation ne doit s'accorder qu'avec réserve, et alors, dans tous les cas, il ne sera payé que pour le contenu solide des matériaux spongieux. Une plateforme en troncs d'arbres (clause 12) doit être invariablement posée sur la surface avant d'y déposer des matériaux provenant des muskegs, et l'on doit prendre des arrangements pour prendre le cube du contenu solide dans les remblais, lorsque l'eau aura eu le temps de s'écouler. A ces conditions de mesurage et de paiement, et à ces conditions seulement, le soussigné approuve l'emploi, sous n'importe quelle forme, de ce genre de matériaux.

M. Jennings sera assez bon de prévenir les entrepreneurs en conséquence et d'obtenir leur adhésion écrite à ces conditions, lorsque ces matériaux entrent dans la formation des remblais. Dans tous les cas où il sera jugé nécessaire de permettre l'emploi des matériaux provenant des muskegs, le tout devra être recouvert de bonne terre; dans aucun cas la couche de sable, argile ou gravier ne devra être moindre de 12 pouces au-dessous du niveau de formation :

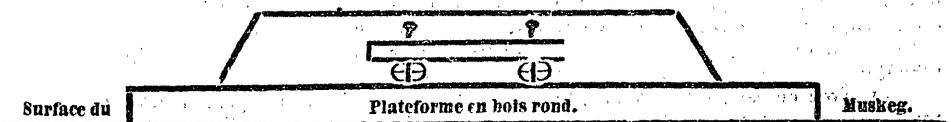
(Croquis A.)



Règle générale, la surface du muskeg ne devra pas être brisée par des tranchées ou des fossés d'emprunt sur un espace de cinquante pieds calculé du centre de la ligne.

10. Lorsqu'il sera jugé convenable de former le remblais au moyen d'un train, des poteaux d'un fort diamètre ou de petits arbres équarris d'un côté ayant une épaisseur moyenne d'environ six pouces devront être placés longitudinalement au-dessous des traverses. Ces poteaux s'emboîteront et tous les moyens devront être pris pour que la voie soit suffisamment solide et que les rails ne se détériorent pas. Voir croquis B.

(Croquis B.)



10½. Le soussigné a étudié sérieusement la question du roc d'emprunt, dont il est fait mention dans les spécifications, et il en est arrivé à la conclusion qu'il ne serait pas à propos de recourir au procédé consistant à pratiquer des excavations dans le roc pour

*Tracé du chemin  
de fer—*

qu'en portant attention à ces points en localisant une ligne, il est parfaitement possible, dans certains cas, de doubler le trafic d'un chemin de fer et de réduire considérablement le taux du fret.

La partie du chemin de fer du Pacifique qui est comprise entre la Rivière Rouge et les eaux navigables du Lac Supérieur est précisément une de celles qui demandent l'attention la plus sérieuse aux points qui concernent le génie civil. La réduction du prix du transport sur cette section, au taux le plus bas possible, est une question qui affecte l'avenir du pays, car c'est de là que dépend la colonisation des prairies de l'ouest.

“ Plus cette partie du chemin de fer permettra le transport à bon marché des produits du sol aux eaux navigables du St-Laurent, s'étendra le champ vers lequel la culture pourra se faire avec profit dans les plaines fertiles.

Entre Manitoba et le Lac Supérieur on “ Les informations, qui ont été obtenues montrent qu'entre Manitoba et le Lac Supérieur, on pourra maintenir le maximum de pente à vingt-six

former quelques parties des remblais, excepté dans le cas où le remblais peut-être formé avec les matériaux provenant des lignes de tranchées dans le roc.

Les constructeurs seront donc, en conséquence, délivré de ce genre de travail difficile et dispendieux mentionné dans la clause 98 des spécifications.

11. M. Jennings n'ignore pas probablement que sur la section 15, où le chemin de fer a à traverser des lacs et des étangs, les matériaux provenant des tranchées dans le roc ont été déposés sur deux lignes parallèles le long de la base des pentes. Cela a été fait postérieurement à la date du contrat, dans un but spécial, mais les entrepreneurs auront à supporter beaucoup d'embarras et de dépenses, sans retirer des avantages correspondants, et comme le soussigné reconnaît les difficultés spéciales que ces entrepreneurs auront à surmonter, et l'importance de les aider de toute manière légitime, dans l'intérêt public, et o'éviter les dépenses inutiles, il n'insiste pas pour que le même plan de construction soit suivi dans ce contrat.

Les entrepreneurs peuvent être autorisés à terminer les remblais de la manière ordinaire laissant aux matériaux, quelle qu'en soit la nature, chercher leur pente naturelle, et dans le cas où les pentes seraient formées de matériaux manquant de consistance, elles devront être protégées par de la maçonnerie en pierre perdue a quelques pieds au-dessus et au-dessous du niveau de l'eau. La pierre perdue ne devra être employée que lorsque les remblais seront consolidés jusqu'à un certain point.

12. Il faudra se rendre compte immédiatement du volume de tous les cours d'eau traversées par le chemin de fer, de la nécessité des constructions projetées, de leur degré de solidité et de leur nature.

M. Jennings adressera un rapport, de temps à autre, traitant des améliorations ou projets qu'il pourra être convenable d'appliquer au mode de construction.

13. L'ingénieur en chef joint copie imprimée des instructions générales, de 1 à 5, pour l'information de M. Jennings, sur la direction du personnel placé sous ses ordres. Elles devront être mises en vigueur autant que possible. On attire son attention spéciale sur ces instructions:

Le but qu'on se propose est considéré comme étant de la plus haute importance. Une chose qui n'est pas de la moindre importance est de s'assurer d'un journal complet mentionnant le progrès des travaux adjugés au contrat, avec les détails des différents événements recueillis à mesure qu'ils transpirent. Le département du pourvoyeur, dont il est question dans les instructions No. 2, se trouve maintenant aboli, et M. Jennings sera tenu responsable des approvisionnements et devra tenir un compte exact de toutes les dépenses. C'est l'intention du soussigné de s'adresser au ministre pour obtenir l'autorisation de faire une allocation en argent aux membres du personnel, au lieu de leur livrer des rations. Jusque là il est opportun de suivre l'ancien système. M. Jennings voudra bien toutefois rapporter s'il est opportun de changer le système, à partir du 1er septembre prochain, par exemple.

14. Tout en référant M. Jennings aux règles établies par le département au sujet de la manière de faire les paiements, de tenir les comptes et du genre des pièces justificatives exigées pour la révision des comptes, l'ingénieur en chef lui recommande de pratiquer l'économie la plus stricte dans les dépenses. Toutes les provisions doivent être de bonne qualité et en quantité suffisante et ne pas dépasser un prix raisonnable.

*Tracé du chemin  
de fer.*

pieds au mille,—maximum qui n'est pas de moitié aussi élevé que celui peut obtenir en allant à l'est des pentes de la majorité des chemins de fer du continent. vingt-six pieds au mille.

Je pense que la ligne peut être localisée de façon à obtenir le meilleur alignement possible avec des rampes ne dépassant pas le maximum indiqué. Mais l'importance de s'assurer les bénéfices d'une communication non interrompue par chemin de fer aussitôt que possible, est d'une telle importance que je considère qu'il serait important en premier lieu de construire la ligne la moins coûteuse possible. Tout en adhérant en principe à la localisation permanente. Je recommanderais, afin d'atteindre le but désiré, la construction d'une ligne temporaire à bon marché, en attendant pour le moment tous les travaux permanents coûteux, qui retarderaient son achèvement. Afin d'obtenir accès dans ce pays, aussi promptement et à aussi bon marché que possible, il deviendrait nécessairement utile d'éviter des difficultés spéciales en adoptant temporairement, pour de faibles distances, des déviations de la véritable localisation avec de fortes rampes ondulées et des courbes à court rayon. Je n'ai toutefois nulle

15. Tout en veillant avec prudence et prévoyance aux besoins du personnel, et à ce que les provisions soient bonnes et suffisantes, il devra éviter l'extravagance, le gaspillage et toute dépense inutile.

16. Le personnel suivant a été choisi pour aider M. Jennings à remplir ces instructions:—

17. L'ingénieur prie M. Jennings d'adresser une lettre circulaire aux ingénieurs de division et aux aides ingénieurs, les informant que tous les ordres ou communications par écrit adressés aux entrepreneurs, au sujet des travaux devront passer par ses mains et être signés par lui seulement, et M. Jennings voudra bien rapporter les ordres ainsi donnés et attirer l'attention spéciale sur toutes les questions de quelque importance.

18. Autant que je puis prévoir on a laissé une marge convenable dans le compte des travaux, pour tout genre d'ouvrage requis en vertu du contrat. S'il devient opportun, dans le cours des opérations, d'exécuter aucun genre de travail auquel il n'a pas été pourvu, on attire l'attention de M. Jennings sur la 5e clause du contrat qui stipule qu'aucun travail additionnel ne pourra être exécuté, avant que le prix qui devra être payé soit précédemment fixé par écrit par le ministre.

La nécessité de tout travail additionnel devra, toutefois, être soumise à l'ingénieur en chef, et s'il est approuvé, la permission devra être obtenue comme il est mentionné ci-dessus.

19. M. Jennings prendra des arrangements pour que les mensurations mensuelles soient terminées le ou avant le dernier jour de chaque mois, de sorte qu'il puisse rédiger et transmettre les estimations à ce bureau aussitôt qu'il sera possible. Toutes les estimations mensuelles devront porter la signature de M. Jennings et être renvoyées en triplicata.

20. Indépendamment des rapports de progrès hebdomadaires, un court rapport devra accompagner les estimations mensuelles; il traitera des différents détails des travaux exécutés dans le cours du mois, des progrès accomplis, de la longueur des nivellements et de la pose de la voie, etc."

21. L'ingénieur en chef insiste auprès de M. Jennings sur la nécessité de tenir les ingénieurs de division, aussi bien que leurs assistants, personnellement responsables de l'exactitude des rapports du travail exécuté. Il ne sera pas toujours possible aux ingénieurs de division d'examiner en personne, chaque mois, la totalité du travail, mais ils devront parcourir chaque mois une partie de leur division; les ingénieurs de subdivision auront à leur envoyer leurs calculs, par télégraphe ou autrement. Le mois suivant, les ingénieurs de division pourront visiter l'autre partie, et, par ces moyens, il s'assureront de l'exactitude du tout, dans le cours de l'exécution des travaux, et deviendront familiers avec tous les détails dont ils sont responsables.

22. M. Jennings est en possession d'une copie du contrat et de tous les plans, profils et documents se rapportant au travail placé sous sa direction. Le soussigné a pleine confiance en M. Jennings, certain qu'il n'épargnera aucun effort pour que ces instructions soient mises en pratique, et les travaux auxquels elles se rapportent convenablement exécutés, et qu'il fera tous ses efforts pour que tout soit conduit avec la plus stricte économie.

SANDFORD FLEMING,  
Ingénieur en Chef.

*Tracé du chemin  
de fer—*

raison de croire qu'on sera obligé d'avoir recours fréquemment à cet expédient. Je suis convaincu que sur la plus grande partie de la distance entre le Lac Supérieure et Manitoba la localisation permanente pourra être adoptée. (Pages 32, 33.)

*(Du rapport de février 1877.)*

En rendant la section est du chemin de fer susceptible de faire les transports à bon marché, ou facilitera la colonisation de la région des prairies. " On a maintenu dès le principe que le succès de la colonisation de la région des prairies et l'accroissement de sa population, dépendent en grande partie du bon marché auquel la ligne du Lac Supérieure pourra transporter les produits du sol. Le succès du chemin de fer lui-même peut être déterminé par le nombre des habitants qui s'établiront dans le pays, et le degré de prospérité de la population sera grandement influencé par la nature des débouchés offerts aux produits de son industrie. Par conséquent, plus la section de l'est pourra permettre le bon marché des transports, plus rapidement la région des prairies se colonisera, et plus vite la ligne pourra se maintenir avec ses propres ressources.

J'ai compris qu'il était de mon devoir d'attacher à ces sujets la plus grande importance dans la localisation de la ligne entre la région des prairies et le lac Supérieur. En conséquence on n'a épargné aucun effort pour découvrir la ligne la plus courte, avec les rampes les plus faibles et les courbes les plus faibles, spécialement dans la direction que prendra le gros trafic vers les côtes de l'Atlantique.

Maximum des rampes entre la Rivière Rouge et le Lac Supérieur. " Sur les sections données à l'entreprise, de la Rivière Rouge à Keewatin, 114 milles, et de la Rivière des Anglais à Fort William, 113 milles, le maximum des rampes est comme suit :

*Montant à l'Est.*

Sur tangentes et 1 $\frac{1}{2}$ ° courbes équivalant à 3,820 pieds rayon	0.50	26.40	pieds.
" 2° " "	2,865	" 0.45	23.76 "
" 3° " "	1,910	" 0.40	21.12 "
" 4° " "	1,433	" 0.35	18.48 "

*Montant à l'Ouest.*

Sur tangentes et 1 $\frac{1}{2}$ ° courbes équivalant à 3,820 pieds rayon	1.00	52.80	pieds.
" 2° " "	2,865	" 0.90	47.52 "
" 3° " "	1,910	" 0.80	42.24 "
" 4° " "	1,433	" 0.70	36.96 "

" Sur le reste de la distance qui doit être donnée à l'entreprise, entre Keewatin et la Rivière des Anglais, on n'a pu encore s'assurer à tous les points des rampes aussi faciles. Toutefois, sur certains points particuliers la localisation sera révisée et j'ai pleine confiance que toutes les rampes seront réduites à la même moyennes, sans augmenter considérablement le coût des travaux.

" Ainsi rien n'empêchera le chemin de fer du Pacifique de transporter les produits du cœur du continent au Lac Supérieur, à un taux moins élevé par mille que celui adopté maintenant par les principaux chemins de fer en voie d'exploitation. (Pages 81, 82.)

" J'ai décrit les efforts qui ont été faits pour obtenir une ligne avec les rampes les plus faciles de la région des prairies aux eaux navigables du Saint-Laurent et l'importance majeure de ce point.

" Le bon marché du transport se trouve ainsi assuré jusqu'à un certain point,—c'est là un élément important au succès du développement du fertile territoire de l'intérieur. (Pages 85, 86.)

*(Du rapport d'avril 1879.)*

" J'ai toujours attaché la plus grande importance à tout ce qui tendait à assurer la meilleure localisation possible pour un chemin de fer. J'ai décrit ailleurs les efforts qui avaient été faits, depuis le commencement de l'exploration pour une ligne favorable aux transports à bon marché.

La totalité du chemin de fer entre Fort William et Selkirk, dont la longueur est de 410 milles, est en voie de construction. C'est avec une vive

Tracé du chemin  
de fer.

satisfaction que je suis en mesure de soumettre un tableau des rampes qui ont été définitivement établies sur cette longueur. En vertu des contrats qui ont été conclus, ces rampes favorables pourront être établies sans avoir recours aux expédients temporaires que je jugeais nécessaire de suggérer il y a cinq ans.

## TABLEAU DES PENIES.—DE FORT WILLIAM A SELKIRK.

## Montant à l'Est.

Tableau des pentes.

		Pieds par mille.	No. de milles.
Ascension	.10 à .20 pour cent....	Environ 5 à 10	38.52
	.20 " .30 .....	10 " 16	17.11
	.30 " .40 .....	16 " 21	42.97
	.40 " .50 .....	21 " 26.4	80.11 178.71
A niveau.....			108.06 108.06

## Montant à l'Ouest.

.10 à .20 .....	5 à 10	28.51	
.20 " .30 .....	10 " 16	10.91	
.30 " .40 .....	16 " 21	9.74	
.40 " .50 .....	21 " 26	12.83	
.50 " .60 .....	26 " 32	6.82	
.60 " .70 .....	32 " 37	10.65	
.70 " .80 .....	37 " 42	12.76	
.80 " 1.00 .....	42 " 52.8	81.01	123.23
Total des milles.....		410.00	410.00

" En déterminant les rampes on a pris pour règle de les égaliser avec la En déterminant les courbe, de sorte que quand la configuration du pays demande des courbes rampes on a pris court rayon, les inclinaisons de la ligne seront, dans ces cas là, propor- pour règle de les tionnellement réduite. égaliser avec la

" L'effet pratique d'une courbe à court rayon, sur un maximum de courbes. rampe est de rendre les rampes plus difficiles en diminuant la force de traction de la locomotive qui fait l'ascension, ce qui empêche ainsi le Courbes et rampes. passage des trains lourdement chargés sur la ligne. Le but qu'on s'est proposé est de s'assurer, quelle que soit la courbe, d'un degré d'inclinaison qui, en aucun cas, ne puisse dépasser sur les tangentes 26.4 pieds par mille d'ascension à l'est, ou dans la direction du gros trafic. Les profils du contrat de la ligne qui s'étend sur plus de 410 milles, de Fort William à Selkirk, établissent qu'on est pratiquement parvenu à ce but. A un seul point, (à dix-huit mille au-delà de Fort William) l'ingénieur de district a négligé d'appliquer cette règle. Je regrette vivement que la chose se soit produite, car pour remédier à ce défaut il faudra encourir une dépense plus considérable que celle qu'on aurait eu à faire en premier lieu, et qui aurait été alors d'une importance comparativement minime.

" A part l'exception que je viens de citer, la partie du chemin de fer du Pacifique entre le Lac Supérieur et Manitoba se trouve ainsi finalement établie dans des conditions extrêmement favorables, et l'on peut prétendre que, lorsqu'elle sera terminée en vertu des contrats existants, elle pourra transporter les produits du sol, de la région des prairies au Lac Supérieur, à des prix aussi bas que possible.

" Comme cette partie du chemin de fer du Pacifique devra longtemps encore servir de débouché à une grande partie de la région des prairies, on ne saurait trop apprécier son caractère favorable aux transports à bon marché; sans doute de cette importante condition dépend en grande partie le succès de la colonisation de ces vastes étendues de plaines fertiles et la prospérité constante des futurs colons." (Pages 18-21.)

*Traité du chemin  
de fer.*

“ Ce principe a constamment prévalu, et son importance a été généralement admise. Il a été mis bien souvent en avant dans le cours des six dernières années. Le soussigné ne se rappelle pas un seul cas dans lequel un homme public ait protesté contre lui, un journal l'ait repoussé.

Lac Traverse.

“ Quoiqu'une étendue considérable du pays, entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge, soit très accidentée, le niveau général ne varie pas sur de longues distances. Il n'y a pas de grandes élévations ou dépressions pour gêner la localisation à nécessiter de fortes rampes. Le Lac Traverse est probablement le seul endroit sur ces 410 milles où l'on ait réalisé une économie qui en vaille la peine, en ce départant du principe des rampes faibles qu'il n'a été possible d'appliquer généralement.

“ On a exploré nombre de lignes dans le voisinage du Lac Traverse. Finalement le choix s'est arrêté sur deux lignes réunissant des points communs à l'est et à l'ouest du Lac Traverse, à environ six milles de distance. Le No. 1 traversait le lac à haut niveau et donnant les rampes faciles que l'on désirait, pas une d'entre elle ne dépassait une ascension de vingt-six pieds au mille, et la plus longue s'étendant sur une espace d'environ un mille. Le No. 2 traversait le Lac Traverse à un autre endroit à bas niveau, mais il nécessitait une ascension continue de deux milles trois quart sur des courbes à court rayon, avec une ascension de quarante quatre pieds au mille. Le lac, à la traverse No. 1, à une largeur de 600 pieds ; au No. 2, il a au moins 900 pieds : sur une étendue de cinq milles à l'est du lac, le travail est plus difficile sur le No. 2 que sur le No. 1, tandis qu'au lac et sur un espace d'un mille à l'ouest, le travail est plus difficile sur le No. 1. Lorsque le No. 2 aurait coûté moins en premier lieu, le No. 1 aurait sans aucun doute été finalement le plus économique. Après mure considération, le No. 1 fut choisi, et c'est sur cette ligne que se poursuit actuellement la construction.

“ Le soussigné expose respectueusement que la ligne se conforme à la politique des ministres qui se sont succédés, et possède l'approbation de l'opinion publique, que sur le chemin de fer entre Manitoba et le Lac Supérieur, toutes les rampes s'élevant à l'est doivent être maintenues dans la limite établie, et que c'est la seule qu'il y eût à choisir.

“ C'est conformément à ce principe que la localisation a été faite en premier lieu, et le soussigné expose respectueusement que dans tous les actes qu'il a accomplis dans ses rapports avec le chemin de fer du Pacifique Canadien, il n'en est pas un seul qui mérite d'être plus apprécié que la mise en pratique de ce principe et les efforts qu'il a faits, du commencement à la fin, pour assurer une ligne avec les rampes les plus faibles possibles, entre la Rivière Rouge et le Lac Supérieur.

Contrat de la section 15 est signé six mois après le départ du train pour l'Angleterre.

“ C'est six mois après le départ du soussigné pour l'Angleterre, que le contrat de la section 15 a été signé. Il est évident qu'avant d'commencer le travail difficile au Lac Traverse, rien n'aurait dû être épargné pour réduire son importance en revisant et perfectionnant la localisation, et cela par tous les moyens possibles. Lorsque le soussigné reprit ses fonctions, les travaux étaient en voie de progrès et il était trop tard pour faire aucun changement à ce point, lors même qu'à une période moins avancée un changement aurait été désirable ou possible.

Il soumet six propositions.

“ Le soussigné croit avoir établi que les censures dirigées contre lui ne sont pas justifiées par les faits, et il expose respectueusement :

“ 1. Qu'il n'a pas mal conseillé le gouvernement au sujet du pont de la Rivière Rouge.

“ 2. Qu'il ne s'est pas absenté de l'endroit où le retenait ses devoirs, sans autorisation et sans cause.

“ 3. Qu'il n'a pas négligé ses responsabilités ou compromis les intérêts qui lui étaient confiés.

“ 4. Qu'il n'est aucunement à blâmer si les quantités primitives ont été dépassées et que le coût des travaux ait été augmenté sur les sections en question.

“ 5. Qu'il n'a pas causé des dépenses inutiles au Lac Traverse par une mauvaise localisation.

*Tracé du chemin  
de fer.*

" 6. Qu'il n'a pas laissé dépenser inutilement l'argent du coffre public, mais que par tous les moyens en son pouvoir il s'est efforcé de contrôler la dépense du travail, et que, sous tous les rapports, il s'est efforcé de remplir fidèlement les devoirs de sa position.

" Le soussigné espère que l'urgence des circonstances qui a nécessité ce mémoire lui servira d'excuse auprès du ministre des chemins de fer et canaux, pour lui soumettre sous cette forme les faits qu'il expose.

SANDFORD FLEMING,

Ingénieur en Chef.

Lorsque j'eus présenté au ministre ce mémoire défendant ma réputation, il m'assura énergiquement qu'en tant que lui et le gouvernement, comme corps, se trouvaient concernés, il était inutile ; que les ministres avaient de moi la plus haute opinion comme employé public et n'avaient jamais eu plus de confiance en moi qu'à l'heure présente. Il ne me cacha pas cependant qu'il y avait au dehors des bruits auxquels se mêlaient l'animosité publique, qui embarrassaient le gouvernement. J'exprimais au ministre ma grande surprise et mon grand désappointement de découvrir que j'avais encouru la disgrâce d'un homme public qui avait de l'importance comme partisan du gouvernement, et même d'une certaine classe de personnes disposées à considérer les personnes et les choses à leur propre point de vue. J'exprimais le profond regret avec lequel je constatais que les services que je m'étais efforcé de rendre avec tant de fidélité et de zèle étaient ainsi dépréciés par un représentant du peuple que j'avais servi, et je lui dis que je ne voudrais aucunement devenir la cause de quelque embarras ; que je m'en remettais entièrement à lui, mon seul désir étant de servir le gouvernement, et que si je pouvais mieux le servir en cessant d'agir comme employé public, dans ce cas j'abandonnerais volontiers mon poste et je me déchargerais de mes devoirs et responsabilités. Aussitôt après, j'appris que le gouvernement, cédant à la pression qui était exercée sur lui, avait promis, à une réunion de ses partisans, de m'offrir la fonction d'ingénieur-consultant à la place de celle d'ingénieur en chef, et de nommer cette Commission Royale pour s'enquérir de toutes les questions relatives au chemin de fer du Pacifique. Subséquentement, je reçus une lettre portant la date du 3 juin, du secrétaire du département des chemins de fer et canaux, à laquelle était joint un arrêté du conseil me nommant ingénieur-consultant du chemin de fer du Pacifique et ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial, avec un traitement de \$6,000 par année. Je voudrais joindre à la preuve les documents suivants dont je vais faire la lecture. —

Entrevue du témoin avec le ministre, au sujet des accusations portées contre lui.

On lui offre le poste d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique et d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

22343. Veuillez les nommer au sténographe, nous les ferons insérer en entier dans le rapport de l'enquête ; comme nous en avons déjà des copies devant nous, il est tout aussi bien d'employer ce moyen que de vous en entendre faire la lecture ? — Premièrement, une lettre du secrétaire du département des chemins de fer et canaux contenant un arrêté du conseil nommant M. Sandford Fleming aux emplois d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique et d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial ; secondement, copie d'un rapport de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le 22 mai 1880 ; troisièmement une lettre de M. Sandford Fleming à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, soumettant les raisons pour lesquelles il décline la nouvelle position qui lui est assignée ; quatrièmement, une lettre de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux

Correspondance relative à la retraite du témoin comme ingénieur en chef.

*Le témoin cesse d'appartenir au chemin de fer.*

accusant réception de la lettre de M. Sandford Fleming déclinant la position d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique et d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial ; cinquièmement, les adieux de M. Sandford Fleming au personnel, en date du 1<sup>er</sup> juillet 1880.

Braun à Fleming.

" LETTRE du secrétaire du département des chemins de fer et canaux, renfermant un ordre du conseil, nommant M. Sandford Fleming aux emplois d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique et ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

" DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

" OTTAWA, 3 juin 1880.

" MONSIEUR,—J'ai ordre l'inclore, pour votre information, copie d'un ordre du conseil portant la date du 22 du mois dernier, vous nommant ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique, et ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

" Je demeure, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" F. BRAUN,

" Secrétaire.

" SANDFORD FLEMING, Ecr."

Ordre en Conseil nommant le témoin ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique et ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

" COPIE d'un rapport du comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 22 mai 1880.

" Conformément à un mémoire du ministre des chemins de fer et canaux relatif au chemin de fer Intercolonial, établissant qu'un nombre considérable de procès intentée contre le gouvernement par les entrepreneurs étaient encore en litige, que ce serait une tâche difficile pour qui que ce soit, à l'exception de l'ingénieur qui s'est occupé des travaux depuis leur commencement, de régler et d'arranger finalement de telles réclamations d'une manière satisfaisante, et recommandant que M. Sandford Fleming, ci-devant ingénieur en chef du dit chemin de fer, soit relevé de ses devoirs et responsabilités comme ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, et soit renommé ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial, pour examiner les réclamations non réglées qui se sont élevées au sujet de cette entreprise, sur lesquelles aucune décision judiciaire n'a été rendue et aucun rapport sur chaque cas en particulier, n'a été adressé au département des chemins de fer et canaux :

" Le ministre considère qu'il est important qu'il continue à avoir le bénéfice de l'habileté professionnelle de M. Fleming et de son jugement, pour les questions importantes qui se rattachent à la construction du chemin de fer du Pacifique ; il recommande en conséquence que ce fonctionnaire soit retenu comme ingénieur consultant pour ce travail, dans le but de prêter assistance en cette qualité au ministre et aux employés du département.

" Le ministre recommande de plus que M. Fleming reçoive un traitement de \$6,000 par année tout le temps qu'il occupera les doubles fonctions d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique et d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

Le comité soumet les recommandations ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Certifié,

(Signé), " J. O. COTÉ,

" Greffier du Conseil Privé."

*Le témoin cesse d'appartenir au chemin de fer.*

“ Lettre de M. Sandford Fleming à l'Honorable Ministre des chemins de fer et canaux, soumettant les raisons qui le poussent à refuser la nouvelle position qui lui est assignée.

“ Ottawa, 7 juin 1880.

“ A L'HON. SIR CHARLES TUPPER, K. C. M. G.,

“ Ministre des chemins de fer et canaux, Ottawa :

“ MONSIEUR,—L'arrêté du Conseil en date du 22 mai, m'a été soumis par Sandford Fleming à Sir Charles Tupper, déclinant sa nouvelle position.

“ Par cet arrêté, je suis relevé de mes devoirs et de mes responsabilités, comme ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, et nommé ingénieur consultant. Je suis nommé ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial pour m'enquérir des réclamations non réglées qui se sont élevées dans le cours de la construction.

“ J'ai rempli pendant neuf ans les fonctions d'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique ; j'ai fait tous mes efforts pour exécuter les instructions et accomplir les désirs du gouvernement ; mes travaux ont été parfois écrasants, mais j'ai consacré toute mon énergie à faire avancer le travail et j'ai fait tout en mon pouvoir pour promouvoir les intérêts généraux du pays en me consacrant à cette entreprise.

“ A cette période du projet de l'entreprise, je dois rappeler tout ce qui a été accompli. Le problème difficile de la possibilité de la route, a été résolu avec succès.

“ Le travail des plus écrasants imposé à l'ingénieur en chef a été accompli. Généralement parlant, le plan général du chemin de fer et de ses nombreux travaux a été étudié ; les difficultés ont été surmontées ; les détails arrangés ; les plans préparés ; les spécifications rédigées, les contrats passés ; le mode de procédure établi ; le système relatif à l'exécution des travaux organisé, et les instructions aux différents employés ont été adressées et mises en vigueur. L'organisation a été si parfaite dans tous ses points, que le devoir qu'il reste à accomplir consiste principalement dans une surveillance générale et la mise en pratique de ce qui a été arrangé et déterminé. Je puis donc abandonner la position que j'ai si longtemps occupée avec un sentiment de confiance dans l'avenir, et quoi que des difficultés que personne ne peut prévoir puissent se présenter d'elles-mêmes, je crois pouvoir dire que toutes les éventualités qui peuvent se présenter ont été considérées et qu'il y a été pourvu autant que possible.

“ Ayant été si activement mêlé à l'entreprise dès ses débuts, et ayant eu à former et à perfectionner son organisation pour la conduire à son achèvement, je ne cesserai jamais de prendre le plus vif intérêt à ce grand travail, et je serai toujours disposé et prêt à donner mon avis et à rendre tous les services en mon pouvoir pour l'établissement du réseau de chemin de fer du Pacifique.

“ Mais ma nomination pour m'enquérir des réclamations non réglées qui se sont élevées dans le cours de la construction du chemin de fer Intercolonial, me place dans une position aussi embarrassante que désagréable. Le service n'est pas strictement de la nature de ceux que rend un ingénieur et il était difficile de choisir un devoir qui me répugne davantage et pour lequel je semble moins propre, vu mes antécédents dans cette question des réclamations.

“ Les difficultés dont il faut s'enquérir maintenant et qui doivent être réglées, sont dues principalement à l'adoption d'une politique tout à fait en désaccord avec les vues que j'entretenais et les recommandations que j'ai faites lorsque j'étais ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial il y a quelques années. Elles se sont produites à cause du peu de cas qu'on a fait des avertissements pressants et répétés que j'ai adressés par lettres, officielles ou non, au chef du département, durant la première période de la construction. J'exposerai donc respectueusement que je ne suis pas la personne qui puisse faire une enquête. Quelle que soit la décision que je rende, quelque soit le rapport que je fasse, la personne contre qui il

*Le témoin cesse d'appartenir au chemin de fer.*

serait dirigé serait en position de le récuser, comme résultant d'idées préconçues, et de soutenir qu'il a été adopté pour se conformer à des opinions précédemment exprimées. Le service que l'on propose de m'assigner est si rempli de complications, que je puis prévoir qu'il me sera entièrement impossible de m'en acquitter avec quelque espérance de donner satisfaction en quelque quartier ; de plus, à cause de ma décision, je serai exposé à des attaques dans le parlement et dans la presse ; on dira que mon dessein et mon but étaient de soutenir les théories et les opinions que j'avais exprimées précédemment.

" Le gouvernement aussi ne peut manquer de reconnaître que dans une question de cette importance, se rattachant au règlement de réclamations se montant à plusieurs millions de piastres, on doit éviter tout ce qui pourrait motiver des critiques hostiles.

" Le sentiment du devoir m'a toujours poussé à servir le gouvernement aussi bien que possible dans toutes les fonctions que j'ai occupées. Dans ce cas, je crois qu'il est de mon devoir de déclarer qu'on ne peut atteindre aucun résultat satisfaisant en me chargeant d'essayer de régler les réclamations du chemin de fer Intercolonial, et qu'il ne me semble pas m'appartenir de me mêler de l'enquête.

" En déclinant cette charge, je n'ignore pas que je mets fin à mes rapports avec les grandes entreprises de chemin de fer du Canada auxquelles j'ai consacré les dix-sept meilleures années de ma vie, dans la position responsable d'ingénieur en chef.

" Il me sera particulièrement pénible de me séparer du chemin de fer du Pacifique dans sa condition actuelle, mais les termes de l'arrêté du conseil ne me laissent pas d'alternative.

" En conséquence, pour les raisons que je viens d'exposer, je demande respectueusement au gouvernement de me permettre de décliner la position qui m'est assignée.

" J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

(Signé), SANDFORD FLEMING."

" LETTRE de l'hon. ministre des chemins de fer et canaux, accusant réception de la lettre de M. Sandford Fleming, refusant d'accepter la position d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique et d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial.

" BUREAU DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, CANADA,

OTTAWA, 10 juin 1880.

Sir Charles Tupper à  
S. Fleming.

" MON CHER MONSIEUR.—Je dois accuser réception de votre lettre refusant, pour les raisons qui y sont énoncées, d'accepter le poste d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique et d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial, qui sera dûment communiquée à mes collègues. Entretien, comme je le fais, la plus haute estime pour votre habileté et votre intégrité, je ne puis qu'exprimer mon profond regret de ce que vous n'avez pas cru qu'il était de votre devoir d'accepter la position à laquelle vous avez été nommé.

" Désirant votre succès et votre bonheur futur,

" Je demeure, votre dévoué,

" CHARLES TUPPER.

" SANDFORD FLEMING, écrivain, I. C., C. M. G.

OTTAWA, 1er juillet 1880.

" Aux membres du personnel des ingénieurs et autres officiers.

Adieux du témoin à  
son personnel.

" Par les documents annexés, publiés avec autorisation, vous apprendrez que j'ai cessé d'appartenir au service du gouvernement.

*Le témoin cesse d'appartenir au chemin de fer.*

“ Pendant les dix sept dernières années, j'ai servi sous différentes administrations comme ingénieur en chef d'importants travaux publics ; d'abord le chemin de fer Intercolonial et plus récemment le chemin de fer du Pacifique. Je ne puis cesser d'agir comme je l'ai fait jusqu'ici, sans me rappeler de mes anciennes relations avec ceux qui m'ont aidé et je ne puis abandonné la position que j'ai si longtemps occupée sans adresser mes adieux à ceux d'entre vous qui m'ont été associés.

“ Dans des entreprises aussi gigantesques, embrassant des questions si compliquées, il n'est pas possible d'éviter des différences d'opinions et quelques difficultés naissent de là. Mais ces difficultés ont été excessivement rares et elles ont été compensées au-delà, par les relations excessivement agréables qui ont généralement existé ; par la vive satisfaction qui provenait du devoir accompli et par la nature absorbante du travail lui-même.

“ Comme chef du personnel des ingénieurs à qui le gouvernement s'adressait pour obtenir ses opinions et des rapports sur toutes les questions, comme fonctionnaire responsable de la direction de toutes les opérations et de l'arrangement de chaque détail, depuis le commencement des explorations jusqu'au moment présent, c'est avec un profond regret que j'abandonne mes rapports avec le chemin de fer du Pacifique à ce moment. Je ne puis cacher aux membres du personnel que j'aurais préférée rester avec eux pour les aider à attendre l'heureux résultat de nos travaux réunis. Mais les circonstances ont exigé qu'il en fût autrement et le moment est venu où mes rapports avec la grande entreprise à laquelle j'ai consacré toutes les forces de mon énergie doivent prendre fin.

“ D'un autre côté je conçois qu'il m'est permis de considérer avec une légitime satisfaction les progrès qui ont été faits. Ce vaste territoire sur lequel se sont portés nos investigations, n'est plus aujourd'hui une terre inconnue. Nos travaux ont heureusement renversé les fortes barrières placées par la nature et tout problème relatif à la possibilité de l'entreprise a été résolu. La construction se poursuit à différents points, sur une étendue de près de 2,000 milles et dans un peu plus d'une autre année, l'achèvement de 600 milles au moins de chemin de fer sera un fait accompli. Dans cette courte période, une voie de communication sera ouverte au milieu du territoire canadien pour attirer les colons dans nos vastes et fertiles solitudes, destinées à recevoir des millions d'habitants.

“ En abandonnant le poste d'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, j'entretiens les sentiments les plus affectueux pour tous et chacun de vous. Je me rappellerai toujours avec un vif plaisir les relations d'amitié que j'ai formé dans le cours de ma carrière officielle. Je serai toujours heureux d'apprendre la prospérité de mes anciens associés et je suivrai avec un intérêt profond, je pourrais dire patriotique, le développement d'une entreprise nationale que j'ai eu l'heureux privilège d'aider à parvenir à la condition dans laquelle elle se trouve maintenant.

“ De nouveau, avec ma meilleure amitié et mes meilleurs souhaits à tous,—Adieu.

“ SANDFORD FLEMING. ”

223344. Vous rappelez-vous d'autre chose que vous puissiez ajouter à votre témoignage ?—Ces documents que je viens de soumettre terminent mes rapports avec le chemin de fer du Pacifique.

22345. Alors je dois comprendre qu'il n'y a rien autre chose que vous désirez ajouter à votre témoignage ?—Rien autre chose.

OTTAWA, mardi, 7 juin 1881.

CHARLES HORETZKY : continuation de sa déposition :

Horetzky.

*Par le Président :—*

EXPLORATIONS.

22346. Vous devez comprendre qu'ayant été assermenté déjà devant

*Explorations.*

la Commission, vous êtes encore comme témoin sous l'obligation de votre serment?—Oui.

22347. Vous avez dit désirer ajouter quelque chose à votre première déposition?—Oui, c'est mon intention.

23348. Si vous êtes prêt, vous pouvez procéder maintenant?—Dans le *Globe* de Toronto, du 16 mai 1881, a paru le témoignage suivant donné par M. Sandford Fleming :—

“ *Par le Juge Clarke.*—Avez-vous envoyé M. Horetzky pour faire quelque exploration ?

En quelle qualité le témoin a été employé.

“ *M. Fleming.*—Il partit, je crois, comme photographe ; mais cela ouvre une nouvelle question. Il est quelquefois nécessaire d'employer pour faire des explorations des personnes qui ne sont pas aptes au travail, ou qui n'ont pas les qualités voulues pour être ingénieurs en chef, etc., etc.”

La réponse donnée-ci-dessus est si complètement fautive et contient une insinuation si perfide contre moi en ma qualité d'ancien employé du gouvernement que je suis forcé de demander à la commission de recevoir la déclaration suivante : je suis entré au service du gouvernement en 1871, comme assistant de M. Frank Moberly. Dans le cours de cette année, après avoir agi comme assistant sur la première exploration de chemin de fer, entre Winnipeg et Edmonton et la passe Howse, je fis sans aide, d'après le désir de M. Moberly, une exploration à Jasper House et je revins à Ottawa en mars 1872. M. Fleming me demanda alors de le conduire sur la route que M. Moberly avait explorée. J'acceptais cette responsabilité, mais après avoir quitté Winnipeg, M. Fleming devint tellement anxieux qu'il abandonna l'idée de suivre la route de M. Moberly. —

M. Fleming abandonna l'idée de suivre la route de Moberly.

22849. Anxieux de quoi, voulez-vous dire?—Inquiet de différentes façons. Il redoutait les sauvages. Il craignait de s'attarder. Le Révd. M. Grant qui nous accompagnait était désireux de revenir au milieu de ses paroissiens, à Halifax. C'est là ce que je veux dire.

22350. Vous ne voulez pas dire inquiet au sujet de quelque partie du travail?—Pas du tout. Il était inquiet, comme je l'ai dit, effrayé des sauvages, car bien entendu, pour suivre la ligne de M. Moberly, nous aurions dû nous éloigner considérablement de la route suivie ordinairement. Nous aurions eu à traverser un pays où il n'y avait pas de piste, et le Révd. M. Grant, d'Halifax, auteur de “*Ocean to Ocean*,” secrétaire de M. Fleming pour cette expédition, était très inquiet. Il déclara un peu avant notre arrivée au Portage la Prairie et quelque temps après, qu'il s'était engagé à se trouver au milieu de ses paroissiens, à Halifax, vers le 15 novembre suivant, et que si nous suivions la route sud avec aussi peu de vitesse, il serait incapable d'être de retour en temps voulu. C'était là une des raisons de l'anxiété de M. Fleming, aussi je reçus instruction de suivre la route la plus rapide et la plus facile jusqu'à Edmonton, par le sentier corrossable ordinaire et à une grande distance de la ligne explorée. Ainsi M. Fleming ne sut rien de la ligne, quoiqu'il ait déclaré dans son dernier rapport qu'il avait traversé la ligne, du Lac Supérieur au Pacifique. Subséquentement, et dans tous les cas, j'ai été employé comme ingénieur explorateur, avec le traitement que M. Fleming payait ordinairement aux autres ingénieurs—c'est-à-dire \$160 par mois ; c'est le traitement habituellement payé aux ingénieurs conduisant des détachements. J'ai toujours adressé mes rapports

Il reçut ordre de suivre la route la plus rapide et la plus facile jusqu'à Edmonton.

*Explorations.*

directement à l'ingénieur en chef et mes plans topographiques et mes cartes sont déposées maintenant au département. Mon devoir, comme ingénieur explorateur, était de donner la description du pays en voie d'examen. Mes progrès de chaque jour étaient consignés dans un journal d'exploration ; je faisais mes mesurages au moyen du micromètre télescopique, par le calcul de la route parcourue, par l'application de la trigonométrie, des observations astronomiques avec un sextant, et par toute autre méthode que le bon sens pourrait indiquer. Mes observations hypsométriques se faisaient à l'aide de la citerne à mercure et le baromètre à syphon, employés simultanément par deux observateurs placés à des stations différentes, tandis qu'on s'assurait des élévations intermédiaires au moyen de l'anéroïde. De cette manière, je pouvais prendre des niveaux très exacts à travers de vastes étendues de pays et cela à peu de frais, et l'extrême exactitude des résultats obtenus a attiré, dans diverses occasions, des commentaires favorables de la part de monsieur Fleming lui-même. Je dois ajouter que mon système d'explorations a résisté déjà, dans différents cas, à l'épreuve des explorations instrumentales subséquentes, conduites par un personnel d'ingénieurs régulièrement constitué, et que l'exactitude de mes niveaux a été l'objet de fréquents commentaires. L'honorable Alexander MacKenzie, ancien premier ministre, a aussi parlé du peu de frais qu'avaient nécessités mes travaux et les comptes publics sont là, je suppose, pour corroborer cette assertion. J'ai été employé à un service spécial. Les examens les plus difficiles et les plus pénibles qui aient de faits dans le cours des explorations du Pacifique, l'ont été par moi. Que j'aie été ainsi employé et que M. Fleming ait placé une confiance implicite en mon habileté et mon jugement, ce sont des choses que je suis en mesure de prouver maintenant au moyen de sa propre écriture. Durant le voyage de M. Fleming par terre, dans l'été de 1872, il me demanda de faire l'examen décrit dans les lettres d'instructions suivante, marquée No 1 :—

Comment se faisaient les mesurages.

“ FORT EDMONTON, 27 août 1872.

(Copie.)

“ CHARLES HORETZKY, Ecr.

“ MON CHER MONSIEUR,—Il est important d'obtenir autant d'informations Fleming à Horetzky, que possible au sujet du pays qui s'étend des eaux de la Saskatchewan du rapport de 1874, nord, au nord et à l'ouest, par la Rivière de la Paix, à la Colombie page 45 Anglaise, et de là à la ligne des côtes, sur la latitude indiquée.

“ Ayant toute confiance dans votre énergie et votre habileté, j'ai à vous prier de commencer une exploration immédiate à travers ce pays et d'obtenir, par votre examen et vos observations personnelles, autant d'informations qu'il vous sera possible d'en recueillir dans le cours de la présente année.

“ Ayant ces objets en vue, vous vous rendrez par la route la plus rapide à Dunvegan, et de là vous remonterez par la vallée de la Rivière de la Paix ; à travers la chaîne des Montagnes Rocheuses, jusqu'au district d'Omineca, dans la Colombie.

“ Vous me donnerez autant d'informations que possible sur la configuration topographique du district que vous traverserez, ayant en vue d'ouvrir le pays par une ligne principale ou d'autres lignes de communication.

“ Souhaitant tout le succès possible à l'expédition.

“ Veuillez me croire, etc.,

(Signé) SANDFORD FLEMING.”

Je demanderais respectueusement à cette commission si la personne à

*Explorations.*

Le résultat de l'exploration du témoin est de démontrer que l'abord de la rivière de la Paix est difficile à l'est, mais que la passe de la rivière des Pins était probablement praticable.

Il est envoyé pour photographier les points saillants de Butc Inlet.

laquelle la lettre précédente était adressée devait, dans l'opinion de M. Fleming, n'être pas apte à faire le travail ou autrement frappée d'incapacité. Le résultat de cette expédition fut entre autres choses, de faire connaître à M. Fleming le fait que l'abord de la passe de la rivière de la Paix étant difficile à l'est, mais qu'il y avait de fortes probabilités qu'il existait une passe meilleure vers la latitude  $55\frac{1}{2}^{\circ}$ —(la passe de la Rivière aux Pins).—Toutefois M. Fleming rejeta cette manière de voir et me dit vivement que la rivière aux Pins, de même que la rivière de la Paix se trouvaient trop au nord. Les choses en restèrent là jusqu'en 1877, alors que M. Marcus Smith envoie M. Hunter pour s'assurer jusqu'à quel point je ne m'étais pas trompé dans ma conjecture. Il corrobora mes observations, et en 1879, MM. Cambie et MacLeod furent obligés de certifier l'exactitude de mon jugement. En 1874, je fis un rapport sur les différents cours d'eau de la côte de la Colombie Anglaise à partir du chenal Douglass, au sud, sur les vallées conduisant dans l'intérieur et sur la côte en général. En 1875, M. Fleming m'envoya pour explorer le pays compris entre les Cascades et le Lac François, dans la Colombie Anglaise, mais comme je n'avais pas reçu des instructions écrites suffisantes, il s'éleva quelques difficultés dont le résultat fut de m'empêcher d'exécuter le travail qui m'avait été primitivement assigné, et au lieu de cela je fus envoyé pour photographier les points saillants de la route de Butc Inlet, vues qui sont déposées dans la bibliothèque du Parlement. En 1876 et 1877, je fus envoyé en service spécial au Lac Huron, comme en font foi les instructions suivantes :

“ EXPLORATION DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

“ OTTAWA, 18 mai 1876.

“ CHARLES HORETZKY, ECR.,

Smith à Horetzky.

“ MONSIEUR.—Le ministre des travaux publics a décidé de faire examiner une ligne aussi directe que possible entre l'extrémité occidentale du Lac Nipissing et un point sur le côté du Lac Supérieur, un peu au nord de la Rivière Pic, tel qu'indiqué sur le tracé ci-annexé.

“ Le but immédiat de l'exploration est de s'assurer si la possibilité de la construction d'une ligne de chemin de fer entre ces deux points, et de permettre au gouvernement de juger s'il est nécessaire de faire les frais d'une exploration instrumentale.

“ L'examen du pays, dans le voisinage de la Rivière des Français et le Lac Nipissing, jusqu'à la Rivière du Poisson Blanc, au nord-ouest, ou jusqu'à la rivière Vermillon—comme il pourra être jugé convenable,—sera sous la direction immédiat de M. Smith, le député ingénieur en chef.

Nommé en 1876 pour faire une exploration, de la rivière Vermillon à l'extrémité sud du Lac Wenebegon.

“ De là au Lac Supérieur, la ligne se partagera en deux divisions,—sud-est et nord ouest. Vous êtes nommé pour diriger l'exploration de la première,—en commençant à la Rivière au Poisson Blanc ou la Rivière Vermillon et en poursuivant jusqu'à l'extrémité sud du Lac Wenebegon, environ par  $47^{\circ} 30'$  de latitude nord et  $83^{\circ} 10'$  de longitude ouest, tel que marqué sur le tracé, et aussi loin qu'il sera nécessaire pour rencontrer le détachement explorant l'autre division, à partir du Lac Supérieur.

“ Si vous jugiez qu'il soit inutile de continuer votre examen en ligne directe, à cause de la difficulté des obstacles qui se présenteront, vous n'abandonnez pas l'exploration, mais vous ferez tous les efforts possibles pour découvrir une route plus praticable, en deviant au nord ou au sud ; vous rappelant bien que la direction générale doit être suffisamment uniforme, évitant les zigzags autant que possible, afin de ne pas allonger inutilement la ligne.

“ Il est possible que vous soyez conduit au nord ou au sud du point indiqué sur le Lac Wenebegon, mais ce sera là un rendez vous convenable pour les deux détachements, pour se rencontrer et se consulter au sujet de la jonction des deux explorations.

*Explorations.*

“ Vous ferez ce que l'on appelle une exploration de route, prenant les directions au moyen d'une boussole de poche et faisant le calcul de la distance par le temps employé pour se rendre d'une station à une autre. Vous vous assurerez des hauteurs d'une manière approximative au moyen de l'anéroïde de poche ou des baromètres, et elles devront être prises à de courts intervalles, de manière qu'au moyen de ces données on puisse relever le profil du pays.

“ Vous pourriez vous faire accompagner d'un assistant qui possède des connaissances en fait d'arpentage et qui puisse vous donner toute l'aide désirable. Comme le service est spécial, le ministre vous laisse la nomination de l'assistant qui devra vous accompagner, sujette à mon approbation. Son traitement ne devra pas dépasser 80 par mois.

“ Le département vous fournira les fonds et les provisions dont vous pouvez avoir besoin pour vous acquitter d'une manière satisfaisante, pendant la présente saison, du service important placé entre vos mains.

Aussitôt le travail terminé, vous voudrez bien me faire un rapport des résultats, et remettre entre mes mains tous les plans et documents que vous aurez préparés.

Je demeure, Monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

MARCUS SMITH.

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

“ BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF,

“ OTTAWA, 22 mai 1877.

“ CHARLES HORETSKY, Ecr.,  
“ Ottawa.

“ MONSIEUR,—J'ai le plaisir de vous informer que vous avez été nommé pour continuer les explorations au nord du Lac Huron, auxquelles vous avez travaillé la saison dernière, au sud-est aussi près que possible de la ligne directe, à partir d'un point situé près de l'embouchure de la Rivière Pic à un point sur la Rivière des Français, tel qu'indiqué sur la carte générale, jusqu'à ce que vous atteigniez la rivière Vermillon, où vous vous relierez à l'exploration de M. T. Ridout, (et vous devriez prendre un tracé de cette partie de son plan). Il est possible que vous ne puissiez pas réussir à trouver une ligne praticable du Lac aux Sables jusqu'au point situé sur la rivière Vermillon où la ligne de M. Ridout coupe la vôtre. Il sera de votre devoir d'explorer une largeur considérable de pays au nord de votre ligne, principalement dans la partie orientale, et vous jugerez probablement nécessaire de dévier de la ligne que vous avez suivie la saison dernière, à un point situé à quelque distance en arrière, de façon à vous assurer une bonne ligne pour vous relier à M. Ridout, où il se peut que vous constatiez que la ligne occidentale atteigne la rivière Vermillon, à quelque distance en arrière du point où la ligne de M. Ridout coupe la vôtre, dans quel cas vous aurez à continuer votre ligne à l'est jusqu'à ce que vous puissiez opérer une jonction avec une ligne favorable. Je n'entrerai dans aucun des détails relatifs aux provisions et au mode à employer pour les transporter sur le terrain, car vous avez acquis l'expérience nécessaire pour vous guider en ces matières. Je vous recommanderai seulement d'observer l'économie la plus stricte, compatible avec le succès de l'entreprise. Votre détachement se composera ainsi.

C. Horetzky, ingénieur.....	\$160.00 par mois.
A. J. McNeil .....	35 00
— Inglis.....	30.00

“ Souhaitant le succès de vos explorations.

“ Je demeure votre dévoué,

“ MARCUS SMITH.”

*Explorations, C. A.*

Il est requis de faire une exploration entre la Skeena et la Rivière de la Paix.

On peut trouver les rapports complets de ces explorations dans les rapports généraux des explorations de 1877 et 1878. En février 1879, le Dr Tupper m'informa à son bureau que le gouvernement avait l'intention de faire exécuter un examen complet et final du pays compris entre la Skeena et la Rivière de la Paix, et que mes services seraient requis dans ce but. Je lui dis que je ne voulais pas entreprendre plus longtemps un travail aussi ardu, mais il insista et me dit : "Faites cela et quand vous reviendrez, toutes les années que vous avez passées au service du chemin de fer du Pacifique seront comptées en votre faveur." Là-dessus je consentis, et j'employais le temps qui précéda mon départ pour la Colombie Anglaise à recevoir toutes les informations utiles sur les territoires du Nord-ouest, à la demande du Dr Tupper. En avril, M. Fleming discuta la question de ma prochaine expédition au nord de la Colombie Anglaise, me donnant à comprendre, comme je l'avais compris du Dr Tupper, que j'aurais la direction complète de l'expédition. Conformément à cette entente, M. le secrétaire Braun des travaux publics m'adressa la lettre d'instructions suivante :

(Copie—No. 11,458.)

"DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 30 avril 1879.

"MONSIEUR,—Relativement à votre nomination vous donnant la direction de l'expédition d'explorations à la source de la Rivière de la Paix, dans la Colombie Anglaise, je suis chargé de vous informer qu'au lieu d'avoir à vous procurer les moyens de transport, de subsistance, etc., pour vous et votre personnel, par l'entremise des pourvoyeurs du gouvernement comme auparavant, vous devrez assumer vous-même la responsabilité de ces devoirs. Des fonds nécessaires vous seront fournis par montants placés à votre crédit, dans une banque de la Colombie Anglaise, et vous aurez à rendre compte de vos dépenses à ce bureau de la manière ordinaire, en transmettant les comptes accompagnés des pièces justificatives nécessaires en duplicata.

"Afin de vous permettre de vous acquitter de ces devoirs d'une manière satisfaisante, l'ingénieur en chef adjoint un autre employé à votre personnel qui devra prendre vos ordres et agir en qualité de comptable de votre détachement. Vous veillerez à ce qu'il tienne ses livres convenablement, mais tous les chèques qu'il délivrera devront être approuvés et contresignés par vous.

"J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

"Votre obéissant serviteur,

(Signé), "F. BRAUN,

"Secrétaire.

"C. HORETZKY, écrivain, J. C., Ottawa."

Il est informé que Cambie devait contrôler ses mouvements.

Mais à la veille de mon départ pour Victoria, M. Fleming me fit entrer dans sa chambre et m'informa d'un changement dans les arrangements par lequel M. H. J. Cambie devait être chargé de toutes les explorations et de la direction de mes mouvements. J'en appelais à M. Fleming de l'injustice de me placer sous les ordres d'une autre personne qui n'avait pas mon expérience dans les travaux d'exploration, lui exposant que je connaissais une grande partie de la région qui devait être examinée, tandis que M. Cambie n'avait pas cette connaissance, et finalement M. Fleming me dit : "Personne ne s'immiscera dans le mode de vos explorations. Partez et souvenez-vous que, dans cette affaire, le gouvernement compte sur vous pour obtenir des renseignements exacts." Je partis d'Ottawa le soir, et quelques jours après je fus suivi par messieurs

Cambie, MacLeod, Keefer et le Rév. D. M. Gordon. Les instructions de M. Cambie contenant les memoranda suivants pour ma gouverne, voir page 31 du rapport de 1880 :

"5. M. Horetzky a reçu instruction d'explorer le pays au Fort Connelly et Fort MacLeod et de s'assurer si on peut trouver un passage d'une nature satisfaisante pour une ligne de chemin de fer, entre un côté de ce pays et l'autre, soit par l'embranchement de la Skeena, soit par les autres embranchements conduisant au district d'Omineca. Instructions à Cambie et témoin. pour la gouverne du

"6. M. Horetzky étendra son examen sur tout le pays, entre les rivières Skeena et de la Paix dans ce district jusqu'à la Nation, au sud. Il fera les mesurages qu'il jugera nécessaire pour déterminer les routes se prêtant à l'établissement d'un chemin de fer.

"7. J'ai donné à M. Horetzky des instructions verbales pour faire des examens complets et définitifs de ce district.

"8. Quoique M. Horetzky ait été spécialement détaché pour le service désigné, il devra résérvier à vous (M. Cambie) dans toutes les questions où il y aura doute. Il a été informé qu'il doit vous considérer comme le premier officier chargé des explorations, et se laisser diriger par vos vues et vos instructions, tant pour ce qui concerne les explorations que les questions d'approvisionnement et les moyens de transport.

C'est très significatif ; le passage suivant ne l'est pas moins.

"9. Le gouvernement désire que le pays soit entièrement exploré, dans un délai aussi court que possible, pour que la route la plus courte possible, de la Rivière Skeena à la Rivière de la Paix, soit définitivement déterminée.

Maintenant je me permettrai d'attirer l'attention de la commission sur l'importance du travail qui m'était confié, sur le fait que la région désignée n'était connue que des quelques mineurs qui l'avaient traversée, et que ce district étant entièrement de montagnes, couvert de forêts vierges impénétrables, son examen était particulièrement difficile. Exiger d'une seule personne l'exécution de ces instructions, c'était presque lui demander l'impossible ; cependant je réussis à prendre une suite de niveaux à travers de pas moins de trois chaînes de hautes montagnes, et à relever une grande étendue de pays, des fourches de la rivière Skeena, à la partie inférieure de la rivière de la Paix, dans le court espace de trois mois. Mon premier voyage de simple reconnaissance me prit trois semaines, pendant lesquelles, je voyageais presque continuellement à pied. J'ai remonté la rivière Skeena, sur une étendue de trente cinq milles sur laquelle les sauvages de la localité avaient seuls voyagés auparavant, la vie de mes hommes et la mienne propre fut même plus d'une fois en danger, mon détachement eut à endurer les fatigues et les privations les plus dures, à l'exception des deux observateurs détachés pour les observations hypsométriques qui demeuraient, bien entendu, à leurs postes fixes et cependant M. Fleming a eu la magnanimité de dire, à cette commission, qu'il croyait que j'étais parti comme photographe, et d'insinuer que j'étais une de ces personnes incapables d'exécuter un tel travail. Mon rapport, à la page 75 du rapport général de 1880, et le plan déposé dans les bureaux du département, confirmeront ma déclaration. Je ne parlerai pas plus longtemps de la conduite indécente de l'ingénieur en chef, qui en changeant mes instructions pour la conduite de l'exploration, semble avoir voulu susciter des différends entre M. Cambie et moi. Cependant ce monsieur et moi nous ne nous sommes pas querellés, quel qu'en eût été le désir de M. Fleming. En face d'une preuve aussi incontestablement soutenue par des documents,

*Exploration, C. A.*

La déclaration établissant que le témoin était parti comme photographe est entièrement fausse.

comment M. Fleming a-t-il pu s'oublier au point de porter un faux témoignage contre moi comme il l'a fait? De 1872 à 1879, il a eu d'amples occasions d'apprécier la valeur de mes services, et si durant ce temps il m'avait jugé incapable, sa conduite en m'envoyant muni de ces instructions spéciales, écrites de sa main, dépasse le degré de compréhension des esprits ordinaires. Quant à la déclaration allant à dire que je suis parti comme photographe, je ne puis que dire qu'elle est entièrement fausse et tellement absurde que c'est à peine si elle mérite un démenti. Il est parfaitement exact que j'ai pris un grand nombre de vues photographiques, dans le cours de mes nombreux voyages, mais je l'ai fait d'abord simplement pour flatter le goût de M. Fleming pour les beaux paysages et aider à l'embellissement de son ouvrage "Ocean to Ocean". Lorsque les officiers du corps des ingénieurs militaires des États-Unis ont exploré la route de l'"Union Pacific", plusieurs d'entre eux dessinèrent des points de vue intéressants, mais ils n'ont pas par là perdu leur réputation professionnelle comme ingénieurs ou arpenteurs,—de même j'ai exécuté des photographies lorsque l'occasion s'en est présentée, mais je l'ai fait seulement pour enrichir le magasin général des connaissances sur le Nord-Ouest, et je dois dire ici que je n'ai jamais reçu un centin pour ma peine. Dans une occasion cependant, en 1875, à la suite de quelque malentendu officiel et de quelque conflit d'opinion entre MM. Smith et Fleming, et particulièrement à une maladresse, complètement en dehors de mon contrôle, j'ai été envoyé pour photographe quelques points saillants de la route de Bute Inlet, mais ce voyage me prit seulement six semaines. Ces rapports inexacts et puérils, doivent donc être repoussés comme indignes d'arguments. Finalement, comme preuve plus ample du cas que M. Fleming faisait de mon travail, je puis produire deux lettres relatives à ma réclamation non réglée pour une compensation supplémentaire pour les travaux de 1879.

Lettres relatives à la réclamation non réglée du témoin.

(Copie.)

"OTTAWA, 4 mai 1880.

"SANDFORD FLEMING, Ecr.,

"Ingénieur en chef.

"MONSIEUR.—J'ai envoyé ce matin à votre adresse un compte d'arrérages de salaire. Je ne sais si vous daignerez considérer la raison sur laquelle je m'appuie pour vous faire cette demande,—telle qu'exposée dans ma lettre du 21 mars,—comme étant d'un poids suffisant. Vous pourrez penser peut être que comme j'ai signifié maintenant au ministre mon intention d'entreprendre l'histoire détaillée de l'exploration du Pacifique, il serait impolitique d'admettre (ce que le paiement impliquerait la validité de ma réclamation. Je prendrai toutefois la liberté de de vous rappeler que le travail du détachement de la Rivière de la Paix, (composé de MM. Cambie et McLeod), celui du mien étaient de même nature, les plus grandes difficultés m'étaient échues, et comme MM. Cambie et MacLeod ne sont jamais demeurés inoccupés, le premier ayant été constamment maintenu en activité, dans le cours de l'hiver et du printemps de 1879, quoique porté sur la liste des malades, et l'hiver dernier dans la Colombie Anglaise dans l'inaction, je pense que mettant entièrement de côté cette dernière considération, et jugeant simplement nos travaux respectifs par leur mérite intrinsèque, j'ai d'excellentes raisons pour présenter une réclamation pour salaire, lorsque je me trouvais sur le terrain, au moins égale à celle qui a été payée à M. McLeod. Je mentionne le nom de M. McLeod, simplement par opposition à celui de M. Cambie, qui était titulaire de la charge.

"J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

"Votre obéissant serviteur,

(Signé), C. HORETZKY."

Au bout de quelques semaines, consacrées sans doute à étudier la question sous ses différents aspects, M. Fleming m'honora de la réponse suivante :

" BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
" 1er juin 1880.

" C. HORETZKY, écr.,

" CHER MONSIEUR,—En terminant ma correspondance, je trouve une lettre de vous, en date du 4 mai, relative à votre traitement. Comme je n'ai jamais eu le pouvoir de fixer les traitements, tout ce que je puis faire est de soumettre votre lettre à la considération favorable du ministre.

Votre dévoué,  
(Signé), " SANDFORD FLEMING."

Considérant cette réponse comme l'expression véritable de M. Fleming, au sujet de la nature raisonnable de ma réclamation, je ne pourrais l'interpréter autrement que comme l'aveu qu'il considérait mon travail comme au moins aussi utile que celui de M. Henry MacLeod, et il l'était en effet, vu que le détachement de la Rivière de la Paix a voyagé en grande partie sur un terrain ancien et bien connu, de la nature la plus facile et sur un cours d'eau aussi magnifique et aussi paisible que la Rivière de la Paix. Leur voyage n'a été qu'une excursion de plaisir. Ils étaient équipés d'une façon quasi royale ; ils avaient quatre-vingt-quinze animaux, une suite de vingt-cinq domestiqués, sans parler du luxe d'un secrétaire et de l'avantage de la compagnie d'un "clergyman". Bien plus, pour prévenir la possibilité d'un malheur qui aurait pu arriver à cette expédition, une autre expédition commandée par M. Latouche Tupper, fut envoyée de Winnipeg, au prix de plusieurs milliers de piastres, pour rencontrer les voyageurs à la sortie des Montagnes Rocheuses. Quel a été le coût de cette ridicule excursion ? L'hon. M. Anglin a posé la question, à la dernière session du parlement, mais il n'a jamais, je crois, reçu de réponse. Quel a été le coût de mon examen ? J'en possède tous les items et je ne rougis pas de les donner. La somme totale de la dépense qui m'est convenablement imputable est de \$4,719.96, ou s'il faut compter quelques petits items dont je ne puis avoir le montant exact, \$5,000 ; — dans cette somme ne se trouve pas compris mon traitement, ni mes dépenses de Victoria à Ottawa et du voyage de retour (\$480). Cette somme représente mes dépenses, mais non mon traitement. Et quels sont les bénéfices que le pays a retirés des dépenses énormes de cette coûteuse expédition ?—Seulement la confirmation de ce que j'avais dit officiellement ou autrement à M. Fleming, plusieurs années auparavant, sur la supériorité de la rivière des Pins sur la rivière de la Paix, au point de vue de la configuration du pays,—information qui avait coûté au pays un peu plus de \$1,000. Il n'est que juste de dire, toutefois, que les dépenses du voyage de M. Dawson ont été comprises dans celles de M. Cambie et que le premier a rapporté de précieuses informations, confirmant celle que j'avais données auparavant, sur la région de la rivière de la Paix. M. MacLeod a rapporté aussi des informations très détaillées au sujet de cette partie de la ligne de la Rivière de la Paix, comprise entre les méridiens 118° et 122°, (ou les méridiens de la Rivière à la Boucane et de Hudson's Hope), que j'ai relevée sur une carte que j'ai présentée au Dr. Tupper en année 1873. et qui a été reproduite ensuite dans "Canada on the Pacific,"—livre que j'ai publié. Mon exploration de 1879, contemporaine de celle dont je viens de parler, a coûté \$5,000, comme je l'ai dit, mais quoique de même nature, comme travail

Coût de l'examen du témoin à la Rivière de la Paix.

*Explorations, C. A.*

Manière dont le témoin concluit son exploration.

d'exploration, elle a été infiniment plus difficile à exécuter que l'autre, ainsi que je l'ai déjà établi. Mon détachement se composait de cinq sauvages, deux blancs, et un jeune homme ne possédant aucune expérience pour un travail de ce genre. J'ai employé plusieurs jours à apprendre à ce jeune homme et à un autre des blancs, l'usage du baromètre à syphon et des autres instruments météorologiques. Ces deux hommes furent alors détachés durant toute la saison pour le seul travail d'observations simultanées d'heure en heure, aux différentes stations que j'avais indiquées à travers la ligne du pays en voie d'examen, et le résultat de leurs devoirs monotones mais utiles est d'une haute importance, (dont ils s'acquittèrent à merveille), fut de me permettre de relever un profil du pays, sur une longueur de 180 milles, s'étendant des fourches de la rivière Skeena à Germanson Creek, sur la rivière Ominca,—qui sera soumis un jour, je l'espère, à l'examen décisif du niveau à esprit. Tandis que se continuait l'emploi de cette méthode simple mais efficace pour prendre les niveaux,—méthode employée par les ingénieurs des Etats-Unis dans le Nevada lorsqu'ils ont exploré le Pacifique Central, (voir documents professionnels du corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, 1867, par le major R. S. Williamson du corps des ingénieurs),—le reste du détachement et moi, aidés parfois par des sauvages errants, avons été continuellement en route, parcourant le pays à pied et quelquefois en canots, dans les torrents dangereux, descendant des montagnes, sur lesquels les sauvages de la localité même n'avaient parfois jamais navigué;—et pendant ce temps remplissant les instructions et exécutant les mesurages détaillés dans le rapport de M. Fleming. Dans quelques excursions, nous avons eu à lutter avec les perfides et superstitieux sauvages, parmi lesquels, à l'époque de notre présence parmi eux, se sont produits plusieurs meurtres commis de sang-froid. Un sauvage a été tué à un quart de mille de nous, et son cadavre a été brûlé durant la nuit. Mes sauvages de la rivière Fraser se trouvaient être en pays ennemi et par conséquent ils étaient parfois difficiles à conduire, mais en dépit de ces accidents, le travail fut exécuté, le pays fut examiné à fond et relevé sur la carte et malgré tout M. Fleming croit que je suis parti comme photographe et il insinue que j'étais un de ces incapables que la nécessité le forçait parfois d'employer,—et il refuse de sanctionner le paiement de ma juste et raisonnable réclamation pour une compensation égale à celle qui a été allouée à un membre de l'expédition contemporaine de la rivière de la Paix. Depuis la publication de ma lettre dans le *Globe*, au sujet de la déposition de M. Fleming, telle que rapportée dans ce journal, on m'a dit que le rapport officiel donne ainsi la réponse de M. Fleming :—

“ Il partit je crois comme photographe en premier lieu. ”

Cette assertion est fautive et préjudiciable à ma réputation. En premier lieu, c'est-à-dire en 1871, la première année des explorations, je fus engagé comme assistant de M. Moberly, dans les explorations préliminaires à travers les plaines entre Winnipeg et les Montagnes Rocheuses, et après le licenciement de la majeure partie de son détachement à Edmonton, dans le mois d'octobre de l'année mentionnée, je l'accompagnais à la passe Howse, et après l'accomplissement sans aide l'exploration d'Edmonton à Jasper House en raquettes, et revins à Ottawa en mars 1872. (Pour preuve consulter le livre bleu, rapport général du chemin de fer de 1872, appendice 5, pages 53 à 57.) Il est vrai que j'avais avec moi un appareil photographique et que j'ai pris quelques vues,—

une douzaine environ, dans le cours de la saison, mais c'était tout-à-fait volontaire de ma part, je ne le faisais que pour flatter le goût de M. Fleming pour les beaux points de vue et pour ajouter au repertoire général des connaissances. Avant le départ de l'expédition, je dis à M. Fleming que je m'étais déjà quelquefois occupé de photographie en amateur et il me dit : "de grâce procurez-vous un petit appareil et photographiez partout où vous le pourriez." Mais dire que je suis parti comme photographe, c'est tout simplement dénaturer la vérité. On m'a dit aussi : "dans l'ouvrage du Révd. Geo. Grant, "Ocean to Ocean," on vous dépeint comme photographe, etc." Je plaide coupable quant à "l'etc.," mais je désavoue le "photographe" entièrement, et comme question de fait, je puis déclarer ici qu'il n'y avait pas d'appareil photographique parmi nos bagages, entre Winnipeg et Edmonton, lorsque je me suis séparé du détachement de l'ingénieur en chef. Il est vrai qu'à notre arrivée à Edmonton, où j'avais laissé mon appareil photographique à mon voyage précédent, à la demande de M. Fleming et de son secrétaire et médecin, j'ai photographié le détachement dans une pose pittoresque, pour faire les délices, je suppose, des administrateurs du pays ; mais j'étais le conducteur de toute l'expédition, de Winnipeg à travers les plaines, je pense qu'il sera admis que l'auteur de "Ocean to Ocean" a erré, pour ne pas dire plus, en me désignant autrement. Il est vrai également que dans l'expédition spéciale que j'ai faite à la rivière de la Paix et à la côte du Pacifique, et dans tous mes voyages subséquents, j'avais apporté avec moi un petit appareil et quelques plaques sèches, mais comme je l'ai dit déjà, cela a été fait, (sur cela l'Exploration Géologique a suivi mon exemple) dans le but de compléter nos informations générales, et dans mon propre cas comme un accessoire utile à l'exposition de la topographie du pays. Puisque la question d'efficacité a été soulevée, je puis ajouter l'opinion que, si mon système d'exploration dans les régions difficiles avait été plus universellement adopté dès le commencement, on aurait épargné au pays une dépense de plusieurs milliers de piastres. Je parle avec confiance et non sans posséder d'excellentes preuves. Des lignes innombrables ont été parcourues dans la Colombie Anglaise et dans d'autres parties du pays,—au prix de dépenses énormes, avec le niveau à alcool et le niveau de passage,—et elles ont été écartées pour des raisons faciles à comprendre. Dans la majorité des cas, les points principaux de ces lignes, c'est-à-dire les éléments horizontaux et verticaux, auraient pu être parfaitement déterminés, au moyen d'une reconnaissance avec le micromètre, la boussole et le baromètre, par un ingénieur compétent et un assistant, accompagnés d'une demi-douzaine d'hommes. Cela aurait coûté dix fois moins qu'une exploration régulière avec instruments. A ce sujet je puis citer deux cas. En regardant aux pages 137 et suivantes, et 174 et suivantes, du rapport général du chemin de fer de 1877, on verra que deux reconnaissances que j'ai exécutées, l'une en remontant la vallée de Kimano, dans le Gardner Canal, l'autre en remontant la rivière Kemsquit, un affluent du Dean Canal, ont été subséquemment vérifiées de la manière la plus attentive possible par une exploration instrumentale de M. Trutch. Dans les deux cas les éléments verticaux et horizontaux étaient d'une exactitude surprenante. Dans le premier cas, à Kimano, je fis la reconnaissance en sept jours et avec six hommes ; la dépense a été de moins de \$100, mon traitement non compris. La saison suivante, M. Trutch parcourut la même route avec le niveau à alcool et un détachement considérable. Je crois qu'il mit un mois à obtenir le même résultat. Dans un autre cas, au Keimsquit, dix jours

Le témoin désavoue le mot photographe et s'avoue coupable quant aux "etc."

Une simple exploration aurait été préférable dans les cas où on se servait des instruments.

*Explorations, C. A.*

environ me suffirent, avec une demi douzaine d'hommes, pour obtenir au moyen d'une reconnaissance, des informations très exactes au sujet des principaux éléments de la route de Kemsquit sur une distance de trente-cinq milles, entre la mer et Salmon House. Des résultats précisément semblables furent ensuite obtenus au moyen du niveau et de passage et à alcool, par un nombreux détachement dont les dépenses ont été considérables. Maintenant les résultats obtenus par ces deux simples reconnaissances étaient les moins\* fidèles de la saison, attendu que ces explorations étaient la première et la dernière que je fis dans cette année; toutes les deux ont été exécutées à la hâte et avec moins de soins que j'en aurais pris si elles avaient été faites pour fixer la distance. Dans le cas de Kimano, j'ai jugé la route de prime abord si complètement impraticable que mon travail s'est dirigé seulement sur l'élément vertical, ou l'altitude de la hauteur des terres. M. Marcus Smith, en voyant mon profil de cette exploration et en attendant mon rapport sur la nature de la vallée, qui était aussi soigneusement décrite au moyen de la photographie, décida immédiatement qu'il y aurait folie à dépenser de l'argent pour poursuivre l'exploration; mais M. Fleming en jugea autrement, et de là l'exploration avec instruments de M. Trutch—la vérification de mon travail dans les limites d'une douzaine de pieds. Dans le cas de la rivière Kemsquit, quoique mes distances n'aient été fixées que par la route estimée, les résultats définitifs de la reconnaissance et de l'exploration avec instruments étaient si conformes qu'ils excitèrent la surprise de M. Fleming: je les donne maintenant, en omettant les niveaux intermédiaires:

Rivière Kemsquit.

## ROUTE DE KEMSQUIT (DEAN CANAL).

	Milles.		Pieds.	
	Trutch.	Horetzky.	Trutch.	Horetzky.
Tête de la navigation . . . . .	18	17	599	621
Yeltesse ou Salmon House.	34	37	1441	1440

La distance de Trutch ont été prises à la chaîne et ses hauteurs au moyen du niveau à alcool. Mes distances ont été fixées d'après un calcul d'estimation et mes hauteurs au moyen de l'application scientifique de baromètre à l'hypsométrie, que j'ai été le seul à employer dans les explorations du Pacifique. La méthode que j'ai employée a été décrite par le major Williamson, du corps des ingénieurs du E. U., dans son ouvrage remarquable sur le baromètre. Il avait été chargé de conduire un des détachements organisés par le gouvernement des Etats-Unis pour faire les explorations et arpentages nécessaires pour découvrir la route la plus praticable et la plus économique, du Mississipi à l'Océan Pacifique. Ce n'était pas un ingénieur de chemin de fer, mais un ingénieur, dans l'application la plus rigoureuse du mot, doué, à part ses connaissances scientifiques, de beaucoup de sens commun. Le, ou vers le 27 février 1874, je soumis à M. Fleming un projet d'ar-

pentage barométrique, détaillant brièvement de quelle manière un arpentage de ce genre devait être conduit, et j'ai recommandé une méthode simple et économique pour explorer le pays à partir du Lac MacLeod, dans la Colombie Anglaise, jusqu'au Lac la Biche, par la latitude 55°, et la longitude 112° ouest, par la passe de la Rivière des Pins. M. Fleming n'a jamais voulu considérer ma proposition qui, si elle avait été appliquée, aurait épargné des sommes considérables au pays, attendu qu'on aurait trouvé la route la plus économique et de beaucoup la plus facile jusqu'à Bute Inlet. Pour ce qui est de la passe et de la route de la Rivière aux Pins, (avec Bute Inlet comme point objectif),—que j'ai relevé sur une carte que j'ai présentée au Dr Tupper en avril 1873, au lieu de la soumettre à M. Fleming, ce dernier m'ayant dit à mon retour de la Colombie Anglaise, un mois ou deux auparavant qu'un court rapport de mon voyage suffirait et qu'une carte était inutile,—il est maintenant admis par les meilleures autorités que la ligne alors proposée et relevée sur cette carte, (dont on trouvera copie dans mon ouvrage "Canada on the Pacific"), est la route la meilleure par laquelle on peut gagner Bute Inlet (ou toute partie du pays au nord de cette localité) en venant des régions fertiles des territoires du nord-ouest, à l'est des Montagnes Rocheuses. Bute Inlet était alors, et il l'a été jusqu'à une époque beaucoup plus avancée, un des principaux points servant d'objectifs cherchés sur la côte du Pacifique. Burrard Inlet a été adopté maintenant et je mentionne la route de la rivière aux Pins, simplement pour démontrer que je suis dans le vrai et que M. Fleming a tort. Il a cependant fait dernièrement un aveu partiel mais explicite de son erreur. (Voir sa lettre de septembre 1879) M. Fleming a déclaré, (rapport du *Globe*), qu'il n'avait jamais été entravé par aucun gouvernement dans le choix des routes et que dans l'intérêt public, il avait toujours cherché les routes les meilleures et les plus économiques. S'il en est ainsi, pourquoi lorsqu'il a essayé d'arriver à Bute Inlet, ne l'a-t-il pas essayé par d'autres routes que par celle de la passe de la Tête Jaune?—En faisant cette déclaration il se place sur un terrain où il ne peut se maintenir. Je puis croire, et je le crois en effet, que le gouvernement qu'il servait le croyait implicitement et acceptait ses opinions comme ingénieur en chef, mais je puis prouver, et je vais le faire sur le champ, qu'il n'a pas cherché la route la meilleure et la plus économique, dans les intérêts du public. M. Marcus Smith, qui a examiné une grande partie du pays en question a énoncé l'opinion que la route de la rivière aux Pins à Bute Inlet n'entraînerait probablement pas la moitié de la dépense, mille par mille, que la route de la Tête Jaune. (Rapport de 1878, page 48), MM. Cambie et MacLeod ont été obligés d'admettre les facilités extraordinaires pour la construction d'un chemin de fer que présenterait le pays entre la rivière Stewart et le petit Lac de l'Esclave, par la passe de la Rivière aux Pins que M. Cambie considère comme devant nécessiter des travaux moins considérables que la passe de la Rivière de la Paix qu'il dit être extraordinairement favorable. (Voir rapport 1880, pages 55 et suiv.) Le témoignage de ces trois personnes établit d'une façon concluante la supériorité de la passe de la Rivière aux Pins, comparée à la passe de la Tête Jaune, comme moyen de gagner Bute Inlet, et il montre que dans ce cas M. Fleming n'a pas cherché la route la plus courte et la plus économique, dans les intérêts du public. En 1873 j'ai suggéré à M. Fleming cette même route, après avoir rempli ses instructions du 27 août 1872; mais de la manière la plus étrange et la plus

En 1874, il suggéra à M. Fleming un projet d'exploration barométrique, à partir du Lac MacLeod, jusqu'au Lac la Biche, mais il ne fut tenu compte de ses propositions.

Route de la Rivière aux Pins.

inconséquente qu'on puisse imaginer, il refusa d'accepter mon information et me renvoya du service sans aucune raison valable. Je ne cherche pas à me glorifier de la découverte de la route de la Rivière aux Pins. J'avais vu précédemment la ligne sud de Winnipeg à Jasper House, et j'aurais mérité le blâme si je n'avais pas fait un rapport favorable sur la route de la Rivière aux Pins. Un aveugle aurait apprécié la différence immense de la configuration de ces deux routes et le plus simple novice aurait vu les avantages de la ligne relevée sur ma carte, qui évitant les difficultés inséparables de la vallée de la rivière de la Paix, prenait la route particulièrement facile de la passe de la Rivière aux Pins. Dans le dernier rapport concernant le chemin de fer qui a été publié (1880), MM. Cambie et MacLeod ont exactement exposé la ligne indiquées dans mon livre, "Canada on the Pacific," publiée il y a sept ans. Mon argument est terminé. J'ai donc des preuves indiscutables que je n'ai pas été employé comme photographe ; que j'ai été employé à un service spécial ; que je me suis acquitté de mes fonctions d'une manière habile, et que si ma méthode simple et économique d'obtenir les informations avait été employée, le pays serait de beaucoup plus riche qu'il ne l'est aujourd'hui. Les lettres, et mémoires d'instructions que M. Fleming m'a adressées pendant la longue période s'étendant de 1872 à 1880, ne sont pas conciliables avec son récent témoignage. Aurait-il pu adresser de semblables instructions à une personne dont il aurait mis en doute l'habileté et l'intégrité ? Et peut-il, après n'avoir adressé de semblables instructions, avoir perdu la mémoire au point de scrappeler à peine si j'étais un simple photographe, ou une de ces nullités qu'il semblait prendre plaisir à employer ? M. Fleming est convaincu d'avoir dit une fausseté malicieusement et de propos délibéré. Sa malveillance s'est manifestée contre moi depuis le jour où je lui ai signalé la passe de la Rivière aux Pins. En faisant cela, j'ai, sans le vouloir, blessé sa vanité qui ne pouvait se faire à l'idée que quiconque, à part lui, propose une route. Sa conduite, pour ce qui me concerne, a été très-inconséquente. Après m'avoir envoyé, en mission spéciale, pour procurer toutes les informations possibles, il refuse mon rapport, refuse ma carte, acceptant à la place les opinions du botaniste qui accompagnait mon expédition et celles d'un avocat qui avait compilé quelques informations sur le pays dans les vieux journaux de la Baie d'Hadson. Tous les deux ont montré qu'ils étaient tombés dans l'erreur la plus plaisante. Depuis, M. Fleming s'est systématiquement efforcé de déprécier mes services et s'est efforcé, dans son dernier rapport, de faire jaillir sur M. Cambie tout le mérite des informations relatives à la Rivière de la Paix et de couvrir ses propres démarches, ou erreurs impardonnables, en rédigeant sa fameuse lettre du 30 septembre 1879 à Sir Chs Tupper. J'ai été la victime de sa malveillance depuis 1873, date à laquelle il me destitua sans rime ni raison ; en 1874, lorsqu'il essaya de me faire quitter les travaux ; en 1880, lorsqu'il me calomnia auprès de Sir Charles Tupper, et maintenant, lorsque en dépit de sa propre lettre, me promettant de recommander ma réclamation pour une compensation additionnelle, pour les travaux exécutés en 1879 dans la Colombie Anglaise, à la considération favorable du ministre, il refuse de sanctionner son paiement. Cette réclamation n'a pas été payée. En septembre dernier je me suis présenté à M. Schreiber, qui me dit qu'il était disposé à payer ma réclamation, dès que M. Fleming donnerait son assentiment. M. Schreiber alla jusqu'à envoyer M. Smellie à la résidence de M. Fleming "pour arranger l'affaire suivant les formes." Un

Il pense s'être attiré l'hostilité en recommandant la passe de la Rivière aux Pins.

jour après ou environ, M. Smellie rapporta à M. Schreiber, en ma présence que M. Fleming avait refusé d'agir. Après avoir attendu quelques jours, j'abandonnai finalement toute espérance de voir régler ma juste et raisonnable réclamation et elle ne le sera jamais, tant que M. Fleming tirera les ficelles en arrière de la scène. Je n'ai plus rien à dire au sujet de cette question, je crois avoir exposé ma cause, mais je dirai respectueusement à cette commission qu'elle a encore beaucoup à apprendre au sujet de l'effroyable extravagance et de l'incompétence qui ont régné. J'aurai aussi à parler en particulier d'un autre sujet important.

22351. Dans cette déclaration que vous venez de lire, vous faites EXTRAVAGANCE, allusion à l'effroyable extravagance et à l'incompétence, qui régnaient, je suppose que vous voulez dire dans l'administration du chemin de fer du Pacifique ?—Oui.

22352. Voudriez-vous nous indiquer la méthode que nous devrions adopter pour obtenir les détails de cette extravagance et de cette incapacité ?—Je puis vous fournir quelques données.

22353. Veuillez les présenter sous forme de témoignage ?—J'aurais préféré avoir un peu de temps pour le faire. J'aimerais à aller chez moi pour y prendre quelques notes, mais elles sont étrangères à cela.

22354. Vous voulez dire étrangères à la contestation entre vous et M. Fleming, telle que rapportée par le journal le *Globe* ?—C'est tout.

22355. Mais à part cela nous avons un autre sujet à considérer,—la question générale du chemin de fer du Pacifique,—et nous désirons obtenir de vous toutes les informations que vous pourrez donner à ce sujet ?—Si vous me posez des questions, je serai heureux d'y répondre, mais comme vous ne pouvez pas me faire des questions, avant que je vous indique de quelle manière, je demanderais du délai.

22356. C'est dans le but d'obtenir des informations sur cette incapacité et cette extravagance, que nous désirons avoir votre témoignage ?—Mulets achetés à \$5 et revendus \$200 au gouvernement. Je puis vous citer dès à présent des choses extraordinaires. Je vous surprendrai en vous apprenant qu'à un moment a régné la coutume, sur la côte du Pacifique, d'acheter des mules de l'exploration à \$4 et \$5 et de les revendre au gouvernement \$200 la pièce. C'était un commerce qui se pratiquait là.

22357. Dites-vous que la population en faisait un commerce ?—Oui, les Américains faisaient ce trafic ; c'était un fait bien connu dans le pays.

22358. Voulez-vous parler de personnes en relations avec le chemin de fer du Pacifique ?—Non, de personnes du dehors.

22359. Des commerçants américains ?—Oui ; ils avaient l'habitude d'acheter des chevaux et des mulets à \$4 ou \$5 la pièce, de les engraisser et de les revendre de \$130 ou \$200 la pièce. Vous serez peut-être également surpris d'apprendre que j'ai vu des camps d'exploration où les sauvages étaient nourris avec du dinde, des fruits et des puddings en conserve et dans lesquels l'ingénieur se couchait ivre tous les soirs. Ces choses se sont produites. Vous serez peut-être surpris d'apprendre qu'un ingénieur envoyé à grands frais par vapeur sur la côte, pour faire un travail, ne l'a jamais exécuté, mais est resté à bord du vapeur et a envoyé ses hommes pour s'en occuper.

*Explorations, C. A.  
Extravagance.*

22360. Savez-vous cela personnellement ?—Je n'ai pas vu la chose de mes propres yeux, mais c'était un fait public, le thème de toutes les conversations.

22361. Y a-t-il quelques-uns de ces faits surprenants auxquels vous faites allusion, que vous connaissiez personnellement et que vous puissiez donner sous forme de témoignage ?—Je ne voudrais pas mentionner les noms, mais je puis citer un fait que j'ai vu moi-même ; je n'aimerais pas à mentionner le nom de la personne.

Il a vu un ingénieur ivre.

22362. Je ne sais pas si vous en serez exempté ; mais en même temps, si vous voulez exposer le fait, il peut ne pas devenir nécessaire de mentionner les noms ?—Je ne veux pas donner les noms. Dans un camp j'ai vu une caisse d'eau-de-vie de Hennessy, et le sol était jonché de pudding, de jambon, de lard fumé, de sucre et de provisions, entassés de la manière la plus extravagante possible, pour les sauvages et les hommes,—il y avait dans le camp du dinde et des fruits en conserves,—et j'ai vu l'ingénieur ivre. Je l'ai vu ivre ce soir là, et des hommes m'ont dit que chaque soir régulièrement il se couchait en état d'ivresse. La chose m'a été dite par ses aides et ses niveleurs.

22363. Avez-vous vu cela plus d'un jour ?—Je suis arrivé là le dimanche et suis reparti le lundi.

22364. Cela se passait le dimanche ?—Oui, c'était le dimanche. En 1879, lorsque je faisais la dernière exploration dans la Colombie Anglaise, entre les Fourches de la Skeena et la Rivière de la Paix, quelques sauvages me parlèrent de sacs de lard fumé, déposés dans les bois sous leurs soins, qui avaient été laissés par M. Cambie deux ans auparavant,—abandonnés à la pourriture.

22365. Voulez-vous dire laissé dans ce qu'on appelle une cache ?—Non, laissés à la garde des sauvages. Il avait apporté environ une demi-tonne de trop que les sauvages mangeaient et gaspillaient.

22366. Avez-vous vu vous-même les sauvages gaspiller ces provisions ou est-ce là ce que les sauvages vous ont dit ?—Non, les sauvages vinrent me trouver et me demandèrent s'ils pouvaient en faire usage. Il en restait quelques sacs, et ils me demandèrent la permission de les employer, je leur répondis que je ne pouvais pas leur accorder la permission.

22367. En faisaient-ils usage sans votre permission ?—Quelques-uns d'entre eux, mais par ces sauvages en particulier.

22368. Où ces provisions étaient-elles emmagasinées ?—Sur le Awkilget ou le Wastonquah. Le lard avait été laissé aux sauvages d'Awkilget, et quelques autres sauvages d'un autre *ranch*e, me demandèrent s'ils ne pouvaient pas partager avec eux. Le lard fumé valait à cet endroit de 40 cts. à 50 cts. la livre.

22369. Pour quelle exploration l'avait-on employé ?—Dans l'exploration de M. Cambie en 1877, je crois, lorsqu'il remonta le Skeena. Il remonta jusqu'à la Skeena. Il remonta la côte jusqu'à Port Essington, et remonta alors le Skeena, et en même temps il avait envoyé un train pour le rencontrer avec des provisions abondantes. Les provisions étant en trop grande quantité, on en laissa aux sauvages.

22370. Dans quelle année a eu lieu la fête du dimanche dont vous parlez ?—Dans l'année 1875.

22371. Où?—Je ne veux pas mentionner les noms, parce que vous ayant indiqué l'année, si je vous dit où la chose s'est passée, vous découvrirez la personne.

22372. Pensez-vous qu'il soit désirable que nous ayons des informations complètes sur la question?—Je ne voudrais pas vous renseigner sur les personnes,—sur des individus en particulier.

22373. Je pensais que vous alliez nous dire tout ce que vous connaissez ; c'est là la nature du serment que vous avez prêté?—Je refuse de donner les noms.

22374. Refusez-vous de mentionner la localité dans laquelle ce fait s'est produit?—Je pense que je ferai aussi bien de le nommer :—Bute Inlet.

22375. Ne pouvez-vous pas nous donner d'informations plus précises Voulez-vous dire à la tête de Bute Inlet, ou dans quelle partie?—C'était dans le camp d'un détachement d'exploration qui relevait une ligne à Bute Inlet en 1875.

22376. Pouvez-vous mentionner le rapport qui pourra nous indiquer quel était le détachement, puisque vous ne désirez pas mentionner son nom?—Après réflexion, M. Horetzky, je pense qu'il serait mieux de nommer la personne ; je pense que ce serait plus juste pour elle, car elle aurait ainsi l'occasion de s'expliquer ou de répondre à cette déclaration ; elle peut donner quelques éclaircissements qui vous aient échappé?—Je pense que vous devez comprendre, M. Clark, que juis désireux de vous donner toutes les informations possibles. Je vous indique l'endroit et le détachement ;—je ne puis donner la lettre de la division, mais c'était une ligne explorée très près de la mer, en 1875.

22377. Vous pensez qu'au moyen de ce renseignement nous arriverons à découvrir le nom?—Oui.

22378. Si vous nous fournissez le moyen de le découvrir, pourquoi ne pas le mentionner directement?—Parce que je veux pas mentionner les noms. Je vous expose simplement les faits, tels qu'ils se sont passés, comme information gratuite. En somme, je n'aurais peut-être pas dû parler avant d'aller chez moi afin de préparer mes informations pour vous les soumettre.

22379. Je pense devoir vous dire que nous ne faisons aucune différence entre une information volontaire et toute autre information donnée par un témoin. Nous désirons connaître tous les faits qui se rattachent à cette question dans l'intérêt public ; sans doute, il n'est pas nécessaire pour nous d'intervenir dans des disputes particulières?—Je dois dire que la personne en question n'a jamais eu de dispute avec moi.

22380. Je ne fais aucune allusion à vos disputes personnelles, mais j'établis une distinction entre les questions personnelles et celles qui affectent l'intérêt public. Quel que soit ce monsieur, nous pensons qu'il est juste que son nom soit donné, de sorte qu'il soit placé sur la défensive si la chose est considérée comme assez importante. Il y a pu n'y avoir qu'un seul jour d'extravagance, ou l'extravagance a pu s'étendre à une partie de l'année ; ce dimanche peut avoir été un échantillon de la conduite de toute la saison. Sans doute vous devez comprendre que lorsque vous êtes appelé comme témoin, ce n'est pas dans le but de

*Explorations, C. A.*

Le premier but du témoin, en donnant sa déposition, est de se faire justice à lui-même.

servir quelque intérêt particulier qui n'affecte pas l'intérêt public?—Mon seul but est de faire jaillir la vérité. J'ai été mu, d'abord, par le désir de me rendre justice à moi-même. Je n'ai remontré aucune générosité de la part d'aucune des personnes qui ont été mêlées aux explorations. Je ne dois rien à aucune d'entre elles et je ne vois pas les raisons que j'aurais de cacher leurs fautes. Je préférerais ne pas mentionner les noms mais je vous dis franchement et sur le serment que j'ai prêté, que je suis arrivé à ce camp en septembre 1875 et que la personne qui le commandait était ivre; de plus ses aides et ses niveleurs m'ont dit qu'il était ivre chaque soir,—que c'était chez lui à l'état chronique.

22381. Était-ce l'ingénieur commandant le détachement?—Oui, c'est ce qu'ils m'ont dit, mais je pense que vous reconnaîtrez que c'est trop me presser que de me demander de mentionner le nom. J'ai indiqué la localité, vous pouvez vous assurer du reste.

Le témoin a pris un verre d'eau de vie dans la tente de la personne en question, il dépose sur l'état dans lequel il l'a trouvé.

22382. J'ai compris que vous avez dit que vous aviez vu vous-même cet homme en état d'ivresse?—Oui, je l'ai vu de mes yeux. Il trébucha sur moi. J'ai pris un verre d'eau-de-vie dans sa tante. Je pense qu'aucun ingénieur n'a le droit de garder de l'eau-de-vie dans sa tante pendant une exploration de ce genre, et je crois que c'était une extravagance que de jeter pêle-mêle des viandes en conserve, des plum-puddings, du sucre *ad libitum*, et du lard, au milieu d'une bande de sauvages qui recevaient \$1.50 par jour et ne travaillaient pas la moitié du temps. Le garde-magasin en fonctions demanda: "Pourquoi ne pas suivre le plan de Horetzky? Il mesure la farine à ses hommes et leur donne leurs rations." Le chef du détachement répondit: "Il est trop tard, nous ne pouvons pas le faire." Il était trop tard, ils l'auraient massacré.

22883. Vous avez entendu le garde magasin dire cela?—Oui, je l'ai entendu distinctement. J'étais venu à pied de l'intérieur du pays avec cinq sauvages. Mes explorations se sont fait remarquer par l'économie qui y a présidé. Elles défient une enquête, elles défient l'inspection des comptes publics. Si nous voulons un cas d'extravagance, nous n'avons pas à aller plus loin que l'expédition de M. Cambie, l'an dernier, en 1879. Imaginez un détachement partant avec quatre-vingt-quinze animaux et vingt-sept domestiques, un secrétaire et un *clergyman*. C'était un véritable pique-nique. M. Cambie recevait \$240 par mois; M. MacLeod, \$200 par mois, et moi qui faisais le véritable ouvrage de l'autre côté des montagnes, j'avais \$160. Il y a eu extravagance, il y a eu incapacité et il y a eu injustice. M. Latouche Tupper partit la même année de Winnipeg pour rencontrer ce détachement.

22384. Pour rencontrer le détachement de Cambie, venant de l'est?—Oui, et M. Cambie m'a dit en propres termes: "Le détachement de Tupper a coûté \$5,000 et il ne nous a jamais apporté une bouchée." Il était entièrement inutile; il n'a jamais rencontré Cambie.

22385. Une bouchée de quoi?—De nourriture. Son but était d'aller à l'ouest pour y rencontrer MM. Gordan, Cambie et MacLeod pour leur laisser des provisions et leur venir en aide. Tel était le but de son expédition. Il ne les a jamais rencontrés et je pense qu'il a été lui-même court de provisions. Si je ne me trompe, je crois qu'il a obtenu des provisions de quelques personnes dans le pays.

22386. Le détachement venant apporter de l'aide a dû en recevoir lui-même?—Je le crois; bien plus, ces hommes sont employés et choyés,

ils retirent de bons traitements et l'homme qui fait son travail et sert son pays est jeté à la porte. C'est là un spécimen de la justice de l'ingénieur en chef.

22387. Quant à la question générale de la possibilité d'obtenir les informations requises sur ce nouveau pays (la Colombie Anglaise) par de simples explorations au lieu d'explorations avec instruments, voudriez-vous dire si vous pensez qu'il aurait été possible, au commencement du travail, d'obtenir des hommes pour se charger des explorations?—Comme je l'ai fait ?

22388. Comme vous l'avez fait?—Oui, pourquoi pas. Je n'étais qu'un novice et je n'avais jamais entrepris moi-même une exploration auparavant.

22389. Pensez-vous que toute personne pouvant conduire une exploration avec instrument aurait la compétence voulue pour diriger un détachement de simple exploration?—Cela devrait être. Tout homme capable de conduire une exploration avec instrument aurait dû être apte à diriger un détachement d'exploration. S'il en est incapable, il n'est pas ingénieur. On pouvait s'assurer d'hommes capables de faire une exploration.

22390. Alors, si je vous comprends bien, vous dites que les personnes qui peuvent conduire des détachements d'explorateurs sont, dans tous les cas, aussi nombreuses que celles qui peuvent diriger des détachements d'exploration instrumentale?—Je le pense.

22391. Ne seraient-elles pas en plus grand nombre ; à part les personnes pouvant conduire des examens avec instruments, n'y a-t-il pas celles qui seraient compétentes pour les simples explorations?—Vous voulez dire, bien entendu, que les personnes qui ont la compétence voulue pour se charger d'une exploration avec instruments sont des hommes de science et en moins grand nombre que les autres.

22392. Je tiens à savoir si, dans votre opinion, il n'y a pas dans le pays plus de personnes compétentes pour faire de simples explorations, que pour faire les explorations avec instruments?—Je ne suis pas de cet avis. Je pense qu'il y aurait plus de personnes capables de se charger d'explorations avec instruments que d'explorations ordinaires; parce que l'exploration est une faculté et un homme, pour être explorateur, doit avoir la bosse de la localité très développée. En réalité, comme me l'a dit le sénateur Macpherson, c'est un don. La faculté qui fait le bon explorateur est un don.

22393. Alors toute personne pouvant se charger d'une exploration avec instruments, ne pourrait conduire un détachement d'exploration?—Ils ont prouvé leur incapacité, car ils ont fait de lamentables erreurs.

22394. M. Fleming a fait entendre qu'il était plus difficile de trouver de bons explorateurs que de bons ingénieurs pour faire des explorations. Cela peut être. Je puis le croire s'il l'a dit. Sans doute je ne sais pas ce qu'il a dit. Je fais allusion simplement à ce qu'il a dit à mon sujet. Il a dit qu'on s'était assuré quelquefois les services des ouvriers de chantier : Par exemple, il demanderait à un homme de chantier : "Telle rivière est-elle navigable? Traverse-t-elle un pays favorable. Son témoignage d'après ce que j'ai pu voir dans le *Globe*, me dépréciait beaucoup.

22395. Je ne pense pas que son témoignage, tel que rapporté par les sténographes officiels, soit de cette nature?—Maintenant, par exemple, Le témoin prend des niveaux d'après le système du major Williamson.

*Explorations, C. A.  
Nature de l'exploration.*

le système de niveaux que j'ai adopté,—la manière d'après laquelle je prends mes niveaux,—les résultats hypsométriques, appartiennent à la méthode du major Williamson. C'est un travail unique et très rare. Il n'existe pas d'autre ouvrage publié à ce sujet. Il est consacré entièrement à la manière de prendre les niveaux au moyen du baromètre. Il en avait l'expérience parce qu'il était à la tête du détachement envoyé par le gouvernement des Etats-Unis pour explorer le Missouri du Mississipi à l'Océan Pacifique. Il a employé les niveaux à alcool et les niveaux barométriques conjointement, simultanément à travers les deux passes des Sierra Nevadas, et dans les différentes parties de la Nevada il a établi des stations barométriques dont on a réduit ensuite les niveaux et il a prouvé d'une façon concluante qu'on pouvait obtenir des niveaux, pour toutes fins et intentions, tout aussi bien pour un chemin de fer par le baromètre que par le nivellement. Vous connaissez les dépenses qu'entraîne l'emploi du niveau à alcool. Il s'agit de tracer une ligne dans une région,—passant à travers tous les obstacles,—et il faut employer un grand nombre d'hommes et de jalonneurs. Vous savez quelles sont les dépenses. Que fis-je lorsque je me trouvais aux fourches de la Skeena ? Consultant la carte, je vis que j'avais à faire une exploration depuis les fourches de la Skeena jusqu'à l'Omineca et la rivière de la Paix. Je ne savais rien de ces niveaux. Je choisis six ou sept

Il fixa six ou sept points de repère pour ses deux employés chargés des observations hypsométriques, il en laissa un aux fourches de la Skeena et mit l'autre à environ trente milles de distance.

points de repère pour mes deux employés chargés des observations hypsométriques. Après leur avoir appris la méthode convenable de servir du baromètre, qui, je vous l'assure, n'est nullement facile,—il faut exercer un homme quelque temps avant qu'il puisse s'en servir,—je laissais un homme aux fourches de la Skeena, avec instructions de prendre les observations heure par heure, de six à neuf heures. L'autre homme avait reçu les mêmes instructions et il était posté à environ trente milles de distance. Ces hommes passèrent cinq, six et dix jours à faire ces observations, quelquefois trois semaines, suivant les circonstances, lorsque je les rejoignais et leur donnais ordre de se porter en avant. A ce taux, je maintiens que dix jours d'observations de la part de ces deux hommes, qui n'étaient pas à plus de cinquante milles l'un de l'autre, suffisaient à donner les différents niveaux qui pouvaient être vérifiés dans la suite au moyen du niveau à alcool, à deux ou trois pieds près. Je veux dire qu'on n'aurait pas trouvé deux ou trois pieds de différence, si la vérification avait été faite ensuite au moyen du niveau à alcool. Maintenant c'est un mode de travail très peu dispendieux. Ces hommes gagnaient \$45 par mois, ils vivaient dans des tentes de coton et leur entretien ne demandait que peu de frais. Leur salaire et leurs provisions pouvaient se monter peut-être à \$60 par mois, ou \$120 par mois pour deux et \$360 pour trois mois. Pour \$360, je prenais mes niveaux. C'était là une manière très économique de les obtenir. Je portais

Il portais un anéroïde un baromètre à syphon, un baromètre à mercure, un sextant de poche et un microscope télescope.

toujours un anéroïde dans ma poche et un baromètre à syphon en sautoir. On ne peut se fier aucunement à l'anéroïde. Dans l'exploration du chemin de fer de l'Union Pacifique, les ingénieurs ne s'en sont jamais rapportés à l'anéroïde pour s'assurer des niveaux. Vous n'êtes jamais sûr de votre anéroïde. Il ne sert qu'aux évaluations approximatives. Il peut vous jouer une quantité de tours. Un anéroïde est très bon aussi longtemps qu'on peut le mettre en contact avec un baromètre à citerne mercurielle, de façon qu'on puisse les essayer et les comparer. De plus, je portais continuellement sur moi un baromètre à mercure. Je portais un sextant de poche et un télescope

*Explorations, C. A.—  
Nature de l'exploration.*

micromètre pour les endroits où nous pouvions prendre les distances avec le micromètre.

22396. Avez-vous enseigné vous-même l'usage des instruments à ces personnes qui étaient aux postes fixes?—Oui, je le leur ai enseigné moi-même ; j'ai consacré une semaine à leur instruction.

22397. Étaient-elles habiles?—Oui, assez habiles ; je ne les ai abandonnées à elles-mêmes qu'après deux ou trois jours d'épreuves.

22398. En faisant ces explorations comme vous les avez faites, le travail le plus difficile ne se trouvait-il pas aux points intermédiaires?—Le reste du travail était facile ; les hommes n'avaient qu'à rester assis et à prendre exactement les observations d'heure en heure. J'avais le travail difficile parce que j'étais toujours en mouvement, cherchant des routes et des passes dans le pays. Je reliais toujours les points où se trouvaient ces hommes avec mes autres parcours. Je parlais alors comme je l'ai dit, un baromètre portatif en sautoir et chaque fois que je m'arrêtais, dans n'importe quel endroit, je suspendais mon baromètre, lors même que mes haltes ne fussent se prolonger que deux ou trois heures. Partout où je m'arrêtais après dîner, je prenais une observation,—avant dîner et après,—et je savais qu'au même instant, mes assistants prenaient également des notes. Cela peut se faire admirablement lorsque l'on s'y prend convenablement.

22399. Est-il difficile de trouver des personnes qui puissent s'acquitter de ce simple travail?—Je ne le pense pas. Je ne prétends pas être moi-même un homme extraordinaire, et je l'ai trouvé facile et je l'ai appris moi-même.

Il n'est pas difficile de trouver des personnes pour relever les niveaux dans une simple exploration.

22400. Ce genre de travail peut-il se faire par des personnes que l'on trouve aisément?—Oui, très-facilement. Je me chargerais de l'enseigner à n'importe quelle personne ici dans une semaine.

22401. Pensez-vous que la rareté d'hommes compétents pour exécuter ce travail aurait été la cause de la non adoption de ce système?—N'importe qui peut prendre les observations.

22402. Mais le travail intermédiaire?—C'est une autre affaire.

22403. J'ai compris que vous disiez qu'il n'était pas difficile?—Il est simple pour moi, mais réellement et franchement je pense qu'il y a plus de difficulté à trouver des hommes pour l'exécuter, car ils ne l'ont jamais fait et n'ont peut-être jamais essayé de le faire.

22404. Serait-il plus difficile d'instruire et de se procurer des hommes compétents pour faire une simple exploration que pour explorer au moyen des instruments?—Nullement, ce ne serait pas difficile. Tout homme qui n'est pas paresseux, s'il peut compter sur l'usage de ses jambes et de son intelligence peut le faire, mais il le fera bien mieux s'il est arpenteur ou ingénieur.

Tout homme qui peut compter sur l'usage de ses jambes et de son intelligence, peut le faire.

22405. Pensez-vous que toute personne ayant reçu une éducation professionnelle, comme arpenteur ou ingénieur, puisse être capable de faire ce travail intermédiaire avec quelques leçons?—Oui ; certainement.

22406. Pensez-vous qu'on puisse trouver des personnes dans le pays sans difficulté?—Je pense que oui.

22407. En grand nombre?—Je pense que tout arpenteur peut le

*Explorations, C. A.—  
Nature de l'exploration  
relevée.*

faire. M. Marcus Smith le comprend. Il comprend la question. Il sait de quelle manière je m'y suis pris pour prendre ces niveaux.

Les explorations dans la Colombie Anglaise auraient pu et auraient dû être de simples reconnaissances ainsi qu'il est expliqué ci-dessus.

22408. Il semble que vous avez exécuté le travail dont vous étiez chargé, avec beaucoup de soin et d'habileté, mais peut être n'aurait-on pas trouvé un grand nombre de personnes pour le faire aussi bien, et la question qui s'élève est de savoir si l'examen de la Colombie Anglaise n'aurait pas dû être entrepris, en premier lieu, seulement au moyen d'explorations, plutôt qu'au moyen d'explorations avec instruments?—Je présume que M. Fleming n'avait jamais tenté une expérience de ce genre auparavant. Je ne suppose pas qu'il ait jamais conduit des explorations de cette manière auparavant et en réalité je doute qu'il ait jamais eu connaissance de ce genre de travail, si ce n'est pas les livres ou les explorations du Pacifique,—et je crois fermement que ces explorations dans la Colombie Anglaise, auraient pu et auraient dû être conduites de la sorte.

22409. Avez-vous considéré la question de se procurer des hommes compétents?—Je serais peiné de penser qu'on ne puisse pas trouver d'hommes compétents pour faire ce travail. Comme je l'ai déjà dit, tout ingénieur a la compétence nécessaire pour l'exécuter.

Son premier rapport avec la section de la Colombie Anglaise date de 1872; en 1871 il avait fait une exploration avec Moberly entre Winnipeg et les Montagnes Rocheuses.

22410. Quand avez-vous fait partie en premier lieu de la section de la Colombie Anglaise?—En 1872.

22411. Avant cela, étiez-vous employé à un travail semblable?—Seulement avec M. Moberly, en 1871. Ce fut la première exploration que je fis.

22412. Dans quel endroit?—Entre Winnipeg et les Montagnes Rocheuses.

22413. Vous étiez-vous préparé à ce travail par quelques études?—Jamais. Je doute que j'aie vu un anéroïde avant cela.

22414. Quelle avait été votre occupation auparavant?—J'avais été premier comptable dans le département méridional de la compagnie de la Baie d'Hudson. J'avais eu différentes occupations avant cela; j'avais été chercheur d'or.

Le témoin ne possédait pas d'éducation scientifique avant de travailler avec Moberly.

22415. Cette occupation donne quelquefois une connaissance des niveaux, aussi bien que des mines?—Je puis dire en conscience que je n'avais pas auparavant d'éducation scientifique. Sans doute je connaissais par la lecture ce genre de travail, mais je n'avais jamais eu l'occasion de l'exécuter, et lors de l'exploration de M. Moberly, en 1871, nous étions pauvrement équipés pour prendre les niveaux. Par bonheur le pays que M. Moberly avait à examiner, entre Winnipeg et Edmonton, étant en prairie,—un pays onduleux, où le système dont je parle n'aurait pas beaucoup convenu, mais je compris bientôt, dans le pays montagneux, les services que pourrait rendre le baromètre, et par un pur hasard je mis la main sur l'ouvrage du major Williamson sur le baromètre, je l'étudiai aussitôt et le recommandai immédiatement à M. Fleming, mais il ne fit aucun cas de ma recommandation.

On peut relever le profil d'un pays au moyen d'une simple exploration, le baromètre étant employé pour l'élément vertical et le micromètre pour l'horizontal.

22416. Si je ne me trompe vous avez dit que, d'après notre expérience, vous aviez conclu qu'on pouvait relever le profil d'un pays, avec assez d'exactitude, au moyen de simples explorations?—Oui.

22417. Par exemple vous pouvez employer le baromètre anéroïde ou à mercure, pour les mesurages perpendiculaires?—Oui, pour l'élément vertical.

22418. Et l'on peut s'assurer de l'élément horizontal au moyen du micromètre?—Oui, par la triangulation, la différence de latitude et de différentes manières.

22419. Mais il donne une information suffisante pour faire un profil assez exact?—Certainement.

22420. Pas aussi exact que s'il était relevé au moyen d'une exploration avec instrument?—A peu de chose près. Un micromètre le donnera d'une façon toute aussi exacte, parce que je prétends que si un homme prend les mesures avec soin au moyen d'un bon instrument, il relèvera les distances avec plus d'exactitude qu'au moyen de la chaîne. Vous savez qu'il se produit facilement des erreurs lorsqu'on mesure avec la chaîne, tandis qu'au moyen du micromètre, on prend la distance véritable.

22421. Vous mesurez dans l'air, au lieu de mesurer sur la surface?—Certainement, si un homme possède un instrument convenable et sait s'en servir. Il est très difficile de se servir convenablement de la chaîne sur un terrain inégal.

22422. Peut-on, au moyen de l'exploration, réunir des informations suffisantes, de manière à renseigner l'ingénieur en chef sur la possibilité des routes praticables, sans être assez exactes, toutefois, pour donner les quantités véritables?—Je crois que des informations, telles que celles que j'ai obtenues, étaient bien suffisantes pour permettre à tout ingénieur de décider. Il aurait pu se dire, voici quatre ou cinq routes qui ont été explorées au moyen du baromètre, du micromètre ou de simples explorations. Il pouvait voir devant lui, aussi exactement que possible, où était la meilleure route et y envoyer immédiatement un détachement avec des instruments. Là se trouve la chaîne des Cascades, ici sont quatre ou cinq passages dans la chaîne des Cascades. Là sont les profils. Comme l'a dit M. Marcus Smith : " Je serais loin de discuter l'exactitude de vos niveaux, parce que je doute beaucoup de l'exactitude des nôtres." Par exemple, il disait : " Voici une série de niveaux relevés de la mer et une autre de l'intérieur, et ils diffèrent entre eux de quatre vingts pieds. Ainsi aujourd'hui y a-t-il une différence de trente pieds à la Tête Jaune, sur les arpentages partant de la Rivière Rouge vers l'ouest et d'autre partant de la côte, vers l'est?—Je pense que le fait est mentionné dans les rapports. En prenant mes niveaux avec le baromètre, j'ai toujours eu soin d'avoir dans quelque autre endroit deux employés faisant des observations simultanées et je n'ai jamais perdu l'occasion de prendre une observation. Je portais mon baromètre en sautoir et si nous nous arrêtions pour nous reposer, même pour fumer, je tirais mon baromètre de son étuis et dans un instant, je prenais une observation, et à certains points, auxquels je savais avoir à réitérer plus tard, je restais deux ou trois heures, peut-être une journée. Il n'y a aucun doute que si le système dont j'ai fait usage avait été employé, on aurait épargné au pays la dépense de plusieurs centaines de mille piastres ; mais qu'a-t-on fait en premier lieu ? La première ligne de route qui a été tracée dans la Colombie Anglaise, l'a été au moyen d'instruments.

Il pense que les mesurages peuvent se faire presque aussi exactement avec le micromètre qu'avec la chaîne.

Nécessité de vérifier les observations recueillies au moyen du baromètre.

22423. Je comprends que le principal but que vous avez atteint, par votre exploration dans le voisinage des rivières aux Pins et de la Paix, a été de décider la possibilité de la passe de la rivière aux Pins plutôt que

PASSES DES RIVIÈRES  
AUX PINS ET DE  
LA PAIX.

*Explorations, C. A.—  
Passes des Rivières  
aux Pins et de la  
Paix.*

Fleming envoya le témoin, en 1872, pour voir si la rivière de la Paix était praticable.

Il constata que la rivière de la Paix est impraticable.

La Passe de la Rivière aux Pins est la meilleure.

celle de la rivière de la Paix ou, pour parler plus clairement, non pas la possibilité, mais les avantages que l'une possédait sur l'autre?—Dans la dernière année, bien entendu, je n'ai pas eu à m'occuper de ces passes. Mon travail se trouvait à l'ouest de là. M. Fleming envoya M. Cambie et M. MacLeod pour déterminer cela,—pour recueillir toutes les informations au sujet de la rivière de la Paix et de la rivière aux Pins. Il agissait évidemment d'après les suppositions que mon travail précédent ne valait rien. Il se conduisait comme s'il n'existait pas. Il m'envoya, en 1872, pour constater si la Rivière de la Paix était praticable, et pour recueillir toutes les informations que je pourrais réunir à ce sujet. Il avait apparemment jeté son dévolu sur la Rivière de la Paix ; mais lorsque je vis le pays, je constatai que la Rivière de la Paix était impraticable, et je le dis aujourd'hui, parce que toute ligne approchant de l'est la rivière de la Paix avait à rencontrer les immenses vallées de la rivière au Poisson Blanc, la rivière aux Pins et toutes ces autres rivières,—de longues rivières, avec d'immenses vallées de 600, 700 ou 800 pieds de profondeur et peut-être d'un mille de largeur à traverser.

22424. Dans le cas où l'une ou l'autre de ces passes eut dû être adoptée, votre opinion est que celle de la rivière aux Pins était la meilleure?—Certainement, et c'est aussi l'opinion de M. Gordon. Il dit en propres termes dans son ouvrage que la passe de la rivière aux Pins est la meilleure.

22425. Le Révd. M. Gordon?—Oui.

22426. Est-ce une bonne autorité?—Je le crois.

22427. Pourquoi?—Il a été envoyé par M. Fleming pour faire un rapport sur la possibilité de la passe. Il est désigné comme l'assistant de M. Cambie.

22428. Pour le présent vous pensez que c'est une bonne autorité?—Oui, je le pense,—c'est-à-dire que c'est une bonne autorité, parce qu'il a pris ses informations à bonne source.

22429. Comment connaissez-vous les sources de son information?—Son rapport télégraphique.

22430. Mais la source de son information?—MM. Cambie et MacLeod lui ont communiqué cette information.

22431. Alors c'est parce que M. Cambie et M. MacLeod disent que c'est la meilleure?—Oui, M. Cambie dit distinctement que la passe de la Rivière aux Pins est la meilleure. Il dit ici (le témoin cite un rapport du département) :

“ La Rivière de la Paix, qui présente la passe la plus basse que l'on connaisse à travers les Montagnes Rocheuses, offre une ligne remarquablement favorable pour un chemin de fer à travers cette chaîne de Montagnes et sur une distance de soixante milles à l'est de son sommet principal.”

Mais plus loin il dit :

Cambie est en faveur de la Passe de la Rivière aux Pins.

“ La passe de la rivière aux Pins est aussi remarquable, et quoique son élévation soit bien plus considérable que celle de la Rivière de la Paix le travail, en traversant la chaîne de montagnes, sera plus facile.

Vous voyez que c'est un témoignage concluant.

22432. Je pense que pour le moment nous n'examinerons pas plus longtemps les mérites comparatifs de ces deux passes. Je comprends

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kitlope.  
Expédition de  
Gamsby.*

que vous possédez certaines informations que vous voulez donner privé-  
ment dans le but de faire jaillir quelque nouvelle preuve dans l'intérêt  
du public, au sujet du chemin de fer du Pacifique?—Oui, ce seront des  
informations d'un caractère privé.

OTTAWA, mardi, 28 juin 1881.

CHARLES HARETZKY : continue sa déposition.

Horetzky.

*Par le Président :—*

22433. Nous avons reçu de vous un avis disant que vous désiriez  
ajouter quelque chose à votre déposition?—Je me propose de donner  
quelques détails au sujet de l'exploration de M. C. H. Gamsby, dans  
l'hiver de 1875-76, à la rivière Kitlope, un des principaux affluents de  
Gardner Canal, sur la côte nord-ouest de la Colombie Anglaise. Dans  
le témoignage que j'ai rendu, en novembre dernier, j'ai fait une allusion  
à cette exploration et comme le rapport de M. Gamsby à ce sujet (voir  
appendice 1, page 177, du rapport général des chemins de fer de 1877)  
contient une fausse représentation qui attaque gravement la vérité et  
l'exactitude de mon rapport précédent de 1872, il est de mon devoir de  
porter le fait devant la commission. En résumant mon examen des  
différents cours d'eau et de leurs abords, par l'intérieur de la Colombie  
Anglaise, en 1876, j'écrivais ce qui suit (Extrait de mon rapport de  
1874, page 29, dont le manuscrit original a été supprimé et mutilé,  
comme je l'ai déjà déclaré sous serment) :—

“ Le Gardner Canal venant ensuite par ordre, il serait à propos de faire  
à son sujet quelques courtes remarques. En jetant les yeux sur une carte  
de la Colombie Anglaise, on se rendra compte de ses dimensions générales,  
de sa longueur, et de ses abords. Il suffira maintenant de faire remarquer  
qu'en général ce cours d'eau possède les mêmes caractères que Dean  
Canal, étant caractérisé par une grande profondeur d'eau, et l'absence  
d'un bon mouillage. Son aspect, toutefois, est plus rebutant ; il est fermé  
de tous côtés par de hautes montagnes dénudées, qui font épou-  
spectateur une sensation pénible de désolation et de tristesse.

“ Le Kimano, un de ces deux affluents les plus considérables, a été  
décrit. Il ne reste plus qu'à faire une courte description du plus grand,  
le Kitlope. On n'a pas fait un examen véritablement approfondi de ce  
cours d'eau, par les raisons qu'on se proposait de l'examiner à partir de sa  
source, en descendant, et que, vers la fin de la saison, la connaissance du  
pays acquise par une visite dans la région où se trouvent deux de ses trois  
sources, a rendu un voyage d'exploration en descendant son cours une  
affaire de surrogation. A son embouchure, le Kitlope, entre dans la  
mer par un niveau plat et vaseux entouré d'immenses montagnes cou-  
ronnées de glaciers. Quelques miles plus haut, dit le rapport (Indien), la  
vallée s'améliore, les montagnes s'écartent et son moins abruptes. Je suis  
prêt à croire cela, et je sais qu'à une distance de six ou sept milles du  
bassin actuel de la chaîne des Cascades, l'embranchement nord-ouest de  
la rivière Kitlope coule réellement à travers une vallée de moyenne  
étendue, mais malheureusement à une élévation au-dessus du niveau de  
la mer de pas moins de 1,100 pieds, et à part cela on ne voit dans la  
direction de sa source, c'est-à-dire dans la direction du nord-ouest, qu'une  
vaste étendue de montagnes couvertes de glaciers. Il est possible, mais  
loin d'être probable, que l'embranchement en question puisse conduire à  
une passe. Une telle passe, si elle existe, ne peut pas être à moins de  
3,000 au-dessus du niveau de la mer, et considérant la grande proximité

Passage supprimé du  
rapport du témoin  
en 1874.

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kitlope.  
Expédition de  
Gamsby.*

du plateau de division ou sommet, à la vallée basse que j'ai vue, je pense qu'on peut en déduire sûrement que dans cet endroit, il n'y a pas à espérer de route favorable.

“ Le troisième et principal embranchement du Kitlope prend sa source, (rapport indien) dans un lac alimenté par les glaciers, situé à l'ouest de la vallée de Tsatsquot et dans le cœur même des monts Cascades.—”

Veillez remarquer les mots en italiques, c'est ce dernier embranchement qui a été suivi par M. Gamsby, en février 1876.

“ \* \* \* Le résultat des travaux de la saison a été de constater qu'à la seule exception de la Rivière Kemsquit, tous les cours d'eau se jetant dans les bras de mer qui ont été examinés, sont alimentés invariablement par les glaciers situés à l'ouest du bassin.”

Un examen de la carte de la vallée du Tsatsquot, qui contient aussi une partie de la vallée supérieure de la Rivière Ketlope, rendra la lecture de l'extrait ci-dessus intelligible.

Marcus Smith, après avoir lu le rapport et examiné la carte, en conclut que ce serait gaspiller de l'argent que de poursuivre l'examen de la vallée du Kitlope.

22434. Veillez regarder cette carte (document No. 318) et veuillez dire si c'est celle dont vous parlez?—C'est une de celles dont j'ai parlé. Je produis cette carte. M. Marcus Smith a lu le rapport en question, il a examiné la carte, et a conclu que ce serait gaspiller de l'argent que de poursuivre l'examen de la vallée du Kitlope. Il était évident pour toute personne, même ne possédant pas des connaissances en fait de génie civil, que s'élever d'une élévation de moins de 1,100 pieds au-dessus du niveau de la mer à une autre de 3,100 pieds du même niveau, sur une distance de six milles anglais, à travers une gorge difficile, telle que celle de la fourche nord-est du Kitlope, était incompatible pour un chemin de fer; des rampes de 340 pieds au mille ne pouvant permettre avec succès l'exploitation d'une ligne pour le transport du fret transcontinental, de l'est ou de l'ouest. La première élévation (1,100 pieds) est l'altitude extrême de la vallée inférieure du Kitlope, l'autre, de (3,100 pieds), l'altitude du sommet de Tochuonyala, (tous les deux figurent sur la carte) et la fourche nord-est du Kitlope est le seul moyen de communiquer entre les deux. M. M. Smith vit cela d'un coup d'œil, comme s'en serait aperçu du reste, tout ingénieur, mon rapport et ma carte ne démontrant pas seulement, je crois, les faits d'une façon très claire, mais établissant aussi par une ligne rouge que le seul chemin possible pour gagner de la mer le plateau des montagnes dans ce district, partait de la tête de Dean Canal en suivant les versants est de la vallée de Tsatsquot, jusqu'aux hauteurs au-dessus du Lac au Castor et de là, le long des hauteurs orientales du ravin de la fourche nord-est du Kitlope. M. Smith avait même peu de foi dans la possibilité de la route désignée par la ligne rouge. La seule qu'il jugeât digne d'une exploration instrumentale était celle de Kemsquit, ou de la Rivière au Saumon, que je n'avais explorée que partiellement à la fin de la saison de 1874, sur une distance de trente cinq milles à partir de la mer. La rivière lui sembla pourtant,—par le fait qu'elle prenait sa source sur le plateau intérieur,—devoir offrir des rampes favorables, et de là l'exploration qu'il fit ensuite, mais qui ne produisit pas des résultats très satisfaisants.

La route de Kemsquit fut la seule que Marcus Smith jugea mériter une exploration avec instruments.

22435. Voulez-vous dire satisfaisant au point de vue des résultats ou de la manière dont elle a été faite?—Dans ses résultats relatifs aux pentes et au travail.

22436. Les perspectives n'étaient pas encourageantes?—Au point de

*Explorations. C. A.—  
Vallée du Kitlope.  
Expédition de  
Gamsby.*

vue général, non. Dans le rapport de 1877, on trouvera un tableau des rampes de la route de Kemsquit.

22437. C'est là ce que vous entendez en disant que l'exploration n'a pas été satisfaisante?—Oui; en réalité ce n'était pas une bonne ligne. Malgré les objections très apparentes à la route du Kitlope ou de Gardner Canal, M. Fleming décida de faire une exploration avec instruments du Kitlope, de Gardner Canal au sommet du Lac Tochquonyala, et en février 1876, le vapeur *Sir James Douglas* partit pour la tête de ce cours d'eau et ayant à son bord un détachement d'ingénieurs, parfaitement équipé pour une exploration instrumentale et accompagné, je crois, du commissariat ordinaire; le tout sous la conduite de W. C. H. Gamsby. Interrogeant maintenant le rapport de M. Gamsby au sujet de cette explication, (voir page 177 du rapport de 1877 du C. F. P. C.), nous constatons qu'au lieu de remonter le Kitlope jusqu'au lac de Tachquonyala et à la passe, indiquée par moi en 1874, il prit l'un des embranchements de cette rivière venant du nord-est et se dirigeant vers la mer (le troisième et principal embranchement dont il est question dans mon rapport qui a été supprimé). Et au trente sixième mille de ce point de départ, il atteignit un sommet à 1,150 pieds au-dessus du niveau de la mer. Il écrit alors avec le plus grand sérieux :

“ A un mille nord précis du sommet, nous atteignons le Lac Tochquonyala, son élévation est de 1,000 pieds; il s'étend au nord précis, sur une distance de deux milles, de là au nord-est par une distance d'un mille et demi, sa largeur est d'environ trente longueurs de chaîne. Un cours d'eau bien formé coule de l'extrémité nord-est du lac; son cours est nord 20° est, sur une étendue de six milles et alors il se jette dans une rivière beaucoup plus considérable venant du nord-ouest et coulant au sud-est et au sud. L'élévation, au point de jonction de ces deux cours d'eau, est d'environ 700 pieds, et la distance totale, de notre point de départ à la tête de Gardner Inlet est de quarante-six milles. Les sauvages de Kitlope appellent ce cours d'eau important Chedsquit—”

C'est le Tsatsquot de mon rapport—

“ et affirment que son embouchure se trouve à la tête de Dean Inlet.”

M. Gamsby avait en effet voyagé du côté des bords de la mer, au lieu de se rendre au sommet des Monts Cascades, et il avait suivi une ou deux dépressions fortement prononcées s'étendant entre Gardner et Dean Inlets, dont aucune des deux ne dépassait en hauteur 1,200 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le point atteint par M. Gamsby, ainsi que la plus septentrionale des deux dépressions dont il est fait mention, sont parfaitement désignés sur la carte qui est maintenant soumise, et que j'ai déposée au département en mars 1875. Mais pour couronner sa prétention extraordinaire, M. Gamsby continue ainsi :

“ M'étant assuré que le Lac Tochquonyala n'était pas le sommet, ni rapproché du sommet de la chaîne des Cascades, et qu'il n'y avait aucune possibilité de gagner le sommet par cette route, je pris le parti de revenir. . . . Nous levâmes le camp mardi, le 28 mars, et atteignîmes la côte le 3 avril.”

Cela allait à dire que les deux paragraphes, en tête de la page 142 du rapport général des chemins de fer de 1877, écrits par moi, contenaient une pure et simple fiction. Je disais clairement dans les deux paragraphes en question :

“ A un mille ou environ de cette source de glacier, (de la fourche nord-est du Kitlope,) je découvris une passe à travers des montagnes comparativement basses, formant le dernier contrefort longitudinal de la chaîne

Malgré les objections à la route du Kitlope, Fleming fit faire une exploration avec instruments, en 1876, par un détachement dirigé par C. H. Gamsby.

Gamsby se détourna du pays exploré par le témoin.

*Explorations, C. A.—*

*Vallée du Kitlope.*

*Expédition de  
Gamsby.*

des Cascade. Cette passe présente une communication directe entre la partie supérieure du ravin de la fourche nord-est du Kitlope et une belle nappe d'eau située sur le plateau oriental, au milieu des pics des montagnes et auquel j'ai donné le nom de Lac Tochquonyala. Ce lac est situé à une élévation de 2,920 pieds au-dessus du niveau de la mer ; et son extrémité supérieure est environ par 53° 20' 13" de latitude, et il se décharge dans le Lac Nateltichen, dont j'ai déjà parlé et dont l'élévation approche probablement de celle du Lac Talchelkin, 2,802 pieds."

Heureusement, comme preuve de ce qui précède, je puis produire mon livre d'observations qui contient les détails de deux excellentes observations de méridien et le résultat des calculs pour établir la latitude de chaque coté du sommet de Tachquonyala ; aussi les observations hypsométriques prises durant trois jours au moyen d'un baromètre à mercure vérifié et les observations correspondantes et simultanées au niveau de la mer, pour le niveau de la passe et du Lac, et une vue à vol d'oiseau du Lac lui-même. Munis de cette preuve incontestable, je contredis ouvertement le rapport erroné de M. Gamsby, dont l'insertion dans un livre bleu important est une insulte faite au public, une honte à la profession d'ingénieur, et qui aurait pour effet de porter atteinte à ma réputation, si je le laissais passer sans protester. Loin de moi l'idée de vouloir jeter du blâme sur les trois ingénieurs qui ont accompagné M. Gamsby ; ils n'ont fait, je présume, qu'obéir aux ordres qui leur étaient donnés et ils ont dû endurer beaucoup de fatigues en faisant cette chasse à l'oie sauvage, à la recherche d'une route de chemin de fer, de Gardner Canal à la passe de Tochquonyala. Mais il n'y a aucune espèce d'excuse pour l'insertion d'un rapport faux et manifestement inexact dans un document public, rapport qui un an avant sa publication, était considéré comme faux par M. Fleming et tout le personnel des ingénieurs de la Colombie Anglaise. Mettant de côté la dépense considérable qu'a entraînée cette expédition,—et qui bien entendu sera supportée par le public et non par M. Fleming,—La question prend un aspect des plus comiques. Ici nous avons le spectacle d'un ingénieur en chef en renom, assis dans son bureau d'Ottawa, et dirigeant l'examen topographique de la chaîne de montagnes la plus difficile et la plus compliquée de la côte, sans tenir aucun compte, non seulement de l'avis de l'explorateur en qui il a mis sa confiance, mais de son député, M. Marcus Smith. En opposition directe aux explications très claires fournies par moi et M. Smith, il ordonne l'examen avec instruments d'une route telle que je l'ai décrite, celle de la Fourche nord-est du Kitlope, envoie un vapeur ayant à son bord pas moins de quatre ingénieurs et un nombreux personnel, qui s'égarent, gaspillent leur temps et l'argent du cofre public en faisant une exploration de quarante six milles entièrement inutile, et pour consommer cette immense bêtise, reviennent avec un rapport disant que je les avais trompés par mon rapport de 1874. En juin 1876, quelques mois après cet exploit, M. Fleming me questionna sur ce sujet avec une carte et dit : " Il est évident que M. Gamsby a manqué son but, où pensez-vous qu'il soit allé ?"—Je lui expliquais qu'il avait suivi ce bras du Kitlope, qui prend sa course à l'ouest de la vallée de Tsatsquot et dans le cœur même des monts Cascades, comme je l'ai dit pages 30 et 31 de mon rapport qui a été supprimé ; et que l'extrémité de son exploration ce trouvait à mon campement de canot, les 23, 24 et 25 septembre 1874.

22438. Lorsque vous employez l'expression : cœur de la chaîne des Cascades, voulez-vous dire que dans ce voisinage se trouve la partie à

Il contredit le rapport de Gamsby.

Caractère comique de la situation, considérée au point de vue du génie civil.

*Explorations, C. A.—  
l' vallée du Kitlope.—  
Expédition de  
Gamsby.*

peu près la plus haute du Mont Cascade?—La partie la plus haute et la plus impraticable et la plus éloignée du sommet, du point de départ que nous cherchions.

22439. Mais le cœur?—Cela signifie le centre précis de la chaîne, et je pense que la position du Lac de M. Gamsby, géographiquement parlant, se trouve au cœur de la chaîne,—dans la partie centrale.

22440. Quelle est, en chiffre rond, le développement de la chaîne des Cascades, dans cette partie de la côte de la mer?—Je pourrais dire environ soixante milles anglais; je pense que c'est à peu près la largeur moyenne. Bien entendu les montagnes qui s'avancent jusqu'au bord de la mer appartiennent aux Cascades. Elles s'étendent en arrière sur une longueur de soixante milles, ou généralement parlant d'un grand nombre de milles, en masses confuses, sans être aucunement coupées par des vallées.

La largeur de la chaîne des Cascades, dans cette partie, est d'environ soixante milles.

22441. Si je ne me trompe, il existe une dépression, une sorte de vallée, entre la tête de Gardner Inlet et la tête du Dean Inlet, qui traverse une grande partie de la chaîne des Cascades, entre cet endroit et le bord de la mer?—Oui, il existe deux dépressions entre Gardner et Dean Inlets.

22442. Je pensais qu'il y en avait une principale, occupée partie par Kitlope, partie par le Tsatsquot?—Oui c'est probablement la principale.

22443. Alors, si je vous comprends bien, entre cette dépression et le bord de la mer, se trouve situé ce que vous appelez le cœur de la chaîne des Cascades?—Oui, quoiqu'au cœur précis se trouve aussi une dépression, entre Gardner et Dean canal.

Entre la dépression principale de la côte se trouve le cœur des Monts Cascades.

22444. Et est-ce à cette dépression dont vous parlez maintenant, que vous pensez que l'exploration de M. Gamsby a découvert le lac qu'elle a appelé Tochquonyala?—C'est la dépression conduisant directement de la Tête de Dean canal à Gardner canal et qui se trouve, d'après le rapport même de M. Gamsby, à 1,200 pieds au-dessus du niveau de la mer.

22445. Mais dans le but d'atteindre ce lac qu'il appelle Tochquonyala il avait en réalité à suivre une route s'éloignant de cette dépression principale reliant Gardner Inlet et Dean Inlet, et à se rapprocher de la côte?—Non, il a suivi la dépression.

22446. Il n'a pas suivi cette dépression principale?—Il a suivi une de ces deux dépressions qui, comme je l'ai dit, existent entre Dean et Gardner. Il a suivi la dépression la plus au sud, mais ces dépressions ne mènent nulle part, du moins en ce que sa propre recherche se trouvait concernée.

22447. Mais la direction qu'il a prise conduisant à la côte?—Du côté de la côte,—du côté de Dean Inlet et par conséquent de la côte.

Gamsby se dirigea vers la côte, formant un angle de 90° avec sa véritable direction.

22448. Ce n'était pas du côté du plateau central qui était le but principal de votre exploration?—Non; c'était dans une direction diamétralement opposée; ou, dans tous les cas, il formait un angle de 90° avec sa véritable direction.

22449. Veuillez continuer?—Bien qu'il sût cela, M. Fleming laissa publier un an plus tard le rapport erroné de M. Gamsby, et supprima.

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kélope.  
Expédition de  
Gamsby.*

La désignation de TOCHQUONYALA a été donnée par le témoin ; en conséquence il était absurde de demander à un sauvage si un certain lac était le TOCHQUONYALA, et d'accepter sa réponse comme concluante.

plus de douze pages grand format du mien, contenant des informations importantes et authentiques. Un des ingénieurs de M. Gamsby m'a rapporté que les sauvages leur avaient dit que le lac situé à une élévation de 1,100 pieds au-dessus du niveau de la mer, et que M. Gamsby avait confondu avec le vrai lac Tochquonyala, était le lac qu'ils cherchaient. En réponse à cela, je dirai qu'ils n'avaient pu compter sur les sauvages pour les diriger, et que la désignation de Tochquonyala n'était connue que de moi (le nom n'ayant été employé que dans mon livre de notes et sur ma carte) et qu'eussent-ils demandé le lac Ontario ou le Zuéderzée, ils auraient reçu également une réponse affirmative.

22450. Je comprends que vous voulez dire que dans cette partie du monde, il n'y avait pas de lac généralement connu sous le nom de Tochquonyala?—Non.

22431. De sorte que les sauvages ne possédaient aucune connaissance à ce sujet qui pût les aider?—Nullement.

22452. Et vous avez dit, dans votre rapport précédent, que vous avez donné ce nom au lac que vous aviez découvert?—Oui.

22453. Je comprends que vous donnez à entendre qu'il était déraisonnable de s'attendre à ce que les sauvages pussent leur dire où se trouvait le lac en question?—Parfaitement déraisonnable. Je n'avais pas donné le nom de ce lac aux sauvages. Je ne leur ai pas dit que j'avais nommé le lac.

Les ingénieurs auraient dû être capables de constater la différence entre le vrai et le faux Tochquonyala, la différence entre leur hauteur étant de 1,800 pieds,

22454. Alors on pourrait trouver ce nom dans votre rapport précédent, dans votre carte qui l'accompagnait, et dans les instructions données à M. Gamsby?—C'était tout. En second lieu les ingénieurs auraient dû être capables de constater la différence hypsométrique entre le vrai et le faux lac Tochquonyala, la quantité de 2,900 ne pouvant se prendre aisément pour celle de 1,100, et ils devaient d'ailleurs déterminer au moyen d'observations leur position véritable ; de plus ils auraient dû s'apercevoir du fait qu'ils étaient entièrement en dehors de leur route.

22455. Dans le rapport de M. Gamsby voyez-vous quelque chose qui vous porte à croire qu'il s'est assuré de la localité par la latitude ou de quelque autre manière?—Il ne mentionne qu'un endroit où il a pris la latitude, c'était au point de départ.

22456. De sorte que, si l'on en juge par son rapport, il n'a pas pris ces moyens pour s'assurer s'il était près du point que vous avez signalé comme étant la localité où se trouvait ce lac?—Je ne sais pas qu'il les ait pris. Il peut se faire qu'il ait pris ces moyens ; mais je n'en vois aucune mention dans son rapport, et dans ce cas il aurait commis la bévue la plus déplorable, car il est probable que la différence réelle de latitude entre mon Lac Tochquonyala et celui qu'il a pris pour le lac Tochquonyala est au moins de seize milles anglais.

La route de Tsasquat et Tochquonyala, à partir de Dean Inlet, est aussi praticable que toute autre au nord, celle de Kiti-mat exceptée.

22457. Veuillez continuer?—Cela établi, je prétends qu'il est impardonnable de rédiger un rapport de nature à faire naître l'impression que volontairement ou par ignorance, j'ai trompé l'ingénieur en chef dans mon rapport de 1874. Je produis maintenant dans son entier le manuscrit original de mon rapport supprimé de novembre 1874 (pièce justificative No. 319). On remarquera que des pages entières, à part de passages importants, ont été coupées. J'ai marqué ces parties au crayon.



*Explorations, C. A.—*

*Vallée du Kitlope.*

*Expédition de  
Gamsby.*

22458. Dois-je comprendre par votre témoignage d'aujourd'hui que votre exploration de 1874 a démontré qu'il n'y avait pas de route praticable à travers la vallée du Kitlope, à cause d'une élévation subite, entre le Lac au Castor et le Lac Tochquonyala,—c'est-à-dire d'une élévation de 1,100 au dessus du niveau de la mer à 2,900 pieds au dessus du même niveau, à travers une passe de 3,100 pieds au dessus du niveau de la mer et d'une hauteur totale de six milles?—Oui, c'est là ce que j'ai voulu dire.

22459. Et que par conséquent on aurait du savoir, avant de l'exécuter, qu'un examen avec instruments de la vallée du Kitlope en 1876, était inutile?—Oui, parfaitement. C'est là ce que j'ai voulu dire.

22460. Je comprends aussi que vous donniez à entendre qu'après ce cet examen avec instruments eut été entrepris par M. Gamsby, il s'éloignade sa route de manière à faire avorter son exploration, et que ce fait était connu de M. Fleming avant la publication de son rapport de 1877?—Oui, il était connu de M. Fleming.

22461. Et il était connu que M. Gamsby avait fait une erreur et faisait des rapports à propos d'un lac qui n'était pas en réalité le lac Tochquonyala?—Oui.

22462. Et que M. Fleming, bien qu'il connût cela, laissa paraître le rapport de M. Gamsby dans le rapport général de l'ingénieur en chef, tandis que des parties de votre rapport précédent qui, par comparaison, auraient démontré l'inutilité de cette dernière exploration, ont été supprimées?—Précisément. C'est là ce que je veux dire.

22463. Savez-vous si ces parties de votre premier rapport qui ont été supprimées auraient représenté, ainsi que vous l'exposez, les questions qui se rattachent à cette route, de sorte que leur suppression donne apparemment beaucoup plus de prix aux services de M. Gamsby, tandis que la publication de votre rapport en entier aurait démontré qu'ils avaient été inutiles?—Oui; je pense qu'en mettant mon rapport en comparaison avec le sien, les personnes qui les liraient tous les deux diraient que j'ai commis une erreur. La conclusion naturelle serait que je me suis trompé. C'est de cette manière que j'envisage la question.

22464. Voulez-vous jeter les yeux sur le rapport original et examiner les pages sur lesquelles se trouve des parties qui auraient eu cet effet si elles avaient été publiées au lieu d'être supprimées?—La partie supprimée se trouve sur les pages 29, 30 et 31. Je pense que son contenu aurait démontré qu'il était parfaitement inutile d'arpenter la vallée du Kitlope. C'était mon intention, et je montre de nouveau pourquoi. Ça dû avoir été mon but de démontrer cela, parce que, comme vous devez le voir, j'ai souligné certains passages. Je dis ici dans un endroit: " Il est possible, mais fort loin d'être probable, que l'embranchement en question puisse conduire à une passe ".

22465. Quel embranchement?—Celui du nord-ouest.

22466. Est-ce l'embranchement qu'il a suivi?—Non, ce n'est pas celui qu'il a suivi.

22467. Quel est celui qu'il a suivi?—Il a suivi l'embranchement le plus au sud de tous.

22468. Lorsque vous parlez de l'embranchement du sud, vous voulez

*Explorations, O. A.—  
Vallée du Kitlope.  
Expédition de  
Gamsby.*

dire, je suppose, l'embranchement venant du sud rejoindre la rivière principale?—Du sud.

22469. Coulant dans la direction du nord?—Du sud et de l'ouest.

22470. Coulant alors dans une direction nord et nord-est?—Sa direction, depuis l'embouchure de Gardner Inlet, était est et nord, mais au lieu de cela, il s'est rendu au sud et à l'est. Il s'est dirigé au sud et à l'est.

La direction véritable de Gamsby à partir de Gardner Inlet, était est et nord, mais au lieu de cela, il s'est rendu au sud et à l'est.

*Par M. Keefer :—*

22471. Il n'a pas rapporté sur cette carte la latitude et la longitude?—Non; il a rapporté la latitude du point de départ,  $53^{\circ} 12' 20''$ ; mais si j'en juge par son rapport, il n'a pas fait d'autres observations. Je vois parfaitement qu'il s'est porté au sud et à l'est.

*Par le Président :*

22472. Veuillez examiner la carte provenant du département et supposée devoir représenter la topographie de cette exploration exécutée par M. Gamsby en 1876, (Pièce justificative No 321) de la ligne et exploration de la tête de Gardner Inlet, en remontant la vallée du Kitlope par la décharge du lac Tochquonyala; cette carte montre-t-elle la route qu'il a suivie pour l'examen?—Oui.

Description du parcours de Gamsby en 1876.

22473. Faite la description de manière à ce qu'elle soit rendue par les notes de la preuve?—Son premier parcours, à partir du canal Gardner, était dans la direction du sud-est.

22474. En suivant la rivière principale?—En suivant le bras le plus important du Kitlope.

22475. Avez-vous eu le temps de parcourir quelque partie du Kitlope plus rapprochée de la mer que le Lac au Castor par exemple?—Non, jamais.

22476. Ainsi cette partie traversée par M. Gamsby vous était inconnue?—Tout à fait inconnue, à l'exception de l'embouchure. Je n'étais rendu à l'embouchure.

La partie traversée par Gamsby était inconnue au témoin.

22477. Avez-vous vu avant aujourd'hui quelque esquisse topographique comprenant cette partie du pays?—Non, pas auparavant.

22478. Alors, je suppose que vous n'êtes pas en mesure de dire à quel point de son exploration il s'est trompé en premier lieu et où au lieu de suivre la rivière principale, il a pris un de ses embranchements?—Je ne puis dire où il s'est trompé.

22479. Il semble avoir suivi d'abord la rivière principale?—C'est difficile à dire. Il est possible que l'embranchement qu'il a suivi fût aussi considérable que celui conduisant à la fourche du nord-est.

22480. Croyez-vous en quelque façon qu'il ait suivi la branche principale?—Il est parfaitement évident qu'il n'a pas suivi la branche conduisant à la fourche nord-est, que j'ai désignée dans mon rapport.

22481. Il appert de ce plan que le lac qu'il appelle le Lac Tochquonyala se déverse en réalité dans la Rivière Tsatsquot?—Oui.

Le lac que Gamsby appelle Tochquonyala se déverse dans le Tsatsquot.

22482. N'appert-il pas, de cette carte, qu'avant de se rendre au

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kitlope.  
Expédition de  
Gamsby.*

Lac Tochquonyala, d'après la description qu'il en fait, il a laissé entièrement les eaux du Kitlope?—Oui, il a laissé les eaux du Kitlope, en traversant le plateau de division.

22483. Il existe un plateau entre son Lac Tochquonyala et la rivière Kitlope?—Il en existe un d'après son rapport.

22484. Et d'après la carte déposée devant nous (Pièce No. 321)?—Oui.

22485. Votre rapport précédent et votre carte établissaient-ils qu'on pouvait gagner le Lac Tochquonyala en laissant les eaux de la rivière Kitlope?—Il existe entre elles un plateau de 3,180 pieds entre la fourche nord-est du Kitlope et mon lac.

22486. Quelle était la hauteur au-dessus du niveau de la mer des eaux du Kitlope, à l'endroit où vous les avez laissées pour traverser votre passe?—La hauteur des eaux du Kitlope, à l'endroit où je les ai laissées, était de 2,900 pieds.

22487. Et la hauteur de la passe elle-même?—3,180 pieds.

22488. Vous êtes alors descendu de nouveau au lac Tochquonyala, et jusqu'à quelle hauteur au-dessus du niveau de la mer êtes-vous descendu?—Jusqu'à 2920.

22489. Aviez-vous marqué sur votre plan et votre rapport la latitude à laquelle on pourrait trouver ces points?—Oui; j'ai soigneusement pris deux bonnes latitudes méridiennes de chaque côté de la tête du lac Tochquonyala, c'est-à-dire, au nord et au sud du lac.

22490. Et à quelle latitude se trouvait à peu près la tête du lac?—Elle se trouvait bien près de la latitude  $53^{\circ} 20'$  et les deux autres latitudes que j'ai prises étaient respectivement  $53^{\circ} 19' 32''$  et  $53^{\circ} 20' 13''$ .

22491. Vous avez dit précédemment que vous n'avez vu dans son rapport, c'est-à-dire, dans le rapport de M. Gamsby, aucune preuve qu'il a certifié la latitude de son lac Tochquonyala?—Oui.

22492. Pouvez-vous établir maintenant qu'elle peut être à peu près cette latitude en examinant ensemble sa carte et la votre?—Ça paraît être dans la latitude  $53^{\circ} 6' 20''$  c'est-à-dire la partie la plus au nord du lac.

Le lac de Gamsby vers 16 milles plus au sud que votre carte?—A environ  $53^{\circ} 22'$ .

c. lui décrit par le témoin ou à peu près 18 milles anglais. 22494. A combien plus au sud se trouvait placé son lac de celui que vous avez décrit?—A environ 16' de latitude plus au nord.

22495. Combien de milles?—A une distance égale à dix-huit milles anglais.

22496. Alors peut-on douter qu'en obtenant la latitude du lac on aurait démontré que ce n'était pas le lac auquel vous avez fait allusion? Oh! il n'y a pas de doute; un bon examen du lac qu'il a atteint lui aurait tout de suite prouvé qu'il se trompait.

22497. N'avez-vous jamais parlé à M. Gamsby à ce sujet?—Jamais.

22498. Ni à qui que se soit de son personnel?—Je crois en avoir parlé à M. McNicol.

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kitlope.  
Expédition de  
Gamsby.*

22499. Je veux dire à quelqu'un de son personnel, pendant l'arpentage en question?—Pendant cet arpentage, oui.

22500. Quel rapport vous a-t-il fait de l'affaire : était-ce compris que c'était une erreur, ou l'a-t-on crue correcte jusqu'à maintenant?—Il y a à présent trois ans que nous edmes sur la rue un entretien à ce sujet et je crois qu'il fit une quasi-admission qu'eux-mêmes se savaient être dans l'erreur—qu'ils savaient que ce lac n'était pas le lac qu'ils cherchaient, j'ai pu apprendre de M. McNichol que les ingénieurs qui l'accompagnaient sentaient qu'ils n'étaient certainement pas au Lac Tochquonyala.

McNicol un de ceux qui faisaient partie de l'expédition de Gamsby mit le témoin sous l'impression qu'ils savaient n'être pas au véritable Tochquonyala.

22501. L'objet principal de cette exploration était d'atteindre le lac que vous aviez décrit dans votre rapport antérieur?—Oui; il en appert ainsi du propre rapport de M. Gamsby. Il le dit. Il dit clairement que c'était pour atteindre le lac Tochquonyala *via* la Vallée du Kitlope.

22502. Je comprends que, bien que dans votre exploration vous soyez assuré qu'il y avait un obstacle insurmontable entre le passage près du lac Tochquonyala et le lac aux Castors à cause de l'élévation subite du terrain, qu'il n'y avait pas cependant d'obstacle qu'on ne pût surmonter en suivant à partir de ce même passage la vallée Tsatsquot, continuant toujours sur le penchant des côtes afin de parcourir une plus grande étendue de terrain et par conséquent descendre plus graduellement en aboutissant au *Dean Inlet*?—Oui; c'était là mon idée.

22503. Vous avez recommandé, ou pensé que cette route de Tsatsquot pourrait justifier une exploration régulière?—De cette route longeant la vallée Tsatsquot.

Le témoin rapporta que cette route le long de la rivière Tsatsquot justifierait une exploration régulière.

22504. Mais ce n'était pas la vallée du Kitlope proprement dite?—Oh! non.

22505. De sorte que cette exploration faite par M. Gamsby n'était pas la suite de suggestions?—Oh, nullement, au contraire.

22506. Etiez-vous dans la Colombie Anglaise en 1875?—J'y étais.

22507. Etes-vous demeuré là pendant l'hiver de 1874 et 1875?—J'ai laissé la Colombie Anglaise quelque temps vers la fin de janvier 1875. J'y suis retourné en mai, 1875.

22508. Quel était le but de votre retour?—Pour explorer le pays qui se trouve entre les Cascades et le lac François.

ENTRE LES CASCADES ET LE LAC FRANÇOIS.

22509. Ce pays est-il situé près de la région de la vallée du Kitlope?—Oui; l'intérieur du pays se rattachant à ce Passage Tochquonyala est celui pour l'exploration duquel j'ai été envoyé en 1875—tout ce plateau—mais je n'y suis jamais allé.

22510. Pourquoi pas?—M. Smith ne m'a pas permis d'y aller avant que la saison fut très avancée. Il me fit monter l'Homathco pour prendre la photographie de l'Homathco avant d'y aller, et pendant mon séjour à l'Homathco la meilleure partie de l'été était passée.

Marcus Smith a envoyé le témoin pour prendre la photographie de l'Homathco.

22511. Voulez-vous dire perdue, quant à vos opérations?—Perdue quant à mes opérations au nord, j'ai été retardé sur l'Homathco.

22512. Comment?—J'étais accompagné de M. Tideman. J'ai été

*Explorations, C. A.—  
Entre les Cascades et  
le Lac François.*

envoyé avec M. Tideman dont les fonctions étaient de faire des routes dans la vallée Homathco, et M. Tideman n'avancait que très lentement.

22513. Pourquoi avez-vous été envoyé avec lui?—Pour prendre la photographie et pour rencontrer M. Smith. M. Smith descendait de l'intérieur de Soda Creek. Mon programme était de monter l'Homathco jusqu'à ce que je rencontrais M. Smith et de revenir avec lui à la mer.

Il y eut tant de temps perdu que l'exploration projetée n'eut jamais lieu. 22514. Et alors prendre vers le nord?—Oui, au Lac François, mais il y a eu tellement de temps de perdu que nous avons abandonné cette idée.

22515. Vers quel temps avez-vous rencontré M. Smith?—Autant que je puis me le rappeler c'était dans le mois de juillet.

22516. Aurait-il été trop tard alors pour explorer la partie nord?—C'eût été trop tard. Peu de choses y aurait été fait; les deux plus beaux mois étant écoulés.

22517. Qu'avez-vous fait après le mois de juillet?—Après le mois de juillet je suis revenu à Victoria.

22518. Avec M. Smith?—Non, pas avec M. Smith. Il est arrivé à Victoria quelques jours après moi, et alors, quelques jours après, M. Smith m'envoya au *Soda Creek*, avec ordre de descendre la vallée Homathco et d'en prendre toute la photographie. La raison était, dit-il, "il sera trop tard pour que vous exploriez la partie plus au nord, et ce que vous avez de mieux à faire est de monter là à présent et de prendre d'une manière systématique la photographie de toute cette vallée." Et je l'ai fait.

Pendant 1875, tout ce que le témoin a fait a été de prendre la photographie de la vallée Homathco; l'année a été perdue. 22519. Alors pendant cette année-là, c'est à dire l'année 1875 tout l'ouvrage que vous avez fait se rattachant réellement au Chemin de Fer du Pacifique a été de prendre des photographies?—C'est tout. L'année a été perdue, complètement perdue.

22520. Ne faites vous pas quelques fois des explorations après le mois de juillet?—Oh oui; vous pouvez faire des explorations dans peu importe quel temps.

PRENANT LA PHOTOGRAPHIE DE L'HOMATHCO. 22521. Pourquoi pensait-on, en cette occasion, qu'il était trop tard de commencer cet examen au mois de juillet?—Je ne le sais pas; c'était là l'idée de M. Smith. M. Smith dit: "Comme il est trop tard à présent d'aller vers le nord, la meilleure chose que vous puissiez faire c'est de prendre la photographie de l'Homathco."

Possibilité d'atteindre le lac François en trois semaines. 22522. Combien aurait-il fallu de temps pour atteindre le champ des opérations?—En prenant la route de la Rivière Fraser j'aurais pu me rendre au Lac François en trois semaines de temps.

22523. Était-ce là le temps le plus court qui était requis. Je ne crois pas que j'eusse pu arriver là beaucoup plus tôt. Je n'aurais pas promis de me rendre là en moins de temps.

22524. Cela vous aurait mené presque au mois d'août?—Près du mois d'août; tout de même, on aurait pu faire beaucoup alors.

Eut-il eu la permission d'y aller, il aurait eu trois mois pour faire des explorations. 22525. Quel espace de temps après le commencement du mois d'août auriez-vous eu pour l'exploration de ce pays?—J'aurais eu août, septembre et octobre. J'aurais eu trois mois.

22526. Au lieu de faire cet ouvrage pendant ces trois mois-là, je

*Explorations, C. A.  
Prenant la photogra-  
phie de l'Homathco.*

comprends que vous dites que M. Smith a préféré vous envoyer à la Vallée Homathco ?—Oui. Au printemps de cette année-là, avant de quitter Ottawa, M. Fleming m'a dit ici dans les Bâtisses, mettant son doigt sur la carte en désignant le pays de ce lac François—il dit : “ Nous voulons que vous alliez explorer tout ce pays se rattachant aux examens que vous avez faits auparavant. ” Ces instructions que j'ai reçues étaient de m'enquérir sur tout ce qui regardait ce pays, et je suis allé à la Colombie Anglaise avec cette entente.

22527. Quand êtes-vous revenu cette année, en 1875 ?—Je suis revenu en novembre. Revint à Ottawa en novembre 1875.

22528. A Ottawa ?—A Ottawa ; après être revenu à Victoria en premier lieu, après avoir laissé Tideman, j'ai passé huit à dix jours à Victoria. Alors je suis allé à Soda Creek pour prendre ces photographies de l'Homathco et je me suis conduit moi-même en canot depuis Bute Inlet jusqu'à Comox, et je suis descendu à Victoria et j'ai attendu des ordres. M. Smith était alors absent. J'ai attendu une semaine ou deux, je ne me rappelle pas le temps d'une manière exacte. Quand il fut de retour il décida que c'était trop tard pour faire quoique ce soit, et que je ferais mieux de m'en aller chez moi.

22529. Quand vous êtes-vous rendu à Victoria dans la seconde occasion ?—Vers le commencement d'octobre je pense.

22530. De sorte que entre le commencement de juillet et le commencement d'octobre vous étiez à prendre des photographies à Homathco ?—Oui ; j'y suis resté six semaines en deux mois. Séjour de un mois et demi à deux mois sur l'Homathco pour y prendre des photographies.

22531. Est-il arrivé en toute autre année que vous ne fussiez pas capable de faire aucune exploration ou des chemins, ou tout autre ouvrage ?—Non.

22532. Pendant chacune des autres saisons alors vous exploriez au profit du chemin de fer pendant que vous étiez au service du gouvernement ?—Oui. Le fait est que toute l'expédition pour prendre la description photographique en descendant l'Homathco ne nous a retenus qu'environ six semaines lorsque je suis monté en second lieu.

22533. Et en premier lieu ?—En premier lieu, nous avons gaspillé notre temps tout l'été en ne faisant rien. Tideman avait avec lui un triste personnel, les hommes ne pouvaient faire le service. Il s'est chicané avec les sauvages sur la route. Il n'a fait aucun progrès et j'ai été forcé de m'attacher à lui, j'étais sans ressource.

22534. Mais je comprends que vous avez été envoyé pour prendre la description de cet Homathco par M. Smith, et dans votre première entente avec M. Fleming quand vous êtes parti d'ici il n'en n'a pas été question ?—Non c'était en contradiction directe avec les ordres que m'avait donnés M. Fleming. Je vous ai dit ce qui est arrivé ici ; M. Fleming m'a montré la carte et m'a dit : “ nous voulons connaître tout ce qui se rapporte à ce pays du Lac François. ” Le jour suivant, je crois, j'ai rencontré M. Smith et il a dit : “ Vous allez au pays du Lac François, mais j'aimerais que vous prissiez la description de l'Homathco, avant que vous ne partiez. ” Il m'a dit cela avant mon départ d'ici mais la seconde fois que je suis venu à Victoria, M. Smith décida qu'il était trop tard pour ne rien faire de plus pendant cette saison-là. La description topographique ne fait pas partie des instructions de M. Fleming.

*Explorations, C. A.—  
Prenant la photogra-  
phie de l'Homathco.*

Les photographies  
prises par le témoin  
sont dans la biblio-  
thèque du Parlement.

22535. Qu'a-t-on fait des photographies que vous avez prises pendant cette saison-là?—Elles sont dans la bibliothèque du Parlement.

22536. Sont-elles d'un grand format?—Elles sont de six sur huit.

22537. De combien d'endroits avez-vous pris la photographie en tout?—A peu près cinquante. Il y en eu beaucoup plus de prises, mais dans le transport quelques-unes ont été brisées.

22538. Vous n'aviez pas de personnel avec vous, sans doute alors que vous preniez ainsi ces descriptions photographiques?—Oh! non. J'ai engagé quatre ou cinq sauvages pour porter mes provisions en bas de l'Homathco pendant l'espace de quatre ou cinq jours. C'est là tout le personnel que j'avais.

EXPÉDITION DE  
GAMSBY.

22539. Pourriez-vous donner un estimé quelconque des dépenses occasionnées par un personnel tel que celui de M. Gamsby, entre le mois de février et le mois d'avril 1876, dans cette expédition au Tochuonyala?—Je pense que je pourrais atteindre un estimé—un estimé approximatif—avec un peu de calcul. Je pense que sans compter du tout les frais du vapeur, les salaires et les provisions pour trois mois (les hommes ont indubitablement été payés pour trois mois en comptant le temps perdu en allant et revenant) ont dû former un montant de \$6,000 et cela sans compter le vapeur.

Il estime que l'expé-  
dition de Gamsby a  
dû coûter \$6,000.

22540. Ce vapeur là appartenait-il à notre gouvernement ou était-il nolisé?—Au gouvernement. C'était le *Sir James Douglass*. Je crois qu'alors il appartenait au gouvernement.

McNICOL.

EDMUND McNICOL, assermenté et examiné :

*Par le Président :—*

Concernant l'arpen-  
tage au *Buté Inlet*  
sous Cambie.

22541. Avez-vous été employé dans aucun des travaux se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui; depuis 1875 jusqu'à la fin de l'année dernière. J'étais d'abord à l'arpentage de *Buté Inlet*.

22542. Sous qui?—M. Cambie.

22543. En quelle année était-ce?—En 1875.

22544. Quel était l'ouvrage pour cette année-là?—La localisation de la ligne à partir de la Rivière Chilanco jusqu'à notre rencontre avec M. Gamsby. Il a travaillé à partir de *Buté Inlet* jusqu'à cinq milles audessus de la bifurcation des branches est et ouest de l'Homathco.

22545. De combien d'hommes se composait votre personnel?—Vingt-sept hommes, je crois, bien comptés. Nous avions une caravane de mules, mais je ne pourrais pas vous dire exactement le nombre des chevaux et des mules.

22546. Vous avez apparemment commencé à l'extrémité nord de cette route?—Oui.

22547. Était-elle d'un accès plus facile que l'extrémité sud?—Oui. L'autre parti est arrivé dans un vapeur venant de Victoria.

22548. Ils partirent de la mer?—Oui. Nous prîmes la route suivie par la diligence et nous nous rendîmes à un endroit appelé *Soda Creek*

et nous allâmes de *Soda Creek* par voie de terre à la traverse de la *Chilanco*. Le parti de *Jenning* et celui de *M. Cambie* montèrent ensemble.

22549. Et vous avez alors travaillé en allant au sud?—Nous avons travaillé au sud jusqu'à une distance de cinq milles des deux branches ou la bifurcation de l'*Homathco*.

22550. Pendant quelle période avez-vous été employé à cette expédition?—Nous avons commencé l'ouvrage de bonne heure dans le mois de juin—vers le 6 ou le 7 de juin, je crois, et nous finîmes vers la fin d'octobre.

22551. Était-ce alors trop tard pour faire plus d'ouvrage?—Nous terminâmes. Nous localisâmes à peu près soixante trois milles, je pense, et continuâmes la ligne d'essai environ dix milles plus loin ; mais nous n'eûmes pas le temps de terminer la localisation dans le cours de cette saison. Localisation d'un  
parcours de soixante-  
trois milles.

22552. Le temps vous a empêché de faire l'ouvrage que vous vous étiez proposé?—De terminer la localisation, oui.

22553. Où êtes-vous allé en octobre?—Nous sommes descendus à *Victoria* et y avons préparé nos plans et nos profils.

22554. Avez-vous passé l'hiver là?—J'y suis resté jusqu'au 2 de février, et alors je suis parti pour *Gardner Inlet* du côté nord.

22555. En quelle année?—C'était en février 1876. Nous avons travaillé dans le bureau, à *Victoria*, à partir du mois d'octobre—nous sommes descendu le 2 ou le 4 de novembre, et le 2 février nous sommes montés au *Gardner Inlet*. VALLÉE DU KITLOPE.  
EXPÉDITION DE  
GAMSBY.

22556. Qui était votre chef en cette occasion?—*M. Gamsby*.

22557. Alors vous n'étiez pas sous le même ingénieur?—Non.

22558. De combien d'hommes se composait votre parti?—Nous avions douze blancs et douze sauvages.

22559. Que faisaient les sauvages?—Pour ramer et porter. C'était un arpentage fait en hiver, et nous étions obligé de traîner toutes nos provisions sur des traîneaux à mains.

22560. Quel vapeur?—Le *Sir James Douglas*.

22561. Des blancs qui composaient le parti combien y en avait-il qui avaient des professions?—*M. Gamsby*, le chef, et trois parmi le personnel.

22062. Cela formerait quatre, et les huit autres, quelles étaient leurs fonctions?—Bûcherons, les hommes qui chaînes et un homme pour des fins micrométriques.

22563. Quel était l'objet de cette expédition?—D'essayer à trouver un passage à travers la chaîne des *Cascades*. But de l'expédition :  
trouver un passage à  
travers la chaîne des  
Cascades.

22564. Quel était le but principal, où le but particulier?—Nous procédions d'après une carte qui nous avait été donnée. Nous étions guidés par cela seulement.

22565. Et quel était ce but particulier et bien compris?—Nous n'avons pas traversé la chaîne des *Cascades* du tout.

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

22566. Je ne crois pas avoir posé ma question correctement : je veux connaître le but pour lequel vous avez entrepris cette expédition?—Nous désirions passer à travers la chaîne des Cascades pour atteindre le plateau qui se trouve entre la chaîne des Cascades et la chaîne des Montagnes Rocheuses.

22567. Il y a un plateau à l'est de la chaîne des Cascades, entre ces dernières et la chaîne des Montagnes Rocheuses, auquel vous désiriez arriver?—Oui.

22568. Avez-vous compris que sur ce plateau il y avait un point que vous deviez atteindre?—Nous devons essayer de pénétrer au Lac François, je crois.

Le lac Tochquonyala le point que l'expédition devait atteindre.

22569. Vous pensez que le Lac François était désigné comme étant l'endroit que vous deviez atteindre?—Je ne puis pas le dire. Comme de raison, je n'ai pas vu les instructions de M. Gamsby. On supposait que le Lac Tochquonyala était le point que nous devions atteindre.

22570. A part tout ordre écrit, était-ce parmi les membres de votre parti le point particulièrement compris?—Oui; le Lac Tochquonyala, c'était compris.

22571. Alors ce n'était pas le lac François?—Non, cependant je crois que ça devait être une continuation de cette ligne.

22572. Dans un temps plus éloigné on devait arriver au Lac François?—Oui.

22573. Mais cette expédition spéciale dont vous faisiez alors partie avait pour fin d'atteindre le Lac Tochquonyala?—Oui.

Ils avaient un tracé désignant la position du lac Tochquonyala et ça devait être la fin de l'arpentage.

22574. Vous dites que cela était généralement compris parmi les membres de votre parti?—Oui; nous avons un tracé sur la carte désignant la position du lac, et ça devait être la fin de notre examen, je crois.

22575. Avez-vous tous quitté le vapeur, ou quelqu'un de votre personnel est-il resté à bord?—Non, nous l'avons tous laissé.

22576. Le vapeur est-il retourné?—Non; le vapeur a jeté l'ancre là pendant le temps que nous étions à faire l'arpentage.

22577. Est-il resté à votre attente?—Non, comme de raison l'anse était prise de glace jusqu'à une distance de vingt-quatre milles. Nous sommes débarqués sur la glace, et nous avons été obligés de charroyer nos provisions et tout ce que nous avions sur des traîneaux jusqu'à la tête de l'anse, il y avait là une étendue d'eau de trois milles. Nous avons été obligés d'apporter des canots avec nous.

22578. Quel a été votre premier travail en arrivant à terre?—Nous avons choisi des points pour établir une latitude cette après-midi là, et nous avons tracé une ligne de deux milles et cela au moyen d'un arpentage régulier.

22579. Avez-vous suivi le chenal du Kitlope?—Oui, nous sommes montés à l'embouchure du Kitlope.

22580. Je veux dire cette fois-là?—Oui.

22581. C'était entendu que nous deviez suivre la vallée du Kitlope?—Oui.

22582. Avez-vous déjà vu quelque tracé ou quelque topographie de cet arpentage?—Je l'ai fait moi-même.

22583. Regardez la carte produite comme Exhibit No. 321, est-ce Il reconnaît la carte, là ce que vous avez fait?—Oui.

22584. Où trouvez-vous la latitude du point de départ?—Elle est 53° 12' 20" la latitude du point de départ.

22585. Avez-vous contribué à vérifier cela?—J'ai aidé.

22586. Cette carte désigne aussi la ligne de glace?—Oui.

22587. Aviez-vous étudié la nature des difficultés que vous proviez rencontrer dans la chaîne des Cascades avant que vous ayez pris aucune part à cette expédition?—Concernant l'arpentage de Bute Inlet ; oui.

22588. Quelle direction générale avez-vous prise après votre départ pour explorer à travers la vallée du Kittope?—Nous avons tout simplement suivi la vallée principale.

22589. Comment appelleriez-vous cette direction là à présent?—Elle est un peu au sud-est, c'est-à-dire, sur le parcours de l'arpentage micrométrique—et de là, nous nous sommes dirigés vers le nord, un peu à l'est du nord.

22590. Pour combien d'espace le système micrométrique a-t-il été employé?—A peu près trois milles d'arpentage régulier et le reste—vingt-six milles—au moyen d'arpentage micrométrique.

A peu près trois milles d'arpentage régulier et vingt-six milles d'arpentage au micromètre.

22591. Quand vous dites vingt-six milles, est-ce à compter du point de départ?—C'est à compter du point de départ jusqu'au bout de l'arpentage micrométrique.

22592. Est-ce là que le chemin aboutit à la rivière Tsatsquot?—Non, c'est là qu'il se joint à la branche sud-ouest.

22593. Alors, avez-vous changé de direction au bout de vingt-six milles?—Oui.

22594. Et quelle direction avez-vous prise alors?—Vers le nord et un peu à l'est.

22595. Jusqu'à quelle distance êtes-vous allé de ce côté-là?—C'était là une ligne d'arpentage, et nous avons estimé la distance à partir de ce point jusqu'au lac que nous avons été portés de croire être le lac Tochquonyala ; nous avons estimé cette distance à dix-huit milles.

22596. Et avez-vous alors atteint le lac que vous croyiez être le lac Tochquonyala?—Des sauvages nous ont dit que c'était le lac Tochquonyala. Nous avons avec nous un guide sauvage et il nous a conduits ce lac, et il nous a dit que c'était le lac Tochquonyala.

Un guide sauvage leur dit qu'un certain lac était le lac Tochquonyala.

22597. Avez-vous eu vous-même quelqu'entretien avec lui à propos de ce fait,—si c'était le Lac Tochquonyala?—Oui.

22598. Cette conversation qui vous fit connaître que ce lac se nommait le Lac Tochquonyala, était-ce avec vous qu'il l'eut?—Avec moi et M. Secrétan. Nous étions tous deux ensemble.

22599. Il y avait-il d'autre personne près de là?—Pas à ce moment là.

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

Ils parlaient du lac Tochquonyala, et demandèrent au sauvage s'il pouvait les y conduire, et il dit qu'il le pouvait.

A Kimano ils tinrent cette conversation avec le sauvage.

Personne ne connaissait le lac, un sauvage donna l'information.

Il a engagé le sauvage parce qu'il savait où était le lac.

22600. Alors tout ce que le sauvage vous a dit, vous portant à cette conclusion, vous l'avez entendu ?—Oui.

22601. Vous a-t-il dit qu'un lac tel que le lac Tochquonyala existait, ou avez-vous été les premiers à lui en parler ?—Nous parlions du lac Tochquonyala, et nous lui avons demandé s'il pouvait nous y conduire et il a dit qu'il le pouvait.

22602. Combien y avait-il de temps que vous aviez touché la terre ferme quand cela se passa ?—Ne pouvant débarquer, nous avons été retenus dix-huit à dix-neuf jours à bord du vapeur.

22603. Pourquoi ?—La glace était toute comme un gâteau de miel, et les rochers autour des côtes de l'anse étaient tellement escarpés que nous ne pouvions pas les franchir, et nous n'eûmes aucun moyen de pénétrer dans l'anse avant que les glaces fussent prises.

22604. Enfin vous y êtes arrivés ?—Oui.

22605. Et c'est après que vous y fûtes arrivé que ce sauvage tint cette conversation avec vous, si je comprends bien ?—Ce fut à Kimano—c'est le village sauvage.

22606. Était-ce un des sauvages qui vint sur le vapeur avec vous ?—Non ; c'était un indigène. Il était un des sauvages de Kimano.

22607. Aviez-vous reçu ordre de vous rendre à cet endroit et de vous assurer si quelque sauvage pouvait vous conduire au Lac Tochquonyala, ou la chose était-elle laissée à votre propre discrétion ?—Nous avions une carte, mais M. Gamsby crut prudent d'envoyer un sauvage au lac avec nous. Le sauvage était aussi engagé comme canotier et porteur.

22608. Avez-vous compris qu'il était le seul parmi les sauvages du parti, qui connût ce lac ?—Il était un indigène que nous employions pour cette fin.

22609. Était-ce nécessaire de l'employer parce que personne autre du parti ne connaissait ce lac ?—Personne n'en connaissait quelque chose.

22610. Et ce fut ce sauvage seul qui vous donna l'information ?—Oui.

22611. Et vous avez eu cette information en vous adressant à lui et lui demandant s'il pouvait vous désigner le lac Tochquonyala ?—Oui ; quand nous y sommes arrivés, il nous dit que c'était le lac Tochquonyala.

22612. Ce n'est pas là ce que je vous demande, je ne vous demande pas ce qu'il a dit quand vous êtes arrivé au lac, je vous demande comment vous êtes venu à l'employer pour qu'il vous le désignât ?—Parce qu'il savait où il se trouvait.

22613. Suis-je juste en disant que vous êtes allé à ce village de Kimano, et que vous aviez cherché quelques sauvages qui pussent vous dire où se trouvait le Lac Tochquonyala ?—Non.

22614. Alors comment se fait-il que vous l'avez employé ?—Parce que nous l'avions lui et son canot.

22615. Pour quelle raison ?—Pour traverser l'étendue d'eau dans l'anse.

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

22616. Où en étiez-vous rendu dans votre exploration quand vous avez décidé avec lui pour la première fois qu'il devait désigner l'endroit où se trouvait le Lac Tochquonyala?—Nous avions pénétré dans l'anse jusqu'à une distance de douze à quinze milles, et nous avons découvert alors qu'à la tête de l'anse (Inlet) il y avait une étendue d'eau, nous avons été obligés de renvoyer chercher un canot, et cet homme a amené son canot. La rivière était libre de glace jusqu'à la marée, cinq ou six milles et c'est pendant qu'il était alors avec nous que nous lui avons demandé des renseignements au sujet du Lac Tochquonyala.

Le sauvage était employé au commencement de l'exploration et on le questionna au sujet du lac.

22617. Pouvez-vous dire ce que vous lui avez demandé, ou quelle a été la question que vous lui avez posée?—Je ne pourrais le faire exactement parce que M. Gamsby a été le premier de tous ceux qui l'ont questionné.

22618. M. Gamsby était en premier lieu présent?—Je ne le sais pas. J'étais absent quand M. Gamsby lui a parlé pour la première fois. Nous étions à travailler.

22619. Dites-vous que M. Gamsby a eu une conversation avec lui au sujet du lac Tachquonyala avant vous?—Oui; je ne sais pas s'il avait parlé du lac Tochquonyala, mais d'après ce que M. Gamsby nous a dit quand nous sommes partis, j'ai jugé que nous ferions mieux d'amener ce sauvage avec nous, parce qu'il pourrait nous désigner le lac quand nous y serions arrivés.

Gamsby leur dit que le sauvage pouvait leur désigner le lac "quand ils y seraient".

22620. Autant que vous le savez, de toute l'expédition il fut le premier à découvrir que ce sauvage pouvait indiquer où était le lac Tochquonyala?—Je suppose que tous les sauvages le savaient.

22621. Je ne vous demande pas combien il y avait de sauvages qui le savaient, je vous demande quel fut le premier de votre partie?—Je ne puis le dire.

22622. Quel fut la première personne qui vous dit, ou qui vous fit comprendre que ce sauvage pouvait indiquer où était le lac Tochquonyala?—M. Gamsby.

Gamsby est le premier qui ait porté le témoin à croire que le sauvage pouvait désigner le lac Tochquonyala.

22623. Vous a-t-il dit cela?—Oui.

22624. Alors ce n'était pas le sauvage qui le premier vous apprit cela?—Non.

22625. Vous dites à présent que M. Gamsby a été le premier qui vous a dit que cet homme pouvait indiquer ce lac en question?—Oui.

22626. Alors vous n'aviez pas lieu de demander à ce sauvage s'il pouvait le faire ou non?—Non.

22627. Ne le lui avez-vous jamais demandé?—Non; excepté quand nous étions à faire notre chemin d'arpentage, nous avons sur la route pris des informations sur la source de certaines rivières, et au premier petit lac que nous rencontrâmes, il nous dit que c'était là la source de la rivière Killopé. Naturellement nous avons découvert cela nous mêmes des hauteurs barométriques. Nous arrivâmes alors à ce lac de plus grande dimension et qu'il nous dit être le lac Tochquonyala.

22628. Entre ce premier lac dont vous avez parlé et le la Tochquonyala y avait-il une hauteur des terres?—Oui.

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

22629. Plateau d'épanchement?—Oui.

Le lac que le sauvage avait désigné comme étant le lac Tochquonyala se décharge dans le Tsatsquot.

22630. De sorte que ce lac que vous supposiez être le lac Tochquonyala s'écoulait dans une rivière autre que la rivière Kitlope?—Oui. Le lac qu'on nous désigna comme étant le lac Tochquonyala coulait dans la rivière Tsatsquot.

22631. Quelle position occupiez-vous parmi le personnel?—A cette expédition, j'étais topographe.

22632. Voulez-vous dire un simple dissinateur, ou faisiez-vous usage des instruments d'arpentage?—Je prenais la topographie sur le terrain.

22633. Quels étaient les devoirs du topographe?—Montrer les pics de montagnes et les rivières.

22634. Faisiez-vous usage d'instruments sur le terrain?—Oui, d'un compas prismatic, d'une boîte de croquis et d'une échelle.

Gamsby accompagna le parti d'expédition jusqu'à l'endroit où aboutissait l'arpentage au micromètre ou à peu près dix-huit milles avant d'arriver au lac.

22635. M. Gamsby vous a-t-il accompagné dans tout le cours de cette expédition?—Non.

22636. Jusqu'où vous a-t-il accompagné?—Jusqu'à l'endroit où se terminait l'arpentage micrométrique.

22637. Jusqu'à peu près dix-huit milles avant d'arriver à ce lac?—Oui.

22638. Où est-il alors allé, le savez-vous?—Il est resté au camp emballant des provisions—pour descendre des provisions.

22639. Les descendre où?—Pour les descendre à la tête de l'anse.

22640. Il se préparait à retourner?—Oui.

22641. C'était avant que l'ouvrage fut terminé?—Nous avons mis deux jours à nous rendre au lac.

Secretan et le témoin firent exploration de route et Gamsby envoya un métis pour les suivre.

22642. A-t-il dépêché plus d'un parti d'inspecteurs dans le but de découvrir le lac Tochquonyala?—M. Secretan et moi sommes partis les premiers et avons fait cette exploration de route et il envoya ensuite un métis pour suivre nos pas.

22643. Un métis?—Un métis.

22644. Ce ne serait pas un ingénieur, il n'avait rien à faire avec le personnel d'expédition?—Non, c'était un travailleur.

22645. Outre votre parti d'expédition a-t-il envoyé d'autres ingénieurs pour faire l'ouvrage?—Que nous deux pour le voyage. Nous avons fait l'examen, et il nous a envoyé ce métis pour un objet quelconque, je ne me le rappelle pas.

22646. Y avait-il d'autre ingénieur de profession dans le parti d'expédition?—M. White.

22647. Quelles étaient ses fonctions?—Il était niveleur.

Il ne sait pas pourquoi l'ingénieur White n'est pas allé avec eux.

22648. Pourquoi n'est-il pas allé avec vous; avait-on besoin de lui pour emballer et retourner à l'anse?—Je ne sais pas pourquoi il n'y est pas allé.

22649. A ce travail qui vous occupait n'y avait-il pas d'ouvrage pour un niveleur?—Non; ils ne pouvaient pas prolonger la ligne plus loin que cette vallée dans la saison de l'hiver.

22650. Votre parti n'était alors qu'un simple parti d'exploration?—  
Oui. Un simple parti  
d'exploration.

22651. Ce n'était pas un arpentage fait au moyen d'instruments?—  
Non, pas à partir de là où se termine l'arpentage au micromètre. Il  
n'était pas nécessaire d'envoyer un parti nombreux dans une expédition  
de cette espèce.

22652. En quoi consistait la nécessité d'envoyer un nombreux parti  
dans une expédition de cette espèce?—Pour le transport de l'approvi-  
sionnement. Ils faisaient deux et quelque fois trois voyages par jour.

22653. A quel point de cette expédition était-il nécessaire qu'il y eût  
un parti nombreux, un parti tel que le vôtre?—De l'endroit où nous  
sommes débarqués du vapeur sur la glace.

22654. A quel distance était-ce?—La glace s'étendait jusqu'à vingt  
quatre milles et il eut vingt six milles d'arpentage fait ensuite de cela.

22655. Maintenant quelle est l'espace de cette expédition, qui exige-  
rait un personnel aussi nombreux que le vôtre?—Tout cet espace.

22656. Quel espace?—Depuis le bord de la glace jusqu'à l'extré-  
mité de l'arpentage fait au moyen d'instruments.

22657. Vous pensez qu'il était nécessaire que vous eussiez un person-  
nel nombreux pour traverser la glace?—Oui, notre personnel n'était pas Il pense qu'il était  
nécessaire d'avoir un  
nombreux personnel.  
trop nombreux. L'arpentage a été retardé parce que nous n'avons pas pu  
apporter l'approvisionnement assez tôt. Nous avons gardé des hommes  
à l'ouvrage, et nous avons envoyé les autres—les sauvages surtout—  
pour pour le transport des approvisionnements. Quelquesfois ils faisaient  
trois voyages par jour.

22658. Quelles étaient les fonctions de M. Secretan?—Il portait la  
lunette méridienne.

22659. N'avez-vous jamais pris vous-mêmes des observations pour  
vous assurer de la latitude de la localité?—Oui.

22660. Vous pouvez le faire?—Oui.

22661. Pourriez-vous le faire de concert avec M. Secretan?—Oui.

22662. Et je suppose que vous l'avez fait quand vous arrivâtes au  
lac Tochquonyala?—Nous ne l'avons pas fait au lac Tochquonyala. Ils ne prirent pas la  
latitude lorsqu'ils  
arrivèrent au lac

22663. Où l'avez-vous fait?—A l'anse et au bout de la ligne faite au  
moyen d'instruments. Tochquonyala.

22663. C'est à dire au bout des vingt-six milles?—Oui.

22665. Avez-vous marqué cette latitude?—Je crois qu'elle est mar-  
quée sur la carte.

22666. En regardant sur la carte constatez-vous qu'elle y est marquée?  
—Non.

22667. Pourquoi pas?—Je n'avais rien à faire avec ces observations.

22668. Qui les a prises?—M. Gamsby, je crois.

22669. Savez-vous s'il les a prises?—J'étais alors absent, je crois,  
mais je lui ai entendu dire qu'il en avait pris une.

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

22670. Vous ne savez pas qu'il y en a eu une de prise ?—Je n'en suis pas certain.

22671. Alors vous et M. Secretan n'en avez pas pris une ?—Pas au bout des vingt-six milles.

22672. Où en avez-vous pris une ?—A l'endroit où nous avons commencé à travailler. Mon ouvrage consistait surtout à faire cette topographie.

Le lac Tochquonyala examiné par le témoin presque à l'est du premier point de départ.

22673. J'essaye de m'assurer par vous-même de ce qui a été fait par les autres membres du personnel et par vous personnellement ; dans quelle direction, dites-vous, en regardant la carte, se trouve le lac que vous avez appelé Tochquonyala par rapport au point de départ ?—C'est presque à l'ouest en ligne droite.

22674. Vous voulez dire presque à l'est ?—Oui presque à l'est, dis-je

22675. Après avoir quitté M. Gamsby vous et M. Secretan, au bout des vingt-six milles, avez-vous trouvé un cours d'eau qui aurait pu être selon vous la rivière principale, la rivière Kitlope ?—Nous avons traversé un ou deux petites criques et deux cours plus considérable mais je ne pense pas qu'ils fussent aussi considérables que la rivière principale.

22676. Avant d'arriver au bout du vingt-sixième mille avez-vous traversé quelque cours d'eau qui aurait réellement pu être le cours principal ?—Nous avons traversé plusieurs grands cours d'eau.

22677. Il y en a un de marqué sur votre carte, et qui est appelé la Tenaicoh ou branche nord-ouest ?—Oui, monsieur.

22678. Connaissez-vous de cet endroit autre chose que ce qui est mis sur votre carte ?—Non ; j'ai traversé cet endroit jusqu'au premier *canyon* à peu près trois milles, je crois, et je m'en suis revenu au camp.

22679. Était-ce encore un grand cours d'eau à l'endroit où vous l'avez quitté ?—Il diminuait beaucoup là. C'était à cet endroit un cours d'eau de soixante à soixante-dix pieds de largeur, je crois, mais là, la rivière principale est d'une largeur de 200 pieds au plus.

22680. Quand vous dites que ce lac est presque à l'est de votre point de départ où vous avez établi la latitude, il est dans tous les cas un peu au sud de l'est, n'est-ce pas ?—Très peu—Sept ou huit milles je crois.

Ils avaient avec eux un plan fait par Horetzky mais ils l'ont pas apporté avec eux du camp.

22681. Dans cette expédition aviez-vous en votre possession quelque croquis ou plan fait par quelqu'autre personne qui avait précédemment exploré la localité ?—Nous avions un plan fait par M. Horetzky.

22682. L'aviez-vous avec vous ?—Oui.

22683. Vous et Secretan, avez-vous apporté ce plan avec vous ?—Non, nous ne l'avons pas emporté du camp.

22684. Bien que vous et Secretan fussiez partis pour faire une recherche spéciale de ce lac décrit par M. Horetzky, vous n'aviez pas pris le plan ?—Je n'en suis point certain. Secretan aurait pu l'avoir.

22685. Les gens qui retournaient au vapeur n'en avaient pas besoin ?—Nous avons reçu ordre de suivre la vallée de la rivière que nous avions auparavant explorée jusque sa source, et nous en avons suivi ce

bras jusqu'à sa source, et sommes revenus au camp, et le jour suivant nous avons arpenté le bras sud de la rivière, sur un parcours de sept à huit milles, et nous sommes revenus au camp.

22686. Avant votre retour du lac que vous appelé Tochuonyala, pour faire ensuite l'arpentage du bras sud vous en étiez arrivé à la conclusion, je suppose, que vous aviez atteint le but de cette expédition, n'est-ce pas?—En tant que nous avons traversé les Cascades; oui.

Il pense qu'ils avaient, lui et Secretan, rempli le but de cette expédition en tant qu'ils auraient traversé les Cascades, mais il ajoute qu'ils n'ont pas traversé les Cascades.

22687. Avez-vous cru que vous y aviez traversé les Cascades—que vous étiez arrivé au plateau intérieur?—Non.

22688. En revenant, et en descendant ce bras sud pensez-vous vous assurer de la possibilité de traverser les Cascades?—Non; ce n'était que de très peu d'utilité.

22689. Quel était le but de l'arpentage de ce bras sud?—Le détour de la vallée nous a porté à croire; que ce bras se dirigeait au sud, et nous fîmes cette exploration pour découvrir la source de ce cours d'eau.

22690. Avez-vous pensé, quand vous arrivâtes à ce lac, que l'attitude que vous aviez atteinte était propre à vous faire croire que vous étiez près de la hauteur des terres?—Non.

22691. Je suppose que vous pensez a présent que ce n'était pas là le lac que vous vous attendiez d'atteindre?—Je ne le sais pas, monsieur; je ne parle que d'après notre arpentage et sur les informations que nous a données le sauvage.

Il ne sait pas s'ils ont trouvé le lac qu'ils cherchaient, il ne parle que d'après l'exploration et ce que le sauvage a dit.

22692. Quelle raison vous fait penser que c'était là le lac que vous cherchiez?—D'après la comparaison que nous en avons fait avec le croquis que nous avons.

22693. Il n'y a rien autre chose?—Et les information du sauvage.

22694. C'est-à-dire les informations de ce seul homme là?—Oui.

22695. N'avez-vous jamais entendu dire par cet homme qu'il connaissait quelques détails sur ce lac?—Le sauvage.

22696. Oui?—Pas avant qu'il ne nous l'indiquât.

22697. A-t-il vu le croquis que vous aviez avec vous?—Non, mais avant de partir il fit un croquis sur la neige, en indiquant la direction de l'endroit où était le lac, et le lendemain au matin nous fîmes la ligne d'arpentage, et quand nous atteignîmes le sommet et que nous vîmes nous descendions encore, nous arrivâmes à ce lac, et il nous dit que c'était le lac Tochuonyala.

Avant de partir le sauvage fit un croquis du lac sur la neige.

22698. Et l'avez-vous trouvé tel que le croquis qu'il vous en avait sur la neige?—Oui.

22699. Alors, le cours et la forme du lac étaient tels qu'il avait voulu les décrire par un croquis?—Bien près.

22700. Étiez-vous présent lorsqu'il dit pour la première fois que le nom était Tochuonyala?—J'étais présent quand il nous l'a montré.

22701. Sur le terrain?—Oui.

22702. Vous parlez du croquis fait sur la neige, étiez-vous là lorsqu'il fut tracé?—Oui.

Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.

22703. A-t-il alors dit que le nom du lac dont il faisait l'esquisse sur la neige était Tochquonyala?—Oui, monsieur.

22704. M. Gamsby était-il là?—Je le crois.

Gamsby leur dit que le sauvage pouvait les conduire au lac Tochquonyala et qu'ils devaient faire une exploration de route.

22705. Le but de cette expédition était d'arriver au lac Tochquonyala, et la chose vous occupa sérieusement; ce n'était pas une chose indifférente que de savoir où était le lac Tochquonyala; ne vous souvenez-vous pas comment vous êtes venu à conclure que cet homme pouvait vous y conduire?—Rien autre chose que ce que M. Gamsby nous apprit en disant que cet homme pouvait nous conduire au lac, et nous devions faire une exploration de route en y allant.

Il savait que le but de l'examen était d'éprouver le rapport d'Horetzky.

22706. Avant que vous ayez laissé l'endroit où se terminaient les vingt-six milles pour aller, seul avec Secretan, faire l'exploration de route comme vous l'appellez, et que je comprends être une simple exploration, avez-vous compris que M. Horetzky ou quelqu'autre avait communiqué à M. Fleming que l'on rencontrait beaucoup de difficultés dans les environs du lac Tochquonyala, que, sur un espace de cinq ou six milles dans le voisinage du lac, il était presque impossible de localiser un chemin de fer, et que le but de vos recherches était de vous enquérir sur l'exactitude de cet énoncé: avez-vous été porté à croire tout cela, ou à n'en croire qu'une partie?—Oui, monsieur.

22707. C'était là le principal but de l'expédition?—Oui, monsieur.

22708. Était-ce entendu que vous et Secretan deviez aller seuls faire ces recherches?—C'était l'intention du parti d'expédition d'y aller si nous allions plus loin que le *canyon*. Nous ne pouvions nous rendre là en raquettes avec des traîneaux. Le *canyon* est d'à peu près trois milles de long, et il est impossible de porter des provisions plus loin que là dans cette saison de l'année.

22709. Je comprends que vous dites que vous n'avez jamais pris d'observation afin de vous assurer de la latitude avant de partir—que si on a fait quelque chose, c'était en notre absence?—Je crois que M. Gamsby a pris une observation pour établir une latitude à la fin de son arpentage au micromètre.

22710. Vous le croyez?—Oui, Monsieur.

22711. Pourquoi pensez-vous ainsi?—Je lui en ai entendu parler.

22712. Comment vous êtes-vous assuré de vos hauteurs?—Vous avez donné des hauteurs à ces lacs situés au-delà de ce point lors de votre examen avec Secretan; comment en êtes-vous venu à une conclusion au sujet de ces hauteurs?—Hauteurs barométriques.

22713. Partant avec ce que vous considérez être la hauteur obtenue certifiée au bout de vingt-six milles?—Cela a été obtenu en prenant le niveau de la marée.

22714. N'avez-vous jamais regarder cette esquisse que vous aviez en votre possession?—Je l'ai vue.

22715. L'avez-vous examinée fréquemment et soigneusement?—Oui, Monsieur, et je l'ai ensuite comparée avec cela.

22716. Et qu'avez-vous trouvé?—Il y avait une grande différence dans ses hauteurs, mais il n'y en avait pas beaucoup dans la topographie.

Une grande différence dans les hauteurs, mais peu dans la topographie du lac Tochquonyala de Horetzky et celui du sauvage du témoin.

22717. N'y avait-il pas beaucoup de différence dans la direction où ces lacs ont été trouvés—Je veux dire le cours du compas?—Pas une très grande différence, je ne le crois pas.

22718. Dites-vous que vous avez comparé et examiné cette carte soigneusement, que vous l'avez étudiée avant de partir pour cette expédition en compagnie de Secretan?—Je l'ai vue en deux ou trois circonstances.

22619. Quand vous êtes parti avec Secretan, saviez-vous que c'était réellement pour vous assurer si tout avait été correctement posé sur le croquis; n'était-ce pas là l'objet principal de votre expédition?—C'était le principal objet de toute l'expédition.

22720. Pour ce qui vous regarde, vous et Secretan, je demande si vous avez examiné soigneusement avant votre départ ce que vous indiquait cette esquisse?—Je ne sais pas si je l'ai examinée soigneusement, mais je l'ai examinée deux ou trois fois.

22721. Pourquoi ne l'avez-vous pas apportée avec vous si elle vous était de quelque intérêt?—Secretan a pu l'avoir mais je ne me rappelle pas s'il l'avait ou non. Secretan pouvait avoir l'esquisse de Horetzky mais il ne le sait pas.

22722. En avez-vous quelque dessin à présent—quelque chose que vous pourriez nous soumettre et qui nous montrât la même chose que l'esquisse?—Je ne l'ai pas sur moi.

22723. Savez-vous si c'est près d'ici?—Je crois avoir l'original.

22724. Où est-il?—Je ne sais pas comment il se fait qu'il soit en ma possession, en quelque circonstance, on me l'a donné, je suppose, et j'avais oublié de le remettre.

22727. Et où le croyez-vous être à présent?—Il est dans le Bureau des Terres de la Puissance.

22726. Pourriez-vous l'avoir cette après-midi?—Oui.

22727. De quelle dimension est-ce: est-ce de la même échelle que la pièce No 318 produite ce matin?—Non; c'est d'une échelle beaucoup plus petite.

22728. Regardez ceci soigneusement et dite si vous pensez que c'est la même chose que la pièce No 318?—Je le crois, mais sur une échelle plus petite.

22729. Etiez-vous sous les ordres de Secretan à cette occasion?—Oui.

22730. Il était le chef de votre parti d'expédition?—Oui; à la suite de M. Gamsby.

22731. Ceci ressemble-t-il à la forme du lac décrit sur votre petit croquis comme étant le lac Tochquonyala?—Non.

22732. Votre croquis est différent?—Oui. (Le témoin va chercher le croquis et revient.)

22733. Pouvez-vous à présent produire le croquis dont vous parliez?—c'est cela (Pièce No 322). Il produit une copie du croquis de Horetzky.

22734. Ai-je compris que vous ayez dit que quand vous et M. Secretan dépassiez le vingt-sixième mille pendant cette exploration et com-

*Explorations, C. A.  
Expédition de,  
Gamsby.*

nnciez ce que vous appelez une exploration de route, M. Gamsby resta en arrière parce qu'il avait décidé de revenir à l'Anse?—Il avait l'intention de s'en retourner lorsque nous serions revenus de l'exploration de route au Lac Tochquonyala.

22735. Le résultat de votre exploration, alors, n'avait rien à faire avec sa décision sur le sujet?—Le résultat avait tout à faire avec sa décision.

22736. Comment cela se faisait-il : avait-il décidé de ne pas revenir avant votre retour?—Il avait décidé de ne pas s'en retourner avant notre retour.

Il ne peut expliquer pourquoi Gamsby n'est pas allé à l'exploration du lac Tochquonyala.

22737. Alors pourquoi n'est-il pas allé avec vous?—Je ne puis expliquer cela.

22738. Je pensais que vous aviez dit qu'il n'était pas allé avec vous parce qu'il devait se préparer à pour le retour?—Je suppose que c'était là son but en restant en arrière.

22739. Mais ceci est en désaccord avec l'idée qu'il n'avait pas décidé de s'en retourner?—Il n'avait pas décidé de s'en retourner avant que nous fussions de retour.

22740. Avait-il pris une décision quelconque au moment où vous partiez?—Aucune que je connaisse.

22741. Alors il n'est pas resté en arrière en vue d'une décision quelconque sur son retour?—A moins que ce ne fut de se préparer à retourner au vapeur.

22742. Dans tous les cas il n'était pas avec vous au moment où devait s'opérer cette partie sérieuse de l'expédition?—Non, monsieur il n'est pas allé aux sur l'exploration de route.

22743. Je crois que vous avez dit, que la forme du lac Tochtquonyala sur ce croquis et celle sur la carte de plus grande dimension que je vous ai montrée, n'étaient pas semblables; voulez-vous les regarder?—Mon croquis et ceux-ci ne s'accordent pas du tout.

La forme du lac Tochquonyala de Horetzky et la forme de celui découvert par le témoin diffèrent beaucoup

22744. Veuillez regarder la forme des lacs sur les pièces No 318 et 322 et dites si la forme est la même?—La forme diffère beaucoup entre mon croquis et cela?—Ces deux croquis sont semblables, je croyais que vous parliez de mes deux croquis topographiques.

22745. Je demande si le croquis que vous aviez lors de votre expédition donnait du lac la même description que donne cette large carte de M. Horetzky (Pièce No. 318)?—Le croquis que nous avions était un dessin du plan de M. Horetzky et qui je suppose s'accorderait avec celui-ci.

22746. N'est-ce pas que celui que vous produisez est celui que vous aviez avec vous?—Non.

22747. Est-il comme celui que vous aviez?—Je crois que celui que nous avons est d'une plus grande échelle que celui-là. De fait, je pense que c'était un dessin de cette grande esquisse de M. Horetzky (Pièce No. 318.)

22748. D'après ce croquis que vous produisez; et d'après celui que vous aviez devant vous dans la Combie Anglaise et d'après ce grand croquis actuellement déposé de M. Horetzky, le lac Tochquonyala est décrit partout de la même forme, n'est-ce pas vrai?—Je les oppose ainsi; oui.

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

22749. Ressemble-t-il au lac que vous avez trouvé là et que vous avez cru être le lac Tochquonyala, quant à sa forme?—Nous avons simplement fait une exploration de route autour du lac, à peu près deux milles je suppose, et nous avons pris les directions au moyen du compas vers l'embouchure et nous sommes revenus.

22750. Quelle est la longueur du lac que vous avez découvert?—Trois milles, d'après mon estimation. Le lac trouvé par le témoin d'une longueur de trois milles, et tout à fait différent en forme de celui qui se trouve sur le croquis de Horetzky.

22751. Dites-vous, comme matière de preuve, que sa forme ressemble quelque peu à celle du lac désigné sur tous ces croquis faits par M. Horetzky ou qui en ont été copiés?—Non.

22752. Alors vous avez dû croire que les croquis de Horetzky n'étaient pas corrects quant à la forme autrement vous n'auriez pas pu conclure que votre lac était celui que vous cherchiez?—La forme du lac où nous sommes allés n'avait nullement la forme de ces lacs que représentent ses croquis.

22753. Alors, pensiez-vous, quand vous étiez sur les lieux, que la description faite par M. Horetzky n'était pas exacte, ou avez-vous eu l'idée d'en faire la discussion?—Oui. Sur le terrain il reconnut que le lac d'Horetzky n'avait pas la même forme que celui qu'il avait sous les yeux.

22754. Dites-moi quelle a été votre conclusion?—J'ai pensé que cette description n'était pas celle du lac que nous voyions.

22755. De fait vous en avez remarqué la différence?—Oui.

22756. Y avait-il d'autres points dont vous avez constaté la différence dans ce que vous montrait le croquis de M. Horetzky et ce que vous avez trouvé sur les lieux : n'y avait-il pas un autre lac?—La seule différence était dans les hauteurs des lacs.

22757. Réfléchissez encore. N'y avait-il pas un autre lac,—un lac qui dans votre pensée pouvait ressembler à son lac aux Castors?—Nous pensâmes que le premier lac que nous rencontrâmes au cours de cet examen était son lac aux Castors.

22758. Vous avez trouvé une grande différence entre la longueur de celui-là et ce que vous avez vu?—Non.

22759. N'avez-vous pas trouvé une grande différence dans la longueur?—J'ai calculé la longueur du lac. Je n'en ai pas parcouru toute la longueur.

22760. N'avez-vous pas été frappé par le fait que le lac que vous avez pris pour le lac aux Castors différait beaucoup du lac aux Castors représenté sur son croquis?—Oui. Il a aussi pensé que le lac qu'il prit pour le lac aux Castors différait du lac aux Castors de Horetzky.

22761. Alors il y avait une autre chose qui vous frappa eu égard à la différence?—Oui.

22762. Y avait-il autre chose dans la localité dont la différence vous frappa : n'avez-vous pas trouvé la latitude du lac Tochquonyala telle que donnée sur sa carte?—Je ne l'ai pas remarquée. Il n'a pas constaté la latitude du lac Tochquonyala.

22763. Vous n'avez constaté la latitude?—Non.

22764. Avez-vous remarqué que son croquis la désignait?—Oui.

22765. Et le croquis que vous produisez et l'autre aussi?—Oui.

22766. Le lac que vous appelez Tochquonyala et celui qu'il appelait

*Explorations, C. A.  
Expédition de  
Gamsby.*

Tochquonyala ne sont pas sous la même latitude ?—Nous n'avons pas pris d'observations ; nous n'avions pas d'instruments.

22767. Mais, par la dernière latitude qui avait été prise au bout des vingt-six milles, ne pouvez-vous pas dire qu'il vous était impossible de vous trouver dans la même latitude telle que celle désignée par ses croquis du Lac Tochquonyala ?—Je ne savais pas qu'elle était la latitude là. M. Gamsby y a pris quelques observations et c'est tout ce que je connais de la latitude.

Le témoin n'a pas  
pris note de la latitude  
au bout de l'ex-  
ploration de route.

22768. Ne pouviez-vous pas dire qu'elle était la latitude au bout de l'exploration de route ?—Je ne pourrais pas de mémoire.

22769. Vous ne la trouvez pas mentionnée dans votre esquisse topographique ?—Non.

22770. Il a été démontré que le lac que vous avez découvert était à dix-huit milles anglais au sud du vrai lac Tochquonyala et je pensais que vous auriez pu peut-être le découvrir sans en avoir l'exacte dimension ou reconnaissance, et que, si vous eussiez regardé son croquis et vu la position du lac, vous auriez su que vous n'étiez pas dans la même localité : vous dites que ça ne vous a pas troublé l'esprit ?—Oui, la chose m'a occupé pendant que nous nous y trouvions.

22771. Alors, vous vous en êtes occupé ?—Oui.

22772. Vous avez donc dû trouver la latitude de son lac, ou vous n'auriez pas pu la comparer ?—Je sais que les deux plans ne se sont pas accordés du tout. Notre plan du lac et le sien ne s'accordaient en aucune manière.

Connaissance du fait  
qu'ils étaient dans  
une autre localité de  
celle du lac Horetzky  
mais ils s'imaginaient  
qu'ils étaient dans la  
bonne voie.

22773. Saviez-vous que, pendant que vous étiez là à cet endroit, vous n'étiez pas dans la même localité où devait être le lac Tochquonyala, d'après son plan ?—Oui, nous savions que nous étions dans une localité différente ; mais nous nous imaginions que nous étions dans la bonne.

22774. Depuis l'expédition l'affaire a-t-elle été discutée entre les membres du corps d'expédition ?—Oui.

22775. Quelle a été l'opinion générale sur l'affaire ?—L'opinion générale a été que ce lac Tochquonyala de M. Horetzky n'était pas dans la bonne place.

22876. Où devait-il être, selon leur opinion ?—Où nous l'avons désigné. Je ne prétends pas être juge dans l'affaire parce que je n'en étais pas tout à fait responsable.

22777. Voulez-vous dire que vous en êtes arrivé à la conclusion maintenant, que ce lac désigné par M. Horetzky à la latitude 58° 22' n'est pas la vraie Tochquonyala ?—Je ne tiens pas à exprimer une opinion sur ce point,

22778. Il nous est nécessaire, voyez-vous, s'il y a erreur, de nous assurer où elle se trouve et d'en faire retomber la responsabilité sur qui de droit et comme vous avez été de l'expédition, vous devriez donner votre opinion ?—En autant que la carte de M. Horetzky nous a guidés, nous en sommes venus à la conclusion qu'il n'était pas dans la bonne position, c'est-à-dire le lac Tochquonyala. Cela est un plan désignant la route et nous l'avons suivie le mieux que nous avons pu pour trouver ce qu'était le lac Tochquonyala.

22779. Je suppose que vous ne voulez pas dire qu'il n'y a pas de lac là où M. Horetzky dit être le lac Tochquonyala?—Je ne crois pas que le lac se trouve dans cette position.

22780. Mais vous pensez qu'il y a un lac dans cette localité?—Oui.

22781. A la latitude 53° 22'?—Je ne sais pas quelle latitude.

22782. Je veux dire près de la latitude 53° 22' : dites-vous que vous pensez qu'il n'y a pas de lac là ; avez-vous quelques moyens de savoir si oui ou non il y a un lac là?—Je n'en ai pas.

Il ne connaît pas de moyen de savoir si oui ou non il y a un lac là où M. Horetzky déclare que le vrai lac Tochquonyala se

22783. Je suppose alors que vous n'avez aucune opinion sur ce sujet?—Non ; pas au sujet de la latitude.

22784. Dans votre opinion il y a-t-il un lac à la latitude 53° 22'?—Si je voyais mon propre plan je pourrais peut-être le dire.

22785. Voici votre propre plan (donnant une carte au témoin)?—Non ; je n'ai aucun moyen de savoir si oui ou non il y a un lac à la latitude 53° 22'.

22786. Vous n'avez aucune opinion sur ce sujet?—Non.

22787. Alors s'il y a un lac là vous pensez que ce n'est pas le lac Tochquonyala, mais qu'il porte un autre nom, ou aucun nom—est-ce là ce que vous pensez?—Oui ; ce doit être un autre lac.

22788. M. Horetzky dans son rapport, avant que vous partiez pour l'expédition, a dit avoir trouvé un lac ne portant aucun nom, mais qu'il l'avait appelé lui-même du nom de Tochquonyala : connaissez-vous quelque chose à ce sujet?—Ce lac tient son nom d'un chef sauvage. Le Lac Tochquonyala que je désigne sur mon plan tient son nom de celui d'un chef indien.

22789. Qui vous a dit cela?—Les sauvages.

22790. Plus d'un?—Je le suppose.

22791. Pourquoi dites-vous que vous le supposez ; ne le savez-vous pas?—En parlant avec les sauvages nous avons eu souvent des propos que je ne me rappelle pas tout à fait ; mais j'ai entendu dire que le lac jusqu'ou nous avons exploré tenait son nom de celui d'un chef sauvage, Tochquonyala.

Il a entendu dire que le lac, jusqu'ou ils ont exploré, tenait son nom d'un chef sauvage, Tochquonyala.

22792. C'était après l'avoir découvert que vous avez entendu dire cela?—Non.

22793. Avant d'y arriver?—Avant d'y arriver.

22794. Était-ce du même individu qui vous y a guidé?—Il en est un ; et j'ai entendu d'autres sauvages dire la même chose.

22795. Avant d'aller découvrir ce lac que vous dites avoir découvert, n'avez-vous jamais entendu dire par d'autres sauvages, à part l'homme qui était avec vous, que c'était le lac Tochquonyala?—Aucun sauvage que celui qui était avec nous n'est venu avec nous.

22796. Ceci n'est pas ma question ; vous auriez pu avoir parlé à plusieurs sauvages avant votre départ?—Je l'avais entendu décrire de la manière mentionnée par les sauvages—qu'une piste y conduisait.

22797. Ceci était avant votre départ?—Oui.

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

22798. Où était-ce?—Soit à Kimano, soit à la tête de l'Inlet.

22799. Vous avez dû alors en parler à plusieurs personnes avant de partir?—Probablement.

22800. J'ai compris que vous disiez, quant à la localité, que vous n'en aviez eu connaissance que d'une seule personne. Je vous ai posé plusieurs questions sur ce sujet, et j'ai compris que vous disiez que vous teniez tous vos renseignements du même homme qui est allé avec vous et qui pouvait vous désigner le lac ; que M. Gamsby en avait déjà parlé à cet homme et dit qu'il était l'homme qui connaissait l'endroit où était le lac?—Il était un des sauvages qui connaissaient où se trouvait le lac.

22801. Saviez-vous que M. Horetzky était allé près de cette localité il y a un an et demi ou deux ans auparavant?—Je savais qu'il en avait fait l'esquisse.

22802. Savez-vous qu'il a pris un sauvage avec lui du nom de Tochquonyala et qu'il a nommé le lac de son nom?—Je ne sais rien du tout à ce sujet, mais j'ai entendu dire que le lac tenait son nom de celui d'un chef sauvage.

22803. S'il est vrai que M. Horetzky a trouvé un lac à l'endroit où son esquisse en désigne un, à la latitude 53° 22 et qu'il l'a nommé lac Tochquonyala, il est clair, je suppose, que ce n'est pas le lac que vous avez trouvé?—Nous avons suivi le plan de M. Horetzky désignant où l'on devait trouver la meilleure ligne de route et quand nous sommes arrivés à ce lac il fut nommé Tochquonyala ; nous sommes arrivés à la conclusion qu'il n'était pas dans une bonne position.

22804. Maintenant, en regardant ce plan-là—le grand ou le petit que vous aviez—dites vous que vous êtes jamais allé dans la localité où il indique ce lac, ou à seize mille de celui-ci?—Tout ce que j'ai à dire est que nous avons suivi la vallée du Kitlope jusqu'à sa naissance, et que nous avons trouvé ce lac tel qu'esquisse, mais pas dans la même position ni dans la même forme.

22805. Mais avez-vous suivi un courant d'eau placé dans la même direction que celui désigné sur sa carte?—Oui.

22806. Pensez-vous que votre exploration de route était le long d'un cours d'eau se dirigeant dans cette direction?—Le cours d'eau tel que démontré sur la carte de M. Horetzky n'est pas exact—ce cours d'eau est le Kitlope.

22807. Pourquoi dites-vous cela?—Parce que nous en avons fait un arpentage au micromètre.

22808. Mais vous n'avez jamais été dans cette localité—pas même à une distance de plusieurs milles de là?—De la rivière Kitlope?

22809. Oui, de la rivière Kitlope?—Nous avons suivi la rivière Kitlope jusqu'à sa source.

22810. Qui a vu sa source?—Je l'ai vue.

22811. Où était-ce?—Un petit lac désigné sur mon plan.

22812. Vous vous rappelez avoir passé quelques grandes étendues d'eau, ne l'avez-vous pas fait?—Oui, et nous les avons explorées—plus loin.

22813. Quelques-unes de ces étendues d'eau vont plus loin que vous n'êtes allé explorer, je suppose : ne serait-ce pas une des branches désignées sur la carte de M. Horetzky ?—Ce pouvait être, mais non pas la rivière principale.

22814. Mais vous ne les avez pas suivies assez loin pour le comparer et dire quelle était la rivière principale ?—Je l'ai fait autant qu'il m'a été possible de le faire dans le laps de temps qui m'était alloué.

22815. Combien de temps avez-vous été absent après avoir quitté le chef du parti, M. Gamsby, et avant de revenir ?—Deux jours.

22816. Avant de partir pour cette expédition, je suppose, vous ou M. Secretan avez dû conclure que les esquisses de M. Horetzky étaient erronées par ce que l'altitude était aussi erronée ?—Oui.

22817. Quelle distance aviez-vous faite quand vous vous en êtes aperçus ?—A peu près cinq ou six milles en amont.

22818. Quelle était l'erreur ?—L'élévation du premier lac.

22819. Quelle était l'erreur dans cela ?—En comparant l'élévation que nous avons trouvée à celle de M. Horetzky, nous avons constaté une grande différence.

22820. Son esquisse désignait 1,100 pieds, n'est-ce pas ?—Oui.

22821. Et quelle hauteur avait votre lac ?—C'est sur la carte là. Je crois que c'est quinze pieds à peu près. Précisément un peu au-dessus de la marée.

22822. A quelle distance de la mer ?—A peu près à un mille ou à un mille et demi.

22823. Et vous avez pensé qu'il était possible que le lac que vous avez trouvé à une distance d'un mille ou d'un mille et demi de la marée, à une élévation de quinze pieds, aurait pu être le lac qu'il a découvert à l'intérieur, à une hauteur de 1,100 pieds ?—Nous l'avons tous supposé.

22824. Ceci était après le départ, un mille ou un mille et demi ?—Non ; la marée dans cet endroit suit la rivière quatre ou cinq milles.

22825. C'était comparativement une courte distance ?—Oui.

22826. Près du Lac au Castor, dans le plan de M. Horetzky, que vous aviez avec vous, on désigne à l'extrémité sud, un pic de montagne et la ligne de points désigne un chemin de fer projeté ?—Oui.

22827. Avez-vous trouvé tel pic près de ce lac que vous avez constaté être à quinze pieds plus haut que la marée et près de l'extrémité sud ?—Je n'étais pas à l'extrémité sud du lac.

22828. Comment alors pouviez-vous supposer qu'à l'endroit où il montre aussi clairement que son esquisse le désigne, tel pic à l'extrémité sud du lac, vous étiez arrivé à ce lac, quoique ce pic ne s'y trouvât pas : n'avez-vous pas donné à ces faits quelque peu de considération ?—Non ; nos instructions étaient de suivre la vallée du Kitlope.

22829. Avez-vous été guidé quelque peu par le plan que vous avaient fourni les dessins de M. Horetzky ?—D'aucune autre manière que par le nom de la rivière qui, comme de raison, nous le présumions, devait se décharger à la tête du Gardner Inlet, et nous avons commencé

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

notre exploration de la tête de Gardner Inlet et nous avons suivi la rivière principale.

22830. Pour croire vos travaux d'exploration ou votre découverte exacts, il a dû être nécessaire de croire que toutes ces données étaient erronées; la hauteur, les formes du lac, les distances entre elles, la forme des montagnes et la latitude; tout cela devait être erroné pour justifier votre position, n'en a-t-il pas été ainsi?—Pour ce qui regarde la latitude, des latitudes ont été prises avec soin à la tête de l'Inlet.

22831. Mais ceci s'accordait-il avec sa latitude au lac Tochquonyala?—Non.

Une dissimilitude  
complète entre les  
deux esquisses.

22832. Ne s'ensuit-il pas que pour justifier votre position toutes les données importantes relatives à la découverte doivent être démontrées être fausses?—Quant à ce qui regarde le Kitlope, je crois que ces données ne sont pas correctes.

22833. Y a-t-il une des données importantes de sa carte en accord avec les vôtres?—Non, il y a une différence entre elles.

22834. Y en a-t-il une d'elles, y en a-t-il dans les hauteurs?—Oui.

22835. Y en a-t-il dans les latitudes?—Il y a une différence du tout au tout entre les deux esquisses.

22836. N'est-il pas nécessaire que toutes les données importantes démontrées dans son esquisse aient été erronées afin de justifier les vôtres?—Je ne dis pas que le tout est inexact.

22837. Peut-être vous ne direz pas que votre esquisse est juste: Je cherche à savoir si une de ces données importantes est en accord avec les données de votre proposition, ou si elles sont entièrement en conflit?—Elles sont entièrement en conflit.

Fin de l'expédition  
en avril.

22838. A quelle époque de l'année avez-vous terminé cette expédition?—Au commencement d'avril.

22839. Êtes-vous alors revenu à Victoria?—Oui.

22840. Dans la suite, avez-vous été employé à l'arpentage du chemin de fer du Pacifique?—Oui; j'ai assisté à la localisation sur la rivière North Fraser jusqu'à la Cache de la Tête Jaune cet été là.

22841. D'après ce que vous avez vu de cette expédition particulière pouvez-vous dire que M. Gamsby a toujours surveillé ses travaux, ou les a-t-il négligés?—Je ne pense pas qu'il les ait négligés.

22842. Y a-t-il d'autres détails relatifs à cette exploration particulière ou à toutes autres explorations que vous pensez devoir donner dans votre témoignage?—Non; je n'ai aucun autre détail à ajouter qui pourrait être d'un intérêt quelconque.

Il a constaté en fai-  
sant sa carte qu'il ne  
pouvait pas faire  
accorder ses travaux  
d'exploration avec  
ceux de Horetzky.

22843. Vous rappelez-vous avoir eu une conversation avec M. Horetzky, une fois l'exploration terminée, ici à Ottawa, pendant laquelle vous lui avez fait comprendre, ou vous avez voulu lui faire comprendre, que vous pensiez que vous étiez dans l'erreur dans vos conclusions sur l'exploration?—J'ai eu une conversation, et j'ai toujours cru qu'il y avait une grande différence entre ses travaux d'exploration et les nôtres, et plus tard en les condensant pour les mettre sur une carte de la Colombie Anglaise que je faisais, je n'ai pas pu les faire accorder avec les miens.

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

22844. Vous ne pouviez en faire accorder aucun—voulez-vous dire pour les faire accorder avec la carte générale ou pour les faire accorder entre eux?—Avec la carte générale. La latitude prise à la tête de l'anse Gardner par M. Secretan diffère ainsi de la latitude sur la carte même. Comme de raison la carte contenant l'anse Gardner était une exploration de la côte.

22845. Ceci était principalement pour des fins de navigation?—Oui; c'était semblable à une exploration de route sur terre.

OTTAWA, mardi, 5 juillet 1881.

Continuation de l'examen de CHARLES HORETZKY :

Horetzky.

VALLÉE DU KIT-  
LOPE.

*Par le Président :—*

22846. J'apprends que vous désirez ajouter quelque chose à votre premier témoignage?—Je produis une copie condensée des deux plans, l'un fait par moi-même en 1874 et l'autre par M. Gamsby en 1876.

22847. Quand vous dites par M. Gamsby, voulez-vous dire le tracé de M. McNicol qui a été produit par lui l'autre jour en votre présence?—Oui; c'est celui que je veux dire (Pièce No. 323.) Pour ce qui regarde l'arpentage dépeint sur cette carte, arpentage fait par moi en 1874, je désirerais faire la déclaration suivante: l'expédition de 1874 partit de Victoria le 19 mai et revint à Victoria le 24 janvier 1875, après une absence de huit mois et un tiers.

22848. Vous voulez dire l'expédition qui était sous vos soins?—Sous mes soins. Le total des frais pour l'approvisionnement, les salaires et l'argent a été de \$2,112.13. La proportion imputable à l'exploration pour le loyer du sloop a été tout probablement (je ne suis pas capable d'avoir le chiffre exact) les deux tiers du tout, soit \$533.—

Les frais de l'expédition  
du témoin: total

22849. Vous en êtes arrivé là je suppose en prenant un taux de tant par jour?—En prenant un taux de tant par jour et par le taux habituel des gages sur cette côte alors. Par exemple le sloop était conduit par deux hommes qui devaient avoir chacun \$50 par mois et je présume que le loyer du bateau valait à peu près \$50 par mois aussi. Ce qui ferait \$150 par mois. Je crois que ceci est une estimation assez juste. Alors le total des frais, de cette expédition, en prenant ces chiffres, serait de \$2,645.13. Les localités que nous avons explorées indépendamment des voyages le long des côtes, sont: la rivière Kimano, sept jours d'exploration; la rivière Kitimat, quatorze jours; la rivière Lachaques, dix jours; la fourche nord de la rivière Tsatsquot, douze jours; la branche du milieu de la rivière Tsatsquot, vingt jours;—ces deux derniers s'appliquent à l'arpentage désigné sur la carte que je produis maintenant—la rivière Kemsquit, dix jours; le total de jours employés à l'exploration sur terre, soixante-treize jours. L'exploration de toute la vallée du Tsatsquot dépeinte sur la carte condensée produite maintenant, a été faite en trente-deux jours soit .438 de tout le temps (soixante-treize jours), donc le coût proportionné est de \$1,168.41, conformément aux chiffres ci-dessus, ou au taux de \$39.32 par jour. Cette estimation ne comprend pas mon salaire et mes dépenses de voyage d'Ottawa à Victoria et de Victoria à Ottawa.

Frais de l'expédition  
du témoin: total  
\$2,645.13.

*Explorations, C. A.—  
Erédition de  
Gamsby.*

22850. Je comprends que ce plan que vous produisez maintenant désigne deux champs distincts d'opérations, l'un sous vos soins et l'autre sous la surveillance de M. Gamsby ?—Oui.

22851. Celui qui était sous la charge de M. Gamsby, si je vous comprends, est désigné sur cette carte à la même localité—c'est-à-dire à la même latitude—tel que mentionné sur l'esquisse de M. McNicol, un des membres de son parti ?—Oui, c'est une vraie copie de l'esquisse que M. McNicol a mentionné dans son témoignage.

22852. Et le champ d'opérations sous votre conduite est désigné sur cette esquisse-ci à la même latitude que celle désignée sur votre plus grande carte maintenant déposée dans le département des chemins de fer ?—Oui ; c'est une vraie copie du plan auquel on a fait allusion dans le dernier témoignage.

Le plan soumis démontre clairement que le pays exploré par Gamsby n'est pas celui exploré par le témoin.

22853. Alors ce plan démontre clairement que l'exploration du pays faite par M. Gamsby, dépeint sur son esquisse peut être juste, comme il l'a démontré, et que ce fait ne contredit pas l'exactitude de vos opérations précédentes, telles que décrites dans votre rapport et sur votre esquisse ?—Oh ! certainement ce n'est pas contradictoire. Je crois que l'arpentage de M. Gamsby en lui-même était exact. Je n'ai pas le moindre doute en tant qu'il s'agit de l'exploration dont on parle, et vous observerez aussi que le point final de l'exploration de M. Gamsby, coïncide avec le point connu et bien marqué de mon exploration—coïncide en dedans de vingt-cinq secondes de latitude, soit 2,500 pieds, rapprochement très-approximatif, même dans les arpentages réguliers.

22854. Est-ce là la jonction de la Tsatsquot ?—Oui, mon campement de canot.

22855. Désirez-vous déclarer d'autres faits dans votre témoignage ?—Non, monsieur. Je ne le pense pas. Je ne suis pas venu préparé pour donner d'autres explications relativement à cette carte et aux frais de mon exploration.

22856. Cette dernière esquisse qui est de vous, désigne une interruption dans l'exploration d'une partie de la rivière Kitlope, c'est-à-dire, de ce cours d'eau que M. McNicol met sur sa carte comme étant une branche de la rivière et que vous désigné comme étant la rivière principale ?—Je crois que c'est la rivière principale à cause de la distance entre la source et le point du confluent.

22857. Comment en êtes-vous venu à la conclusion que la partie de la rivière près de votre Lac Tochquonyala était réellement une partie de la rivière Kitlope ?—Parce que ce ne pouvait être une branche de la Rivière Tsatsquot, que les sauvages que j'avais avec moi avaient passé leur vie dans cette localité, et que d'après leurs réponses à mes questions je ne pouvais pas en arriver à d'autre conclusion que c'était la branche principale de la Rivière Kitlope.

La région du lac  
Tochquonyala  
tout à fait inhabitée.

22858. Quelqu'un demeurerait-il dans cette localité, ou est-elle entièrement inhabitée ?—Oh ! elle est tout à fait inhabitée. Je peux ajouter aussi une autre raison qui établit l'exactitude de l'opinion que c'était la rivière Kitlope. Le sauvage Tochquonyala, qui m'a accompagné et qui a vécu toute sa vie entre l'anse Gardner et le canal Dean, m'a dit qu'autrefois la route ordinaire du village Kitlope à la tête du canal Gardner au plateau intérieur était de suivre la branche indiquée par moi sur mon esquisse comme étant la rivière Kitlope.

22859. D'où êtes-vous parti pour atteindre la rivière Kitlope que vous avez explorée : de quelle partie de la côte de la mer ?—Je suis parti du Dean canal.

22860. Où se trouve le village Kitlope ? Le village Kitlope est à la tête du canal Gardner.

22861. Comment avez-vous su que le sauvage Tochquonyala, qui partit du Dean Canal avec vous était un habitant du village sur le canal Gardner ?—Il a passé sa vie entre les deux villages, je crois. Il a demeuré quelques années, m'a-t-il dit, à l'anse Gardner.

22862. Où l'avez-vous rencontré ?—Je l'ai rencontré à la tête du canal Dean. Il m'avait déjà accompagné dans les deux expéditions que j'ai faites au lac Talchelkin et au lac Tochquonyala.

22863. Pendant la même saison ?—Pendant la même saison.

22864. Après avoir été au nord dans une direction est jusqu'à la rivière Tsatsquot vous êtes arrivé à la hauteur des terres entre la rivière Tsatsquot et les eaux au-delà ?—Oui ; je suis revenu au plateau d'épanchement entre les eaux du canal Gardner et du canal Dean et aussitôt que nous fûmes arrivés à Tochquonyala et les sauvages qui étaient avec moi dirent : " Ce lac (le lac au Castor) se décharge dans la rivière Kitlope. " Ceci se passait avant que je fusse allé à l'extrémité inférieure pour m'en rendre compte par moi-même. J'ai vu dans la suite qu'ils étaient dans le vrai.

22865. Eh ! bien, si par hasard cette rivière qui est près de votre lac au Castor n'était pas une partie de la rivière Kitlope, ceci expliquerait l'erreur du parti Gamsby, n'est-ce pas ?—Oh ! oui cela l'expliquerait, mais quelle autre rivière pouvait-elle être ?—Il est clair que ce n'est pas une partie du canal Dean, de la rivière Tsatsquot et ses eaux coulent dans une direction sud-ouest vers la mer.

22866. Croyez-vous que M. Gamsby ait été envoyé pour explorer la rivière Kitlope afin d'y trouver un lac particulier ?—Oui ; le lac Tochquonyala. Gamsby a été envoyé pour explorer la rivière Kitlope pour le lac Tochquonyala.

22867. S'il arrivait que le cours d'eau que vous appelez la rivière Kitlope n'était pas la rivière Kitlope, il suivrait alors correctement vos instructions en remontant la rivière qu'il a remontée et non celle que vous mentionnez ?—Oui ; je n'en ai aucun doute. Il avait instruction de se rendre au lac Tochquonyala par la rivière Kitlope, et l'on m'a dit, d'après les personnes les plus dignes de foi de l'endroit, et tout dans la topographie du pays dépeint sur la carte, tend à démontrer qu'il ne pouvait pas y avoir d'erreur. Dans tous les cas, si M. Gamsby avait suivi cette ligne ponctuée, s'il avait suivi la rivière Kitlope, la branche où se trouve une interruption dans l'exploration du pays—s'il avait suivi cette ligne, son expédition aurait encore avorté, parce qu'il n'aurait pas pu arriver du niveau du lac au Castor au lac Tochquonyala. Ça aurait été tout-à-fait impossible la distance, six milles, était trop courte pour une élévation de 2,000 pieds. La raison pour laquelle le témoin pense avoir exploré la vraie rivière Kitlope.

22868. Vous voulez dire que le chemin de fer n'aurait pas pu y arriver ?—Le chemin de fer n'aurait pas pu y arriver. C'est la raison pour laquelle, quand j'ai fait le sommaire de mon rapport, j'ai laissé tomber le sujet tout de suite dans un paragraphe que je vous ai lu dans mon

*Explorations, C. A.—  
Expédition de  
Gamsby.*

dernier témoignage. J'ai dit à M. Fleming que la différence de la latitude était si grande dans une aussi courte distance que ce ne pouvait être la rivière Kitlope et je lui ai dit et expliqué clairement que l'autre branche de la rivière Kitlope s'élevant à l'ouest de la rivière Tsatsquot, elle ne pouvait être d'aucun service.

22869. N'y a-t-il pas d'autre rivière que le Kitlope et de la même description qui coule dans le canal Gardner?—Non que j'en connaisse. Il peut y avoir d'autres rivières dans une direction ouest qui se déchargent dans le canal Gardner, mais elles doivent être nécessairement de très petites rivières, parce qu'il n'y a que deux grandes rivières le Kitlope et le Kimano. De fait je pense qu'il n'y a pas d'autres rivières. Tous les autres cours d'eau qui se déchargent dans le canal Gardner ne sont que de simples ruisseaux alimentés par les glaciers.

22870. Et tributaires d'une de ces rivières principales?—Non, cours d'eau indépendants.

22871. Qui arrivent à l'océan sans se joindre à la rivière Kitlope ou à la rivière Kemano?—D'après cette localité, quoique je ne sois pas descendu à cette partie dépeinte sur la carte, je suis moralement convaincu et j'ai le témoignage des sauvages—ils n'avaient aucune raison de me dire un mensonge à ce sujet—je suis moralement convaincu que c'était la Kitlope. Une autre raison pour laquelle j'ai conclu que cette branche de la rivière Kitlope désignée sur ma carte comme venant du lac au Castor, était la rivière Kitlope proprement dite, vient du fait que le plateau d'épanchement des Monts Cascades descend vers l'ouest jusqu'à une vingtaine de milles tout au plus du canal Gardner. Conséquemment, ce cours d'eau ne pouvait tomber dans le canal Gardner ailleurs qu'au point de chargement de la rivière Kitlope. Il ne pouvait tomber dans le canal Gardner au nord ou à l'ouest.

22872. D'après la forme du pays entre le plateau d'épanchement et la partie connue de la rivière Kitlope, il était évident que cette branche, que ce cours d'eau que vous appelez la Kitlope trouvait son cours à la partie connue de la Kitlope avant d'arriver au canal Gardner?—Oui, certainement, tout tendait à cette conclusion. Comme je ne l'ai jamais vu et que je ne l'ai jamais descendu, je ne peux en dire plus.

22873. Les chiffres que vous avez donnés se rapportent aux dépenses de votre expédition dans cette partie du pays désignée sur cette carte?—Certainement, et à la mienne seulement.

**BRAUN.**

FREDERICK BRAUN est assermenté et interrogé :

PRATIQUE DU  
DÉPARTEMENT.

*Par le Président :—*

22874. Quel est votre position dans le département des chemins de fer et des canaux?—Secrétaire.

Secrétaire du département des chemins de fer et des canaux.

22875. Secrétaire en chef?—Secrétaire, monsieur, du département des chemins de fer et des canaux.

22876. Avez-vous occupé cette position depuis l'établissement de ce département?—J'étais secrétaire du département des travaux publics avant la division du département.

22877. La même position ?—La même position.

22878. Vous avez alors été secrétaire depuis le commencement du chemin de fer du Pacifique dans le département qu'administrerait les chemins de fer ?—Oui ; j'ai été secrétaire depuis 1864.

22879. Voudriez-vous donner une idée générale de la part que vous avez vous prise aux affaires relatives au chemin de fer du Pacifique Canadien ?—Je ne le pourrais pas.

22880. Avez-vous correspondu au sujet des contrats par exemple ?—Non ; excepté sur instruction du ministre. Je remplissais les instructions reçues et recevais les communications adressées au département.

22881. Etait-ce de votre devoir d'agir quelquefois d'après votre propre jugement ?—Non ; excepté pour les affaires de routine que je faisais moi-même ; mais dans les cas où une instruction était nécessaire j'ai toujours agi d'après des instructions. Il a toujours agi sur instruction.

22882. Au sujet de ces affaires de routine, pourriez-vous mentionner les principales dont vous vous êtes occupé relativement au chemin de fer du Pacifique ?—J'ai reçu les communications adressées à moi comme secrétaire ; j'ai accusé réception de ces communications ; j'ai fourni les formules à toute personne qui en demandait, ce qui était sous ma charge —tout ce qui a rapport à l'ouvrage habituel du bureau. Je ne pense pas qu'il y ait autre chose.

22883. Au sujet des communications qui vous étaient adressées sur des affaires relatives au chemin de fer du Pacifique, quelle était votre manière d'agir en général relativement à ces communications ?—Après les avoir reçues un employé en prenait note,—les inscriptions sont faites dans un livre—je les déposais ensuite devant le sous-ministre.

22884. Voulez-vous dire le sous-secrétaire ou le sous-ministre ?—Le sous-ministre qui à son tour les mettait devant le ministre, et je suppose qu'ils discutaient sur le contenu de ces communications ; ils mettaient leurs instructions sur la face du document afin qu'une fois revenu dans mon bureau, je pusse faire exécuter leurs instructions. Le ministre et le sous-ministre, après avoir pris connaissance du contenu, endossaient sur la face du document leurs instructions à ce sujet et les renvoyaient au témoin pour faire exécuter leurs instructions.

22885. Quand vous dites sur la face du document, ne voulez-vous pas dire qu'ils l'endossaient ?—Oui ; ils l'endossaient comme sur cette pièce que je produis (déposant un document officiel.)

22886. Avez-vous l'habitude de noter, par écrit, la date de la réception de chaque communication ?—Pas par écrit, Monsieur, mais j'ai un sceau que je règle tous les jours selon la date, et quand je reçois un document, je le frappe avec le sceau. Il y a des pièces adressées par exemple au sous-ministre. Il n'a pas de sceau et si cette pièce ne m'arrive pas elle ne portera pas le timbre. Quand elle m'arrive elle est timbrée.

22887. Je comprends que les communications relatives aux affaires du chemin de fer sont portées par vous au sous-ministre ?—Au sous-ministre, monsieur. Communications déposées devant le sous-ministre.

22888. Vous ne communiquez pas alors directement avec le ministre, règle générale ?—Non ; excepté dans l'absence du sous-ministre.

22889. Je suppose que c'est votre pratique de répondre à ces communications comme secrétaire et d'après des instructions que vous tenez, soit du sous-ministre soit du ministre lui-même ?—Oui.

*Pratique du Département.*

22890. Comment ces instructions vous sont-elles transmises ?—Généralement elles sont sur la face du document, ou sur des morceaux de papier apportés par le messager ; ou elles sont données verbalement.

Comment on répond aux lettres.

22891. Alors il n'y a pas de règle établie par laquelle elles devraient être par écrit.—Je veux dire les instructions qui vous sont données ?—Non.

22892. Quand les instructions sont verbales, faites vous, vous-même une note se rapportant à la substance de ces instructions ?—S'il y a un papier, je le fais.

22893. Je m'enquiers maintenant des occasions où elles sont verbales ?—Eh ! bien je dis, s'il y a un document j'écrirai les instructions, mais s'il n'y en a pas on pourra me donner instruction d'écrire à la personne qui n'a pas écrit sur des détails se rapportant à l'affaire.

22894. C'est-à-dire à propos d'affaires au sujet desquelles il n'y a pas de document existant dans ce temps-là ?—Oui.

22895. Mais si c'était en réponse à une autre lettre, vous auriez alors la lettre originale et vous noteriez sur sa face la substance de toute instruction qui vous serait donnée verbalement ?—Oui ; je le ferais, règle générale.

Un registre de lettres reçues et envoyées.

22896. Y a-t-il dans votre bureau un registre sur lequel vous inscrivez jour par jour les sujets sur lesquels vous avez reçu des communications et aussi les sujets sur lesquels vous avez écrit des lettres ?—Nous tenons un registre des lettres reçues et envoyées tous les jours.

22897. Vous adressez-vous quelquefois au ministre lui-même au sujet de ces affaires en présence du sous-ministre ?—Quand je suis appelé.

22898. Était-ce au sujet des affaires du chemin de fer que vous avez été là parfois, avec le sous-ministre ou de vous-même, quand le sous-ministre était à la ville ?—Oui, sans doute. C'est déjà depuis un si grand nombre d'années ; comme de raison.—

22899. Alors, dans ces occasions, vous receviez vous-même en présence du ministre les instructions relatives aux affaires ?—Oui.

22900. Et dans ces occasions vous notiez sur un document écrit, s'il y en avait, quelles étaient les instructions ?—Oui.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT 5 A.

22901. Vous vous rappelez un télégramme envoyé relativement à des travaux sur la branche proprement dite de Pembina Nord. Je veux dire envoyé par vous. Je pense que je vous ai écrit un mot vous demandant au nom de quelle autorité vous aviez télégraphié la substance de cette dépêche comme vous l'avez fait ?—Oui.

22902. Et vous avez répondu que vous aviez raison de penser que c'était d'après les instructions du ministre ?—Oui.

25903. Êtes-vous encore de cette opinion ?—Oui.

Il sait qu'il n'enverrait aucun message important sans instruction.

22904. Quelles raisons avez-vous maintenant de penser ainsi ?—La raison que je sais, c'est que je n'enverrais pas de message important sans instruction.

22605. Est-ce là la seule raison que vous avez ?—Oui.

*Construction du chemin de fer—*

*Conti at 5 A.*

22906. Ce serait alors la raison de votre propre infaillibilité?—Non, ce serait mettre en pratique la règle qui m'a toujours guidé depuis que je suis dans cette position.

22907. Mais s'il vous arrivait de faire une erreur, ce serait alors une exception à la règle?—Non; je ne dis pas que je ne pourrais pas faire d'erreur, mais je n'enverrais pas de message sans instructions.

22908. Avez-vous dans votre département maintenant un registre de ces affaires, pour rafraîchir votre mémoire sur ce sujet?—Je pourrais y voir.

22909. N'avez-vous pas fait ces recherches lorsque je vous ai écrit une lettre?—Oui.

22910. Vous rappelez-vous avoir trouvé quelque indice de l'autorité qui vous avait donné ces instructions?—J'ai dû répondre dans le temps.

22911. Votre réponse n'était pas précise. Votre réponse disait que vous aviez raison de croire que vous teniez vos instructions du ministre—vous n'avez pas dit sous-ministre ou de toute autre personne, mais du du ministre?—Oui.

22912. Je suppose qu'on a parlé de l'affaire dans votre département—de l'affaire sur laquelle je vous questionne maintenant?—Au sujet de ce télégramme?

22813. Oui?—Je le suppose.

22914. En doutez-vous?—Je ne pourrais pas dire positivement sans consulter les documents, pour voir à quelle époque c'est arrivé.

22915. N'y a-t-il pas eu, en votre présence, une discussion à ce sujet entre les principaux employés de votre département?—Non que je sache, non que j'en aie le moindre souvenir.

22916. Je vais tâcher de rafraîchir votre mémoire à ce sujet et peut-être pourrez-vous vous souvenir de quelque conversation. Un arrêté du conseil a été passé autorisant M. Whitehead à faire certains travaux sur l'embranchement de Pembina Nord aux taux désignés dans l'arrêté pour deux des principaux articles; dont un était les travaux de terrassement, et les prix pour deux autres articles ont été aussi désignés dans l'arrêté; et rien n'a été dit au sujet du reste des travaux à faire; mais vous avez envoyé une dépêche à M. Rowan disant que M. Whitehead devait continuer de construire l'embranchement, nommant les prix désignés par l'arrêté du conseil pour deux des articles et que pour tous les autres items il devait avoir le prix de la construction de la section 15 qui était une entreprise à prix élevés. La conséquence a été qu'il a eu un prix excessivement élevé pour les fossés d'assèchement entre autres choses—à peu près le double de ce qu'il aurait fallu pour le faire si l'on avait fait appel à la compétition publique.—Et maintenant c'est une question de savoir comment a été envoyé ce télégramme contenant des articles qui n'étaient pas mentionnés dans l'arrêté du conseil privé?—Je me rappelle la circonstance.

Il se rappelle l'arrêté du conseil et le télégramme se rapportant aux prix du contrat No. 5 A.

22917. La chose est-elle maintenant plus fraîche à votre mémoire que quand vous avez parlé en premier lieu?—Oui; je me rappelle la circonstance maintenant. Je me rappelle l'arrêté du Conseil maintenant et la dépêche.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat 5 A.*

22918. Donnez en la description s'il vous plaît?—J'aimerais à consulter les documents. Je pense que je peux trouver quelque chose pour expliquer la dépêche aussi.

22919. Pensez-vous que vous ayez trouvé quelque écrit?—Je pense que je le ferai.

22920. J'ai appelé déjà votre attention sur ce sujet et je crois comprendre que vous avez fait les recherches alors?—Oui; j'ai dû faire des recherches alors.

22921. Vous ne vous rappelez pas maintenant quel a été le résultat de ces recherches?—Non, mais je crois que je trouverai quelques papiers à ce sujet.

22922. En sus de la lettre que je vous ai écrite, je crois vous avoir parlé à ce sujet dans votre département?—Oui.

Il ne peut pas dire de qui il tenait ses instructions pour envoyer cette dépêche.

22923. Vous ne pouvez pas dire maintenant de quelle autorité vous teniez vos instructions pour envoyer cette dépêche?—Non.

22924. Dites-vous que c'est votre devoir d'ouvrir, comme je le comprends, toutes les communications qui vous sont adressées comme secrétaire?—Oui.

**SOUSSIONS—  
PRATIQUE DU  
DÉPARTEMENT.**

La date de la réception est marquée sur l'enveloppe et les soumissions sont mises de côté jusqu'au dernier jour désigné pour les recevoir; alors ils les met entre les mains du sous-ministre.

22925. Ceci comprend-il toutes les soumissions pour les travaux?—Non, je devrais excepter les soumissions. Les soumissions sont marquées sur la face: soumissions pour certains travaux, et je marque la date de réception sur l'enveloppe même; je les mets de côté jusqu'au jour de réception—c'est-à-dire le dernier jour. Alors je les dépose fermées entre les mains de M. Trudeau.

22926. Est-ce là une pratique invariable, où est-elle seulement générale?—Invariablement, Monsieur. Je puis par inadvertance ouvrir une soumission, dans le cas où rien ne démontre que c'est une soumission, ou autre chose qu'une communication ordinaire.

22927. Quel est le but de timbrer les enveloppes dans lesquelles viennent les soumissions?—C'est ordinairement la date de réception.

22928. Pourquoi cette mesure est-elle nécessaire?—Des questions au sujet de la date de l'arrivée pourraient s'élever. Des soumissions arrivent quelquefois après l'heure voulue, par exemple dans l'après-midi. Ils fixent généralement l'heure du jour à laquelle elles doivent être reçues, par exemple dans l'après-midi, ou après l'arrivée des malles de l'est et de l'ouest. Le timbre démontre la date de l'arrivée; le timbre du bureau de poste, quand les lettres arrivent par la malle indique ainsi la date où elles ont été envoyées. Je mets P. M. au-dessous avec la plume si elles sont reçues dans l'après-midi.

Le témoin est la première personne qui touche aux soumissions.

22929. Voulez-vous dire que vous avez toujours été le premier à toucher aux soumissions—c'est-à-dire lorsqu'elles viennent dans des enveloppes marquées "soumissions"?—Oui.

22930. Vous êtes la première personne qui en disposez dans tous les cas?—Oui.

22931. Sur chacune vous marquez l'heure à laquelle vous les avez reçues?—Pas l'heure.

22932.—Le jour?—Oui; le jour s'il est midi. Comme de raison celles

*Soumissions—  
Pratique du Département.*

reçues avant midi sont simplement timbrées à la date du jour, et si c'est dans l'après-midi, je mets P. M. sous le timbre.

22933. Quand ces soumissions sont ouvertes dans la suite vous n'êtes pas toujours présents, mais vous avez été quelque fois présent?—Pas toujours, mais généralement. Le témoin est ordinairement présent à l'ouverture des soumissions.

22934. Vous êtes ordinairement l'une des personnes en la présence desquelles elles sont ouvertes?—Généralement.

22935. L'usage des enveloppes est-il alors fini ou sont-elles encore conservées après cela?—Elles sont généralement conservées.

22936. Pourquoi sont-elles conservées?—Pour cette raison, pour voir la date de réception. Les enveloppes sont généralement conservées pour indiquer la date de réception.

22937. Je comprends que vous voulez dire que c'est entendu dans le département de les conserver après le jour d'ouverture?—Dans plusieurs cas elles sont conservées pendant un temps considérable.

22938. Dans le but ostensible d'indiquer l'heure ou le moment du jour dans le cas où il pourrait survenir une contestation à ce sujet?—Oui, c'est cela.

22939. Vous sont-elles remises comme secrétaire une fois qu'elles ont été ouvertes par quelques autres fonctionnaires supérieurs?—Les enveloppes auxquelles vous faites allusion?

22940. Tout?—Non; les soumissions restent entre les mains du sous-ministre jusqu'à ce que l'une d'elles soit acceptée et que les conditions, ou du moins le contrat, soit signé. Elles me sont alors remises et je vois à ce qu'elles soient endossées et qu'on en dispose comme des autres documents.

22941. Quand elles vous sont remises, tous les papiers relatifs à chaque soumission, comme vous le comprenez, vous sont-ils aussi remis?—Oui.

22942. Et les enveloppes aussi?—Avez les enveloppes.

22943. Maintenant, entre le jour de réception des soumissions et le jour où vous marquez la date de telle réception, quel soin prenez-vous de ces documents jusqu'au jour de l'ouverture?—Je les mets dans un casier.

22944. Quelle espèce de casier: voulez-vous dire dans un coffre-fort ou dans un bureau ouvert?—Je veux dire dans une armoire fermée par une serrure Chubb. Il met les soumissions dans une armoire fermée par une serrure Chubb.

22945. Dans votre bureau?—Oui; dans mon bureau. Généralement les soumissions sont accompagnées de chèques faits à ordre comme de raison.

22946. Vous avez la clef de cette armoire?—Je l'ai.

22947. D'autres que vous l'ont-ils?—Personne autre.

22948. Vous ne savez pas que quelqu'un dans votre département ait une clef qui l'ouvre?—Non, ils n'en ont pas. Je pourrais toujours voir si quelqu'un a essayé de l'ouvrir, parce que s'ils l'avaient essayé je ne pourrais pas l'ouvrir. J'ai à renverser le mouvement.

*Soumissions—  
Pratique du Dépar-  
tement.*

22949. Un autre pourrait-il renverser le mouvement? — Non, il n'aurait pas la clef.

22950. Mais s'ils avaient une clef?—Oui, comme de raison. C'est une serrure de sûreté.

22951. Y a-t-il une seconde clef pour cette serrure quelque part?—Non, monsieur.

Il tient des documents personnels dans la même armoire.

22952. Quels sont les autres documents qui sont contenus dans cette armoire?—Des documents personnels.

22953. Vos propres documents à vous?—Oui, mes propres documents à moi.

22954. N'est-ce pas un des des<sup>de</sup> dépositaires officiels?—Non, monsieur.

22955. Alors les soumissions sont de fait sous votre garde personnelle depuis le jour où elles sont reçues jusqu'au jour où elles sont ouvertes?—Oui.

Le témoin a individuellement la charge des soumissions.

22956. Vous en êtes individuellement chargé?—J'en ai individuellement la charge. Elles me sont adressées.

22957. Ne vous êtes vous jamais aperçu que l'armoire avait été laissée ouverte par accident?—Non.

22958. N'avez-vous jamais su que des papiers avaient été vus ou touchés pendant votre absence?—Pas sortis de l'armoire.

22959. Je veux dire sortis de l'armoire?—Non parce que je porte toujours la clef sur moi.

22960. Mais si vous aviez laissé l'armoire ouverte par accident, ceci n'empêcherait pas une personne d'y toucher?—Non.

Personne à sa connaissance n'a jamais touché aux soumissions après leur réception.

22961. Mais vous dites que vous ne savez pas si quelqu'un a vu ou touché ces documents pendant votre absence?—Non ; rien n'a jamais disparu de cette armoire, que je sache.

22962. Vous savez, comme de raison, que les soumissions ne vous arrivent pas toujours par le bureau de poste?—Non.

22963. On vous les donne personnellement quelquefois?—Oui et on me les donne ainsi très fréquemment.

22964. Je suppose que vous en disposez de la même manière que vous disposez de celles qui arrivent par la poste?—De la même manière.

22965. Est-il arrivé quelquefois que les soumissions vous soient arrivées sans que l'enveloppe portât la marque de soumission?—Oui, ceci est arrivé souvent.

Si une soumission arrive sans être marquée, il l'ouvre, la timbre et en dispose comme des autres.

22966. Dans ces cas vous ouvrez les soumissions, je suppose, sans savoir ce que c'est?—Oui, sans le savoir ; j'écris alors une note sur la face du document, je le timbre et j'en dispose comme d'une autre soumission.

22966. Mais bien entendu, vous devez en connaître le contenu?—Comme de raison, je le pourrais.

22968. Vous en avez pris connaissance, ne l'avez-vous pas fait?—Je ne le pense pas. Ces soumissions portent les prix de la cédule, et je n'aurais pas par devers moi les quantités pour arriver au total.

*Soumissions—  
Pratique du Départe-  
ment.*

22969. Mais ces soumissions ont généralement leurs quantités toutes faites et le calcul est fait de manière à donner et la somme totale et le prix?—Oui.

22970. Mais vous dites que vous n'avez pas pris connaissance du contenu d'aucune des soumissions de cette manière?—Oui ; je le dis.

22971. Ne vous a-t-on jamais fait de proposition se rapportant à quelque une des soumissions dans le but de vous engager à en révéler la substance à quelqu'un?—Bien, je pourrais à peine le dire, monsieur ; je ne pense pas qu'aucune tentative sérieuse de ce genre ait été faite. Les entrepreneurs, bien entendu, essaient d'avoir des informations. Ils le font d'une manière indirecte, mais je ne me rappelle pas que quelqu'un se soit jamais adressé à moi délibérément pour obtenir des informations, je ne me souviens pas non plus d'avoir jamais donné aucune information se rapportant aux travaux de cette nature.

22972. N'avez-vous jamais, soit avec intention ou sans intention, communiqué à quelqu'un le contenu ou ce que vous considérez être le contenu d'aucune soumission dans le département?—Non, monsieur.

22973. Ou aucune partie d'aucune soumission?—Ou aucune partie d'aucune soumission. Je suppose que la question comprend les soumissions avant qu'elles aient été reçues. Je veux dire avant le temps de l'ouverture et aussi avant la signature du contrat.

22974. Je veux dire ce qui peut donner à une personne soumissionnaire un avantage sur un autre?—Non, monsieur ; jamais.

22975. Ou ce qui pourrait donner à une personne qui se proposerait de soumissionner quelque avantage sur un autre?—Non monsieur, jamais.

22976. Savez-vous si telles informations ont été données par quelqu'un en rapport avec votre département?—Personnellement, non monsieur. Je n'en connais pas personnellement.

22977. Est-ce l'habitude en ouvrant les soumissions d'enregistrer chacune d'elles dans un livre ou d'en prendre note par écrit dans l'ordre qu'elles sont ouvertes?—A mesure qu'elles sont ouvertes, elles sont marquées par le sous-ministre et il dit "ouverte en présence de—". Il signe et si un autre fonctionnaire est présent en outre, il signe et je signe le dernier—c'est-à-dire sur la face.

Les soumissions sont marquées par le sous-ministre à fur et à mesure qu'elles sont ouvertes.

22978. C'est-à-dire sur la cédule générale n'est-ce pas?—Non ; c'est-à-dire sur le dos de la soumission elle-même, et la date est aussi inscrite ; et en outre une liste est faite. Il y a une lettre. Nous appelons cette soumission A, et quand les dernières sont ouvertes, la même inscription est faite au bas, signées par les trois personnes présentes, mais les noms ne sont pas donnés. Les noms sont réservés.

Les noms réservés.

22979. Les noms ne sont pas donnés dans quoi?—Sur la liste. L'employé ne sait pas le nom de la personne que représente la lettre A.

2280. Alors, selon votre pensée maintenant, la substance de chaque soumission est marquée d'une lettre particulière?—Oui.

22891. Et sur la liste une lettre correspondante est écrite sans le nom?—Oui.

22982. Et l'employé fait le calcul des prix de la cédule?—Comme de raison toutes ces cédules doivent être revisées.

*Soumissions—  
Pratique du Département.*

32983. Alors comme je vous comprends, à l'ouverture des soumissions une cédule est faite marquée d'une lettre pour chaque soumission, et les détails de cette soumission sont donnés sur cette liste?—Je ne pourrais pas dire, monsieur, sans consulter. Je crois que vous pouvez trouver une cédule là. En regardant à la cédule, je vois que les noms et autres particularités sont donnés.

Procédés suivis  
pour l'ouverture des  
soumissions.

22984. Sans parler de ce cas-ci en particulier, je veux m'assurer de la pratique générale sur ce sujet, je serais heureux si vous vouliez me dire ce que vous vous rappelez relativement à cela dans les cas où vous avez été présent?—Oui; je me rappelle qu'aussitôt qu'une soumission est ouverte la lettre est écrite sur la face et sur une cédule, ainsi que le nom du soumissionnaire et le lieu de sa résidence. Dans quelques cas le nom des sûretés, soit que la soumission soit accompagnée d'un chèque ou d'autres sûretés, et le montant.

22985. Est-ce là le souvenir que vous en avez, que c'est la pratique générale, ou est-ce un cas isolé survenant de temps à autre où toutes ces particularités sont données?—Ceci a été la pratique générale relativement aux contrats de chemin de fer.

22986. Est-ce que cette feuille sur laquelle ces inscriptions sont d'abord faites, est conservée?—Oui; c'est sur cette feuille que vous voyez ouverte.

22987. Alors le certificat qui est donné est réellement le registre original, n'est-ce pas que cette cédule et certificat donné par des personnes qui disent avoir ouvert ces soumissions se rapportant au chemin de fer du Pacifique, est réellement la feuille originale sur laquelle les soumissions sont faites?—Oui; ceci reste avec les soumissions et les suit.

On n'a pas disposé  
des premiers contrats  
dans la manière décrite.

22988. Maintenant le contrat No. 1, relativement au chemin de fer du Pacifique, a rapport à la partie de la ligne télégraphique et nous avons un tel certificat, et ce, devant nous; voulez-vous s'il vous plaît le regarder (pièce No. 1) ceci ne donne pas la résidence et plusieurs autres détails que vous avez mentionnés?—Non ceci est une des premières soumissions; vous trouverez que les autres venus subséquentement ont été modifiées. Il y a eu différentes manières d'en disposer, mais vous verrez que l'on a disposé des derniers contrats comme je viens de le dire.

22989. Vous ne voulez pas dire alors que toutes les ouvertures des soumissions ont été accompagnées des formalités que vous avez mentionnées, mais que l'on n'a agi comme vous dites que pour les soumissions de date récente?—Oui; mais j'irai plus loin. Je ne pense pas qu'il y eût des dépôts d'argent dans les premiers contrats. Je n'en suis pas bien certain.

22990. Regardez cette cédule particulière; dans votre main, je crois qu'elle est signée par vous: voulez-vous dire que c'est la feuille originale sur laquelle les particularités ont été mises relativement à ces soumissions?—Oui, c'est la feuille originale sur laquelle toutes ces écritures ont été faites à l'époque où ces soumissions ont été ouvertes.

22991. Elle n'a pas été préparée dans la suite d'après les données originales?—Non; ceci est le registre original.

22992. Je pense vous avoir demandé une fois dans votre bureau si vous teniez un registre du temps de la réception des différentes soumissions relatives à différents travaux?—Vous avez pu le faire, monsieur.

*Soumissions—  
Pratique du Département.*

22993. Pouvez-vous dire maintenant si vous avez tenu un tel registre ?  
—Oui ; nous avons tenu un registre.
22994. Je veux dire un registre de la réception des soumissions ?  
Oui ; c'est un registre sur la face de la soumission même.
22995. Ceci ne répondrait pas tout à fait au même but qu'un registre indépendant ?—Jusqu'à ce que la soumission soit ouverte nous ne pouvons pas tenir d'autre registre que la lettre même.
22996. Dites-vous que vous ne pouvez pas tenir un tel registre ou que vous ne l'avez pas fait ?—Nous n'avons pas tenu d'autre registre que l'inscription sur la face de la lettre.
22997. Vous concevez que vous pourriez tenir un tel registre si l'on le croyait expédient ?—Oh, oui.
22998. Dites-vous alors, que vous ne tenez pas de registre de la réception des soumissions et que les soumissions elles-mêmes à l'époque de leur ouverture fournissent le seul registre ?—Le seul registre.
22999. De telle sorte que si une soumission venait à s'égarer ou à se perdre vous n'avez aucun moyen de savoir que telle soumission a été reçue et perdue ?—Non ; à moins que la partie intéressée ne vienne s'en enquérir.
23000. Vous n'avez dans le département aucun moyen de le savoir ?  
—Non, monsieur, les parties intéressées viendraient s'en enquérir sans doute.
23001. Je ne parle pas de cela, je parle de l'administration du département ?—Non, monsieur.
23002. Savez-vous s'il y avait une méthode adoptée de chiffrer les soumissions dans le même ordre qu'elles avaient été reçues, par exemple, ou étaient-elles chiffrées sans distinction ?—Sans distinction, si elles avaient été mêlées ; autrement elles auraient été chiffrées dans le même ordre qu'elles avaient été reçues.
23003. Ceci arrivait tout ainsi, mais sans intention ?—Sans intention. Le timbre établirait dans tous les cas l'époque de la réception.
23004. L'époque ou le jour n'enregistrerait pas l'ordre dans lequel elles étaient arrivées ?—Non ; seulement le jour, pas l'ordre.
23005. De fait, je comprends que vous dites qu'un grand nombre de soumissions sont envoyées le dernier jour, ne le sont-elles pas, et qu'elles vous sont remises à vous au lieu d'arriver par la poste ?—Oui, et si je ne me trompe, il y a un numéro marqué sur chaque soumission comme elle est reçue—Si l'enveloppe y est attachée, comme de raison—Voulez-vous me permettre d'en voir une ? Il n'y a pas d'enveloppes ici.
23006. Nous avons remarqué qu'un bien petit nombre de soumissions sont produites maintenant avec les enveloppes qui les contenait ?  
—Les enveloppes seraient au bureau. (M. Miall passe au témoin plusieurs soumissions avec les enveloppes y attachées sur nulle desquelles le témoin n'est capable de trouver un numéro.)
23007. Est-ce qu'il a été d'usage, à mesure que vous ouvrez les soumissions, de noter toute irrégularité apparante dans le moment ?—Oui.
23008. Ces notes, où le faisiez-vous ?—Sur la cédule qui accompagnait les soumissions au dépouillement.

Le seul registre tenu du temps de la réception des différentes soumissions est sur la face des soumissions.

Un grand nombre de soumissions sont envoyées le dernier jour.

*Soumissions—  
Pratique du Département.*

23009. Savez-vous si quelques-unes des enveloppes ont été jetées de côté ou détruites avec intention ?—Non.

Autant qu'il le sait, toutes les enveloppes ont été conservées.

23010. Autant que vous le savez, elles existent encoré ?—Oui, monsieur, autant que je le sais.

23011. Et on les trouverait vraisemblablement au bureau ?—Oui, conservées quelque part.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 5 A.

23012. Avez-vous cherché l'autorisation qui vous a fait envoyer votre télégramme du 11 mai, à M. Rowan, concernant l'embranchement de Pembina Nord ?—Oui.

23013. L'avez-vous trouvée ?—Je n'en ai pas trouvée d'écrite.

Toutes les communications d'importance soumise au sous-ministre avant d'être envoyées.

23014. Sous quelle forme l'avez-vous trouvée ?—Sur la face de cette lettre que je produis ici (Exhibit No. 324), il y a des instructions écrites par le sous-ministre, et je dois dire que toutes les communications d'importance que j'envoie sont soumises préalablement au sous-ministre.

23015. Vous voulez dire avant que vous en receviez la réponse ?—Avant d'être envoyées.

23016. Vous voulez dire que les communications que vous envoyez sont soumises à l'approbation du ministère ?—Oui.

23017. C'est la pratique ordinaire ?—Je ne parle pas naturellement des affaires de routine, mais de tout ce qui a besoin d'être approuvé.

23018. Trouvez-vous quelque memorandum concernant ce télégramme du 11 mai, à part ce qui est ici écrit sur le télégramme de M. Whitehead du 7 mai ?—Non, je ne trouve rien autre chose.

23019. Voici les mots : " Instructions ont été envoyées depuis à M. Rowan, No. 7,818, datées mai 12, 1877, et signées T. T. ; " eh ! bien, est-ce là en substance, tout ce que vous avez trouvé en fait d'autorisation de votre télégramme ?—Non pas comme autorisation.

23020. Quelle autre chose avez-vous trouvée pour votre autorisation ?—Je ne trouve rien autre chose ; mais je ne regarde pas cela comme une autorisation.

23021. Vous croyez que c'est une preuve qui sert plus tard à constater qu'il y avait une autorisation ?—Oui.

23022. Trouvez-vous autre chose avant le 11 mai ?—Non ; je ne trouve rien autre chose.

23023. Eh ! bien, que dites-vous alors de l'autorisation que vous avez reçue : que déposez-vous maintenant à ce sujet ?—Simplement que je n'aurais pu envoyer la dépêche sans autorisation.

23024. Pourquoi n'auriez-vous pas pu l'envoyer ?—Parce que l'affaire était importante, et il ne m'appartient pas d'agir sans autorisation.

23025. Quand vous dites que vous n'auriez pas pu l'envoyer, voulez-vous dire que vous n'auriez pas dû l'avoir envoyée ?—Je n'aurais pas dû l'envoyer sans y être autorisé.

23026. Est-ce donc parce que vous n'auriez pas dû l'envoyer sans autorisation que vous dites maintenant que vous ne l'avez pas envoyée sans autorisation ?—Oui, c'est pour cela.

N'aurait pu sans autorisation envoyer le télégramme à Rowan en vertu duquel Whitehead a eu les prix du contrat 15.

23027. Vous supposez que vous avez fait votre devoir et rien de plus?—Oui.

23028. Et parce que vous supposez que vous avez fait votre devoir et rien de plus, vous croyez que vous étiez autorisé?—Oui, c'est cela.

23029. Avez-vous jamais discuté les résultats de ce télégramme avec M. Trudeau ou aucun ministre des chemins de fer?—Non : je ne crois pas avoir jamais eu de discussions sur les contrats soit avec le ministre, ou M. Trudeau ou avec M. Fleming. Ces questions se débattaient entre le sous-ministre et les ingénieurs.

23030. Je ne parle pas de discussions avant le fait, mais après le fait, sur les résultats graves du télégramme?—Non ; je n'en avais pas entendu parler avant que le sujet soit venu devant la commission ou devant la chambre, je ne sais trop laquelle, une année plus tard.

N'a jamais entendu parler des résultats graves du télégramme avant que l'affaire ait été rendue publique.

23031. Savez-vous si la question a été portée devant la chambre : je ne me rappelle pas avoir vu aucune relation de cette affaire devant la chambre?—Non ; je confonds peut-être l'autre affaire de Whitehead avec celle-ci—le haut chiffre des dépenses—oh ! oui, ça doit être cela. Il y a eu un comité d'enquête concernant le contrat de Whitehead.

23032. Vous vous rappelez, comme question de fait, avoir fait voir ce télégramme à M. Trudeau ou au ministre avant de l'envoyer à Rowan?—Non, monsieur.

Ne se rappelle pas avoir montré le télégramme à Trudeau avant de l'envoyer à Rowan.

23033. Je croyais que vous disiez ce matin que lorsque vous étiez autorisé à faire quelque démarche ou quelque communication, vous notiez la substance de cette autorisation sur quelque papier, s'il y en avait de relatif à l'affaire. Or, dans ce cas-ci, il y avait l'Ordre en Conseil passé le même jour, 11 mai, mais je ne trouve pas de memorandum d'aucune espèce. Voici l'Ordre (Ordre produit), et je désirerais vous entendre expliquer, si vous le pouvez, pourquoi il n'y a pas de mention écrite de vos instructions?—C'est l'usage. Cet Ordre en Conseil a été reçu le 15 mai, d'après le timbre, du Conseil. Les documents, rapports d'ingénieurs et autres documents s'appliquant à une affaire, accompagnent généralement les rapports au Conseil. et ils reviennent avec l'Ordre. La dépêche envoyée à M. Rowan est datée du 11 mai, conséquemment quatre jours avant que l'Ordre en Conseil fût placé sous mes yeux—avant que j'eusse reçu l'Ordre en Conseil.

Le télégramme a été envoyé quatre jours avant la réception de l'Ordre en Conseil.

23034. Voulez-vous dire que c'était une des occasions où il n'y avait aucun papier s'y rattachant sur lequel vous auriez pu noter les instructions?—C'était l'une de ces occasions.

23035. En sorte que vous dites qu'il n'y avait pas de papier sur lequel vous auriez pu noter les instructions?—Je ne saurais dire positivement qu'il n'y en avait pas, mais je n'en avais pas sous les yeux dans le temps.

23036. Qui portait la responsabilité des termes de ce télégramme?—Le sous-ministre portait la responsabilité des termes de la dépêche, selon moi, le sous-ministre, parcequ'il part de lui. Si les expressions ou la teneur de la dépêche ne lui plaisent pas, il les change, et ce n'est que lorsqu'il est content de la dépêche qu'elle est expédiée.

23037. Il n'en serait pas responsable si elle ne lui était pas communiquée?—Non, sans doute.

Construction du chemin de fer—  
Contrat S A.

23038. Eh ! bien ; celle-ci lui a-t-elle été montrée ?—Je ne saurais le dire.

23039. La théorie de sa responsabilité est fondée sur ce fait ?—Naturellement.

23040. Pouvez-vous dire si vous avez montré cette dépêche au ministre ?—Non ; je ne me rappelle pas. Je n'avais pas l'habitude de le faire. Il est plus vraisemblable que je l'aurais fait voir à l'ingénieur.

23041. Plutôt qu'au Ministre ?—Plutôt qu'au Ministre.

Ne se rappelle pas ce qu'il a fait.

23042. Je suppose, en vérité, que tout cela est conjectural. Vous n'avez pas de raison de supposer que vous l'avez montrée du tout à aucun d'eux ?—Si j'ai suivi l'usage ordinaire, je l'ai montrée, mais je ne saurais dire dans le moment—il y a longtemps de cela—si je l'ai fait ou non.

23043. Ce memorandum, écrit au dos du No. 13,732, daté du 12 mai, 1877, par qui a-il été écrit ?—Il est de l'écriture de M. Trudeau, le sous-ministre.

Il doit y avoir eu quelque communication entre les personnes qui se trouvaient au Conseil-Privé, et le témoin pour permettre à ce dernier d'envoyer le télégramme en question.

23044. Il paraît que cet ordre en conseil était nécessaire pour autoriser quelqu'un à télégraphier à M. Rowan, et qu'il a été passé le même jour que le télégramme a été envoyé ; c'est pourquoi, je présume qu'il y a dû avoir quelque communication entre les personnes qui se trouvaient au conseil privé et vous pour vous permettre d'envoyer ce télégramme comme le résultat de l'ordre en conseil ?—Oui.

23045. Cela vous aide-t-il un peu à vous rappeler ce qui s'est passé dans cette occasion : si quelqu'un est venu du conseil vous trouver et vous a donné l'ordre d'envoyer le télégramme ?—Non ; personne ne viendrait du conseil.

23046. On aurait pu vous envoyer un memorandum, ou le ministre pouvait passer dans les bureaux de son département ?—Oui ; le ministre pouvait enjoindre au sous-ministre ou à M. Fleming de dire qu'un ordre en conseil est passé et qu'il autorise l'ouvrage. Les instructions pourraient venir sous des formes différentes—soit du ministre, du sous-ministre ou de l'ingénieur.

23047. Je suppose, d'après ce que vous en avez dit, que vous ne vous rappelez pas qu'il y eût grande urgence à propos de ce contrat en particulier ?—Rien, si ce n'est ce que j'en ai vu dans le rapport de M. Fleming.

23048. Mais vous ne vous rappelez pas la circonstance ?—Non.

23049. Règle ordinaire, interveniez-vous dans les relations entre les personnes qui faisaient le contrat pour le Département et le Département, ou d'autres personnes servaient-elles d'intermédiaires ?—De quelle manière ?

23050. Avez-vous fait quelqu'un des arrangements avec les entrepreneurs ?—Non ; je n'avais rien à voir à ça ; je signais un contrat quand il était prêt pour les signatures.

23051. Mais avez-vous pris part, de votre propre mouvement, en quelque temps que ce soit, aux négociations ?—Non.

23052. Veuillez examiner cette lettre, datée du 29 décembre, 1874 (Exhibit No 325,) une lettre de James Cooper, et dire si vous y avez répondu?—Cette lettre paraît avoir été reçue par moi le 2 de janvier, à en juger par ce timbre.

23053. Et y avez-vous répondu?—Oui.

23054. Dans quel sens?—Que nous n'en voulions pas.

23055. Où croyez-vous que cette lettre se trouvait entre sa date et le temps où vous l'avez reçue?—Je l'ignore; je vois que le commis l'a endossée le 7 janvier, avec ma note "Pas de besoin, par ordre du ministre." J'ai reçu cette instruction le 4 janvier. La réponse a dû être faite avant que la lettre ait été endossée. Je ne connais pas la date de la réponse.

23056. Comme affaire de pratique, je crois que vous mettez sur le couvert de chacune de ces lettres reçues dans votre département la date de la lettre au-dessus d'une ligne, et au-dessous de la même ligne la date à laquelle vous l'avez reçue comme secrétaire; est-ce la pratique générale?—Non. La seconde ligne indique la date de l'inscription de la lettre dans le registre par le commis.

23057. Alors elle n'est pas toujours enregistrée par le commis comme reçue, le même jour qu'elle est actuellement reçue?—Non; il s'écoule quelquefois plusieurs jours. Il y a des soumissions qui restent des trois mois sans être inscrits.

23058. Parlons de cette lettre en particulier; quand croyez-vous l'avoir reçue?—A en juger par le timbre, je l'ai reçue le 2 janvier.

23059. Pouvez-vous dire par ce que vous voyez sur la lettre maintenant, de qui vous avez reçu vos instructions concernant la réponse à y faire?—Du Ministre; je ne saurais dire par le canal de qui elles me sont venues, mais elles émanaient du Ministre sans que je puisse dire si c'est le sous-ministre ou M. Buckingham qui me les a communiquées.

23060. Si donc une tierce partie, autre que le ministre lui-même, vous disait que le ministre avait donné des instructions particulières, inscrieriez-vous au dos du document que ces instructions ont été reçues du Ministre?—Cela dépendrait, naturellement, de la personne qui m'apporterait l'ordre. Si c'était le sous-ministre, ou le secrétaire privé ou M. Fleming—Ce sont les seules personnes qui pourraient communiquer avec moi dans une affaire de cette sorte.

Si le sous-ministre, ou Fleming ou le secrétaire privé du ministre disait au témoin que le ministre avait donné certaines instructions, le témoin inscrirait "Par ordre du ministre."

23061. Si l'un ou l'autre de ces trois messieurs venait à vous comme porteur d'instructions du ministre, vous inscririez au dos du document ces instructions et vous noteriez qu'elles ont été reçues par l'ordre du ministre?—Oui.

23062. Sans mentionner par quel intermédiaire vous les avez reçues?—Sans dire qui me les a apportées.

23063. Ainsi, vous ne pouvez dire en voyant sur le papier les mots "par ordre du ministre," si c'est le ministre qui vous a lui-même donné ses ordres, ou si ce sont d'autres personnes qui vous les ont transmis?—Non, je ne le pourrais pas.

23064. Pouvez-vous dire à l'heure qu'il est, soit en voyant ce document, ou d'après quelqu'autre moyen d'information, de qui vous avez

*Rails d'acier—  
Pratique du Département.*

reçu ces instructions vous enjoignant de répondre à la demande de M. Cooper qu'on n'avait pas besoin de rails davantage?—Je ne le puis pas. En examinant cette note au crayon dans le coin, on dirait qu'elle est de l'écriture de M. Buckingham, on pourrait aussi dire que c'est la mienne. C'est difficile à dire, mais je ne vois pas non plus pourquoi j'aurais fait dans le coin une annotation au crayon, et écrit la même chose avec de l'encre sur la face du document.

La direction au crayon sur l'Exhibit No. 325 est probablement de l'écriture de Buckingham, le secrétaire privé du ministre.

23065. Cela vous donne à croire que la direction écrite est de M. Buckingham?—La direction au crayon—et elle est répétée sur la face—sur le dos du document—avec de l'encre.

23066. Par vous?—Oui.

Un message du ministre envoyé par l'entremise du secrétaire privé était reçu par le témoin comme s'il venait du sous-ministre.

23067. Vous recevriez un message que vous apporterait monsieur Buckingham comme venant du ministre avec autant de foi en son autorité que si ce message vous venait par le canal de M. Fleming ou de M. Trudeau?—Oui, sans doute.

23068. Et du secrétaire privé de n'importe quel ministre?—Oui.

23069. De M. Bradley, par exemple, porteur d'un ordre du ministre actuel?—Certainement.

Reconnait l'écriture de Buckingham.

22070. Examinez bien ce memorandum au crayon sur la face de la lettre: ne vous laisse-t-il l'impression bien forte qu'il a été écrit par telle ou telle personne?—Oui; je dirais qu'il a été écrit par M. Buckingham.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT 5 A.

23071. Pour en revenir encore une fois au télégramme, du 11 mai, à M. Rowan relativement à l'embranchement de Pembina Nord, pourriez-vous dire si c'est de M. Fleming ou de quelqu'autre personne liée au département des ingénieurs que vous avez reçu des instructions sur les détails?—Non, et il n'est pas vraisemblable que j'en aurais reçu.

SOUSSIONS.

23072. Nous avons demandé, il y a quelque temps à votre département un relevé des dépôts faits, s'il y en avait, avec chacune des soumissions ou avec les contrats comme garantie; nous demandions aussi comment on en avait disposé. Savez-vous si ce relevé a été fait; ou pouvez-vous dans le moment nous renseigner à cet égard?—Non; je ne l'ai pas vu.

23073. Comme de raison vous pouvez le savoir en vous adressant à votre département?—Oui.

23074. Et je suppose qu'il nous faudra le demander une seconde fois?—Je vais en prendre note.

Où les soumissions sont conservées.

23075. Vous parliez, ce matin, de soumissions qui avaient été déposées dans un placard dans votre cabinet, est-ce l'armoire qui est attachée au pupitre où vous vous placez?—Oui.

23076. Est-elle dans la partie qui est en face de votre siège, ou est-elle sur un des côtés?—Sur l'un des côtés.

23077. Est-ce une espèce d'aile à votre pupitre, ou fait-elle corps avec lui?—Elle fait partie du haut.

23078. Y a-t-il en outre une partie centrale?—Il y a aussi une partie centrale divisée en cases, et elle se ferme.

23079. Et cela forme une aile séparée avec porte indépendante?—  
Oui

*Soumissions.*

23080. Est-elle appuyée ou scellée au mur?—Non; elle est placée au milieu de la chambre.

23081. Est-ce une armoire de bois?—Oui; avec panneaux en arrière.

23082. Avez-vous jamais eu occasion de soupçonner qu'on avait essayé à y pénétrer de quelque façon; ou de vous apercevoir qu'on en avait dérangé la boiserie?—Non.

23083. Ni que la serrure ait été dérangée?—J'ai découvert plusieurs fois qu'on avait essayé, mais inutilement, d'ouvrir la serrure. J'ai fait voir à votre secrétaire comment cela avait pu se faire ou se tenter.

23084. Et comment vous vous en apercevriez immédiatement après?—Oui.

23085. Avez-vous quelque raison de penser que quelque personne ait jamais, contre votre gré et à votre insu, manié le contenu de cette armoire?—Non.

*N'a pas de raison de penser que l'armoire ou sont gardées les soumissions ait jamais été soumise à une tentative d'effraction.*

23086. Ni d'aucune autre façon, pour donner à d'autres personnes des renseignements sur le contenu des soumissions avant l'heure et le jour réguliers?—Non.

23087. D'après la pratique et l'administration qui existent dans votre département voyez-vous aucun moyen pour qui que ce soit, de se procurer des renseignements sur le contenu des soumissions avant la dernière heure fixée pour leur réception de manière à en prendre avantage et à formuler en conséquence une soumission en son propre nom?—Non; je ne vois pas comment la chose pourrait se faire, les soumissions restant sous scellé jusqu'au moment où elles sont remises entre les mains du sous-ministre.

23088. Vous vous attendiez, n'est-ce pas, à être appelé à produire certaine correspondance concernant une réclamation de M. Horetzky pour une augmentation de salaire ou pour arrérages?—Oui.

*RÉCLAMATION DE HORETZKY.*

23089. Avez-vous sur vous cette correspondance?—Oui.

23090. Les Commissaires ont décidé de ne pas s'occuper, pour le moment, d'affaires se rattachant à des réclamations d'argent contre le gouvernement, c'est pourquoi nous ne croyons pas qu'il importe au sujet que nous traitons d'examiner cette réclamation; si nous changeons d'avis, nous vous demanderons alors de produire cette correspondance; si je ne me trompe elle traite entièrement d'une réclamation de M. Horetzky pour arrérages de salaire?—Oui, pour arrérages.

23091. Ou pour quelque allocation de quelque espèce de la part du gouvernement?—Oui.

23092. Autant que vous vous rappeliez, les soumissions pour ouvrages venaient-elles toujours à votre adresse comme secrétaire, ou étaient-elles quelquefois adressées à d'autres personnes dans le gouvernement?—Oui; quelquefois elles arrivaient directement au ministre.

23093. Et comment vous parvenaient-elles à vous?—Le ministre les envoyait par son secrétaire privé.

23094. Vous rappelez-vous quelque cas où elles vous sont ainsi parvenues et pourriez-vous dire pour quel ouvrage la soumission était envoyée?—Non, je ne me rappelle aucun cas. L'annonce demandant

*Soumissions.*

des soumissions disait : “ Des soumissions adressées au soussigné ” et endossées : “ soumission pour tel ouvrage ” ; mais, malgré cela, il y avait des gens qui envoyaient leurs soumissions au ministre, en quelle occasion, je l'ignore, mais je sais que la chose a eu lieu.

23095. Pourriez-vous dire si, dans aucune de ces occasions, il y avait quelque irrégularité dans le document ou quelque chose de particulier dans ce cas spécial?—Non.

OTTAWA, jeudi, 7 juillet, 1881.

**Schreiber.**

COLLINGWOOD SCHREIBER, assermenté et interrogé :

TRACÉ ET CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER

*Par le Président :*

23096. Vous êtes l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique?—Je le suis aujourd'hui ; oui.

Ingénieur en chef depuis le 20 mai 1880.

23097. Depuis quand?—Depuis le 20 mai, 1880, je crois.

Entra au service au 1er décembre 1879, comme ingénieur surintendant.

23098. Etiez-vous attaché à ce chemin auparavant?—Oui ; j'entrai au service le 1er décembre, 1879, comme ingénieur surintendant du district entre le Fort William et les Montagnes Rocheuses.

23099. Où était votre quartier général dans ce temps-là?—A Ottawa dans le temps.

23100. Avez-vous passé une bien grande partie de ce temps éloigné d'Ottawa avant votre nomination comme ingénieur en chef?—Oui ; j'en ai passé une grande partie dans le Nord-Ouest entre le Portage La Prairie et le Fort William.

23101. Avez-vous fait une inspection personnelle des ouvrages en voie de construction?—Oui ; j'en ai fait une inspection minutieuse.

23102. De quels ouvrages?—Des contrats 42 et 15 ; de fait, je puis dire entre le Portage La Prairie et la Rivière à l'Aigle.

23103. Cela embrasserait alors le contrat 41, aussi bien que 42?—Non ; je ne suis pas allé dans ce temps-là exactement, sur le contrat 41.

A inspecté de près les contrats Nos. 42, 15 et 48, et l'embranchement de Pembina.

23104. Quels ouvrages aviez-vous inspectés de près?—42, 15, l'embranchement de Pembina, et le contrat 48.

23105. Il n'y avait pas grand'chose à inspecter sur 48 jusqu'au temps ou vous êtes devenu ingénieur en chef?—Bien peu.

23106. Vers quel temps de l'année êtes-vous allé sur ces deux sections 42 et 15?—En décembre ; à Noël, 1879.

23107. La neige vous a-t-elle gêné en aucune manière pour votre inspection?—Pas le moins du monde.

23108. Avez-vous pu faire quelque comparaison entre la désignation de la ligne et toute autre désignation qui aurait pu être adoptée dans le voisinage?—Dans les environs immédiats ; oui. J'ai examiné différentes petites choses se rapportant au détail de la désignation, mais rien de bien étendu. Je puis dire que lorsque j'ai été nommé, je pris pour principe d'économiser le plus possible eu égard à l'état dans lequel je prenais les choses.

Voulait économiser autant que possible.

23109. Et quant à la désignation, vous dites que vous n'avez pu examiner s'il fallait adopter certaines déviations?—Voilà tout.

23110. Mais quant à la désignation générale, vous n'avez pas fait de comparaison entre ce qui avait été adopté et aucune autre qui aurait pu être adoptée?—Aucune quelconque.

23111. Et ces légères déviations dont vous parliez sont celles, je suppose, qui pourraient arriver sur toute désignation, après vous être familiarisé avec la localité?—Vous comprenez que dans une contrée sauvage à mesure que vous l'étudiez jour par jour, il est toujours possible de faire quelques légères améliorations en changeant la ligne d'une manière ou d'une autre pour diminuer le travail sans nuire à la stabilité et à l'efficacité de l'ouvrage.

Dans une nouvelle contrée on peut de jour en jour faire des améliorations en changeant la ligne de place.

23112. Avez-vous trouvé sur la section 42 quelque chose qui ait attiré particulièrement votre attention, ou les travaux progressaient-ils comme vous vous y attendiez ou comme vous l'espérez?—Quand je suis allé là pour la première fois, les travaux n'avançaient pas d'une manière aussi satisfaisante que je l'aurais désiré; et l'un des motifs de ma visite était de donner au gouvernement toutes les informations propres à l'induire à réagir contre cet état de choses et à y porter remède.

CONTRAT No. 42

23113. Sous quel rapport les travaux ne progressaient pas d'une manière satisfaisante pour vous?—Il n'y avait pas assez de monde à l'ouvrage.

Progrès peu satisfaisant, il n'y avait pas assez de monde sur la ligne.

23114. Vous voulez dire que les entrepreneurs n'avaient pas assez de monde?—Oui.

23115. Alors, les travaux avançaient trop lentement?—Oui, dans le temps.

23116. Y avait-il quelqu'autre chose qui n'allait pas à votre goût?—Non; comme je vous le dis, nous améliorions de temps en temps le tracé nous fîmes différentes petites améliorations qui épargnèrent de grandes dépenses. Je crois que nous avons économisé au moyen de légères déviations une somme de \$600,000 à \$700,000.

L'économie dérivée de légères déviations s'élève à \$600,000 ou \$700,000.

23117. Ma question s'appliquait pour le moment à savoir s'il n'y avait pas quelque chose dans la nature des travaux qui n'allait pas à votre goût?—Oh! non; il se faisait de très bon ouvrage.

23118. Ainsi, l'ouvrage en lui-même était satisfaisant à vos yeux, mais n'avancait pas assez rapidement?—Précisément.

23119. Avez-vous commencé dès lors à faire des suggestions propres à économiser, ou avez-vous entendu que vous fussiez devenu ingénieur en chef?—Non; j'avais autorité dans le temps de faire tous changements qui amèneraient de l'économie dans les dépenses sans nuire en aucune façon à l'efficacité du chemin.

23120. Cela se passait au commencement de l'hiver de 1879-80?—Oui, 1879-80.

23121. L'un des témoins que nous avons examinés (je crois que c'est M. Jenkins) a prétendue que l'épargne serait considérable; est-ce aussi votre avis?—La différence entre l'estimé original et l'estimé du coût que nous faisons aujourd'hui, s'élèvera à quelque chose comme \$1,500,000, je crois, sur la section 42.

Différence entre l'estimé original et l'estimé du coût d'aujourd'hui: \$1,500,000;

23122. Cette épargne aurait-elle pour résultat de diminuer l'efficacité du chemin comme chemin permanent?—Je ne saurais le dire. Naturellement, un pont de bois sur des fondations en pilotis n'est pas aussi solide qu'un pont assis sur des fondations de pierre, et c'était l'intention première de traverser quelques-uns de ces lacs et baies par des ponts à fondations de pierre, c'est-à-dire, d'y jeter des pierres détachées, vous savez. Par suite du retard apporté dans l'avancement des travaux, il vous a fallu adopter des pilotis si nous voulions que l'ouvrage fût terminé au temps désiré par le gouvernement, et c'était la raison de notre choix de fondations. Comme de raison, les pilotis ne forment pas un ouvrage aussi solide qu'une fondation de pierre—pas d'une nature aussi permanente et durable.

L'économie se fera dans certains cas en faisant un ouvrage moins durable qu'autrement.

23123. Alors, cette épargne dans les dépenses s'accomplira au détriment de la durabilité et de la permanence de ces ouvrages faits autrement qu'on avait d'abord l'intention de les faire?—Dans quelques cas.

23124. Je veux dire sous quelques rapports?—Oui, sous certains rapports.

La désignation améliorée a causé une épargne de \$650,000; et le plan modifié \$350,000.

23125. Pourriez-vous dire dans quelle mesure s'accomplira l'épargne de ce côté-là?—Grâce à l'amélioration opérée dans le tracé (je parle en chiffres ronds maintenant), l'épargne sera quelque chose comme \$650,000, et le reste de la somme résultera de la modification du plan.

23126. Cette modification du plan, si je vous comprends bien, consiste à rendre le chemin moins solide et moins permanent que d'après le dessin original?—Oui, en ce qui se rapporte à ces fondations—pilotis au lieu de pierres.

23127. Ainsi, pour rendre le chemin aussi solide et permanent dans sa nature qu'on le voulait dans le principe, il pourra devenir nécessaire quelque temps plus tard d'ajouter deux déboursés actuels?—Oui, c'est vrai, mais à ce sujet il me faudrait en référer à la spécification. Bien que ces ouvrages en pierre dont je parle fussent insérés dans la première liste des travaux, il y avait cependant une clause dans l'avis aux entrepreneurs disposant qu'il était possible ou probable que l'on s'en dispenserait, (de ces pierres), et qu'on y substituerait quelque autre matériel. C'était là le premier avis, en sorte que c'était bien là l'intention dans le principe.

23128. C'est vrai, mais vous comparez entre le coût actuel tel qu'estimé et le coût tel qu'estimé dans le principe, et vous supposez que le coût estimé en premier lieu était celui d'un ouvrage permanent, non de la nature de celui que vous faites aujourd'hui, mais un ouvrage plus permanent et plus solide?—Sans doute qu'il l'était. Si vous donnez pour assise à une terrasse en terre une base de pierre, elle retera là tout naturellement, mais les pilotis pourrissent.

23129. Je cherche à constater quelle proportion de cette épargne est réellement une économie permanente pour le pays ou simplement une épargne temporaire, c'est pourquoi je vous demande quelle proportion peut en être attribuée aux ouvrages qui font l'affaire pour le moment mais qui devront éventuellement être remplacés par des ouvrages comme ceux qu'on avait l'intention de construire quand le premier estimé a été calculé—donnez-nous pour le présent, si vous le voulez bien, cette proportion en chiffres ronds?—Je crois que vous aurez à l'accepter telle que je vous l'ai donnée—environ—\$650,000.

*Tracé et Construction  
du chemin de fer—  
Contrat, No. 42.*

23130. C'est donc une épargne absolue de \$650,000?—Absolument. Epargne absolue de \$650,000 sans préjudice à l'efficacité du chemin.
23131. Sans préjudice à l'efficacité du chemin tel que projeté dans le principe, sous le rapport de la durée?—Certainement.
23132. Et vous épargnez \$850,000 pour le présent en construisant des ouvrages d'une nature moins permanente?—Oui, probablement.
23133. Dois-je comprendre que vous dites que, en dehors de l'épargne créée pour le présent par la construction d'ouvrages de cette espèce, vous facilitez le parachèvement des travaux?—C'est absolument la raison qui nous a engagé à les construire dans ce temps-là.
23134. Etes-vous toujours d'avis que ce changement dans la nature de l'ouvrage aura l'effet désiré— que cette section du chemin sera finie beaucoup plus tôt qu'autrement?—Oui. A l'heure qu'il est même des entrepreneurs ont de la peine à trouver le nombre suffisant de travailleurs pour terminer à temps suivant le plan modifié—beaucoup de difficulté.
23135. Vous avez également fait une inspection minutieuse de la section 15?—Oui. *CONTRAT No. 15.*
23136. Comment avez-vous trouvé que l'ouvrage se faisait là?—Très bien. Sur toute la voie l'ouvrage était bien fait, je crois. *L'ouvrage est bien fait partout.*
23137. C'était avant qu'on eût enlevé l'ouvrage à l'entrepreneur?—Certainement.
23138. Vous parlez maintenant de décembre 1879, ou vers ce temps-là?—Certainement.
23139. Y avait-il assez de monde sur le chemin pour vous contenter dans le temps?—Non; il n'y en avait pas assez.
23140. Vous en êtes-vous plaint à l'entrepreneur?—Oui.
23141. Et qu'en est-il résulté?—Il m'expliqua qu'il était dans l'embarras, et qu'il lui était absolument impossible de payer ses hommes en sorte qu'ils le quittaient en grand nombre, et que ceux qui restaient à l'œuvre s'étaient mis en grève pour leurs gages.
23142. L'ouvrage est-il demeuré entre les mains de l'entrepreneur?—Non; en mars, 1880, le gouvernement s'en empara et fit faire les travaux aux frais de l'entrepreneur en vertu du contrat. *En mars 1880, le gouvernement prit l'ouvrage en mains.*
23143. Sans doute avec votre approbation et sous votre direction?—Oui.
23144. Alors, la nature de l'ouvrage à l'époque de votre première inspection vous a paru satisfaisante?—Tout à fait.
23145. Avez-vous pu juger si le tracé dans cette section avait été fait avec soin et choisi avec jugement—je parle du tracé général. Je ne veux pas parler des détails mineurs susceptibles d'améliorations ultérieures?—Comme je vous le dis, je n'ai rien examiné à quelque distance en dehors de la voie. J'ai simplement traversé la contrée sur la voie actuelle.
23146. Dans ce temps-là, les choses étaient trop avancées, dans tous les cas, pour faire des changements au tracé général?—La chose eût été impraticable.

*Tracé et Construction  
du chemin de fer—  
Contrat No. 15.*

23147. Il semblait inutile de faire de comparaison qui ne pût offrir aucun résultat pratique?—Précisément.

**LAC TRAVERSE.**  
Il n'y avait pas de meilleur tracé dans les environs.

23148. Avez-vous jamais examiné la question de la traversée au lac Traverse, si le choix de cet endroit était judicieux, ou si on aurait pu trouver, dans les environs immédiats, une meilleure ligne sans changer les rampes du chemin?—Oui, je m'en suis occupé, et autant que j'ai pu voir dans le voisinage immédiat, je ne crois pas qu'on eût pu faire de meilleur choix dans le voisinage—pas en conservant les mêmes rampes, vous savez.

23149. Veuillez examiner ce croquis topographique (Exhibit No 100), et dire si vous avez étudié aucune des lignes indiquées là, en dehors de celle qui a été adoptée, pour vous assurer si elle était aussi bonne ou meilleure que celle qui a été adoptée?—Je n'en ai étudié aucune.

23150. Veuillez examiner cette autre esquisse (Exhibit No 112)?—J'ai examiné la ligne plus au sud indiquée ici comme divergeant du terminus est de la section 14.

23151. Avez-vous discuté la question avec quelqu'autre?—Oui, avec M. Rowan.

Indique une ligne qui eût été une meilleure désignation.

23152. Et à quelle conclusion en êtes-vous arrivé?—J'en ai conclu que la ligne noire paraissait être la ligne préférable. Elle aurait coûté un peu moins cher, pourtant la différence n'eût pas été grande, mais elle eût été des deux lignes la moins coûteuse.

23153. Est-ce la ligne connue sous le nom de ligne Forrest?—Je ne connais pas du tout leurs noms—je ne sais pas comment on les désigne.

23154. Vous rappelez-vous à combien on estimait l'épargne que créerait l'adoption de cette ligne?—Non; M. Rowan m'a fait voir tous les chiffres.

23155. Avez-vous fait de vous-même quelques calculs d'après ces chiffres?—Non, les travaux étaient tellement avancés qu'il n'y avait plus moyen de l'améliorer dans le temps.

23156. Vous n'avez pas fait, si je comprends bien, d'inspection minutieuse en aucun temps, avant la date de notre commission, le 16 juin, 1880, sur les sections 14 ou 25 et 41. Non; je n'ai pas examiné de près la section 14. Je n'avais pas à y voir. J'ai dû naturellement y passer souvent pour me rendre au No. 15.

**CONTRAT No. 48.**

22157. Quant au chemin de fer à l'ouest de la Rivière Rouge, quelque chose de particulier y a-t-il attiré votre attention dans le temps?—L'ouvrage était loin de progresser d'une manière satisfaisante, assez rapidement pour le terminer au temps fixé dans le contrat. L'ouvrage n'était pas satisfaisant.

23158. Avez-vous pris quelques mesures relativement à cette partie, dans le printemps de 1880?—Oui; je pourrais, si vous voulez bien me le permettre, expliquer une des raisons qui retardaient le progrès des travaux. Toute cette partie de la contrée était inondée. Même au printemps de la saison suivante, aussi tard que juin, pendant que nous opérions sur cette partie, les locomotives avaient de l'eau jusque dans leurs cendriers après avoir parcouru les rails tels que posés dans le temps. C'était là vraiment l'une des causes principales du retard. Ce

*Tracé et Construction  
du chemin de fer—  
Contrat No. 48.*

qu'il y avait de difficile pour l'entrepreneur c'était de passer ces six ou sept milles de pays inondé pour se rendre à la partie qui se trouvait au-delà.

23159. Cette partie inondée était au-delà de Winnipeg?—Elle commençait à Winnipeg et s'étendait au dehors. Cela empêchait de travailler sur l'autre partie parce qu'on n'y pouvait atteindre sur les rails, et le matériel roulant ne put y être utilisé ce printemps-là.

23160. Y avait-il quelque chose se rattachant à la section 41 ou 25, qui demandât que l'on s'en occupât avant juin, 1880?—Oui; en décembre, 1879, à l'époque de ma nomination comme ingénieur-surintendant, M. Fleming me donna des instructions, et me passa des mesurages et des rapports de M. Bell et d'autres qui avaient mesuré ces ouvrages, et me pria de les examiner et aussi de m'assurer de l'état où en étaient ces travaux. CONTRATS Nos. 25  
ET 41.

23161. Votre attention s'est-elle portée plus particulièrement sur quelque sujet spécial?—Oui; je remarquai surtout la différence existant dans les mesurages qu'on me montrait. Reçoit l'ordre d'exa-  
miner les différences  
dans les quantités.

23162. Était-ce relativement à des ouvrages de terre ou de pierre, ou bien à toutes sortes d'ouvrages?—On supposait que la différence était due au mesurage de ce qu'on appelle muskeg par là—matériel dans les marais, vous savez.

23163. Avez-vous pris quelques mesures à ce sujet avant que vous fussiez devenu ingénieur en chef?—Pas sur les sections 41 ou 25. Avant d'être rendu à 41, on me rappela à Ottawa pour affaires, et je n'y suis pas retourné plus tard. Rappelé à Ottawa.

23164. Y êtes-vous allé avant juin 1880?—Non, seulement après juin 1880. Je n'ai visité ni 41 ni 25.

23165. Avez-vous eu, avant ce temps, quelque discussion ou consultation avec M. Fleming sur la question des mesurages et du matériel?—Oui, certainement. CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRATS Nos. 25,  
41 ET 42.  
MUSKEG.

23166. Vous accordiez-vous tous deux sur la question?—Non; nos idées différaient sur le muskeg, sur la manière de le mesurer en vertu du contrat. Différait d'avec  
Fleming sur le mesu-  
rage du muskeg.

23167. Il nous a, dans sa déposition devant nous, exprimé ses idées tant sur l'usage de ce matériel que sur le mode de mesurage adopté par l'entrepreneur après s'en être servi: veuillez, s'il vous plaît, nous dire quelle était, dans le temps, votre opinion sur ces matières quand vous avez discuté la question avec M. Fleming?—En premier lieu, en ce qui concerne le mesurage, mon opinion est qu'aux termes de la spécification et du contrat, ce matériel doit se mesurer comme de la terre dans les excavations. Cela ne fait pas un doute pour moi. Je sais bien qu'il est d'un avis contraire. Le témoin croit  
qu'aux termes de la  
spécification et du  
contrat, le muskeg  
doit se mesurer  
comme de la terre  
dans l'excavation.

23168. Vous voulez dire dans la localité d'où le matériel est extrait et non dans la terrasse?—Précisément.

23169. Pourriez-vous nous dire, en peu de mots, les raisons de cette opinion?—Voici ce que je pense sur la manière dont ce matériel devrait se mesurer: la sous-section 3 de la section 14 se lit comme il suit:—"Toutes les autres excavations de quelque nature qu'elles soient, à l'exception des fossés d'écoulement dont parle la clause 13, Explique ses raisons.

Construction du che-  
min de fer—

Contrats Nos. 23,  
41 et 42.  
Muskeg.

seront appelées des excavations de terre." Or, il me semble parfaitement clair qu'en vertu de cette clause, ce matériel devrait se mesurer comme de la terre d'excavation. Les deux autres sous-sections s'appliquent aux rochers et aux pierres détachées, qui sont : " toutes les autres excavations excepté celles spécifiées seront appelées excavations de terre."

23170. Je crois que M. Fleming était d'avis que cette sous-section de la clause ne s'appliquait pas à ce matériel particulier, parce qu'il y avait une autre section ou sous-section dans la spécification disposant que lorsqu'il serait impossible de mesurer dans l'excavation, on mesurerait alors dans la terrasse ; veuillez examiner cette section et nous dire ce que vous en pensez ?—Oui ; voici ce que j'en pense : c'est une clause que j'ai fait insérer bien des fois déjà dans plusieurs spécifications, et j'ai mesuré du matériel en vertu de cette clause ; j'ai toujours compris que cela s'appliquait au cas, par exemple, où vous passeriez dans un pays bien rocheux où la terre se trouve dans des cavités où il est impossible de la mesurer ; alors l'entrepreneur prend une verge ici et dix verges plus loin, et on ne pouvait mesurer la quantité dans l'excavation ; il serait alors injuste de demander à l'entrepreneur d'aller au loin chercher de la terre, c'est pourquoi nous lui permîmes de s'en servir et on la mesura dans la terrasse.

Ce qu'il entend par cette phrase dans la spécification : " quand il est impossible de mesurer dans l'excavation," *i. e.* où la forme permanente de la contrée rend la chose impossible.

23171. Si je vous comprends bien, vous dites, comme ingénieur, que le mot impossible veut dire : quand la difficulté vient de la forme de la localité d'où le matériel est enlevé ?—Précisément.

23172. Et c'est dans ce cas seulement qu'on doit le mesurer dans la terrasse où il a été placé ?—Certainement ; c'est ainsi que j'ai agi par le passé.

23173. Vous êtes-vous expliqué de cette façon avec M. Fleming quand il était ingénieur en chef ?—Oui ; nous avons discuté la question bien des fois, et, comme fonctionnaire subordonné, je n'exprimais mes idées que lorsqu'il me questionnait, et je n'insistais pas si elles ne lui convenaient pas. Comme ingénieur en chef, il avait ses idées à lui auxquelles il tenait, je suppose, tant qu'on ne l'avait pas convaincu qu'elles étaient erronées.

23174. Pendant qu'il était ingénieur, ses idées différaient-elles de celles que vous exprimez maintenant ?—Oui.

23175. Pour le moment nous ne parlons que du mode de mesurage ?—Je comprends.

Croit que les terrasses de muskeg valent autant sinon mieux que celles de glaise ou de sable, et ne coûtent pas davantage.

23176. Voyons l'autre partie de la question, l'à propos de se servir de ce matériel dans les localités à muskeg : veuillez, s'il vous plaît, nous dire ce que vous en pensez ?—Prenons, par exemple, les sections 42, 41, 25 et 14, sur lesquelles se trouve une grande quantité de ce matériel. Je suis convaincu qu'il en aurait coûté beaucoup plus d'avoir fait ces terrasses avec du sable, de la glaise ou autre matériel de cette espèce, et, à mon avis, elles n'auraient pas mieux valu, si autant, —certainement pas mieux. Dans certains cas l'ouvrage aurait été retardé, je crois, de deux ans probablement, si on avait été chercher ailleurs le matériel, et la chose eût été presque impraticable.

23177. Quand vous dites qu'une terrasse en terre coûterait davantage, voulez-vous dire qu'elle coûterait même plus qu'elle n'a coûté avec du matériel de muskeg mesuré et payé en plein sans aucune réduction ?—Dans l'excavation ?

Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 25,  
41 et 42.  
Muskeg.

23178. Oui, dans l'excavation?—Oui : voici ce que je veux dire : supposons, si vous voulez, que le muskeg se tasse de 40 pour cent—supposez cela—

23179. Je crois que quelques-uns des témoins ont donné à entendre qu'il se tassait encore davantage—peut-être de 60 pour cent?—Eh ! bien, disons 60 pour cent, si vous voulez. C'est un matériel très léger, et en le posant sur un marais, sur un muskeg, il n'y a pas autant de tassement de la terrasse au fond qu'il y en a quand vous y employez un matériel pesant, comme la pierre et le reste. Le muskeg : je l'ai fait peser par curiosité, et quand il est asséché, la terre pèse presque cinq fois de plus que le muskeg.

23180. Alors, si je vous comprends bien, vous dites que le matériel du muskeg employé dans une terrasse fera une aussi bonne terrasse à un prix absolument moins élevé que la terrasse de terre construite sur le même fond?—C'est ce que je maintiens—la terre coûtera autant, sinon davantage.

23181. Et quand même le matériel du muskeg serait payé en plein à la verge dans la localité d'où il a été tiré?—Oui ; c'est mon opinion, et je dirai de plus—quoique je ne sache pas trop si je dois le dire—

23182. Dites toujours?—Je dirai plus que cela : je dirai même que après que vous avez élevé votre terrasse avec ce matériel plus pesant, vous aurez toujours à drainer le muskeg, et nécessairement à creuser des fossés, et tout le matériel extrait serait en pure perte. En conséquence vous auriez non-seulement à transporter le matériel destiné à la terrasse, mais il vous faudrait encore creuser des fossés, peut-être pas aussi considérables, et tout cela, il faudrait le payer. Comment le paieriez-vous?—Il faudrait le payer dans l'excavation.

Quand même on aurait employé de la terre, il aurait toujours fallu payer pour creuser le muskeg pour drainer la contrée.

23183. En sorte qu'il faudrait toujours enlever une certaine quantité du matériel de muskeg, même si vous ne l'employiez pas dans la terrasse?—Certainement.

23184. Et en pure perte?—Oui ; et nécessairement il faudrait le payer. C'est l'entrepreneur qui ferait cette besogne au taux de la cédula.

23185. Dans un temps, je crois que c'était avant celui où vous avez été attaché pour la première fois au chemin de fer, M. Fleming suggéra à l'un des ingénieurs en charge, M. Jennings ce me semble, au lieu de faire des terrasses comme par le passé en n'employant que le seul matériel du muskeg, on devrait faire des caissons de bois rond ; avez-vous examiné cette question?—Oui ; ces caissons vides en bois rond étaient chose importante. On a coutume de s'en servir dans les terrains de cette nature, et c'est le plan qu'on a adopté sur tout le contrat 42, et de fait, sur 41—qui se ressemblent beaucoup—oui sur 41 et 42.

23186. Partout où l'on a employé ce moyen a-t-il eu pour effet de faire disparaître la nécessité de recouvrir les caissons de matériel de muskeg?—Non ; je pourrais mentionner un endroit particulier ; je ne me rappelle pas le nom de la station dans le moment, mais sur la section 42 il y a un muskeg qui a été traversé au moyen de ces bois ronds, et nous élevâmes une terrasse avec le matériel extrait de la tranchée presque jusqu'à la hauteur voulue ; elle disparut bientôt et rejeta de chaque côté les bois du caisson.

Muskeg encaissé de bois rond, cela n'empeche pas qu'il faille du muskeg par-dessus.

Construction du chemin de fer—  
 Contrats Nos. 25,  
 41 et 42.  
 Muskeg.

23187. Ce matériel, sans doute, c'était de la terre ordinaire?—Oui, de la terre ordinaire. Sur cette même terre, les forages indiquant précisément le même fond, l'on a fait une terrasse avec le matériel du muskeg.

23188. Était-ce la continuation de la même terrasse?—Oui.

23189. Et cela a-t-il tenu?—Il n'y a eu que peu de tassement.

23190. Cette continuation a-t-elle été faite sur des caissons en bois rond?—Oui.

23191. Avec quel matériel?—Du muskeg.

23192. Du muskeg en opposition à de la terre ordinaire?—Oui.

23193. Et quelle a été, dites-vous, le résultat?—Le résultat a été que le tassement a été relativement léger, juste assez pour faire relever un peu les extrémités des petites branches des arbres du caisson.

23194. C'étaient le résultat naturel, je suppose, le matériel du muskeg étant, ainsi que vous le décrivez, si léger?—Indubitablement.

Les terrasses de muskeg sont les meilleures quand elles sont blindées.

23195. Disons qu'il est possible de se procurer de la terre ordinaire, ou, si vous voulez, du matériel de muskeg, pour faire une terrasse à travers une localité de cette nature, lequel des deux, à votre sens, serait préférable dans l'intérêt du chemin de fer, en supposant qu'il n'y eût pas de différence dans le coût de l'excavation par verge?—En supposant que le coût fût le même.—Eh bien! les terrasses de muskeg font un chemin bien doux, et quand il le faut, nous la blindons, si vous savez ce que nous entendons par blinder. Une fois la terrasse terminée, nous le couvrons de quelque matériel pour la préserver du feu, et cela fait une des meilleures terrasses pour la circulation que vous puissiez trouver.

23196. Des meilleures, pourquoi?—Elle est si élastique.

23197. Elle est moins dur pour le matériel roulant?—Oui; elle ménage le matériel roulant et les rails, et de toute façon elle est plus douce.

23198. Veuillez bien comprendre que vous posant la question au sujet de votre opinion relativement à l'emploi du muskeg ou d'autre matériel, bien que le prix de l'excavation par verge fût le même, je ne parlais pas du total de la quantité à employer dans la terrasse?—Je comprends.

23199. Eh bien! y a-t-il quelque chose se rattachant à cette affaire, qui puisse vous aider à former votre jugement; faudrait-il plus de terre que de muskeg?—J'ai l'idée qu'en faisant la part raisonnable du tassement du muskeg—c'est-à-dire, en admettant qu'il se tasse de 60 pour cent, il faudrait 60 pour cent de plus de la quantité de terre que la section n'offrirait—en d'autres termes la terrasse s'affaisserait d'autant.

23200. Que, de fait, la surface naturelle, serait réprimée par l'emploi de la terre dans une mesure plus considérable que par l'usage du muskeg?—Oui; l'expérience nous l'a prouvé.

La quantité de terre qui serait perdue par l'affaissement contre-balancerait le tassement du muskeg.

23201. Alors, la quantité augmentée aurait à être faite avec de la terre?—Certainement.

23202. Et cet excédant de quantité, si je vous comprends bien, contre-balancerait pleinement, à votre sens, la perte du matériel de

Construction du chemin de fer—  
 Contrats Nos. 23,  
 41 et 42.  
 Muskeg.

muskeg par la compression ?—Indubitablement, dans les endroits bien mous. Quand on mesure ces muskegs, on commence par y pratiquer un petit drain étroit pour en soutirer autant d'eau que possible. On procède ensuite au mesurage. On fait sécher d'abord autant que possible.

23203. Je suppose que, lorsque vous avez pris la direction du chemin comme ingénieur en chef, les différends sur ce sujet entre les entrepreneurs et le gouvernement n'étaient pas encore tout à fait réglés ?—Non.

23204. Ces idées que vous émettez aujourd'hui, les aviez-vous dans ce temps-là ?—Oui, aussi bien arrêtées, je les ai toujours eues et je ne vois pas de raison de les changer. Ses idées n'ont pas changé.

23205. Ainsi, depuis juin 1886, si je comprends bien, vous avez conservé les mêmes opinions que vous aviez auparavant ?—Absolument.

23206. Et les idées que vous émettez aujourd'hui vous les aviez avant la création de notre Commission, et elles n'ont été changées par aucune des réclamations qui ont été faites ?—Sans contredit.

23207. Ces réclamations en litige, les avez-vous jamais discutées avec M. Fleming quand il était votre chef ?—Nous n'en avons parlé qu'en ce qui concerne 25 et 41. Ces discussions avaient lieu naturellement, quand je recevais de lui l'instruction d'examiner ces matières, vous savez.

23208. Vous lui avez-vous alors dit que vous étiez d'opinion que les réclamations devraient être réglées d'après la base dont vous avez parlé ?—Non ; je ne pouvais faire cela. En ce qui concerne ces réclamations particulières, je ne connaissais pas la cause de cette différence apparente. Elle était étrange certainement. Quant à ces réclamations particulières, je n'en connaissais pas toute la cause, vous savez ; mais après avoir vu la section 42 et ces autres endroits, j'étais parfaitement renseigné, et je le dis à M. Fleming. A donné ses raisons à Fleming pendant que celui-ci était encore ingénieur en chef à propos des réclamations des entrepreneurs concernant les muskegs.

23209. C'est-à-dire, quand il était chef ?—Oui.

23210. Eh bien ! dois-je comprendre que vous dites que, pendant que M. Fleming était ingénieur en chef, vous avez examiné assez attentivement la question ?—Sur les sections 41 et 25, j'ai examiné la section 42 où il se faisait beaucoup d'ouvrages de la même espèce, et c'est à propos d'iceux que je l'ai examinée.

23211. Je suppose que vous avez vu le rapport de M. Bell sur le nouveau mesurage ?—Oui ; c'est le rapport que M. Fleming m'a mis sous les yeux.

23212. En voici un qui a été produit ici devant nous (Exhibit No. 294) concernant une partie du contrat 25 ; est-ce de celui-là que vous parlez ?—Je ne doute pas que c'est le même. Oui ; c'est le même. CONTRAT No. 25.

23213. Quelle était, dans le temps, votre opinion sur le fondement de la réclamation faite par les entrepreneurs ?—En ce qui concerne ces mesurages, comme je vous dis, quand on me les a fait voir, je les trouvai passablement étranges. Je croyais qu'il y avait quelque chose d'inexact dans ces mesurages—c'est-à-dire, non pas dans ces mesurages, mais les premiers ; mais du moment que j'ai vu le terrain, je changeai complètement d'opinion. Voyant une différence si considérable, et croyant que cet ouvrage avait été mesuré avec soin (car cela ne fait pas de doute pour moi), je n'hésite pas à dire que le terrain, quand M. Crut d'abord qu'il y avait quelque chose d'inexact dans les premiers mesurages, mais en voyant le terrain, constata qu'il était possible que les premiers mesurages fussent exacts.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 25.  
Muskeg.

Bell l'a vu, différait complètement de ce qu'il était à l'époque des premiers mesurages.

23214. Alors, vous dites qu'il n'y a rien de contradictoire dans le fait que ces mesurages étaient exacts, de même que les premiers l'étaient aussi?—Précisément, dans les circonstances particulières.

23215. Veuillez nous dire ce que vous entendez par les circonstances particulières?—Les circonstances particulières sont la nature de la contrée où ces ouvrages étaient placés—c'est-à-dire, que, lorsque un fossé était creusé et le matériel placé dans le milieu de la terrasse, les côtés des fossés, peu de temps après, se rapprochaient l'un de l'autre et le fond se soulevait et ne montrait plus la profondeur première. Dans un cas particulier, je mesurai un fossé creusé dans ce muskeg. Le jour que l'homme le creusa, il avait exactement huit pieds de large; une semaine plus tard il n'avait plus que sept pieds trois pouces de large.

*Par M. Kerfer :*

23216. Et la profondeur?—Et la profondeur avait changé également, mais pas dans la même proportion. Le terrassement n'était pas fini. Je pourrais maintenant du mesurage du terrassement y inclure le muskeg.

*Par le Président :*

Différence dans le  
roc et les pierres  
détachées.

23217. Je crois qu'on a aussi trouvé une grande différence dans quelques-uns des autres items, tels que le roc solide et les pierres détachées, pouvez-vous en donner l'explication?—Quant à tout rapport que pouvait faire M. Bell, il est absolument impossible pour aucun ingénieur de repasser le travail ensuite et prétendre mesurer les pierres détachées—Absolument impossible—je maintiens que la chose est impraticable. La grande partie des pierres détachées entre dans les flancs de la terrasse. Vous ne pouvez la voir. Ce n'est ni dans la tranchée ni dans les côtés de la terrasse. Elle est hors de vue; mais les pierres détachées dans cette section, n'ont pas été mesurées, j'en suis sûr, suivant les termes des spécifications. Il n'y a pas de doute là-dessus.

Bell ne pouvait pas  
mesurer de nouveau  
les pierres détachées;  
il pouvait les évaluer.

23218. Cela expliquerait-il la différence dans ces items, ou une partie d'icelle, entre le mesurage original et le mesurage nouveau fait par M. Bell.—Quant à cela, je maintiens que M. Bell ne pouvait pas mesurer de nouveau la pierre détachée. Il aurait pu l'estimer, il ne pouvait la mesurer; elle était hors de la vue.

23219. Et quant au roc solide?—Il a pu mesurer le roc solide.

Il aurait pu estimer  
le roc solide approxi-  
mativement.

23220. Vous rappelez-vous qu'il a rapporté une différence considérable, près de 24,000 verges?—Voilà ce qu'il aurait pu mesurer approximativement. Il ne pouvait le faire d'une manière exacte, sans prendre la ligne de division entre la terre et le roc indiquées sur les coupes transversales naturelles faites par les ingénieurs. Il lui fallait les admettre comme exactes, autrement il ne pouvait avoir aucuns moyens de constater la surface du roc dans les tranchées. Il lui fallait admettre cela d'abord.

23221. Pouvez-vous expliquer de quelque façon comment il se fait que M. Bell ait trouvé, ou cru qu'il avait trouvé, quelques 24,000 verges de roc solide de moins qu'il en avait été rapporté?—Je ne puis que supposer qu'il a dû prendre autant qu'il le pouvait trouver, le roc projetant

Construction du chemin de fer—  
 Contrat No. 25.  
 Muskeg.

sur les côtés des talus, et tirer de l'un à l'autre une ligne droite de talus en talus, et a supposé que c'était le sommet du rocher. Cela peut être comme cela ou peut ne pas être.

23222. Alors, je dois comprendre que vous donnez à entendre qu'il peut s'être trompé en mesurant une quantité de roc moindre que celle qui avait été enlevée, parcequ'il n'a fait que prendre le niveau entre les points tels qu'ils existaient lors du dernier mesurage?—Il peut l'avoir mesuré comme il l'a trouvé. Il peut avoir trouvé le sommet du rocher dans un endroit, et le sommet du rocher dans un endroit à chaque tranchée. Conjectures sur le roc solide.

23223. Avez-vous quelque raison de croire que c'est ainsi qu'il a fait son mesurage?—Non.

23224. Ce n'est qu'une conjecture alors, et pas autre chose?—Rien de plus. J'ai parlé de ces choses aux ingénieurs comme je passais sur la ligne, et je les ai interrogés. Ils ont contrôlé de nouveau leurs mesurages avec les coupes transversales, et n'ont aucun doute sur l'exactitude de leurs mesurages du roc. Et puis, il y a encore une autre explication possible pour une partie de ceci. Les cailloux dépassant une certaine grosseur sont réputés roc solide. Or, s'il y avait de ces gros cailloux, comme il y en a beaucoup d'une grosseur considérable par toute cette contrée, M. Bell ne pouvait pas avoir les moyens de les mesurer après le parachèvement de l'ouvrage : voilà encore une autre explication.

23225. Il n'y avait pas de tranchées pour indiquer où ces cailloux s'étaient trouvés?—Il aurait pu y avoir d'immenses cailloux dans les tranchées, et il n'y aurait pas eu moyen de mesurer ceux-là, parce qu'ils avaient été placés dans la terrasse. Bell ne peut pas avoir vu tous les cailloux.

23226. Avez-vous avant juin 1880, vu ce rapport de M. Albert J. Hill annexé à celui de M. Bell?—Oui.

23227. Vous en connaissez parfaitement la substance, ou bien, aimeriez-vous à le relire?—Non. (Le témoin lit le document.) Oui; il a mesuré ces tranchées dans le roc précisément comme je l'ai dit. Il a pris les sommets de chaque côté et tiré une ligne à travers.

23228. Et ainsi, toute élévation au-dessus de la surface naturelle n'aurait pas été mesurée?—Supposons qu'il y avait un renflement au milieu, il n'aurait pu en tenir compte de cette façon. Approximativement, leur mesurage pouvait être correct.

23229. Dites-vous que vous remarquez, suivant le rapport de M. Hill qu'ils l'ont en effet mesuré de cette façon : en prenant les niveaux des points qui restaient?—En prenant la surface du sommet du talus de chaque côté, et en tirant une ligne en travers. Vit que d'après le rapport de Bell et de Hill on n'avait pas fait la part de l'irrégularité de surface.

23230. Sans faire la part de l'irrégularité du terrain autrefois intermédiaire?—C'est cela; ils ont admis cela pour la surface.

23231. Sans vouloir chercher à nous enquérir de transactions faites depuis la création de notre commission et que nous n'avons pas le droit d'examiner, nous aimerions à connaître vos idées, comme témoin professionnel, sur les sujets qui ont été discutés concernant le chemin de fer du Pacifique. Relativement à l'inexactitude des premiers mesurages sur la section 25 du matériel de muskeg, avez-vous quelque théorie qui

*Construction du chemin de fer—**Contrat No. 25.**Muskeg.*

Quant au muskeg, le témoin est convaincu qu'il était impossible de le mesurer de nouveau.

expliquerait ce rapport de M. Hill, du mois d'avril, 1880?—Pour ce qui concerne le muskeg, comme je vous dis, je suis parfaitement convaincu qu'il était impossible, à l'époque où M. Bell a fait ce nouveau mesurage, que ce mesurage pût représenter la somme d'ouvrage originellement faite, ce qui équivaut à dire que le premier mesurage pouvait être absolument exact.

23232. Par suite de l'absence de l'un des commissaires, nous n'avions pu prendre la déposition de M. Bell lui-même pendant qu'il était à Ottawa, mais j'ai l'idée qu'il a donné à entendre, dans une conversation avec nous, qu'il a mis au crédit des entrepreneurs tous leurs mesurages dans les localités de muskeg, et que la différence qu'il a découverte existait en réalité dans d'autres localités : pouvez-vous nous expliquer cela, ou nous dire si la chose était possible?—J'ai de la peine à croire qu'il en soit ainsi. Il peut avoir agi de la sorte en certains cas, ainsi qu'il le dit dans son rapport—dans certains cas, et seulement dans quelques-uns.

23233. Avez-vous remarqué que M. Hill dit dans son rapport, qu'on avait évidemment essayé d'exhausser artificiellement la hauteur des bords des fossés?—Oui : je l'ai remarqué.

23234. Avez-vous quelque explication à donner là-dessus, ou pouvez-vous dire que l'artifice a passé inaperçu aux yeux des ingénieurs du gouvernement?—Non ; mais d'après la méthode qu'ils semblent avoir suivie pour mesurer les fossés, ils ont pris leurs niveaux au centre du fossé et à chaque piquet sur le bord ; ils avaient ces niveaux et c'est d'après eux qu'ils ont mesuré.

Il est presque impossible que les entrepreneurs aient pu tromper les ingénieurs.

23235. D'êtes-vous qu'il est possible que si cet entassement a été pratiqué par les entrepreneurs, les sous-entrepreneurs ou qui que ce soit qui l'a fait, ceux-ci peuvent avoir été payés au-delà de leur juste droit?—Je crois la chose à peine possible. Un ingénieur toujours sur les lieux ne pourrait manquer de s'apercevoir d'un artifice semblable. La chose est presque impossible.

23236. Vous êtes-vous jamais occupé de cela?—Non ; pas de cela en particulier. Je crois que M. Hill en cité un exemple.

23237. Il parle de plusieurs cas ; je suppose que, depuis que notre commission est nommée, vous avez définitivement réglé ce mesurage en litige, et que M. Bell a été chargé de refaire?—Oui.

Indique pourquoi il est vraisemblable que les rapports de Bell et de Hill ne sont pas exacts.

23238. Sans vous demander comment vous avez disposé de ce sujet, nous désirons savoir de vous s'il y a quelque théorie montrant que ce rapport de M. Bell, et le rapport y annexé de M. Hill, ne sont vraisemblablement pas exacts?—Eh bien ! en premier lieu, ils prétendent indiquer la quantité de roches détachées—indiquer qu'ils ont mesuré la quantité de roches détachées, tirées d'excavations. Or, je suis entièrement convaincu qu'il leur était absolument impossible de le faire—tout à fait impossible. En second lieu, en ce qui concerne l'excavation du roc, bien qu'ils expliquent comment ils l'ont mesurée et que de cette manière ils aient pu arriver à un résultat approximativement exact—la chose est possible—ils ne pouvaient être sûrs en aucune façon que leur mesurage fût exact. Ils n'avaient pas pour cela les mêmes avantages que les ingénieurs en charge de l'ouvrage, et comme je le dis à propos du muskeg, bien qu'ils aient mesuré exactement comme ils

l'ont trouvé, je suis convaincu qu'ils n'ont pas trouvé l'ouvrage dans l'état où il était pendant que les entrepreneurs étaient à le construire.

23239. Pour en revenir aux changements que vous avez faits, sur la section 42, par exemple, pourriez-vous dire si en faisant ces changements vous avez augmenté les rampes?—Non; nous avons restreint les rampes à vingt-six, en gagnant l'est, et à cinquante-deux en gagnant l'ouest.

Les changements n'ont pas augmenté les rampes ou les courbes.

23240. Et les courbes?—Nous les avons aussi restreintes, si je me rappelle bien, à un minimum de quatre degrés.

23241. En sorte que, sous ces rapports, les rampes n'ont pas été détériorées dans une mesure bien sensible?—Bien au contraire, nous les avons améliorées.

23242. Avez-vous examiné la question de l'abaissement du niveau de la terrasse traversant le Lac Traverse; si en l'abaissant on aurait économisé quelque chose?—Il n'y a pas de doute que plus la terrasse serait légère sur ce fond mou, moins de matériel il aurait fallu, en tant que le tassement est concerné. Si on avait pu traverser, comme on paraît en avoir eu, dans un temps, le projet, à dix pieds au-dessus de l'eau, il va sans dire que la dépense aurait été relativement peu considérable, mais cela aurait entraîné, à en juger par les profils que l'on m'a montrés, l'adoption de rampes de quarante pieds en gagnant l'est au lieu de vingt-six.

Traverse au lac Traverse.

23243. Après avoir été attaché à ce chemin, vous êtes-vous aperçu qu'on ait négligé aucune occasion d'abaisser le niveau de la voie partout où la chose pouvait se faire avec avantage et sans nuire aux rampes que vous mentionnez?—Non; je ne le crois pas. M. Rowan à parlé de cette question même à peu-près de la même manière que nous le faisons ici, et il est évident qu'il l'avait étudiée. Il prétendait que l'épargne serait nulle, il y aurait eu tant de tranchées dans le roc, que la profondeur de ces excavations aurait de beaucoup augmenté les dépenses; mais comme il le disait, jamais ils n'avaient anticipé le tassement qui s'est fait dans les terrassements. Evidemment on croyait avoir trouvé un fond solide, mais il n'a pas été atteint.

Partout où il a été possible d'abaisser le niveau, on l'a fait.

23244. On a dû s'apercevoir, sans doute, qu'il y avait un grand tassement avant d'atteindre le sommet de la jetée actuelle?—Oui.

23245. En sorte que l'abaissement du niveau aurait pu se faire en tout temps, tant qu'on était à quatre pieds plus bas que le sommet actuel?—Oui, c'est vrai; mais de cette façon, l'on ajoutait aux dépenses; il n'est pas facile d'aller trouver un entrepreneur et de lui demander de creuser des fonds au prix du contrat. Peut-être pourrait-on le faire dans le strict sens de la loi, mais il lui en aurait coûté le double du prix original de son contrat.

23246. Le calcul fait par le département démontre que cet abaissement du niveau de la ligne aurait eu pour effet d'augmenter le coût, même aux prix du contrat?—C'est ce que je vous disais. M. Rowan, disait que, à cause du roc additionnel, il n'y aurait eu aucun avantage à le faire.

23247. Quoi qu'il en soit, ce calcul a été fait sans faire la part de l'accroissement du tassement sur les pièces d'eau, et si ce surcroît de tasse-

*Construction du chemin de fer.*

ment causait une augmentation du coût dans la mesure de \$70,000, alors les frais seraient les mêmes?—Oui.

23248. Mais je suppose que vous n'avez pas fait un examen critique de la question?—Non.

23249. Depuis que vous êtes ingénieur en chef, y a-t-il eu quelque contrat pour construction?—Oui, je crois qu'il y a eu une adjudication.

23250. Est-ce depuis le 16 juin 1880?—Oui; je crois que c'était à la fin de juin.

SOUSSIONS—

L'USAGE SUIVI DANS  
LES ESTIMÉS DES  
TRAVAUX.

L'usage est d'estimer  
le coût probable de  
l'ouvrage.

23251. Y avait-il, avant le 16 juin 1880, autant que vous le sachiez, un usage suivi dans votre département ou dans tout autre lieu où vous avez eu de l'expérience, pour l'estimation au nom du gouvernement ou des propriétaires, du coût probable des ouvrages avant la réception des soumissions?—Oui.

23252. Une pratique habituelle?—Oui.

23253. Comment est-elle suivie, comme règle; en arrivant à une somme en bloc ou par la valeur des items séparés de l'ouvrage?—La somme en bloc est faite de quantités sur chacune desquelles on place une valeur.

23254. Une estimation de la valeur par quelque personne au nom des propriétaires?—Par les employés du gouvernement, dans le cas du gouvernement.

23255. Avez-vous jamais vu ou savez-vous s'il y a dans votre département aujourd'hui quelques dossiers de ces estimés concernant le chemin du Pacifique; je veux dire des estimés faits avant les soumissions, de manière à permettre au gouvernement de se faire une opinion indépendamment des chiffres contenus dans les soumissions?—Vous parlez du chemin de fer du Pacifique?

Ne connaît pas de  
registre d'estimés  
concernant le chemin  
de fer du Pacifique.

Dans d'autres cas, il  
y a eu de ces estimés.

23256. Je vous demande si vous connaissez quelque registre de cette espèce dans votre département?—Je ne me rappelle pas dans le moment, du moins en ce qui concerne le chemin de fer du Pacifique.

23257. En avez-vous vu ailleurs dans le cours de votre expérience?—Oh! oui, dans plusieurs cas nous avons établi un coût minimum et maximum—maximum en admettant la hausse dans les gages des hommes et prenant pour minimum des gages pour l'autre.

L'objet de ces esti-  
més.

23258. Dans quel but un propriétaire ou le gouvernement ou d'autres, font-ils faire un tel estimé?—C'est pour les guider en quelque sorte sur le coût probable de l'ouvrage.

23259. A quoi cela sert-il?—Je suppose à constater—à s'assurer si il est vraisemblable que les soumissionnaires pourront faire et terminer les travaux. Par exemple, si une soumission était beaucoup au-dessous de l'estimé des ingénieurs, on pourrait supposer que le contrat ne serait pas exécuté.

23260. Considère-t-on, dans votre profession, que c'est une ligne de conduite convenable à adopter avant l'adjudication des travaux?—Je le crois.

Expérience du témoin  
comme ingénieur.

23261. Quelle expérience avez-vous eue dans votre profession?—Le premier ouvrage qui n'a été présenté officiellement a été le chemin

*L'usage suivi dans  
les estimés des  
travaux.*

entre Toronto et Hamilton, en 1852, et depuis ce temps, j'ai été attaché à des travaux publics, quelquefois sous le gouvernement et d'autres fois à l'emploi de compagnies ou corporations, jusqu'à cette date.

23262. En Canada?—En Canada. J'arrivai dans ce pays en 1852.

23263. Avez-vous un rang dans quelque'une des institutions en Angleterre ou ailleurs?—Non.

23264. Alors, vous avez acquis votre expérience dans les travaux que vous avez conduits dans ce pays?—Entièrement.

23265. Avez-vous occasion de vous enquérir si des estimés comme ceux dont j'ai parlé et se rapportant au chemin de fer du Pacifique ont été enregistrés dans votre département?—Non.

23266. Y a-t-il dans votre département quelque livre montrant le coût des différentes parties des ouvrages, soit des contrats séparés ou les items séparés dans chaque contrat?—Laissez-moi bien comprendre; vous voulez dire l'ouvrage de terre, par exemple.

23267. Oui?—Et laissez-moi comprendre ce que vous entendez par coût: le coût pour le gouvernement?

23268. L'argent qui est payé—les dépenses?—C'est sur les certificats de l'ingénieur en chef que l'argent est payé, et nous tenons registre de tous les rapports mensuels, des estimés mensuels.

23269. Ce que je voulais vous demander c'est ceci: dans le compte des dépenses, y a-t-il des comptes séparés: en premier lieu disons pour chaque contrat, de manière à faire voir combien coûte de temps à autre chaque contrat: fait-on cela?—Oui.

23270. Y a-t-il alors un compte séparé dans ce compte général, montrant combien coûte le roc, par exemple, pour la distinguer de la terre?—Oui.

23271. Vous avez donc les moyens dans votre département de faire voir, de temps en temps, combien il a été dépensé pour tout item de chaque contrat?—Oui.

23272. En sorte que s'il arrivait, en aucun temps, que la dépense dépassât l'estimé premier d'après la soumission et le contrat, on pourrait le constater tout de suite par comparaison?—Sans doute.

23273. Pouvez-vous dire s'il y a longtemps que l'on suit cette méthode?—Je ne saurais le dire. C'est la pratique suivie pour tous les ouvrages du gouvernement auxquels j'ai été attaché; ça toujours été la pratique.

23274. Mais dans le département dont vous êtes aujourd'hui le chef, savez-vous si cette pratique existe depuis longtemps, ou bien si elle est récente?—Ça toujours été la pratique depuis le commencement.

23275. Avez-vous examiné cette affaire et votre opinion s'appuie-t-elle sur ce que vous avez découvert, ou n'est-ce que le rapport de ce que l'on vous a dit dans le département à propos de cette pratique?—J'ai vu les rapports computés en argent.

23276. Mais seulement depuis que vous êtes chef?—Non; j'ai vu la signature de M. Fleming apposée à ces rapports.

*L'usage suivi dans les estimés des travaux.*

Des feuilles mensuelles font voir tant de terre et de roc excavés, à tel et tel prix.

23277. Avez-vous vu les livres de comptes montrant les particularités dont je parle?—Il y a des feuilles mensuelles qui font voir qu'il y a eu tant d'excavations à tant la verge, s'élevant à tant ; tant de roc, et ainsi de suite. Elles donnent tous les détails, récapitulant les ouvrages du mois précédent.

23278. Chaque certificat inclut les certificats précédents?—Oui.

23279. Et si chaque certificat inclut les précédents, il les inclut tous, je suppose, jusqu'à cette date?—Exactement.

L'attention du témoin attirée sur les dépenses excessives du contrat 15.

23280. Après être entré au service du chemin de fer du Pacifique avez-vous remarqué, en aucun temps avant juin 1880, que les dépenses sur certains items particuliers, ou sur quelque contrat particulier, dépassaient de beaucoup les estimés premiers?—Oui, sur le contrat 15 ; je ne connais que les dépenses actuelles, et ce qu'on m'a dit de l'estimé premier du coût.

Et aussi sur le contrat 25 ; mais 41, 42 et 48 sont suivant les estimés.

23281. C'est un exemple devenu célèbre de dépenses excessives, mais n'y en a-t-il pas d'autre que vous pourriez citer qui mérite d'être examiné maintenant?—Je ne sais pas ; le contrat 25, comme de raison ; mais je ne vois pas d'autre dont les ouvrages se sont faits l'an dernier ; je n'en connais pas d'autres. Les contrats 41, 42, 48 sont tous suivant les estimés.

CONTRAT No. 15.

Le chemin n'est pas détérioré parce qu'on a laissé des fonds de rochers.

23282. Des témoins ont déposé devant nous que quelques-uns des ouvrages sur la section 15 avaient coûté bien moins cher qu'on ne croyait quand l'entrepreneur s'est mis à l'œuvre, et qu'il en résulte en réalité un défaut d'efficacité dans le chemin. Dans certains cas les fonds des rochers ont été laissés dans les tranchées, et il est arrivé plusieurs circonstances de cette nature. Je crois que c'est M. Carre qui a fait cette déclaration ; vous êtes-vous occupé de cela?—Oui ; il y a des cas, tels que ceux dont parle sans doute M. Carre, où quelques fonds de rochers ont été laissés pendant que nous avons la charge du chemin. Les rails ont été posés sur ces fonds, il y a un an ou un an et demi, je suppose, et plutôt que de lever les lisses et enlever du fond un pied de roc, je fais faire une rampe parallèle qui exhausse la voie d'un pied, et l'on y met de la terre en proportion plutôt que d'enlever ce roc.

23283. Cela n'affecte pas les rampes, cependant?—Non.

23284. Le chemin n'en est donc pas détérioré?—Oh ! non, pas le moins du monde.

23285. Est-ce le gouvernement qui paie les frais de cette opération ou l'entrepreneur au compte duquel elle se fait?—C'est le gouvernement, comme de raison.

Simple question de dépense relative.

23286. Ce n'est donc qu'une simple question de savoir quelle est la manière la moins dispendieuse de finir le chemin?—Sans doute.

23287. Soit en enlevant le roc ou en mettant de la terre?—Oui ; je puis vous expliquer cela si vous le voulez.

23288. Veuillez bien le faire?—Le gouvernement tient beaucoup à ce que le chemin soit ouvert à partir du Fort William à une date la plus rapprochée possible. La circulation se fait maintenant sur la section 15, pour faciliter les travaux sur le contrat 42. Or, si nous levions

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.

la voie sur cette tranchée de roc, nous ne pourrions pas transporter les provisions, etc., etc., jusqu'à cette autre section.

23289. Ainsi, l'état de choses actuel se continue pour faciliter les travaux sur la section 42 ?—Oui ; pour faciliter tout cet ouvrage. Le motif était de faciliter les travaux sur le contrat No. 42.

23290. Si on ne le change jamais, si l'on continue comme cela pour toujours, croyez-vous que le gouvernement aura à payer plus que si l'ouvrage eût été fait suivant l'intention première : en d'autres termes, faudra-t-il que le gouvernement supporte dans la suite quelques dépenses pour retirer du chemin toute la valeur des travaux que les entrepreneurs s'étaient obligés de faire ?—Si l'entrepreneur fesait les travaux en vertu de son contrat, et que le gouvernement ne les eût pas pris sous sa charge, vous savez, alors je pense que, probablement, au prix du contrat, l'enlèvement du fond de roc aurait coûté un peu moins cher que l'autre expédient ; mais le coût absolu de l'enlèvement de ces fonds de rochers coûterait autant, je pense, et comme le gouvernement s'est chargé maintenant des travaux, il les fait faire aux dépens de l'entrepreneur, mais si l'ouvrage coûte autant ou plus que le prix du contrat, le gouvernement n'a aucun moyen de se rembourser, parce que je pense bien que l'entrepreneur n'a pas de moyens pécuniaires.

23291. Eh bien ! résultera-t-il de tout ceci que le gouvernement n'aura pas le chemin pour lequel il a passé un contrat avec M. Whitehead au prix ou à aussi bas prix que celui du contrat ; voulez-vous dire qu'il y aura perte d'argent pour le gouvernement par suite de la position actuelle de M. Whitehead ?—C'est affaire de calcul ; je ne saurais dire dans le moment comment la chose tournera. Lequel des deux expédients coûte le plus cher, une affaire de calcul.

23292. Est-ce que vous ne vous êtes pas occupé de cette affaire ?—J'ai eu en vue, en opérant ces changements sur 15, de faire avancer et terminer les travaux du chemin.

23293. Je suppose que lorsqu'on a ôté l'ouvrage à M. Whitehead, au printemps de 1880, il était entendu que toutes ces sortes d'affaires seraient rectifiées et corrigées avant le réglément final entre lui et le gouvernement ?—On a dû le faire.

23294. On n'avait pas l'intention de faire le chemin moins bon qu'en vertu du contrat ?—Je puis dire que dans tous ces contrats, les travaux se font suivant une cédule des prix, et on peut ordonner à volonté n'importe quelle espèce d'ouvrages et ne payer que pour cette commande. Les travaux sont d'après le taux de la cédule, et le gouvernement peut ordonner n'importe quel ouvrage.

23295. Je vous demande si le gouvernement bénéficiera de l'épargne faite dans les travaux, si épargne il y a ?—Oui ; on ne paierait naturellement que pour la classe d'ouvrages parachevés, indubitablement.

23296. Je suppose qu'il en coûterait davantage pour enlever un pied de roc au fond que sur le sommet de la tranchée ?—Il n'y a pas de doute.

22297. Est-il en votre pouvoir de corriger cette affaire en allouant le coût actuel du travail, s'il se fait ?—Oh ! oui.

23298. Etes-vous allé dans la Colombie Anglaise avant juin, 1880 ? Non ; c'est en juillet que j'y allai.

TRACÉ ET CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER.

23299. Quelle est, d'après ce que vous avez vu alors, votre opinion sur la nature de l'ouvrage qui avait été fait jusqu'à juin, 1880 ?—La Crut que l'ouvrage était bien fait.

*Tracé et Construction  
du chemin de fer,  
C. A.*

plus grande partie des travaux alors faits consistaient en ouvrages de terre et de tunnel à travers le roc. Je considérais les travaux bien exécutés.

23300. Vous êtes-vous occupé de la question des désignations de ligne?—J'ai simplement parcouru la ligne de la désignation actuelle jusqu'à l'endroit où l'on travaillait aux 125 milles en voie de construction, et jusqu'à Port Moody, les autres quatre-vingt-dix milles. Je n'ai été sur aucune autre partie de la ligne qui avait été arpentée. Je ne suis pas allé au delà de la Rivière Fraser.

Contrée rocheuse où une étude quotidienne pourrait trouver à faire des améliorations.

23301. Votre attention a-t-elle été particulièrement attirée ou sur la nature des travaux qui se faisaient ou sur la désignation de la ligne?—Non; pas plus loin que cela. Comme vous pouvez vous l'imaginer facilement, une contrée très rocheuse comme celle-là, bien que l'arpentage original ait pu en être fait avec beaucoup de soin—je dis que les détails de l'arpentage ont pu être faits avec beaucoup de soin—est justement celle où une étude journalière du terrain peut faire découvrir des améliorations à introduire.

23302. Mais dans l'état où se trouvait le travail de la désignation quand vous l'avez vu, quelque chose vous a-t-il frappé comme ne se faisant pas d'une manière convenable?—Rien du tout. Il n'y avait rien à part cette ligne que j'ai vue.

Il arrive fréquemment de faire de temps en temps des estimés des dépenses probablement nécessaires pour le parachèvement des ouvrages, mais il n'y a pas eu de tels.

23303. Est-ce l'usage dans votre département de faire de temps à autre des estimés des dépenses probables requises pour le parachèvement des travaux?—Oui; la chose se fait très fréquemment.

23304. L'été dernier, peu de temps après avoir commencé la présente investigation, nous avons demandé des estimés de la dépense probable du parachèvement des travaux sur les différentes sections alors en voie de construction. Nous ne les avons jamais reçus; savez-vous s'il y en a eu de faits?—Je ne sais rien d'avant la date dont vous parlez, en juin. J'ai fait plus tard des estimés.

23305. C'était pendant notre investigation que nous voulions connaître le coût probable futur de certains travaux, et nous croyions que ces estimés nous seraient utiles; y a-t-il à la garde du gouvernement de semblables estimés?—Pas antérieurs à cette date.

23306. Mais immédiatement après; je crois que nous les avons demandés avant le mois d'août?—Je ne crois pas qu'il soit difficile de les avoir. Je crois que vous les trouverez publiés au cours de la discussion sur le chemin de fer du Pacifique durant la session dernière, dans le *Hansard*, je pense.

23307. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant au chemin de fer du Pacifique sur laquelle vous pouvez nous renseigner concernant ce qui est arrivé avant le 16 juin 1880?—Non; comme je vous l'ai dit, je ne connais rien du tout de ce qui s'est passé avant la date où j'ai été attaché au chemin, rien du tout, et je crois que vous m'avez interrogé sur tout ce que je sais de ce qui a eu lieu après cette date.

*Tracé du chemin  
de fer.*

Ottawa, Lundi, 26 septembre, 1881.

ALEXANDRE MACKENZIE, assermenté et interrogé :

L'hon.  
A. Mackenzie.

*Par le Président :—*

23308. Vous avez eu la charge des affaires du chemin de fer du Pacifique Canadien pendant un certain temps?—Oui. A eu charge des affaires du chemin du Pacifique comme ministre des Travaux Publics.

23369. Durant combien de temps?—Durant toute la période de mon administration. Entra en charge en novembre 1873, et résigna le 14 octobre 1878.

23310. Vous rappelez-vous les dates?—Je crois que nous sommes entrés en office vers le 7 ou le 8 novembre, 1873, et je pense que j'ai donné ma démission, si je me rappelle bien, le 14 octobre, 1878. Entra en charge en novembre 1873, et résigna le 14 octobre 1878.

23311. Pourriez-vous décrire, d'une manière générale, le progrès qui s'était fait dans l'entreprise, à l'époque où vous êtes entré en charge?—Il y avait eu des explorateurs à l'œuvre deux ans avant cela, ou près de deux ans. Je ne me rappelle pas le chiffre exact de la dépense, mais on le trouvera comme de raison au département.

23312. Quel était dans ce temps-là votre opinion sur les résultats des opérations antérieures?—Je crois qu'il n'y en avait pas de résultats.

23313. Les ingénieurs ont-ils, de fait, informé le gouvernement que les examens antérieurs de la contrée avaient produit des résultats particuliers?—Je ne le crois pas. Je ne crois pas que le gouvernement eût reçu des ingénieurs des informations qui l'eussent autorisé à prendre, dans le temps, aucune mesure décisive. Quand le témoin entra en charge, le gouvernement ne possédait pas de renseignements des ingénieurs qui l'autorisassent à agir d'une manière déterminée.

23314. Pouvez-vous dire si c'est longtemps après que vous avez pris charge du département, que vous vous êtes trouvé en possession d'informations suffisantes dérivées des examens de la contrée pour vous autoriser à prendre des mesures décisives?—Non ; je ne pourrais pas dire cela dans le moment. De bonne heure en 1874, M. Fleming s'aperçut que la route qu'il recommandait lui-même dans le temps, passant de la Rivière Thompson presque en droite ligne jusqu'à Big Bend, sur la Vallée de la Fraser et de la Chilcotin, était impraticable, et nous décidâmes d'explorer la contrée au nord des montagnes de Cariboo, en suivant la ligne de la Fraser jusqu'au Fort Georges, de là suivant la ligne tracée sur la carte jusqu'à la tête de la Rivière Chilcotin, frappant la ligne explorée jusqu'à Bute Inlet. Cette ligne a été finalement adoptée jusqu'au Fort Georges Est—de Jasper House au Fort Georges. De bonne heure en 1874, Fleming s'aperçut que la voie qu'il avait recommandée était impraticable, et il fut décidé d'explorer la région au nord des montagnes Cariboo.

23315. En ce qui se rattache aux parties particulières de la contrée à examiner, M. Fleming a-t-il exercé sa propre discrétion ou s'est-il conduit d'après vos directions, ou celles d'aucun autre ministre du gouvernement?—Vos questions devront se restreindre aux questions de fait se rapportant à l'objet de la commission, et je dirai tout de suite que je refuse tout interrogatoire sur la politique de l'administration, et sous la sauvegarde de cette déclaration, car votre question est un peu insinuante, j'y réponds en disant que M. Fleming était le seul directeur des explorations, me consultant souvent en ma qualité de ministre, comme de raison très souvent ; mais j'ai toujours compté sur M. Fleming et sur les meilleures informations acquises par ses subordonnés ; il a toujours eu ses coudées franches, et pleine autorité de conduire les explorations, dont la responsabilité entière retombait sur lui ; nous avions, nous, naturellement, la responsabilité politique, comme de coutume. EXPLORATIONS  
Le témoin refuse d'être interrogé sur la politique de l'administration.  
Fleming dirigeait seul les explorations, quoiqu'il l'ait souvent consulté en sa qualité de ministre.

*Explorations.*

Le président explique ce qui est du domaine de la Commission.

23316. Comme vous avez fait allusion à la politique du gouvernement, et que vous avez refusé d'être interrogé sur ce point, je crois qu'il est juste de dire que nous tâchons de traiter une politique du gouvernement, chacun à son tour—comme la plus parfaite que l'on pourrait adopter, n'ayant aucunement l'intention de la critiquer; mais comme il peut arriver que dans l'exécution de leurs devoirs les employés du gouvernement peuvent quelquefois agir d'une manière qui n'est pas strictement conforme à sa politique, soit avec intention ou autrement, nous croyons en conséquence, convenable d'examiner les détails de l'administration du département sans désirer en aucune façon mettre en doute la sagesse de la politique du gouvernement. Quand je dis politique, je parle des principes de gouvernement adoptés par le ministère comme corps. Nous n'avons pas oublié que, en vertu de cette commission nous sommes des serviteurs par la Couronne seule, et comme tels nous ne désirons aucunement empiéter sur les privilèges du peuple quand par hasard ils se trouvent en conflit avec la prérogative de la Couronne, et je dirai qu'ayant considéré la question pour décider jusqu'à quel degré nous pouvions examiner les actes d'un département, nous avons décidé que nous pouvions nous enquérir de ses faits et gestes, non seulement par ses subordonnés mais par son chef, et que nous pouvons demander d'abord si le gouvernement avait une politique arrêtée sur aucune matière afin que nous puissions discerner clairement la ligne de division entre les matières desquelles nous pouvons nous enquérir et celles auxquelles nous n'avons pas le droit de toucher. Pour le moment, nous nous cherchons à examiner les actes du département, les détails de son administration, soit entre les fonctionnaires eux-mêmes ou entre eux et les individus privés qui faisaient des affaires avec ce département?—Oui. Eh bien! j'ai indiqué la règle que je crois être la seule constitutionnelle, et j'ai l'intention de me guider d'après cette déclaration; mais, comme de raison, je désire vous donner, à cela près, tous les renseignements en mon pouvoir.

Fleming n'a pas reçu l'ordre d'adopter pour les explorations une méthode différente de celle qui avait été adoptée précédemment.

Le plan d'après lequel Fleming procédait.

23317. Pourriez-vous dire si l'ingénieur en chef a reçu l'ordre d'adopter toute autre méthode pour les explorations du pays que celle qu'il avait adoptée précédemment?—Je ne le crois pas. De fait, je suis sûr qu'il n'a pas reçu d'ordre semblable.

23218. Ainsi, on l'a laissé, si je comprends bien, agir à sa guise concernant la manière dont il conduirait les différents examens de diverses localités?—Oui; voici la théorie d'après laquelle il procédait: avoir des explorations dans plusieurs directions, pour commencer; se guider sur ces examens explorateurs avant de commencer l'arpentage instrumental. Par arpentage instrumental, j'entends la désignation d'essai de la ligne. On a pu, comme de raison, se servir d'instruments dans plusieurs endroits pour prendre les niveaux et les rampes sur de petites étendues de terrain où il n'y avait pas d'arpentage instrumental proprement dit.

Ne se rappelle pas quand on a été suffisamment renseigné pour se croire autorisé à faire le tracé de la ligne.

23219. Vous rappelez-vous vers quel temps on a trouvé qu'on possédait assez de renseignements suffisants sur quelque localité pour se croire fondé à faire la désignation de la ligne?—Non; je ne me le rappelle pas précisément; mais on peut le savoir du département.

28320. Parlons d'abord de l'année 1874; M. Fleming dit, dans son rapport officiel de 1877, qu'il y avait quelques désignations de faites,

*Tracé du chemin  
de fer.*

les autres examens n'étant que des arpentages explorateurs, et il mentionne l'arpentage de désignation de l'embranchement de Pembina?—Oui.

23321. L'arpentage de la désignation d'essai de Keewatin, à l'est, au lac Vermillon, et un arpentage de désignation d'essai de Selkirk, vers l'est, à Keewatin, et une désignation d'essai, à l'ouest, de la Baie du Tonnerre au lac Shebandowan?—Oui; je crois que c'est la première opération.

Désignation d'essai de Keewatin au Lac Vermillon, et de Selkirk à Keewatin, et aussi de la Baie du Tonnerre au Lac Shebandowan.

23322. Ce sont les seules explorations qu'il dit avoir été faites jusqu'à la fin de 1874?—Oui; je crois que c'étaient les seules.

23323. Vers juillet parurent certaines annonces demandant des soumissions pour la construction d'une ligne télégraphique; pourriez-vous dire si, dans ce temps-là on espérait avoir sous peu de mois d'autres désignations de ligne que celles que j'ai mentionnées?—Nous nous étions à peu près décidés de faire faire la désignation à travers le pays de prairie, c'est-à-dire, à partir du Portage du Rat à l'ouest, et nous anticipions que la ligne serait tracée aussi rapidement que les entrepreneurs de la ligne télégraphique pourraient la construire.

23324. Ainsi, la direction générale sur certaines localités était à peu près arrêtée?—Oui, à peu près, jusqu'à la Passe de la Tête Jaune.

23325. Je crois que l'on peut dire que le premier pas vers une désignation positive a été la construction de la ligne télégraphique, en tant qu'elle devait suivre la désignation, et vous dites, si je comprends bien, que les lignes télégraphiques passaient pour avoir été désignées après l'adjudication des contrats—c'est-à-dire, désignées avec exactitude?—Oui; je suppose qu'une partie en avait été désignée. Je crois que la section du Fort William et de Shebandowan a été désignée avant qu'elle fût adjugée, bien que la ligne ait été sensiblement changée plus tard quand M. Hazlewood est allé sur le lieux. M. Hazlewood avait remplacé M. Murdoch.

Croit que la section du Fort William et de Shebandowan a été désignée avant l'adjudication des contrats du télégraphe, mais elle a été bien changée ensuite.

23326. Et quant à ce qui concerne la construction des lignes télégraphiques et les contrats pour cette construction, pourriez-vous nous dire si la cédule des soumissions telle que constatée en premier lieu à leur dépouillement, était soumise à votre inspection?—Je pense qu'elle l'était comme toutes les autres soumissions. Je n'ai jamais ouvert de soumissions moi-même pendant que j'ai été au département. Je ne les voyais que quand elles étaient cédulées et prêtes à être considérées par moi et le sous-ministre et l'ingénieur en chef du département, et je suppose que celles-ci m'ont été soumises de la manière accoutumée.

TÉLÉGRAPHIE—  
SOUSSIONS.  
N'a jamais ouvert de soumissions. N'en a jamais examiné que lorsqu'elles étaient cédulées; alors il les étudiait avec l'aide du sous-ministre et de l'ingénieur en chef.

23327. Je parlais de la cédule faite lors du dépouillement?—La cédule accompagnait toujours les soumissions. On préparait toujours une cédule de toutes les soumissions, montrant les sommes respectives.

23328. Je voulais vous demander si vous aviez vu cette cédule particulière que je vous présente ici?—J'ai dû la voir, si c'est celle qui était au département dans le temps. Naturellement, je ne puis reconnaître cette feuille de papier en particulier.

23329. Dans cette cédule, datée du 7 août, M. Fleming et M. Trudeau et M. Braun sont censés donner le contenu, tel qu'ils le comprenaient, de chaque soumission, et entre autres le contenu de celle

CONTRAT No. 1.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 1.*

de Sifton, Glass & Cie ; ce sont eux qui ont obtenu le contrat pour la section 1. D'après cette cédule, je crois qu'à l'ouverture des soumissions, on comprenait que la leur était seulement pour toute la ligne, parce que la cédule le constate ainsi, bien que ces soumissionnaires mentionnent une période de temps dans laquelle ils s'engagent à finir certaines sections ou sections particulières : veuillez bien examiner cette cédule et nous dire si c'est là ce que vous en pensiez dans le temps?—Non ; je ne puis rien dire ; il y a trop longtemps de cela. Cette affaire n'est pas venue devant moi une seule fois.

23330. Vous remarquez le renvoi à la soumission de Sifton, Glass & Cie., marqué " A 1 ", qui donne la signification comme d'une soumission pour toute la ligne à \$1.290,000?—Oui.

23331. Ils ne donnent pas de chiffres pour aucune section en particulier, mais ils mentionnent que la section 1 serait finie en novembre 1874 : cela vous aide-t-il à vous rappeler ce que l'on considérait être le contenu de leur soumission?—M. Fleming, certainement, avait un estimé du contrat qu'ils avaient obtenu, quelque part qu'il soit. Je me rappelle ses calculs indiquant quelle était la plus haute ou la plus basse des soumissions ; tout dépend en grande partie du nombre d'acres de terre boisée et de prairie. Il y a certainement un calcul séparé puisque la soumission a été mise à exécution.

23332. Le 7 août 1874, et vers ce temps, si je suis bien informé, on traita toutes les soumissions comme si la proportion de terre boisée et de prairie était réglée, c'est-à-dire, pour la comparaison des soumissions ; par exemple, la section 1 contenait 200 milles de bois et cinquante milles de prairie, et les données s'appliquaient à tous les soumissionnaires pour la section 1 aussi bien qu'à Sifton, Glass & Cie?—Oui, je suppose.

23333. Le 10 août, M. Fleming fait un rapport complet, donnant non-seulement la substance des soumissions sous une forme générale comme dans cette cédule sous vos yeux, mais aussi un relevé détaillé pour chaque section séparée, et un autre pour toute la ligne ; c'était trois jours après l'ouverture des soumissions. Il prétend donner la signification de la soumission de la maison Sifton, Glass & Cie, d'une façon différente de la cédule, vous rappelez-vous s'il y avait une telle différence dans son opinion concernant la substance de la soumission entre le 7 et le 10 du mois?—Non ; je ne me le rappelle pas.

Les contrats ont été accordés d'après les calculs de l'ingénieur, et ils étaient censés être, dans tous les cas, basés sur l'offre la plus basse.

23334. Il prétend dans ce dernier rapport plus récent que Sifton, Glass & Cie., étaient soumissionnaires pour toute la ligne en bloc ; pourriez-vous dire maintenant si la proposition de Sifton, Glass & Cie de finir cette partie de la ligne connue sous le nom de section 1 de bonne heure en novembre 1874, a influé en quelque mesure sur l'adjudication à eux faite du contrat?—Non, je ne puis pas le dire. Les contrats ont été accordés sur les calculs de l'ingénieur, et censés être dans tous les cas les plus bas possibles. Voilà tout ce que je me rappelle.

23335. Etiez-vous l'un de ceux qui ont décidé à qui chaque contrat devait être adjugé?—Oh ! comme ministre, c'était à moi nominalement de décider, mais dans ces cas-là ma décision s'accordait toujours avec celle des principaux fonctionnaires du département, et je ne me rappelle pas un cas, durant mon occupation de la charge, où il y ait eu quelque différence.

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 1.*

23336. Vous étiez d'accord ; la décision ne venait pas d'eux seuls ?  
—Ils recommandaient naturellement. Le prix, en obéissance à l'Acte des Travaux Publics, gouvernait la décision, à moins qu'il ne survint quelque incident qui demandât à être examiné.

23337. Pourriez-vous dire si dans celui-ci, le premier des contrats Ne s'est pas plus après votre entrée au département, ce sont vos subordonnés seuls qui occupé de l'adjudication ont décidé l'adjudication ou si vous avez vous-même décidé que le tion du contrat à Sifton, Glass & Cie., que contrat serait donné à Sifton, Glass & Cie.—Je pense que je n'y ai pas de l'adjudication des pris plus de part que dans l'adjudication des autres contrats. Je suis autres contrats. sûr de cela.

23338. Est-ce que vous avez dit que la décision était entièrement laissée aux subordonnés ?—Il me semblait que j'avais suffisamment expliqué cela. Néanmoins, je l'expliquerai amplement de nouveau.

23339. J'ai compris que vous disiez que vous n'avez pas pris plus de La décision était tout part dans la décision de ce contrat que dans celle des autres ; ne jours d'accord avec sachant pas quelle part vous avez prise dans les autres, je borne ma celle des employés du question à celui-ci ?—La décision était invariablement conforme aux gouvernement. vues des officiers du département. En d'autres termes, je ne leur ai jamais imposé mes vues à propos des contrats.

23340. Croyez-vous avoir vu la soumission même de Sifton, Glass & Cie, avant l'adjudication du contrat ?—Je puis n'avoir vu que la cédule tirée de ces contrats.

23341. Voici la soumission de Sifton, Glass & Cie., en l'examinant Ne peut dire s'il a aujourd'hui, pouvez-vous dire si vous l'avez déjà vue auparavant ?—Non, jamais vu la soumission je ne puis le dire. Il y a trop longtemps de cela ; je ne pourrais reconnaître aucun document à moins qu'il ne portât ma signature. de Sifton, Glass & Cie.

23342. Il y a la question de savoir si ce document peut-être pris pour si pense qu'il y avait une soumission pour quelque section en particulier, ou bien comme une soumission distincte pour la section soumission pour toute la ligne en bloc : je désire savoir si cette affaire distincte pour la section a jamais attiré votre attention, et si vous avez donné suite à l'opinion particulière. que vous vous en étiez formée ?—Je ne me rappelle pas que cela ait jamais été mis en question. J'incline à croire qu'il existait une soumission distincte pour la section.

23343. Pouvez-vous dire comment vous avez eu cette impression ?—Elle n'a pu me venir, naturellement, que par le rapport de l'officier du département.

23344. La lecture de la soumission pourrait vous l'avoir laissée ?—Je ne pense pas avoir lu la soumission, la chose est possible, mais je ne le pense pas.

23345. Vous rappelez-vous si avant d'accorder ce contrat à Sifton, Glass & Cie, vous avez eu vous-même quelques négociations sur le sujet avec aucun de ces messieurs ?—Je ne le crois pas. Il est possible que quelqu'un d'eux soit venu au département et ait demandé à me voir ; c'est ce qui arrivait fréquemment, mais je ne me rappelle rien de semblable.

23346. Vous ne vous rappelez pas avoir traité cette affaire expressément avec eux ?—Non.

*Télégraphe—  
Soumissions—  
Contrat No. 1.*

Est bien sûr de n'avoir jamais traité avec les entrepreneurs, si ce n'est par l'entremise des employés du département. Il recevait naturellement, ceux qui le voulaient voir.

23547. Pour proposer quelques termes?—Je suis bien sûr de n'avoir jamais traité avec aucun entrepreneur si ce n'est par l'intermédiaire des employés du département. Comme de raison, je recevais tous ceux qui désiraient me voir et j'écoutais ce qu'ils avaient à me dire, mais voilà où se bornaient nos relations.

Il est sûr de n'avoir interprété aucune soumission.

23348. En ce qui concerne la question de savoir si l'on vous a demandé de donner votre opinion sur cette soumission, je mentionnerai qu'après avoir fait leur offre pour toute la ligne, Sifton, Glass & Cie donnèrent à entendre que bien qu'ils eussent donné un certain prix pour la terre boisée sur toute la distance, ils ne s'attendaient pas à ce que cela coûterait aussi cher, et ils ajoutent qu'entre deux points, le Fort Garry et la Rivière Winnipeg, et aussi entre le Fort Garry et le Fort Pelly, ils mettent la partie boisée à certaines sommes dont ils citent les chiffres, qui sont plus basses que le taux qu'ils fixent pour toute la ligne, et qu'en conséquence de ces allusions à ces localités particulières, leur soumission a été plus tard regardée comme faisant des offres pour l'une de ces localités plus petites : cela vous aide-t-il à vous rappeler ces détails?—Oh ! je suis sûr de n'avoir donné d'interprétation à aucune soumission.

23349. Il paraît qu'il n'a été décidé de donner ce contrat à Sifton, Glass & Cie., que quelque temps vers octobre, quelque trois mois ou plus après la réception des soumissions, et que dans ce temps-là le gouvernement interprétait leur soumission à propos d'un autre item—à savoir : s'ils devaient recevoir un prix pour l'entretien au-delà de ce que l'on prétendait être leur prix et pour l'entretien et pour la construction, et que M. Fleming, comme ingénieur, et le membre de la maison Sifton & Cie., qui se trouvait alors à Ottawa différaient d'opinion sur le sens à donner à cet item ; vous rappelez-vous quelque chose se rattachant à cette interprétation—c'est-à-dire leur prétention à un prix séparé pour l'entretien?—Non ; je me rappelle que la question a été soulevée, mais sous quelle forme, je l'ignore. Je crois que ce contrat a été accordé, pour la première fois, à une autre personne qui le refusa.

Se rappelle que la question de l'entretien a été présentée, mais ne peut-dire sous quelle forme.

23350. Il a été accordé la première fois à Fuller qui demanda une allocation en sus pour le déboisement dans les parties boisées?—Il a été accordé à quelqu'un, et c'est sur son refus que le département passa au soumissionnaire suivant.

23351. Il a été accordé d'abord à Fuller qui refusa à moins qu'on ne payât pour le déboisement dans les parties boisées, et en deuxième lieu à M. Dwight, qui n'en voulait pas?—Oui.

Quand le contrat arriva à Sifton, Glass & Cie., la question surgit de savoir si la somme mentionnée dans leur soumission couvrirait la construction et l'entretien, ou bien s'ils auraient tant par mille additionnel pour l'entretien, ce qui donna lieu une correspondance qui a été soumise au ministre, ce qui est vraisemblable d'après le témoin, et en réfère à un rapport possible de M. Fleming sur le sujet.

23352. Waddle et Smith avaient déjà reçu un autre contrat, et il paraît qu'on a donné à entendre qu'il y avait une décision concernant ces contrats de télégraphes à l'effet que personne ne pourrait avoir plus d'un contrat, c'est pourquoi on les mit de côté et l'on arriva à Sifton et Glass. La question surgit alors à propos des conditions auxquelles ils auraient le contrat—à savoir si la somme mentionnée dans leur soumission couvrirait la construction et l'entretien, ou s'ils auraient un prix par mille pour l'entretien outre toute somme spécifiée par eux, et à ce sujet il y eut une différence d'opinion entre eux et le département. La chose fut discutée et il s'ensuivit une correspondance, et, si je suis bien renseigné, cette correspondance vous a été soumise?—Vraisemblablement. Je me rappelle fort bien que la question a été soulevée. Je présume qu'il y a sur ce sujet un rapport de M. Fleming.

*Télegraphe—  
Soumissions—  
Contrat No. 1.*

23353. Vous rappelez-vous si vous avez personnellement examiné quelle interprétation l'on devait donner à leur soumission à propos de cette question?—Je ne pense pas l'avoir fait.

Se rappelle qu'il y avait une question à propos de cette réclamation pour entretien, et la question pouvait avoir deux faces : si leur soumission était interprétée de manière à leur permettre de réclamer \$15.83 par mille pour l'entretien en sus de la somme nommée dans la soumission, cela la mettrait plus haute qu'une soumission rivale.

23354. La correspondance de Sifton & Cie prétend que, bien qu'ils aient fait leur offre en une somme en bloc pour toute la ligne qui devait inclure la construction et l'entretien, on pouvait voir suffisamment d'après leurs chiffres pour le taux par mille et les taux par mille pour la partie boisée et la prairie, et en analysant leur soumission, qu'ils avaient l'intention de demander le même taux pour la section particulière qui était en discussion : cela vous fait-il ressouvenir de la circonstance?—Non ; je ne puis me rappeler les détails. Je sais que la question a été soulevée, et elle a dû se présenter, je présume, sous cette forme : si leur soumission était interprétée en ce sens, cela la mettrait plus haute qu'une autre, et dans ce cas, on passerait pardessus la leur. Pour nous en assurer il est possible que nous en ayons référé au rapport de l'ingénieur.

23355. C'est là une des faces que la question devait présenter, mais elle aurait pu prendre une autre forme—s'ils recevaient plus qu'ils ne demandaient dans leur soumission, quoique cette somme pût être moindre que la soumission la plus basse ensuite?—Oui, la chose eût été possible.

(2) Si, tout en donnant plus que ne demandait leur soumission, cette somme en sus ne la laisserait pas encore plus basse que la soumission suivante.

23356. Vous rappelez-vous si la question a été présentée sous cet aspect?—Non.

23357. Puis il y a une autre matière pour laquelle ils semblent avoir réclamé des termes plus avantageux que ne comportait leur soumission—je parle des profits de la ligne. D'après ce que l'on peut juger par la correspondance qui nous a été soumise, ils prétendent pour la première fois en Octobre 1874, dans une lettre à M. Fleming que, en sus du prix pour l'entretien basé sur ce que l'on peut trouver en analysant leur première soumission pour toute la ligne, ils devaient recevoir les profits dérivant du fonctionnement de la ligne ; vous rappelez-vous quelque chose à ce propos dans la transaction?—Non ; je sais qu'il y a eu un différend à propos des profits avec deux ou trois des entrepreneurs, mais je ne me rappelle pas les détails de la discussion.

Sifton, Glass & Cie. ont fait une autre réclamation pour les profits : quant aux détails, le témoin ne se les rappelle pas.

23358. Voici une lettre de Sifton, Glass & Cie à M. Fleming, en date du 14, octobre 1874. Je vous remets en même temps la lettre à laquelle elle répondait. Peut-être qu'en les voyant, vous vous rappellerez quelque chose de la transaction?—Elles paraissaient avoir été écrites toutes deux le même jour.

23359. Eh bien ! maintenant que vous avez lu ces lettres, votre souvenir est-il ravivé?—Non ; tout ce que je me rappelle c'est que la question a été soulevée sous une forme quelconque.

23360. Pouviez-vous dire si, en aucun temps, vous avez formulé une opinion sur cette transaction, à propos du sens à donner à leur soumission et à cette correspondance qui s'y rattache?—Je ne saurais dire, mais je suis convaincu que je me suis guidé entièrement sur l'opinion de l'ingénieur.

Croit que dans cette affaire il s'est laissé guider entièrement par l'ingénieur.

23361. Quelques-uns des papiers se rapportant à ce contrat de Sifton, Glass & Cie portaient un memorandum prétendant qu'il fallait un ordre en conseil autorisant la signature du contrat. Ce memorandum est

On peut avoir attiré l'attention du témoin sur un memorandum indiquant la nécessité

*Télégraphe—  
Soumissions.  
Contrat No. 1.*

d'un Ordre en Conseil, mais il ne croit pas qu'un Ordre en Conseil fût nécessaire dans ce cas.

M. Fissiault ; vous rappelez-vous si l'on a attiré votre attention sur la nécessité de cet ordre en conseil, ou si vous avez donné quelque décision à ce sujet ?—La chose est possible, mais je ne pense pas qu'en vertu de la loi, un ordre en conseil fût nécessaire. Ce n'est que lorsqu'on passe par dessus une soumission pour en accepter une plus élevée qu'il faut en donner les raisons dans un ordre en conseil.

23362. Cela c'est fait dans ce cas-ci. Fuller avait fait une soumission plus basse, puis avait demandé une somme en sus pour le déboisement des terres boisées, et c'est peut-être à cela que faisait allusion M. Fissiault quand il a dit que le contrat n'avait pas été accordé au soumissionnaire le plus bas : quoi qu'il en soit, vous ne vous rappelez pas avoir donné de décision à cet égard ?—Non.

CONTRAT No. 2.  
Le témoin est d'avis qu'aucune partie de la ligne n'a été accordée sans concours public.

23363. Le contrat suivant, le No. 2, est avec Fuller, et comprend la partie ouest seulement de ce qui était annoncé comme la section 3. La section 3, si vous vous le rappelez, s'étendait du Fort Garry à Edmonton, et elle embrassait la section 1 et quelque chose de plus, aussi bien que la section 2 et quelque chose de plus, la section 1 allant jusqu'au Fort Pelly, la section 2 à un point plus à l'ouest, et la section 3 au Fort Edmonton, toutes ayant leur point de départ à Winnipeg. Or, ce contrat de Fuller était pour le reste de la distance de la section 3 non incluse dans le contrat de Sifton, Glass & Cie., pour la section 1, et s'appliquait, si je comprends bien à une portion de territoire qui n'a jamais été offerte au concours public par elle-même : vous rappelez-vous cette circonstance ?—Je croyais que toutes les sections avaient été offertes au concours public.

23364. Oui ; certainement toutes, à l'exception de cette partie particulière de l'une des sections ?—Cela est contraire à ce que je me rappelle.

23365. Voici comment cela s'est fait, au dire de plusieurs témoins : M. Fuller avait fait l'offre la plus basse pour toute la section No. 3, de Winnipeg à Edmonton, mais il dit qu'il avait compris que la ligne allait près des Riding Mountains, et qu'il n'avait pas fait ses prix pour le déboisement d'aucune étendue considérable de terre boisée, mais que, voyant que la ligne devait passer au nord du Lac Manitoba, ce qui nécessiterait de grands frais de déboisement, il demanda qu'on lui payât un prix de déboisement, ou qu'il ne se croyait pas tenu d'accepter le contrat. On décida finalement qu'au lieu de lui donner ce prix en sus pour la terre boisée, Sifton, Glass & Cie pourraient prendre la section No. 1 qui renfermait presque tout le terrain boisé, et que Fuller prendrait le reste de la section 3 à son premier prix pour la section 3, déduisant ce qu'il avait offert pour la section 1 : vous rappelez-vous ces particularités de la transaction ?—Je me rappelle quelque chose comme cela, mais le département et moi nous cherchions toujours à faire faire les ouvrages à aussi bon marché que possible, et c'est pourquoi, je présumé, l'ouvrage a été ainsi partagé.

On n'avait en vue que les résultats pécuniaires.

23366. Cela m'amène à la question principale—si, en accordant ces contrats, vous n'aviez en vue que les résultats pécuniaires ?—Oui, autant que je connaisse.

23367. Il n'y avait donc aucune intention de donner à qui que ce fût une préférence que ne comportait pas les soumissions ?—Non, certainement.

*Télégrapho-  
Soumissions.  
Contrat No. 2.*

23368. Pour décider si le contrat tout entier pour la section 3 serait donné à M. Fuller seul à son prix, avec une somme en sus pour la partie boisée, ou si cette section serait partagée en deux contrats, il fallait considérer : s'il valait mieux donner \$900 de plus à Fuller seul qu'à lui et Glass réunis, sans aucun des profits du fonctionnement de la ligne, ou donner les profits de la ligne à Gifton, Glass & Cie, et épargner ces \$900 : vous a-t-on présenté la question sous cette forme ? — Je ne me rappelle pas ; je ne crois pas. On ne me l'a présentée que sous son aspect économique, je pense.

23369. Vous a-t-on fait remarquer que la question d'économie dépendait de l'épargne revenant au pays si l'on donnait une certaine somme à Fuller, ou les profits de la ligne durant cinq ans à Sifton, Glass & Cie ? — Il m'est impossible, à cette distance de l'époque, de parler de chiffres. Si M. Fleming a fait un rapport semblable, on le trouverait au département.

Impossible pour lui de se rappeler si on lui a présenté une alternative.

23370. Sans parler de chiffres, vous rappelez-vous si ces deux faces de la question ont été présentées ? — Je ne me rappelle qu'une des faces, que les contrats se donnaient de façon à assurer la plus grande économie des fonds publics.

Il se rappelle seulement que les contrats se donnaient en vue de la plus grande économie pour le public.

23371. C'était là l'intention, dans tous les cas ? — Oui ; et autant que je me souviens, le résultat a été bon. Je ne puis parler que de mémoire.

23372. Il n'existe pas de rapport sur ce trait particulier de cette transaction, et je crois que M. Fleming a dit, dans sa déposition, que c'était la première fois qu'on attirait son attention sur le sujet ? — Oui ; je n'ai pas lu la déposition de M. Fleming.

23373. Je ne vous en parle que parce que vous croyez qu'il avait dû y avoir un rapport sur le sujet ? — Si la question a été examinée, il y aurait certainement un rapport.

Si on avait examiné la question, il y aurait un rapport.

23374. Le contrat No 3 était avec M. Barnard, dans la Colombie Anglaise. Nous n'avons pas commencé l'enquête sur ce contrat parce qu'il appert qu'il a été porté devant quelque tribunal dans la Colombie Anglaise, et le gouvernement l'a aujourd'hui en considération ; je ne mentionne que pour vous demander si vous connaissez quelque chose qui s'y rattache ? — Je ne puis me rappeler aucun fait. Ce contrat n'a pas été donné au soumissionnaire le plus bas.

CONTRAT No. 3.  
Ce contrat n'a pas été donné au plus bas soumissionnaire parce que celui-ci était trop bas.

23375. La soumission de MacDonalld paraissait trop basse ? — Oui ; on a cru parfaitement inutile de traiter avec lui.

23376. M. Fleming rapporta, en fait, que le temps était si court et le prix si bas que ce n'était pas la peine de s'en occuper ? — Oui.

23377. Le contrat suivant était connu sous le nom de No 5 dans les annonces. L'ordre dans lequel les soumissions furent faites, en commençant d'abord par la plus basse, était celui-ci : Waddle & Smith, premier ; Sutton & Thirkell, deuxième ; Sutton, Thompson & Cie, troisième ; il paraît que c'est à Waddle & Smith d'abord que l'on a offert le contrat ? — Ils étaient les plus bas.

CONTRAT No. 5.  
Contrat offert d'abord à Waddle & Smith.

23378. Ils se plaignent, et M. Waddle en a dit quelque chose dans son témoignage, qu'on a passé par dessus eux sans que le gouvernement ou quelqu'un en son nom, les ait avertis qu'il y avait un jour de fixe avant lequel ils étaient tenus de donner leurs sûretés sous peine de

Ne croit pas que Waddle & Smith n'aient pas reçu avis qu'un jour était fixé avant lequel ils

*Témoignages—  
Soumissions.*  
Contrat No. 2.

devaient déposer leurs sûretés, parce que M. Trudeau est très soigneux.

Convaincu que l'assertion de Waddle n'est pas exacte à l'égard du manque d'avis.

Entièrement certain que la conversation que Waddle dans son témoignage déclare avoir eue avec le ministre, dans laquelle ce dernier, en réponse à sa plainte qu'il avait été mis de côté sans avis, lui dit que si Sutton & Thirkell ne prenaient pas le contrat, il aurait encore une chance—n'a jamais eu lieu.

perdre leur chance : vous rappelez-vous cela?—Je ne me rappelle pas cette déclaration de ce prétendu fait, mais je n'y crois pas. Je pense que M. Trudeau ne manque pas de donner les avis de cette nature ; je crois la chose bien invraisemblable.

23379. Ainsi, vous vous fondez pour cela sur la ponctualité attentive de M. Trudeau?—C'est l'usage ordinaire. Le fait est que nous avons toujours l'habitude d'attendre, quand le délai demandé était raisonnable.

23380. M. Waddle ne dit pas qu'il a demandé du délai, parce qu'il n'a jamais su que le temps fût limité?—Je suis convaincu que cela n'était pas exact.

23381. Il paraît que sa maison a été mise à l'écart, dans tous les cas ; et qu'on a fait une offre à la maison Sutton & Thirkell. M. Waddle déclare ici sous son serment : que pendant que l'affaire était en suspens entre le gouvernement et la maison Sutton & Thirkell ; il est lui-même venu à Ottawa, qu'il vous a vu et a conversé avec vous ; qu'il s'est plaint de ce qu'il avait été mis à l'écart de la manière qu'il expliquait, et que vous lui avez alors dit que si Sutton & Thirkell ne prenaient pas le contrat, lui, Waddle aurait une autre chance de l'avoir, de préférence à tout autre : vous rappelez-vous cette conversation?—Je suis bien certain de n'avoir jamais eu de telle conversation avec lui. C'eût été une conversation bien absurde.

23382. Vous savez que ce contrat a été donné, en réalité, à des personnes qui n'avaient pas soumissionné elles-mêmes—Oliver, Davidson & Cie?—Oui.

23383. Vous rappelez-vous quelle était leur position et comment il est arrivé qu'ils aient eu le contrat?—Je suppose que c'est parce qu'ils se sont arrangés avec les vrais soumissionnaires. Leur position était tout à fait bonne.

23384. Est-il d'usage de traiter avec des personnes sur leur propre représentation qu'elles sont les cessionnaires des droits du soumissionnaire?—Non ; pas à moins qu'elles ne prouvent au gouvernement qu'elles sont réellement cessionnaires.

23385. Vous rappelez-vous si elles ont fait cette preuve à votre satisfaction?—Non ; personnellement, je n'en n'ai pas eu la preuve, mais je n'ai pas de doute qu'elles l'ont donnée.

Pas de dossier : Trudeau ne peut pas l'expliquer ; Trudeau a déposé que la transaction a été arrangée par le ministre, et qu'il ne s'en est pas occupé ; à cela le témoin réplique qu'il ne croit pas avoir jamais arrangé aucun contrat.

23386. Il n'y a pas de preuve écrite de cela, et M. Trudeau ne peut l'expliquer. M. Trudeau dit que la transaction a été arrangée par vous individuellement, et qu'il ne s'en est pas occupé?—Je ne crois pas avoir jamais arrangé moi-même aucune transaction concernant les contrats. Il doit y avoir au département quelque correspondance sur le sujet.

23387. Elle ne nous a pas été communiquée, ni expliquée par aucune personne qui y était mêlée?—Il est arrivé fréquemment qu'une soumission est passée dans les mains d'une autre personne avant le commencement des travaux. C'est ce qui est arrivé pour le contrat Whitehead par exemple. Il n'était pas du tout le soumissionnaire premier ; c'étaient, ce même Sutton et quelqu'autre personne, je crois, et il s'est arrangé avec eux pour prendre le contrat avant le commencement des travaux.

*Télégraphe—  
Soumissions—  
Contrat No. 4.*

23388. C'est là, sans doute, une transaction ordinaire. C'est ce qui est arrivé pour le contrat de l'embranchement de la Baie Georgienne, qui fut cédé par M. Munson à M. Foster ; savez-vous pourquoi le département a admis que ces personnes étaient les cessionnaires des soumissionnaires?—Non ; mais le département a dû être parfaitement convaincu du fait par la preuve donnée, je pense ; et je me rappelle que j'étais très heureux d'avoir Oliver Davidson & Cie., que je regardais comme des hommes fort compétents.

Ne se rappelle pas les motifs qui ont fait croire au département que Oliver, Davidson et Cie étaient les cessionnaires des soumissionnaires heureux, mais il pense que les motifs devaient être suffisants.

23389. Connaissez-vous personnellement Sutton et Thompson ou l'autre?—Non ; j'ai vu Sutton, mais ce n'est pas une connaissance.

23390. Pendant que l'affaire était en suspens entre le gouvernement d'une part, et Sutton et Thirkell, de l'autre, il paraît, d'après les témoignages, que Sutton, avant l'expiration du temps qui avait été limité pour le dépôt des sûretés, est allé à Toronto et s'est arrangé avec l'un des associés de la maison Oliver & Davidson pour lui céder les droits de Sutton, et qu'ils sont convenus entre eux qu'ils prendraient le contrat sur la soumission de Sutton et Thirkell, et tous deux, Sutton et lui, et un des associés de la nouvelle maison vinrent à Ottawa avant l'expiration du temps de Sutton et Thirkell ; qu'avant leur départ ils étaient convenus qu'ils le prendraient, non pas sur la soumission de Sutton et Thirkell, mais sur celle plus haute de Sutton et Thompson, qui était d'environ \$28,200 plus élevée. C'est à cet arrangement que M. Trudeau fait, je crois, allusion quand il dit qu'il a été fait par le ministre : vous rappelez-vous quelque chose de cela?—Non ; je suis parfaitement convaincu que je n'ai jamais fait de telle transaction.

Parfaitement sûr qu'il n'a jamais été cause que Oliver, Davidson & Cie auraient le contrat sur la soumission de Sutton et Thompson au lieu de Sutton et Thirkell.

23391. Pourriez-vous maintenant nous renseigner sur les négociations qui ont amené la retraite de Sutton et Thirkell, et l'acceptation de Sutton et Thompson à un prix plus élevé?—Je n'ai aucune explication quelconque à donner, en dehors de ce que contiendraient les registres du département.

23392. Il n'y a pas le moindre vestige de cette transaction dans les papiers qui nous sont parvenus?—Si M. Trudeau ne peut pas vous en donner l'explication, je ne le puis pas non plus.

23393. Vous rappelez-vous avoir eu quelques entrevues avec Oliver et Davidson au sujet de ce contrat du télégraphe?—Je n'ai pas de souvenir absolu d'entrevues ; mais je crois plus que vraisemblable que j'ai dû en avoir, car presque tous les entrepreneurs sont venus ici.

23394. Vous ne pourriez guère, dans ce cas, nous donner les détails de quelques conversations ou négociations sur le sujet entre vous et quelqu'un d'entre eux?—Non ; je ne me les rappelle pas.

23395. Nous ne voyons rien à propos du contrat No 5 qui nous engage à vous interroger à son sujet, mais si vous connaissez quelque fait qui pourrait nous être utile, nous serions heureux de l'apprendre—ce contrat était le premier de l'embranchement de Pembina?—C'est M. Whitehead, comme soumissionnaire le plus bas, qui a reçu le contrat, au mieux de ma connaissance.

23396. Je crois qu'un nommé Peach a offert un centin de moins par verge, mais il ne put se conformer aux exigences du département, et le contrat alla à M. Whitehead?—Je le crois.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

23397. Le contrat qui vient ensuite par ordre de rang est pour les rails d'acier. L'annonce demandant des soumissions pour rails parut vers la fin de septembre 1874 : pourriez-vous dire si c'est vers ce temps-là qu'on a cru nécessaire d'acheter ces rails?—Oui.

Le sujet des rails est venu d'abord de M. Fleming qui a dit qu'on devrait se procurer des rails aussi tôt que possible ; que le prix était à sa plus grande baisse, et qu'on devrait en acheter autant que possible.

23398. Pourriez-vous dire si ce sont les actes des subordonnés dans votre département où les représentations de l'ingénieur qui ont déterminé cette opinion?—M. Fleming m'en a d'abord parlé, me disant qu'il fallait absolument, à son avis, se procurer des rails aussitôt que possible, car il faudrait beaucoup de temps pour cela, et la construction ne pourrait avancer si on ne les avait pas sur le terrain, et en outre, disait-il, le prix des rails en était alors rendu à la baisse la plus forte qu'ils atteindraient vraisemblablement, et il nous fallait absolument nous en procurer une quantité aussi grande que possible. Il était très pressant dans ses représentations sur le sujet.

23399. Avez-vous pesé vous-même les raisons qu'il vous donnait, avant d'adopter une conclusion?—Je crois que j'y ai réfléchi dans une certaine mesure. Comme de raison, c'était affaire d'opinion spéculative que le prix était à sa plus grande baisse. Il était à la vérité rendu plus bas qu'il n'était encore descendu jusque là, et je pensais que les représentations de Fleming étaient vraisemblablement exactes sous ce rapport. À mon sens, certainement, elles étaient justes quant à la nécessité d'avoir les rails sur les lieux dans un temps rapproché.

23400. Coûte que coûte?—Coûte que coûte.

23401. Quelle nécessité trouviez-vous à avoir les rails sur le terrain dans ce temps, à n'importe quel prix?—Il était impossible sans rails d'avancer dans la construction.

23402. Alors, dans ce cas, la quantité requise devenait une question importante?—Cela dépendait de la rapidité avec laquelle les travaux progressaient.

La quantité devenait une question importante.

23403. C'est pourquoi la quantité était un élément important?—La quantité dépendrait naturellement de la rapidité que vous voudriez imprimer aux travaux.

23404. Pourriez-vous dire quelle longueur de voie vous aviez en vue de construire pour qu'il fallût avoir des rails immédiatement?—Non ; je ne saurais dire précisément, mais il y avait toute probabilité dans le temps qu'on pourrait livrer à la construction plusieurs centaines de milles dans l'année.

23405. La ligne ne devait-elle pas être livrée à la construction quelque temps avant la pose des rails?—Peu de temps. Il faut bien du temps pour transporter les rails dans cette contrée.

23406. Ce que je veux dire, c'est que ni le temps de la demande de soumissions, ni le temps de l'adjudication des contrats, ne pourraient seuls donner une idée juste du temps où on aurait besoin des rails pour les poser sur la voie. Il faudrait faire la part du temps qui s'écoulerait entre l'adjudication du contrat et la préparation de l'encaissement de la voie?—Oh ! quant à l'encaissement, il se fait en grand mesure après que l'on a les rails. Vous posez les rails avant que le chemin ne soit bien près d'être fini, et vous remplissez ensuite avec le matériel tiré des excavations d'emprunt dans certains endroits particuliers et que vous transportez sur les rails.

*Achat de rails.—  
Contrats Nos. C-11.*

23407. Quoi qu'il en soit, il faudrait donner une grande partie des contrats avant d'avoir besoin de rails?—Cela dépend, en grande mesure, de la nature de la contrée à traverser. Dans la construction du chemin à l'Ouest de Winnipeg depuis que je suis sorti de charge, les traverses ont été placées sur l'herbe et le ballastage s'est fait ensuite avec les wagons à vapeur.

23408. Cette circonstance a-t-elle contribué à vous faire juger du temps où on aurait besoin de ces rails?—quelle circonstance? Ne sait pas si le fait que les rails sont quelquefois placés sur la surface du terrain l'a aidé à juger du temps où on aurait besoin des rails.

23409. Le fait que les rails sont quelquefois placés sur la surface du sol sans aucune préparation?—Je n'en sais vraiment rien.

23410. Parce que je me rappelle que la nécessité de la pose des rails s'est fait sentir pour le première fois entre la Baie du Tonnerre et la Rivière Rouge, en exceptant l'embranchement de Pembina?—Oui.

23411. Ainsi ce n'était que pour l'embranchement de Pembina qu'il fallait se procurer immédiatement des rails?—Cela eût pesé d'un grand poids en faveur de l'achat des rails dans le temps. La quantité requise pour l'embranchement de Pembina aiderait à l'argument en faveur de l'achat.

23412. Tout en ne perdant pas de vue la quantité qu'il fallait pour cet embranchement?—Oui.

23413. Je désire simplement savoir quel était le fait—si le fait que les rails seraient vraisemblablement posés immédiatement sur l'embranchement de Pembina a eu quelque poids dans la décision de la quantité requise dans le temps?—Je n'ai pas de doute que oui.

23414. Quelle quantité croyez-vous qu'il ait fallu pour l'embranchement de Pembina?—Il faut en moyenne environ quatre-vingt-dix tonnes au mille.

23415. Cela expliquait alors la nécessité d'assurer l'achat de 10,000 tonnes au plus; quant à la quantité en sus, dites-vous que le temps où elle serait requise a pesé dans la décision de l'achat?—Certainement; la nécessité de se pourvoir de rails si nous voulions construire le chemin et la nécessité de profiter du marché pendant que le prix était à la baisse. Deux choses ont influé sur l'achat des rails: (1) la nécessité d'avoir des rails si le chemin devait être construit et (2) l'importance de profiter de la baisse sur le marché.

23416. Ne nous occupons pas du coût pour le moment. Je suppose que si les rails étaient absolument nécessaires vous les auriez achetés, dans le temps, à n'importe quel prix. Je cherche maintenant à découvrir si la nécessité de les avoir pour être utilisés dans aucun temps particulier, était un des motifs de l'achat coûte que coûte?—En d'autres termes vous cherchez si vous ne pourriez pas trouver le gouvernement en défaut. Comme je l'ai dit auparavant, je refuse de répondre à toute question touchant à la politique du gouvernement; mais il a circulé tant de mensonges à propos de l'achat de ces rails, j'ai répondu à toutes les questions que vous m'avez posées, non pas que j'y fusse obligé, mais parce que je voulais bien y répondre. Refuse de répondre.

23417. Je puis dire, au nom des commissaires, que si vous voulez dire là que c'était la politique du gouvernement d'acheter des rails, sans égard au temps où on pourrait les utiliser, je ne vous parlerai plus de ces rails?—Je préfère que vous continuiez vos questions.

23418. Eh bien! si c'était là la politique, veuillez bien comprendre que la responsabilité de notre interrogatoire, d'après la supposition que

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

cette politique n'existait pas, retombe sur vous?—La responsabilité de quoi?

23419. La responsabilité des questions que nous posons?—Vous n'avez pas le droit de les poser.

23420. Je le répète, si vous dites que c'était la politique du gouvernement d'acheter des rails sans égard au temps probable de leur emploi, je ne vous en parlerai plus?—Je vous ai déjà dit quels étaient les vrais motifs qui ont déterminé cet achat. Que voulez-vous de plus?

23421. Si vous aviez les deux motifs, ne deviez-vous pas, de toute nécessité, avoir l'un d'eux : le plus grand renfermerait le plus petit?—Quel est le plus grand?

23422. Des motifs—le prix et la nécessité de l'emploi. Le motif numéro deux est plus grand que le numéro un?—Je ne vous comprends pas.

23423. Parlons d'un seul, d'abord?—D'un seul quoi?

23424. Un motif pour acheter ces rails—la raison qu'on en avait besoin pour les utiliser; eh bien! quant à cette nécessité en vue de l'emploi, je vous demande si c'était là matière d'administration départementale, ou si c'était l'un des principes adoptés par le gouvernement sur ce sujet?—Si c'était l'un des principes du gouvernement, vous n'avez rien à y voir.

Refuse de répondre.

23425. Je comprends qu'il ne nous appartient pas de critiquer; je demande simplement si cela était ainsi ou non?—Je refuse de répondre. Tout acte d'un département doit toujours être censé l'acte du gouvernement.

23426. Vous donnez à entendre, si je vous comprends bien, que tout acte, tout détail d'administration ou du département doit être, au point de vue constitutionnel, considéré comme faisant partie de la politique du gouvernement?—Je ne suis pas ici pour discuter les questions constitutionnelles.

23427. Mais il me semble que vous les discutiez?—Non; vous faites erreur.

L'un des motifs de la décision de l'achat a été nécessité de l'emploi des rails.

23428. Refusez-vous de dire si la nécessité d'avoir ces rails dans le temps sous la main en vue de la période où ils seraient utilisés, a été l'un des motifs qui a amené la décision de leur achat?—J'ai déjà dit que c'était l'une des raisons.

23429. Mais refusez-vous de donner les particularités de ce motif?—J'ai déjà répondu.

23430. Je cherche à constater où était la nécessité de cet achat?—Il y avait 2,000 milles de chemin de fer à construire.

23431. Quand?—En vertu du marché de 1871, ces, 2,000 milles devaient se faire en dix ans.

Refuse de répondre.

23432. Et pourquoi avez-vous cru nécessaire d'acheter en 1874?—Je refuse complètement de répondre à des questions qui touchent à la politique du gouvernement, et il est bon que vous le sachiez tout de suite aussi bien que plus tard.

23433. Je ne vous demande pas de nous donner la raison d'aucun

*Achat de rails—  
Contrats Nos. G-11.*

acte politique du gouvernement, mais je désire que vous nous disiez clairement si c'était alors la politique du gouvernement de faire l'achat de ces rails?—Si ce n'eût pas été la politique du gouvernement, il va sans dire que l'achat n'aurait pas eu lieu.

23434. Je crois que les commissaires ont le droit de supposer que les détails d'administration départementale peuvent ne pas être conformes aux principes du gouvernement adoptés par le ministère, et qu'ils peuvent s'enquérir de ces détails?—Je n'ai rien à faire avec les suppositions de la commission.

23435. Je veux seulement les établir d'une manière claire afin que vous compreniez bien la position que nous prenons, et que vous portiez la responsabilité de votre refus de répondre ou non comme bon vous semblera : refusez-vous de donner votre témoignage sur les particularités de la nécessité de l'achat de ces rails en vue de leur emploi probable?—J'ai déjà dit tout ce que j'ai à dire des raisons qui ont déterminé l'achat.

23436. Et quant au prix, voulez-vous nous dire s'il a contribué notablement à la décision de l'achat de ces rails?—Je l'ai déjà dit. Le prix a été pour beaucoup dans la décision de l'achat.

23437. Voulez-vous que nous nous en enquérions?—Vous enquérir de quoi?

23438. De la justesse de cette conclusion que le prix rendait l'achat désirable?—Je ne puis pas vous empêcher de faire une investigation sur tout ce que vous voulez,

23439. Voulez-vous dire alors, ce qui paraissait être les raisons à l'appui de l'opinion que le temps était favorable pour acheter, à cause du prix?—Je ne connais d'autre raison que la déclaration du fait.

23440. Et quel était-il?—Que le prix était tombé plus bas qu'il n'était jamais encore descendu, et que M. Fleming croyait qu'il remonterait vraisemblablement. Le prix était descendu plus qu'il n'avait jamais baissé, et Fleming croyait qu'il pourrait bien remonter.

23441. N'avez-vous pas cru à propos, comme administrateur du département dans le temps, d'examiner un peu plus sérieusement les raisons de M. Fleming au lieu de vous contenter de ce qu'il alléguait au sujet de cette baisse?—Eh bien ! j'ai adopté ses raisons. Le témoin adopta les raisons de Fleming.

23442. Dans le temps où il a été décidé d'acheter les rails, pouvez-vous dire si l'on considérait comme une chose désirable d'attirer la concurrence Anglaise aussi bien que la concurrence Canadienne?—D'attirer la concurrence anglaise?

23443. La concurrence anglaise sur les prix?—Quant à cela—je ne comprenais pas votre question tout d'abord—je ne sache pas qu'il y eût dans le temps des fabricants de rails d'acier au Canada.

23444. Mais il y avait des agents canadiens?—Je n'en connais pas. Il y a des agents canadiens pour les négociants anglais. Je ne sache pas qu'il y ait des négociants canadiens qui agissent pour eux-mêmes.

23445. Vous saviez qu'il y avait des agents canadiens pour les négociants anglais : a-t-on cru désirable que la concurrence ne fût pas restreinte aux agents canadiens des négociants anglais, et que les agents anglais et les négociants anglais concourussent également?—Je supposais que tout le monde devrait avoir la chance de concourir. Croyait que tout le monde devait avoir l'occasion de concourir.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

23446. Etiez-vous d'opinion que huit jours d'avis suffisaient pour donner la chance de concourir aux négociants anglais?—Si je ne l'avais pas cru, l'annonce n'aurait pas été publiée.

Avisé de prolonger le délai de huit jours pour permettre aux agents d'écrire plutôt que de télégraphier à leurs commettants. 23447. En êtes-vous arrivé, plus tard, à la conclusion que ce temps n'était suffisant?—Je fus conseillé par certaines personnes de prolonger le temps pour permettre aux agents d'écrire au lieu de télégraphier à leurs commettants, et le temps fut de suite prolongé dès que le désir fut exprimé.

La première quantité mentionnée par Fleming, 40,000 tonnes. 23448. A l'époque où vos soumissions ont été reçues, en novembre 1874, pouvez-vous dire quelle quantité on croyait désirable d'acheter?—Je crois que la première quantité dont ait parlé M. Fleming était de 40,000 tonnes.

23449. Avez-vous adopté ses idées?—Oui; je vous l'ai déjà dit.

23450. C'était une transaction bien importante, et l'on doit supposer que vous avez pris une part dans l'examen des soumissions et de l'adjudication des contrats?—Peut-être feriez-vous mieux, au lieu de supposer quoi que ce soit, de faire les questions que vous désirez.

Il est d'usage que le ministre s'occupe dans une certaine mesure de l'adjudication des contrats; c'est l'usage ordinaire. 23451. Je vous poserai la question sous une autre forme, si vous le préférez: avez-vous pris aucune part dans l'examen des soumissions et l'adjudication des contrats?—C'est l'usage ordinaire pour l'adjudication des contrats.

23452. Avez-vous suivi l'usage ordinaire?—Oui.

23453. Vous rappelez-vous, à cette époque éloignée, le rang relatif des soumissions, donnant au prix le plus bas le premier rang, et ainsi de suite?—Non, je ne me rappelle pas, mais je présume que les rapports dans le département établissent cela.

23454. Pouvez-vous dire s'il y avait intention quelque part de donner la préférence à quelqu'un dans les contrats au-delà de ce que comportaient les soumissions elles-mêmes?—Je ne connais pas de telle intention. Je ne conçois pas comment il y en aurait eu.

23455. Ainsi, si je comprends bien, vous dites que les soumissions elles-mêmes indiqueront les personnes qui auraient dû avoir les contrats suivant les prix. Il y a la cédule de M. Fleming indiquant ce qu'il considérait comme le contenu et la substance des différentes soumissions sur ce sujet. Si vous désirez l'examiner, je serai bien aise d'apprendre de vous si elle indique le rang des soumissions pour livraison à Montréal?—Je suppose que le document parlera par lui-même.

23456. Je désire simplement savoir si vous y trouvez quelque chose que je ne puis voir; nous pourrions différer sur la signification qu'il comporte?—Posez-moi les questions que vous voudrez.

↳  
Soumissions dans leur ordre.

23457. Je comprends que la West Cumberland Co. était la plus basse pour 5,000 tonnes?—Ce sont Guest & Cie?

23458. Cox & Green étaient leurs agents; 5,000 à \$53.53?—Oui.

23459. J'ai aussi appris, par les documents produits ici, que les 40,000 ont toutes été entreprises livrables à Montréal?—Eh bien?

23460. Est-ce ainsi que vous l'entendez?—Je pense que oui; je n'en suis pas très sûr, néanmoins.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

23461. Non-seulement entreprises, mais annoncées comme livrables à Montréal. La soumission la plus basse ensuite, ou pour mieux dire, au même prix, est celle de la Ebbw Vale Co., pour 5,000 tonnes à \$53.53; la suivante est de Guest & Cie., pour 5,000 tonnes à \$54; l'autre est pour 10,000, elle vient de la Mersey Co., à \$54.26; la suivante est celle de la Aberdare Co., 5,000 tonnes à \$54.75. Or, ces chiffres réunis ne forment que 30,000 tonnes, et pourtant la plus basse des offres, celle de la Aberdare Co., pour la portion des premières 30,000 tonnes, n'a pas obtenu de contrat; pouvez-vous nous expliquer pour quelle raison?—Que la plus basse soumission n'a pas obtenu de contrat?

23462. La Aberdare Co. avait fait l'une des plus basses soumissions pour les premières 30,000 tonnes, et pourtant bien qu'ont eût fait la commande 40,000 tonnes, on ne s'en est pas occupé?—Je suppose que c'était parce qu'elle était plus haute.

23463. Cela ne se pouvait pas si elle se trouvait au nombre des plus basses pour les premières 30,000 tonnes?—Combien le gouvernement a-t-il eu à payer, voilà la question.

23464. Voilà tout. Pour les premières 30,000 tonnes les soumissions, autant que je puis les interpréter, et d'après cette cédule que vous avez là sous les yeux, font voir que la *West Cumberland Co.*, la *Ebbw Vale Co.* Guest & Cie, la *Mersey Co.*, et la *Aberdare Co.*, étaient les cinq soumissionnaires les plus bas pour les premières 30,000 tonnes?—On a offert aux cinq soumissionnaires les plus bas une quantité que ne comportaient pas leurs soumissions. Cox et Green, par exemple, n'avaient que 5,000 tonnes, on leur en a offert davantage.

23465. Jusqu'ici nous n'avons eu aucune preuve directe de ce fait?—Je n'y puis rien. Je vous donne la preuve dans le moment.

23466. Comment leur a-t-on fait cette offre?—C'est M. Trudeau qui la leur a faite à ma connaissance et avec mon assentiment.

23467. Ne faites-vous pas erreur?—Je ne le crois pas.

23468. Il est écrit et consigné qu'ils vous ont écrit le 18 de décembre, offrant cinq autres mille tonnes (5,000 tonnes), et le 22 vous leur avez répondu par le télégraphe: "Nous n'avons pas besoin de plus de rails d'acier, merci."?—Ils avaient refusé dans le principe; puis ils ont offert plus tard après le règlement de la transaction.

23469. Il n'y a pas de preuve de cette offre?—Je n'y puis rien. L'offre n'en a pas été moins faite, et M. Trudeau m'a informé qu'ils refusaient. La chose a dû se passer ainsi.

23470. Ainsi vous vous rappelez qu'avant d'arriver aux 40,000 tonnes, Le témoin se rap-  
on a offert à la *West Cumberland Co.* une quantité excédant 5,000 pelle qu'on a offert  
tonnes?—Oui, je me rappelle cela. Je me rappelle que nous avons à la *West Cumberland*  
traité avec tout soumissionnaire qui était le plus bas, afin de nous pro- *Co.*, une plus grande  
curer la quantité que nous avons décidée aux prix les plus bas quantité que 5,000  
possibles. tonnes.

23471. A-t-on donné à Guest & Cie une chance de fournir une plus grande quantité?—Je présume qu'ils ont eu cette occasion.

23472. Ainsi, ce n'est pas pour vous un fait positif?—Non; mon sou-

Présume que Guest  
& Cie ont reçu l'offre  
de fournir une plus  
grande quantité.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

venir n'a rien de positif. Ce qui me fait souvenir du cas de Cox et Green c'est que une correspondance de journal publia le fait qu'ils avaient déclaré eux-mêmes que cette offre leur avait été faite.

23473. Quelle correspondance ?—Une correspondance de journal.

23474. Et la Mersey Co ; son offre était de 10,000 tonnes, à Mont-réal ; vous rappelez-vous si cette quantité a été augmentée ?—Je le crois. Elle a été augmentée jusqu'à 20,000 tonnes, cet arrangement étant le meilleur arrangement que pouvait prendre le gouvernement quant au prix.

23475. Et que savez-vous à propos de la Aberdare Co ?—Je ne me rappelle rien à son sujet. Je présume que nous n'avons jamais atteint ses chiffres.

Ne se rappelle pas le fait que la Aberdare Co. a été mise à l'écart et la préférence donnée à Guest & Cie, quoique de 49 centins plus haut.

23476. Il paraît que si pourtant, et ces 5,000 tonnes—les secondes cinq mille tonnes—ont été données à Guest & Cie., au prix de \$55.24, tandis que la Aberdare Cie., avait offert de fournir la même quantité à \$54.75, et qu'on a préféré Guest & Cie., à 49 cts. de plus par tonne que le prix offert par la Aberdare Cie ?—Je ne me rappelle pas cela du tout.

23477. Voici comment la chose est arrivée : Guest & Cie., offraient 5,000 tonnes à \$54, et 5,000 autres tonnes à \$55.24. Ces deux offres furent acceptées, ce qui réduisait la moyenne à \$54.62. Cette moyenne se trouvait au-dessous de l'offre de la Aberdare Cie, qui était de \$54.75 ?—Mon idée générale, telle que je l'ai exprimée à M. Trudeau était que l'on devait prendre les soumissions à la file, en commençant par la plus basse, lui donnant telle quantité qu'elle voulait prendre, et en remontant seulement quand on y serait forcé par l'élévation des prix.

23478. Prenant 10,000 tonnes—non de Guest & Cie seulement, mais une moitié de Guest & Cie, et l'autre moitié de la *Aberdare Co.*, cela aurait réduit le taux pour toutes les 10,000 tonnes. Je ne sais pas si l'on a attiré votre attention sur cette circonstance ; veuillez nous le dire ?—Je ne le crois pas.

C'est M. Trudeau qui a fait l'augmentation de la quantité fournie par la *Mersey Co.*, il en a probablement été référé au témoin en sa qualité de ministre.

23479. Il n'y a pas de correspondance relative à cette augmentation dans la quantité fournie par la *Mersey Co.* : savez-vous comment cette négociation a été conduite ?—C'est M. Trudeau qui l'a faite, et il s'en est probablement référé à moi comme ministre.

23480. Quand vous dites probablement, je suppose que vous entendez que vous n'êtes pas capable de l'assurer positivement ?—Je ne m'en souviens pas précisément, mais je n'ai aucun doute que la chose s'est passée ainsi. Je me rappelle que M. Fairman est venu me trouver une ou deux fois, mais je l'ai renvoyé à M. Trudeau par l'entremise de qui toutes ces sortes d'affaires se faisaient.

23481. Le marché pour ces 40,000 tonnes une fois réglé, il paraît qu'il y a eu un temps d'arrêt dans la transaction. C'était vers le 3 décembre 1874 ; on se reprit plus tard de bonne heure en janvier, et on se procura une autre quantité ; pouvez-vous nous dire ce qui a amené cet achat subséquent ?—C'est pour la côte du Pacifique ?

Le second achat effectué en vue de la construction du chemin de fer de l'Isle de Vancouver.

23482. Je crois que les nouveaux lots formaient 10,000 tonnes—dont 5,000 tonnes allèrent à Vancouver ?—Vers ce temps-là nous étions sur le point d'accomplir l'obligation de construire le chemin de fer de l'Isle, et c'était pour avoir une quantité de rails suffisante disponible que le second achat a été effectué.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

23483. Vous croyez que c'est là ce qui a déterminé votre changement de position et le deuxième achat?—Je le pense.

23484. Ce changement a-t-il eu lieu, croyez-vous, après votre refus d'accepter la seconde offre de la West Cumberland Co., de 5,000 tonnes à £11, livrables à Montréal—équivalentes à £10 sterling, à Liverpool?—Je ne me souviens pas des dates.

23485. Voici à peu près comment la chose est arrivée, autant que nous puissions en juger par les rapports de Livres Bleues et par les dépositions faites devant nous : le 20 décembre ou vers cette époque, la West Cumberland Co., offrit \$5,000 tonnes de plus à £11 sterling livrables à Montréal, ce qui, si je ne me trompe, équivaut à £10 sterling livrables à Liverpool, parce que le fret océanique était de £1. Cette offre fut rejetée immédiatement par un télégramme annonçant qu'on n'avait pas besoin d'une plus grande quantité de rails. Le 4 janvier, Cooper, Fairman & Cie vous écrivent. C'est la première lettre sur le sujet, comme il appert de la correspondance rapportée, et voici comme ils s'expriment : " Relativement aux 10,000 tonnes requises f.d.c. à Liverpool "—faisant évidemment allusion à quelques 10,000 tonnes déterminées, et donnant à entendre qu'entre vous et eux il avait été question de ces 10,000 tonnes ; vous rappelez-vous cette circonstance d'une allusion à cette quantité avant leur lettre—je parle d'une allusion dans quelque correspondance entre vous et Cooper, Fairman & Cie?—Je pense qu'il n'y a pas eu de correspondance. Il peut y avoir eu des conversations.

25486. Entre vous et quelques-uns d'entre eux?—La chose est possible.

23487. Dites-vous qu'il y en a eu?—Je ne sais réellement pas. J'ai le souvenir d'une ou deux entrevues avec M. Fairman pendant la négociation des principales soumissions, mais je ne me rappelle pas d'autres ensuite.

23488. Le même jour, c'est-à-dire le 4 janvier, un télégramme vous a été adressé de Montréal par certaines personnes qui signaient ainsi : " Agents, Mersey Co."

" La Cie., Mersey ayant signé soumission pour livraison à Montréal ne peut pas livrer à l'ouest."

Avez-vous compris que ce titre voulait dire Cooper, Fairman & Cie?—Je ne me rappelle pas du tout ce télégramme.

23489. Il est consigné à la page 38 de ce Livre Bleu concernant la correspondance sur les rails d'acier?—Il y a trois télégrammes, tous trois en apparence du même jour.

23490. De Cooper, Fairman & Cie.?—Oui ; il y en a sur la page précédente.

23491. C'est la lettre à laquelle je fais allusion ; c'est un deuxième télégramme?—Quelle question me faites-vous à son sujet?

23492. Je demande si vous preniez le titre d'Agents Mersey Co., pour signifier en réalité Cooper, Fairman & Cie.?—Je suppose que c'étaient eux. Ils étaient les agents.

23493. Le 7 janvier vous acceptez leur offre de 5,000 tonnes livrables à Liverpool au taux de £10 rochs. sterling ; pouvez-vous dire s'il y a eu concours public ou aucune concurrence pour aucun achat de rails livrables f. d. c. à Liverpool?—Non ; je ne crois pas qu'il y en ait eu.

Il suppose que les mots "agents, Mersey Co." signifiaient Cooper, Fairman & Cie. Il n'y a jamais eu de concours public pour les 5,000 tonnes pour lesquelles la soumission de Cooper, Fairman & Cie. a été acceptée à £10 roch.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

23494. Vous ne le pensez pas ?—Je ne le pense pas.

23495. Dans le temps où vous avez accepté leur offre, offre spontanée à en juger par la correspondance rapportée, avez-vous tenu compte des circonstances suivantes : que deux jours auparavant, vous auriez pu acheter de la Cumberland Co à £10 sterling, à Liverpool, ou l'équivalent, parce que le prix n'était que de £11 à Montréal ; que, dans une occasion précédente, le département avait annoncé, avant la réception des soumissions, qu'il ne recevait plus ni n'examinait plus de soumissions pour livraison à Liverpool, et que, de fait Crawford avait offert ces rails là à £10 5ch., et que son offre n'avait pas été acceptée ?—Je ne me rappelle pas l'offre de Crawford.

23496. Elle est rapportée à la page 25 de ce même Livre Bleu ?—C'était durant l'été de l'année suivante.

23497. Ce devait être pour livraison dans l'été de 1875 ?—Oui.

23498. C'était assez tôt pour le besoin que vous en aviez, et aussi vite que vous les avez reçus ?—Non ; je ne sais plus pourquoi nous avons refusé cette offre.

23499. Alors, dites-vous que l'acceptation de l'offre de Cooper, Fairman & Cie a eu lieu sans que vous ayez examiné les circonstances ?—Je ne le crois pas ; je n'ai pas de doute qu'elles ont été appréciées.

Ne peut dire si l'on considérait que £10 10ch. de Cooper, Fairman & Cie. valaient mieux que £10 5ch. de Crawford.

23500. Considérerait-on qu'il valait mieux prendre les rails de Cooper, Fairman à £10.10 ch., que de Crawford à £10.5 ch ?—Je ne saurais dire. Cela dépendrait entièrement de l'inspection et de la qualité.

23501. Êtes-vous capable de dire qu'on s'est occupé de quelque chose de ce genre : qu'il y avait une aussi grande différence que vous dites ; qu'une maison avait des rails d'une meilleure qualité, ou offrait plus de garantie ?—Le fait qu'il y a eu une décision dans le cas implique une considération. Je ne me rappelle aucune discussion à ce sujet.

22502. Aucun des témoins qui sont venus devant nous n'a parlé d'une telle comparaison entre ces offres—celles de Crawford, de Cooper, Fairman & Cie., et des autres Messieurs de New-York qui ont été informés que leur offre ne serait pas prise en considération. Ce refus d'accepter leur offre se trouve à la page 3 de ce même Livre Bleu ?—Cela se rapporte aux soumissions premières.

23503. Oui ; je vous demande si, plus tard, en janvier, avant l'acceptation de l'offre de Cooper, Fairman & Cie., ces circonstances ont été prises en considération ?—Quelles circonstances ?

23504. La circonstance que M. Justice avait été informé qu'on ne recevrait plus aucune soumission pour livraison à Liverpool, et la circonstance que M. Crawford offrait les rails à £10.5ch : je vous demande si on a examiné et pesé ces circonstances avant de se décider de donner le contrat sans concurrence ?—C'était une transaction tout à fait ultérieure.

23505. Pouvez-vous dire si on les a prises en considération ; ou pourquoi ce n'était pas la peine de demander la concurrence de Crawford, ou de la Cumberland Co., qui avait accepté deux jours auparavant au taux de £10 ?—Je ne connais pas d'autres raisons que celles qui sont contenues dans les documents publics du bureau. Je n'ai pas de documents.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

23506. Y a-t-il quelque fait se rattachant à aucun de ces contrats pour rails d'acier que vous croyiez convenable de nous communiquer dans votre présente déposition, et qui a pu nous échapper?—Je ne connais pas de fait.

23507. Il y a une circonstance sur laquelle nous ne croyons pas nécessaire de nous renseigner davantage, et si je le mentionne, c'est que peut-être vous désireriez faire quelque déclaration à ce sujet. M. Charles MacKenzie, dans sa déposition devant nous, a dit qu'il était membre de la maison Cooper, Fairman & Cie, et qu'après qu'ils eurent obtenu le contrat pour ces rails, et avant qu'il n'eut informé ses co-associés qu'il avait l'intention de se retirer, il a eu avec vous une conversation sur le sujet : y a-t-il dans tout cela quelque chose que vous croyez devoir nous expliquer sous forme de témoignage?—Eh bien ! comme l'affaire m'est personnelle, je n'ai aucune objection à toutes les questions que vous voudrez me poser.

23508. Nous ne demandons rien : nous désirons vous donner l'occasion de dire ce que vous voudrez dire, si cela vous convient?—Du moment que j'eus lu dans un journal—je crois que c'était la *Montreal Gazette*—que Chs Mackenzie, ou moi-même, ou quelques parents, étaient intéressés dans ce contrat, je lui télégraphiai pour lui demander si c'était le cas, s'il y était intéressé, et si je pouvais déclarer qu'il ne l'était pas. Il me répondit promptement qu'il n'y avait aucune espèce d'intérêt, *bon, mauvais ou indifférent*. J'envoyai alors un télégramme à quelque journal, par lequel je niais les allégations faites. Je me rappelle parfaitement qu'il m'a dit que Cooper, Fairman & Cie étaient concernés comme agents pour certaines compagnies anglaises, et qu'il ne lui conviendrait pas, à cause de cela, de continuer ses relations avec eux. Quant à la date précise de cette information, je ne me la rappelle pas.

RETRAITE DE C.  
MACKENZIE DE LA  
MAISON COOPER,  
FAIRMAN & CIE.

Télégraphie à Chas-  
Mackenzie pour  
savoir s'il pouvait  
dire qu'il n'était pas  
intéressé dans la  
maison Cooper,  
Fairman & Cie.

23509. Si je comprends bien, c'est votre télégramme qui a été la première communication avec lui sur le sujet?—Oui.

23510. C'était avant une entrevue?—Oui, je crois. Peut-être n'était-ce pas avant l'entrevue. J'ai peine à croire que le télégramme ait précédé l'entrevue.

Ne peut croire que  
ce télégramme ait été  
envoyé avant une  
entrevue.

23511. Alors croyez-vous que vous lui ayez télégraphié, nonobstant une entrevue précédente dans laquelle vous apprîtes sa position dans l'affaire?—Je le présume. Je voulais de lui une déclaration définie au sujet de l'intérêt qu'il avait ou qu'il n'avait pas dans le contrat.

Lui télégraphia après  
une entrevue dans  
laquelle il apprit sa  
position vis-à-vis de  
la maison parce qu'il  
voulait une déclara-  
tion définie.

23512. Ce télégramme lui demandait-il s'il avait donné suite à son intention de se retirer, parce que, dans votre entrevue, il vous avait informé de son intention à cet égard?—Non ; le télégramme lui demandait si je pouvais déclarer qu'il n'avait aucun intérêt dans ce contrat. Je n'ai pas d'objection à ce que vous vous procuriez ce télégramme—je veux dire du département, s'il s'y trouve.

23513. Nous ne croyons pas nécessaire de nous procurer ces particularités : nous désirons savoir s'il y a quelque chose s'y rapportant que vous croyez désirable de faire connaître et de déposer ici?—Je n'ignore pas naturellement, les mensonges répandus dans le pays à ce sujet dans le temps. Je ne pense pas qu'il y ait personne qui, même pour s'en servir pour des fins politiques, ait jamais cru que je me sois

*Retraite de C. Mackenzie de la maison Cooper, Fairman & Cie.*

mêlé dans des affaires où je n'aurais pas dû m'immiscer, et c'est à cause de ces bruits mensongers, que je relate ce que j'ai fait, voilà tout.

EMBRANCHEMENT  
DE LA BAIE GEOR-  
GIENNE.

CONTRAT No. 12.

23514. C'est pour vous donner l'occasion de donner vos explications que nous mentionnons l'affaire. Le contrat qui vient ensuite par ordre de numéro est celui de l'embranchement de la Baie Georgienne, il a été passé avec M. Foster, en février 1875, et vers la fin de l'année ou le commencement de l'année suivante, il a été annulé?—Oui.

23515. Sans parler pour le moment du prolongement du Canada Central, mais de l'embranchement de la Baie Georgienne proprement dit—il y a eu un paiement d'environ \$41,000?—Oui.

Quand au paiement de \$41,000 à Foster, tout ce qu'il peut dire, c'est que Fleming fit rapport que ce paiement pouvait se faire.

23516. Il paraît que c'est tout ce qui a été payé par le gouvernement et qu'on lui a remis son dépôt. Tout ce que nous désirons à propos de cette affaire, c'est de savoir si le fait que cette ligne était impraticable aurait pu être constaté à moins de frais, dans le cas où le gouvernement aurait entrepris les explorations et les arpentages que M. Foster a faits, et pour le remboursement desquels cette somme était censée être payée; pouvez-vous nous donner aucun renseignement sur ce sujet?—Nous avons simplement le rapport de M. Fleming, dans lequel il dit que la somme dépensée serait utile pour la continuation des explorations vers l'ouest, et que si les travaux de M. Foster étaient régulièrement certifiés, il pourrait être payé d'autant. Je ne me rappelle pas la somme précise qu'il recommandait.

23517. A en juger par un rapport qu'il a produit lui-même ici, M. Fleming fit au gouvernement de vives représentations basées sur des lettres de M. Hazlewood, pour démontrer qu'une route comme celle qu'avait adoptée le gouvernement serait certainement praticable?—Oui.

Il arriva que Fleming s'était trompé dans son idée que la route adoptée par le gouvernement serait praticable.

23518. Et il arriva que c'était une erreur; en sorte qu'en fin de compte le gouvernement a été entraîné à ce contrat par des informations inexactes du département des ingénieurs?—Oui, sans doute.

23519. Y a-t-il autre chose à propos de ce contrat que vous croyiez désirable de mentionner?—Non, il ne me revient rien; mais je serais heureux de vous répondre si vous avez quelque chose à me demander là dessus.

23520. Nous ne voyons rien à ce propos qui demande à être expliqué?—On m'a dit dernièrement que la route choisie par M. Hazlewood aurait fini par être la meilleure après tout.

23521. Plus tard, M. Shanly et M. Fleming disent qu'on n'aurait pas pu trouver de rampes praticables. D'abord M. Fleming n'acceptait pas cette proposition de M. Shanly, mais en dernier lieu il admet, en réalité, que ses premiers renseignements n'étaient pas bien fondés: avez-vous quelque chose à nous dire à propos de cela?—Non; je ne vois rien à dire comme explication, mais je serai très heureux de répondre à vos questions.

23522. *Le Président.*—Nous ne voyons rien dans le moment.

TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER—  
CONTRAT No. 13.

23523. Le numéro du contrat suivant est le No 13, qui était pour la partie du chemin de fer immédiatement à l'ouest du Lac Supérieur; pouvez-vous dire si le gouvernement avait adopté une politique définie sur la question de la construction d'une ligne à travers cette section de la contrée?—Eh bien! me voici encore dans la position de m'opposer à

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 13.*

toute discussion sur la politique du gouvernement, mais comme j'ai, en réalité, expliqué la chose dans quelques-uns de mes discours, je me trouve plus à l'aise sur ce sujet. La politique du gouvernement était d'obtenir la meilleure et la plus courte ligne sous le rapport des rampes et des courbes entre la Baie du Tonnerre et la Rivière Rouge ou le Portage au Rat qui était le point objectif entre les deux. Le gouvernement ne croyait pas possible que l'on pût construire, avant plusieurs années, le chemin à l'est de la Baie du Tonnerre, et il voulait se servir des moyens de communication par eau entre le système des chemins de fer d'Ontario et le Fort William, et s'il était possible, utiliser, pendant quelque temps, les petits lacs disséminés dans l'intérieur de cette contrée. Le gouvernement aurait pu, peut-être, décider de ne commencer aucune construction tant que la ligne toute entière n'aurait pas été arpentée et désignée, mais nous jugions très important d'avoir un accès immédiat dans cette contrée à travers notre propre territoire pour l'été, sinon pour toute l'année, c'est pourquoi il fut arrêté que nous construirions cette partie aussitôt que nous pourrions la donner par contrat, les deux extrémités du moins, c'est-à-dire, entre la Rivière Rouge et le Portage du Rat, et entre le Fort William et la ligne intérieure des lacs à Port Savanne.

La politique du gouvernement était d'obtenir la route la plus courte entre la Baie du Tonnerre et le Portage du Rat.

Décida de construire cette partie aussitôt qu'elle pourrait être donnée par contrat.

23524. Vous avez répondu à ma question bien plus longuement que je ne m'y attendais, car vous avez bien voulu nous donner les raisons de la politique suivie. J'avais pour objet, en vous faisant la question de connaître quelle était la politique (ou s'il y en avait une) au sujet du mode de construction de ce chaînon. La chose étant maintenant établie, je désirerais vous demander si vous en avez décidé ainsi, sans vous occuper de l'état où étaient les examens des ingénieurs, ou si la décision dépendait de quelque conclusion concernant la suffisance, dans le temps, de ces examens. Cette question tend simplement à nous faire savoir si le personnel des ingénieurs était considéré alors comme compétent et efficace?—La ligne a été tirée d'abord de la Baie Nipigon, en remontant, jusqu'à la route de la Rivière à l'Esturgeon, se tenant bien au nord de la ligne actuelle, mais elle était excessivement inégale et accidentée—si irrégulière de sol et si impraticable, en fait, que tous les ingénieurs et le gouvernement furent forcés d'en abandonner l'idée. En 1873, et dans la première partie de 1874, il paraissait probable que la ligne de la Baie Nipigon serait adoptée; mais pour les raisons dites et d'autres que je n'ai pas citées mais que je puis mentionner, nous avons vu qu'il était partiellement d'obtenir la rampe minima sur cette ligne, et des courbes très douces, et nous continuâmes sur celle-là. Quant au personnel des ingénieurs, il est bien difficile pour des ingénieurs éparpillés sur une contrée comme celle-là, d'obtenir dans un an ou deux une idée exacte des difficultés à surmonter.

La ligne partait d'abord de Nipigon, remontait la Rivière à l'Esturgeon jusqu'au nord de la ligne actuelle, mais elle était tellement difficile qu'on fut forcé de l'abandonner.

23525. Peut-être aurais-je dû poser ma question comme ceci : si, avant de passer aucun contrat pour la section 13, il était entendu le département des ingénieurs avait acquis assez de renseignements pour lui permettre de donner les quantités avec quelque exactitude?—Je ne crois pas qu'il y eût dans le temps un arpentage instrumental sur toute la ligne qui pût permettre de faire cela. C'était affaire de calcul par observation seulement, car tout ingénieur peut dire en traversant une contrée les quantités qui peuvent probablement s'y trouver. On avait dans le temps celles des deux extrémités est et ouest.

Ne croit pas qu'on aurait pu faire, avant de donner le contrat, un arpentage instrumental qui eût donné des quantités à peu près exactes,

Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 18.

23526. Je crois qu'en ce qui concerne la section 13, il n'y avait pas eu de désignation proprement dite, mais seulement ce que M. Fleming appelle une désignation d'essai, et que les quantités n'avaient pas même été estimées approximativement?—Ce n'était pas là mon impression.

Entrepreneurs retardés, attendant la désignation.

23527. Vous rappelez-vous que lorsque les entrepreneurs se sont rendus sur les lieux pour commencer leur travail, ils n'ont pas pu procéder, et ont attendu quelques semaines pendant que la désignation était à se faire?—C'est-à-dire, pendant qu'on faisait une déviation. M. Hazlewood s'assura qu'il y avait une meilleure route pendant plusieurs milles, tant sous le rapport des quantités que des rampes, et l'on découvrit que M. Murdoch n'avait jamais examiné la contrée dans son ensemble comme avait fait M. Hazlewood, et il fallut recommencer de nouveau la partie modifiée. Voilà ce que je me rappelle des circonstances.

23528. Jecrois qu'entre autres témoins, M. Marcus Smith a dit que ce contrat a été donné sur une désignation d'essai, et il paraît que les spécifications étaient datées de janvier 1875?—Il a été adjugé absolument sur les mêmes données que les autres, je pense.

23529. Il serait plus commode de ne nous occuper que de celui-ci dans le moment. M. Fleming, à la page 9 de son rapport de 1877, en décrivant tous les arpentages qui s'étaient faits jusqu'à la fin de 1874, dit qu'il avait été fait un arpentage de désignation d'essai, de la Baie du Tonnerre à Shebandowan, et il distinguait la désignation d'essai de la désignation régulière, en disant que la première, la désignation d'essai, est la première tentative de piquetage d'une ligne pour la construction, les tangentes étant tracées; et quand il est nécessaire, les courbes sont indiquées, et il donne l'arpentage de la désignation comme un examen plus exact du terrain?—Je crois qu'il y avait eu un examen exact du terrain, et que les quantités ont été calculées sur des données réelles. Le fait est, qu'il ne pouvait pas en être autrement.

Les quantités calculées sur données réelles.

23530. Vous croyez que la désignation a dû être définitive?—Je le crois.

23531. Est-ce parce que les spécifications étaient censées donner les quantités, que vous arrivez à cette conclusion?—Oui.

Quand on a décidé de construire la ligne les ingénieurs disaient que le gouvernement pouvait arriver à des quantités exactes.

23532. Cela nous ramène à la question que j'avais d'abord l'intention de poser—si, lorsqu'il a décidé de construire la ligne, le gouvernement croyait qu'il avait les moyens d'arriver à des quantités exactes?—C'est ce que rapportaient les ingénieurs.

23533. Ainsi, d'après ce que je comprends, c'est sur cette représentation que la politique a été adoptée?—Sans aucun doute; en partie pour les quantités et en partie pour les rampes. La question des rampes a toujours été le grand élément. Nous adoptâmes la politique d'avoir une rampe minima en venant à l'est et une en gagnant l'ouest, celle de l'ouest de quarante et celle de l'est de vingt-six, et même s'il y eut eu une grande différence dans le prix, nous aurions probablement persisté à faire cette ligne.

23534. Shebandowan était d'abord le terminus ouest du contrat No 13?—Oui.

23535. On l'a abandonné, et l'on a incliné la ligne vers le nord-ouest

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 13.*

à quelque point plus près de la Baie du Tonnerre?—On supposait d'abord que la meilleure ligne passait par la route de la Shebandowan et des Chûtes de l'Esturgeon, avec la possibilité d'une traverse par les Détroits, mais ayant toujours pour point objectif le Portage du Rat. La contrée à l'ouest des Chutes de l'Esturgeon fut trouvée trop inégale pour être praticable, et on fit la déviation vers le nord sans allonger du tout la ligne.

Contrée à l'ouest des Chutes de l'Esturgeon trop inégale, et déviation faite vers le nord sans allonger la ligne.

23536. Toutes les autres questions que nous avons eu à poser concernant la section 13, sont des questions du ressort des ingénieurs, et il est inutile de vous fatiguer davantage à moins que vous ne croyez avoir quelque chose à mentionner?—Non ; je ne connais rien de plus.

28537. Le contrat qui vient ensuite est le No. 14. Depuis la Rivière Rouge au lac Traverse. Pour procéder à la construction de cette ligne, il fallait nécessairement régler la question d'un terminus sur la Rivière Rouge. On paraît avoir choisi Selkirk pour cela ; pouvez-vous dire si vous, comme ministre des travaux publics, vous avez pris aucune part à ce choix, ou l'a-t-on laissé à l'ingénieur?—C'est l'ingénieur qui en a fait le choix.

CONTRAT No. 14.  
Le choix de Selkirk comme terminus de la Rivière Rouge laissé à l'ingénieur.

23538. Quant à la question de savoir s'il était désirable, au point de vue pratique, de donner le contrat dans le temps où on l'a donné, je vous demanderai si vous savez qu'une partie de la ligne qui vient après la Rivière Rouge n'a pu être livrée à la construction, et que, à l'arrivée des entrepreneurs sur le terrain, ils n'ont pu se mettre à l'œuvre, et ont eu de grandes dépenses à supporter. Veuillez lire cette réponse de M. Sifton à la question 1742 ; peut-être rafraîchira-t-elle votre mémoire?—Si l'entrepreneur a eu des plaintes à proférer, on les trouvera, je pense, dans le département. Je ne me rappelle rien de cela.

23539. Je ne vous parle pas de la position qu'il a prise plus tard sur le sujet, mais de la connaissance qu'avait dans le temps le gouvernement de la condition réelle des affaires dans les environs?—Je ne connais pas de condition d'affaires spéciale.

23540. Saviez-vous qu'il n'y avait pas, dans le temps, de ligne désignée immédiatement après la rivière, et que les entrepreneurs seraient obligés de transporter leurs provisions sur une certaine distance à l'intérieur avant de pouvoir se mettre à l'œuvre?—Non, je ne le savais pas.

Quand le contrat a été donné, il ne savait pas qu'il n'y avait point de ligne désignée immédiatement après la rivière.

23541. Il y a eu changement dans le contrat premier concernant une partie de la ligne justement à l'extrémité est par lequel M. Whitehead s'engageait à finir cette partie aux lieu et place des entrepreneurs premiers, Sifton, Ward & Cie. J'ai ici un marché écrit qui a été passé entre les parties sujet à l'approbation du ministre dans le temps?—Quelle en est la date?

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER. Whitehead par son contrat devait finir l'ouvrage à l'extrémité est.

23542. Le 13 septembre 1878. Voici une copie du contrat, et je vous rafraîchirai la mémoire en vous parlant des difficultés qui existaient dans le temps. L'ouvrage à l'extrémité est de la section 14 était sur une partie de la contrée encore plus accidentée que l'extrémité ouest?—Oui.

22543. Il semblerait que cet ouvrage requiert l'usage de machines, de locomotives et de wagons, etc., pour le transport de la terre d'une partie à l'autre pour le remplissage, M. Whitehead, l'entrepreneur de la section 15, avait l'outillage nécessaire ; M. Sifton ne l'avait pas, et ils s'arrangèrent

Comprit que les entrepreneurs auraient ce que Whitehead aurait,

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.*

entre eux, avec votre approbation ; pouvez-vous dire si vous avez consenti à cet arrangement avec l'entente que Sifton et Ward auraient, malgré tout, leurs premiers prix, ou si c'était de leur part un abandon d'autant de leur ligne et la prise en possession d'autant par M. Whitehead?—Certainement que mon intention était qu'il n'en fût pas autrement.

23544. Autrement que quoi?—que M. Whitehead fit l'ouvrage.

23545. Pour le gouvernement ou pour eux?—Pour eux.

23546. Comprenez-vous qu'ils auraient leurs premiers prix?—Non, sans doute. Quelque prix qu'aurait M. Whitehead, ils ne pouvaient l'avoir.

23547. Devaient-ils recevoir quelque chose en sus de son prix de contrat?—Ils devaient avoir ce que leur contrat demandait. Ils ne pouvaient, eux, recevoir davantage, et si M. Whitehead faisait une partie de l'ouvrage que leur contrat embrasserait, il avait le droit pour autant suivant, comme de raison, le marché convenu entre eux.

23548. Je désire connaître maintenant si la nature particulière de cet assentiment de votre part, ou plutôt le résultat d'icelui, a été discuté ou considéré dans le temps, et j'aimerais à expliquer plus à fond la nature du différend qui s'est élevé. Je ne le fais pas avec l'objet de constater si leur réclamation est fondée ou non fondée, mais pour savoir si l'acte du département avait sa raison d'être. Ils n'étaient pas restreints dans le prix du charroyage. Dans tous les cas, la condition ordinaire dans les contrats subséquents, était que, après 2,500 pieds les entrepreneurs n'avaient pas de prix de charroi en sus, mais que, entre 1,200 et 2,500 pieds, ils avaient 1 centin par 100 pieds. Le charroi, dans ce cas-ci, était de quelque deux milles. M. Whitehead s'engagea à le faire pour 40 centins et à fournir ses propres moyens de transport sans charge en sus. Sifton & Ward disent qu'il était leur sous-entrepreneur, qu'ils n'avaient pas abandonné tout l'ouvrage à M. Whitehead, qu'ils devaient recevoir leurs prix pour le charroi qui s'élève à quelque \$150,000 au dessus du prix de M. Whitehead, que le prix de M. Whitehead devait être pris à même cette somme et qu'à eux devait revenir la différence : je désire savoir si ces particularités de la transaction vous ont été soumises et si vous les avez examinées et pesées?—Je ne le pense pas. C'était la substitution d'un entrepreneur à un autre pour cette partie de l'ouvrage ; voilà ce dont je me souviens. Toutefois, j'étais très occupé quand ce différend s'est élevé.

Le contrat avec Whitehead était la substitution d'un entrepreneur à un autre pour cette partie de l'ouvrage en question.

23549. Nous n'avons pas d'autre question concernant la section 14, mais si vous avez quelque fait qui ait de l'importance à nous communiquer, nous serons heureux de l'apprendre?—Je ne sais rien de plus à ce sujet que ce que l'on trouve dans le département.

23550. Il est une autre chose qui nous est revenue et qui peut être digne de considération, mais qui est peut-être plutôt une question du ressort des ingénieurs qu'une question départementale. La voici : Que cette substitution d'un entrepreneur à un autre sur cette extrémité aurait pu être prévenue si cette partie de la contrée avait été comprise dans la section 15, parce que c'était la même nature de contrée. Je puis vous demander si vous avez contribué à la décision que le terminus de la

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.

section 15 au Lac Traverse serait où il est au lieu de le mettre un mille et demi plus à l'ouest?—Non; c'est l'ingénieur en chef qui a tout décidé. Je ne connaissais rien de la contrée personnellement, en dehors de ce que je trouvais dans les rapports.

23551. Il y a une circonstance se rattachant aux dépenses encourues à l'écluse du Fort Frances qui n'a pas été examinée, si je ne me trompe, par aucun comité parlementaire—c'est celle-ci: il ne s'agit pas de savoir s'il était expédient de la construire, mais si on a rendu pleinement compte de l'argent actuellement payé par le gouvernement, et si cet argent a été entièrement dépensé dans l'intérêt du gouvernement?—Je ne sais rien au contraire.

ECLUSE DU FORT  
FRANCES—  
DÉPENSES.

Rien à sa connaissance qui le porte à croire qu'il n'a pas été rendu compte des sommes dépensées.

23552. Savez-vous si la chose a été examinée en aucune façon par le département?—Je suppose que l'on examine toutes les affaires de cette nature où il y a des paiements à faire. Je ne sais pas qu'il y ait eu une enquête particulière dans ce cas-ci. Ces affaires de paiement sont toujours débattues entre les ingénieurs et le sous-ministre.

23553. Ainsi, il ne s'est rien passé pour attirer spécialement votre attention sur celle-ci?—Non; je n'ai jamais examiné les comptes à moins qu'ils ne m'aient été soumis particulièrement par le sous-ministre.

23554. Le contrat qui vient ensuite est le No. 15, au sujet duquel s'est élevé beaucoup de discussion à propos des difficultés qu'il présentait sous le rapport des finances et de l'exécution du travail, et je crois à peine nécessaire de vous en parler. Il a été traité à fond, mais quant à l'adjudication du contrat, c'est à M. Whitehead nominalement qu'elle a été faite conjointement avec Sutton et Thompson?—Le contrat a été adjugé à Sutton et Thompson, et ils se sont associés M. Whitehead, lequel a acheté leur part plus tard entièrement. Voilà ce que je me rappelle.

SOUSSIONS—  
CONTRAT No. 15.

23555. Mais le contrat premier n'était-il pas au nom des trois?—Je le crois, à moins que la vente n'ait eu lieu avant la signature du contrat; je n'en suis pas bien sûr. Il y a, je pense, un rapport imprimé quelque part, un ordre en conseil qui explique toute l'affaire.

23556. Il a été accordé apparemment à tous les trois?—C'est ce que je me rappelle.

Contrat donné à trois entrepreneurs.

23557. C'est ce que j'avais intention de dire quand j'ai dit que le contrat lui avait été donné conjointement avec eux; ma question tend à savoir si, lorsque le contrat a été actuellement en apparence donné à eux trois, vous saviez qu'il se trouvait, par suite d'arrangement avec d'autres, le seul intéressé?—Je ne suis pas bien certain de l'avoir su dans le temps. J'ai su plus tard, bien peu de temps après—qu'il serait seul à faire l'ouvrage.

N'est pas sûr si lorsqu'il a été donné, il savait que Whitehead était seul intéressé.

23558. C'était avant que le contrat leur eût été réellement accordé qu'il s'est arrangé pour être seul intéressé?—C'est possible.

23559. Ma question tendait à faire constater si vous, ou quelqu'un dans le département, saviez ou savait que lui seul était intéressé?—Je pense que je ne le savais alors.

23560. Saviez-vous que le sénateur McDonald ou son fils avait un

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

Ne savait pas que le sénateur McDonald ou son fils eût un intérêt dans le contrat.

certain intérêt dans le contrat quand il a été donné ?—Non ; vous me permettez peut-être de jeter un coup-d'œil sur cet Ordre en Conseil ; je pense qu'il y a là une relation. C'est uniquement à Sutton et Thompson que nous avons affaire pour l'adjudication du contrat, et je vois, comme je le pensais, qu'ils ont répondu aux télégrammes qui leur furent envoyés leur demandant s'ils avaient payé à M. Charlton ou à quelque autre pour lui, une somme d'argent pour se retirer.

23561. Si je comprends bien, vous dites que vous ne saviez point dans le temps que le sénateur McDonald eût aucun intérêt ou prenait aucune part dans cette affaire ?—Le sénateur McDonald est revenu au département au nom de M. Whitehead, et nous a dit qu'il devait fournir les sûretés, mais nous ne connaissions rien des arrangements entre eux. Je suppose qu'en sa qualité de parent de Whitehead il le faisait pour rendre service à ce dernier.

Demanda au sénateur McDonald qui se trouvait dans son bureau s'ils avaient payé Charlton pour se retirer, et le sénateur McDonald nia le fait explicitement.

23562. Y avait-il quelque raison de supposer, dans le temps, qu'ils préparaient la retraite de Charlton ?—J'ai vu cette rumeur annoncée quelque part, ou c'est une lettre que j'aurai reçue, je ne sais plus lequel, qu'ils s'occupaient de cela ; M. McDonald se trouvant dans mon bureau, je lui posai la question. Il nia le fait de la manière la plus explicite, et me dit qu'il était tout à fait controuvé, mais je crus qu'il valait mieux leur adresser une lettre à eux-mêmes. En conséquence, ce télégramme leur fut envoyé.

“ Ottawa, 5 janvier 1877.

“ M<sup>rs</sup>. Sutton & Thompson,  
“ Brantford, Ontario.

“ Je suis chargé par le ministre des Travaux Publics de dire que le département a été informé par les parties intéressées que la maison Sutton & Thompson, ou quelque personne agissant en son nom, a payé à Charlton & Cie., ou à M. Charlton individuellement, une somme d'argent pour retirer leur soumission pour la construction de la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, et de vous demander s'il y a quelque chose de vrai là-dedans.

“ (Signé) F. BRAUN,  
“ Secrétaire.”

Le matin du 6, c'est-à-dire, le lendemain matin, la réponse suivante a été reçue :

“ (Personnelle.

“ Par télégraphe de Brantford, le 6, à F. Braun, écuyer, secrétaire, Département des Travaux Publics :

Sutton & Thompson nient avoir donné de l'argent à Charlton.

“ Rien de vrai dans l'allégation que nous, ou quelqu'autre personne en notre nom, avons payé à Charlton et Cie., ou à M. Charlton individuellement une somme d'argent pour retirer leur soumission pour la construction de la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien.

“ (Signé), SUTTON & THOMPSON.”

J'ai dû croire d'après les vives dénégations de M. McDonald ainsi que d'après la dénégation positive de Sutton & Thompson que ces derniers avaient été maltraités par la rumeur. Je ne me suis jamais assuré si le fait était fondé ou controuvé.

23563. Vous rappelez-vous qu'avant le règlement définitif de l'affaire, M. Martin qui avait été l'un des associés de Charlton et dont le nom paraissait dans la soumission originelle, prétendit qu'il avait des droits qui ne devraient pas être méconnus ?—Oh ! oui, je me le rap-

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

pelle parfaitement ; je crois que la chose est réglée dans cet Ordre en Conseil. Je vais mettre la main dessus si vous voulez bien me le permettre. Le voici :

“ La lettre de M. Martin, l'un des associés de la maison de MM. Charlton & Cie., mentionnée déjà, contient l'assertion qu'il est prêt à fournir les sûretés nécessaires, mais il n'a pas offert de sûretés, et comme on lui avait donné deux mois pour le faire, il eut été évidemment inutile de l'attendre davantage, sans parler de la dissolution de la maison dont il était l'un des membres.” Comment fut traité Martin, l'associé de Charlton.

23564. Le rapport qui contient cette affaire est daté du 6 de janvier ; la lettre de M. Martin est du 29 de décembre ; pourriez-vous dire si après le 29 décembre vous avez refusé de traiter en aucune façon avec M. Martin, ou refusé de reconnaître sa position ?—Je ne me rappelle pas la date précise, mais je présume, à en juger par le memorandum, que nous avons offert l'ouvrage à d'autres personnes, et que nous avons cessé naturellement nos négociations avec lui.

23565. Ainsi, en aucun temps après avoir reçu sa communication, vous n'avez reconnu sa position ou traité avec lui ?—Nous ne l'aurions pu faire ; je ne crois pas que nous l'ayons fait. Je ne crois pas la chose possible.

23566. Je ne suis pas bien sûr si vous n'avez pas donné comme l'une de vos raisons pour ne pas traiter avec M. Martin, que vous aviez déjà offert le contrat au soumissionnaire le plus haut ensuite ?—Je ne crois pas que je l'aie fait.

23567. Ou entendez-vous qu'en ce qui concernait les soumissionnaires les plus bas, la question était ouverte ?—Elle ne pouvait l'être puisque nous avons offert le contrat à ces parties.

23568. Je vous demande si le contrat était libre où s'il avait été offert ?—Je présume qu'il ne pouvait être libre, et après avoir examiné la soumission de Charlton & Martin, nous étions passablement convaincus qu'elle n'était pas du tout une soumission *bonâ fide*. C'était, je crois, une affaire d'agiotage de contrat.

23569. Y a-t-il quelques autres circonstances se rattachant à la section 15 qui vous frappent comme propres à être mentionnées dans votre déposition ?—Vous ne m'avez rien demandé à propos de l'autre soumission.

23570. Laquelle ?—Celle de Kane & Macdonald,

23571. Nous n'avons pas cru nécessaire de nous en enquérir ; mais s'il y a quelque chose en dehors de ce qui paraît dans les rapports, que vous croyiez valoir la peine d'être mentionné, nous serions heureux de vous entendre ?—J'ai appris par un extrait de vos procédés que M. Macdonald avait fait ici certaines représentations. Kane & Macdonald ont soumissionné mais ils voulaient imposer la condition que le contrat 14 serait fini dans un temps déterminé.

23572. Cela ne nous a pas démontré la nécessité de vous demander autre chose ?—C'est bien. J'ai à dire simplement que M. Macdonald et M. Kane (je crois que c'est le nom de l'autre personne) ont soumissionné, et ils voulaient imposer pour condition que la section 14 serait finie dans le temps mentionné. J'ai vu que M. Macdonald avait fait ici certaines représentations, et j'ai cru devoir mentionner cela. Accepter cette condition, c'était faire un nouveau contrat sans annonces préalables. C'eût été rendre le gouvernement responsable de

*Soumissions—  
Contrat No. 15.*

ce changement au contrat, et des dommages qui leur auraient été imputés s'il n'avait pas terminé la section 14 dans un temps déterminé. Ils ont reçu dans tous les temps du Département toute la courtoisie et tous les égards possibles, et j'ai de M. Macdonald une lettre remplie de remerciements pour les égards qui lui ont été témoignés par le département.

CANADA CENTRAL.  
CONTRAT No. 16.

23573. Le contrat suivant est le No 16, lequel est un arrangement avec le chemin de fer Canada-Central pour une extension à partir du voisinage de Douglas. Nous n'avons pas d'autre question ici que celle des rails. Il y avait une avance ou un prêt de rails; vous rappelez-vous si cette avance d'argent ou ce prêt de rails a été remboursée ou les rails rendus?—Comme vous prenez note de cela, il vaudrait mieux, je pense, relater les faits.

Prêt de rails.

23574. Comme vous voudrez?—Par son marché avec le Canada Central le gouvernement était tenu de payer 75 pour cent sur les rails livrés. Une quantité de rails avait été livrée à Renfrew aussi près de la ligne du chemin de fer que possible. Un Ordre en Conseil spécifiait le voisinage de Renfrew ou Douglas comme le commencement du chemin subventionné. M. Foster se mit à la construction de l'embranchement—nous croyions dans le temps que ce ne serait qu'un embranchement—jusqu'à Pembroke, et s'adressa au gouvernement pour avoir une certaine quantité de rails, je ne sais plus laquelle, 100 ou 200 tonnes, à titre d'emprunt, jusqu'à ce qu'il pût en livrer d'autres. Le gouvernement lui permit de prendre cette quantité, recevant de lui une garantie de remboursement sous forme de bons du South Eastern Railway au montant de £60,000, si je ne me trompe. Les rails furent remis plus tard, ou plutôt mis au compte du nouveau contrat. Ces rails n'appartenaient pas au gouvernement, mais à la compagnie, mais nous avions avancé 75 pour cent de leur valeur suivant le certificat de M. Fleming de la valeur des rails. Ils devenaient alors la propriété du gouvernement jusqu'à l'accomplissement du contrat. Après la pose des rails, le contrôle du gouvernement cessait.

TRANSPORT DES  
RAILS—

CONTRAT No. 17.  
N'a pas cherché à  
constater le prix du  
fret.

23575. Le contrat suivant, le No 17, était pour le transport des rails de Liverpool à l'Isle de Vancouver. Il a été fait par Anderson, Anderson & Cie., au taux de £2 la tonne, je crois; cet item s'est élevé à quelque chose comme \$50,000; vous rappelez-vous si le département a pris quelques mesures pour connaître le prix des frets en Angleterre avant de donner l'ouvrage à Cooper, Fairman & Cie, ou si on leur a permis de fixer les taux?—Non; nous avions certains renseignements obtenus des journaux ou d'autres sources, je ne me rappelle pas au juste, des renseignements sur le prix du fret. Ils demandaient d'abord £2.10 ch., je crois, nous refusâmes, et nous ne donnâmes que £2.

23576. Je crois que leur première offre était de £2, et après qu'elle eût été acceptée, ils voulaient en hausser le prix; mais vous les avez tenus à leur premier marché?—Était-ce comme cela? J'avais oublié.

CONTRAT No. 18.

23577. Le suivant, le No. 18, est pour le transport de rails de Duluth à Winnipeg. Ce contrat paraît avoir été donné sans aucune concurrence publique. Il y eut deux offres de faites par des individus; l'une par Fuller et Milne d'Hamilton, le 6 avril 1875, et l'autre, le 21 avril 1875, par N. W. Kittson; vous rappelez-vous cette transaction?

*Transport de rails—  
Contrat No. 18.*

—Non ; je me rappelle seulement que le contrat a été donné à Kittson & Cie—la Compagnie du Nord-Ouest, je crois que c'est ainsi qu'on la nomme, ou quelque chose comme cela.

23578. La Cie de transport de la Rivière Rouge ?—Oui.

23579. Vous rappelez-vous une entrevue entre M. Hill et vous sur le sujet, lui comme représentant la Cie. de transport de la Rivière Rouge ?—J'ai vu M. Hill ; je ne sais pas si c'est dans cette occasion ou une autre.

23580. Vous rappelez-vous quelque bonne raison pour laquelle Kittson & Cie devaient être payé plus cher que Fuller et Milne ?—En premier lieu, je crois qu'ils étaient les seuls qui fussent en mesure de faire l'ouvrage. Ils contrôlaient tous les bateaux sur la rivière, et le chemin de fer également, mais en outre, avec Kittson, nous n'avions pas de frais d'entrepôt à payer. Ils étaient obligés de fournir l'entrepôt et le quaiage à Duluth, et il avait encore la question d'argent courant qui faisait une différence de quelques centins. Nous crûmes qu'il était désirable à tous égards, de leur donner le contrat.

23582. Alors, somme toute, dites-vous qu'il y avait certaines raisons pour donner le contrat à Kittson à un prix plus élevé ?—La raison que je vous ai donnée était que je croyais qu'ils étaient les seuls en mesure de faire l'ouvrage, mais je ne crois pas que le prix fût plus haut.

24582½. S'il était plus élevé, y avait-il quelque bonne raison pour cela, que vous sachiez ?—Il ne pouvait pas y avoir d'autre raison que celle-là.

23583. Vous croyez qu'il y avait cette raison—qu'ils se chargeaient de l'entrepôt, ce que Fuller & Milne ne voulaient pas faire ?—Les autres ne le pouvaient pas ; ils n'avaient pas d'entrepôt.

23584. Mais s'ils avaient soumissionné pour cela ?—Je ne crois pas qu'ils aient soumissionné ; du moins à ma connaissance.

23585. Quant à l'argent ayant cours, Fuller & Milne disent distinctement que leur taux est en argent courant américain ?—Dans leur soumission ?

23586. Dans leur soumission. Cela réglerait la question ?—Oui ; avez-vous ici la soumission ? (On la passe au témoin.)

23587. L'offre de M. Kittson présentait des difficultés sérieuses et des conditions relatives à l'état de l'eau dans la Rivière Rouge ; il ne s'engageait à transporter les rails qu'à la condition que l'eau fût d'une certaine profondeur ; l'offre de M. Fuller ne comportait pas de conditions sous ce rapport ; et comme matière de fait, M. Kittson n'a pas livré les rails aussi loin dans le nord qu'on avait l'intention de les faire transporter, ce monsieur donnant pour raison le peu de profondeur de l'eau ?—Pas tous les rails.

Conditions de Kittson  
relativement à la pro-  
fondeur de la Rivière  
Rouge.

23588. Je crois que quelques 29,000 tonnes destinées à la construction de l'embranchement n'ont pas été livrées ?—L'embranchement devait se construire dans tous les cas.

23589. Je crois que, dans votre Ordre en Conseil, vous recommandiez la construction de cet embranchement ?—Il fallait qu'il fût construit dans tous les cas.

*Transport de rails—  
contrat No. 18.*

23590. Je veux dire construit à cette époque particulière ?—Oh ! oui.

23591. Voici une lettre du 23 mai, adressée sur le sujet par votre département à M. Kittson. Je ne crois pas que la correspondance démontre cet avantage particulier que vous croyez avoir contribué à la décision relativement à l'entrepôt : savez-vous si cette décision a été prise par suite de conversation et non d'écrits ?—Je pense qu'il n'y a pas le moindre doute qu'ils contrôlaient presque tous les bateaux sur la rivière.

23592. Et c'est pour cela qu'ils devaient recevoir un prix plus élevé ?—C'était une raison de leur donner le contrat s'ils étaient les parties et les seules parties qui fussent vraisemblablement en mesure de l'accomplir.

23593. Fuller paraît avoir été un homme capable de remplir un contrat, car il avait eu un contrat pour la construction d'une ligne de télégraphe ?—Je le suppose.

Fuller est un homme de responsabilité ; néanmoins il lui était tout à fait impossible de transporter des rails aussi rapidement que Kittson.

23594. Et si c'était un homme de responsabilité, je suppose que l'on pouvait traiter avec lui ?—Indubitablement. Il lui était impossible de transporter les rails dans le même espace de temps que Kittson.

23595. Je vois que, dans un memorandum par vous écrit au crayon, au bas de l'offre de Kittson du 21 avril, vous enjoignez à quelqu'un d'écrire et de dire que l'offre de M. Hill—faisant allusion, je suppose, à une offre verbale—couvrirait toutes les charges à Duluth, et demandant que cela fût aussi mis par écrit ?—Oui.

23596. Il fait plus tard une offre par écrit, mais cette offre d'entrepôt que vous mentionnez ne paraît pas avoir été insérée dans l'écrit ?—Elle aurait dû l'être.

23597. Il y a les droits de quaiage et le maniement des rails ?—Oui ; ils étaient entièrement responsables de tout cela. Du moment que les rails étaient livrés par dessus les bords du vaisseau, ils en prenaient charge.

23598. Quand vous eûtes reçu son offre révisée en obéissance à votre memorandum au crayon, je suppose qu'on a pensé que toute la preuve écrite était complète relativement à l'offre des deux parties ?—Je le suppose. Elle devait l'être, dans tous les cas.

D'ordinaire, la tonne est de 2,000 livres.

23599. Savez-vous quel était l'usage concernant le poids de la tonne dans les transactions sur rails quand le poids n'était pas indiqué ?—Je crois qu'avec nous la tonne ordinaire est de 2,000 livres.

23600. Vous croyez que c'était l'usage dans le temps pour les rails ?—Je ne connais rien des rails. Je veux dire que c'était le poids courant de notre tonne.

23601. Je demande si vous considérez que ce poids s'appliquait aux rails ?—Je ne me rappelle pas si nous avons examiné ce détail. C'était je crois, la grosse tonne sur la mer—la tonne anglaise.

CONTRAT No. 20.  
Le plus bas soumissionnaire n'a pas eu le contrat, lequel a été donné à Cooper, Fairman & Cie.

22602. Il y avait un contrat (le No 20) avec Cooper, Fairman & Cie représentant la Merchant's Lake Line, pour le transport des rails de Montréal au Fort William. Il a été soumis à la concurrence publique, et un M. Samuel paraît avoir été le plus bas soumissionnaire : vous rappelez-vous quelques-unes des circonstances se rattachant à cette

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

affaire ? Il n'a pas obtenu le contrat ?—Je ne me rappelle pas les circonstances précises. Je sais qu'il s'est élevé quelque question à ce sujet. Ce memorandum du 29 avril, 1875, donne, comme de raison, toute la relation de la transaction.

23603. Il paraît avoir été basé entièrement sur le fait que M. Samuel n'était pas propriétaire de bateaux ?—Il y a un paragraphe là-dessus.

23604. Vous rappelez-vous s'il y avait quelque autre raison ?—Je ne connais pas de raison—du moins je ne m'en rappelle aucune.

23605. Le contrat No 28 était aussi pour le transport des rails ; le CONTRAT No. 28. embrasse, apparemment, une somme d'au-dessus de \$200,000. Il a été accordé à la Cie de Transport de la Rivière Rouge, et sans concours public ; vous rappelez-vous s'il y avait quelque raison pour ne pas le mettre aux enchères ?—Quelle est la date ?

23606. Le 16 mai, 1876 ?—Et quelle est la date de l'autre.

23607. L'autre est datée juste d'une année auparavant ?—Non ; je suppose que les raisons sont données dans quelque document du département. Ne sait pas pourquoi ce contrat n'a pas été mis aux enchères.

23608. Un contrat subséquent, le No 30, de mars, 1875, paraît avoir été fait par l'intermédiaire de Cooper, Fairman & Cie, pour boulons et sans avoir été mis à l'enchère publique. Connaissez-vous la raison de ce procédé ?—Pour les boulons ou pour les écrous ? BOULONS ET  
ÉCROUS.—  
CONTRAT No. 30.  
Fait avec Cooper,  
Fairman & Cie sans  
concurrence publique.

23609. Pour les deux ?—C'était pour remplir leur contrat pour les rails d'acier. Il y en avait une certaine quantité qui devait être fournie avec les rails d'acier.

23610. La Mersey Co. avait, paraît-il, offert de le faire ; mais elle a informé le département que cette offre de Cooper, Fairman & Cie, en son nom avait été faite sans son autorisation, et elle a refusé de l'accomplir, ce qui laissa le champ libre au gouvernement pour chercher la meilleure offre possible. Je vous demande maintenant si l'on a pris des mesures pour obtenir une meilleure offre ?—Je ne saurais dire, M. Trudeau peut vous dire cela.

23611. Il fait entendre qu'il ne connaît pas qu'il y ait eu de telles mesures ; mais l'histoire ne semble pas être complète, et vous connaissez peut-être quelques mesures ?—Je ne m'en souviens d'aucune ; seulement je me rappelle m'être informé s'ils avaient rempli leur engagement pour les boulons.

23612. C'était un contrat pour boulons livrables à Montréal ?—Oui, c'est là où les rails ont été livrés.

23613. En outre, le contrat No 31, fut le résultat de négociations faites par Cooper, Fairman et Cie, comme les représentants d'une maison en Angleterre, la Patent Bolt and Nut Co. Cette offre, spontanée en apparence, était de \$94.77 à Liverpool ; mais avant cela, lorsque les soumissions originelles ont été faites pour les rails et les boulons et les écrous tout ensemble, plusieurs personnes avaient soumissionné, offrant de livrer écrous et boulons en Angleterre à des prix beaucoup plus bas—de \$30 la tonne à \$77 : savez-vous la raison qui a fait accepter cette offre spontanée sans inviter la concurrence ?—Je n'en connais pas d'autre que celle de faire remplir le contrat pour rails. CONTRAT No. 31.  
Ne peut expliquer comment Cooper, Fairman & Cie en sont venus à faire une offre spontanée, et comment elle a pu être acceptée sans concurrence.

*Transport de rails—  
Contrat No. 31.*

23614. Elle ne se rattachait à aucun contrat, autant que nous pouvons voir; c'était une offre entièrement spontanée de la part de Cooper, Fairman & Cie, de fournir des boulons et des écrous?—Elle devait se rattacher à quelques-uns des autres contrats pour rails, autrement ces articles n'auraient pas été requis.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT 5 A.  
Télégramme de  
Braun donnant les  
prix du contrat 15.

23615. Il est possible que ces boulons et écrous se rattachassent aux rails, mais il y a un contrat distinct pour les boulons et les écrous. Le contrat qui vient ensuite est le contrat 5 A. C'est pour l'extension de l'embranchement de Pembina au nord jusqu'à Selkirk. Le seul point à examiner ici est de savoir par quelle autorité M. Braun a envoyé, le 11 mai, 1877, un télégramme qui a eu l'effet de donner des prix très élevés pour une partie de l'ouvrage, bien que ce dernier fût situé dans un pays de prairies—payant des prix aussi forts que pour un ouvrage semblable sur la section 15?—Le prix de l'ouvrage de terre était le même, je crois, que pour Pembina Sud, et c'est pour ce motif qu'il a été donné, et le gouvernement avait à examiner si ce n'était pas tout un même contrat, l'embranchement de Pembina, dont le terminus n'était pas déterminé lorsque l'ouvrage a été accordé. Il a été construit jusqu'aux environs de Winnipeg, mais on a dû le construire pour le raccorder à la voie principale.

23616. Qu'il fût ou non la continuation de l'embranchement Sud, a-t-on discuté la question de savoir si les prix accordés sur la section 15, cette contrée irrégulière, seraient payés à Whitehead sur l'embranchement de Pembina?—Pour l'ouvrage de terre?

23517. Oui; les fossés—les fossés d'écoulement?—M. Fleming a fixé le prix pour les fossés. On ne considérerait pas les fossés d'écoulement comme étant dans le contrat, mais les terrassements étaient tous au même prix, autant que je me rappelle.

23618. Il n'y a pas de preuve démontrant que personne ait fixé des prix pour les fossés d'écoulement; mais, au contraire, il paraît qu'il a été fondé sur un télégramme de M. Braun, dont l'autorisation n'a pu être découverte jusqu'ici?—Le prix était fixé par l'Ingénieur, comme de raison.

Se rappelle avoir discuté avec Fleming les prix des fossés d'écoulement.

23619. Est-ce que l'ingénieur avait la permission de fixer des prix qui n'étaient pas mentionnés dans le contrat?—Les prix des fossés d'écoulement et d'autres travaux non insérés au contrat devaient être fixés par l'ingénieur? Qui aurait pu le faire en dehors de lui? Je me rappelle fort bien avoir discuté avec M. Fleming le prix des fossés d'écoulement, mais quel en était le prix, c'est plus que je ne puis dire.

A propos du télégramme, il dit qu'il ne pouvait autoriser rien de contraire à son rapport au Conseil, et dit qu'il doit y avoir erreur.

23620. Voyez les exhibits Nos. 23 et 24 qui sont la recommandation de M. Fleming et votre rapport au Conseil, et voyez encore le télégramme envoyé par M. Braun le 11 mai, et dites-nous si ce télégramme, dans ces termes, a reçu votre autorisation?—Je ne pouvais autoriser rien de contraire à mon rapport au Conseil et à la recommandation dans le rapport de l'ingénieur. Il doit y avoir erreur quelque part.

23621. Ce télégramme est d'un caractère plus étendu que le rapport de M. Fleming ou votre recommandation; il embrasse tous les travaux à faire—non pas seulement les quatre items spécifiés?—Excepté l'ouvrage de terre. 22 centins pour l'ouvrage de terre, c'est la même chose dans ce télégramme que dans l'autre.

Construction du chemin de fer—  
Contrat 5 A.

23622. Mais il parle de tous les autres travaux. Et en effet, en vertu de ce télégramme, M. Whitehead a reçu 45 centins pour des fossés d'écoulement qui auraient pu être faits, dit-il dans son témoignage, pour 22 centins, si l'ouvrage avait été mis à l'enchère ; pouvez-vous dire si, en ce qui, du moins, concerne cet ouvrage, ce télégramme était autorisé par vous ou non ?—Oh ! non certainement. Je ne pouvais autoriser rien qui ne fût dans le rapport de l'ingénieur ; j'ai toujours pris grand soin de ne pas agir autrement.

23623. Il y a une autre chose que j'ai omis de demander au sujet du contrat No. 25, sur lequel on a construit un tunnel au lieu d'une tranchée découverte à travers quelque localité rocheuse ; il appert des témoignages, que l'entrepreneur s'était arrangé avec l'ingénieur sur les lieux pour faire l'ouvrage à \$8, mais qu'étant venu à Ottawa il eut avec vous quelques négociations, sur la foi desquelles il refusa de faire l'ouvrage à \$8 ?—Ce n'était plus le même entrepreneur—un entrepreneur fesant un arrangement à ce sujet là-haut pendant que l'autre était ici.

23624. Vous voulez dire deux membres de la même maison ?—Oui ; voilà ce que je me rappelle de l'affaire. Je me rappelle parfaitement avoir entendu citer le prix fixé par M. Hazlewood.

23625. Le second prix était plus élevé ?—Je sais cela. Nous avons eu une correspondance sur le sujet.

23626. Il a été payé plus tard sur la foi d'un rapport de M. Marcus Smith pour cette raison : il disait que ces hommes avaient entrepris de faire certains travaux sur 13 que les entrepreneurs de 13 avaient promis de faire, et en compensation, il valait mieux leur donner les \$9. Ils ont eu ces \$9. Ce que j'avais l'intention de vous demander était : si quand vous avez fixé ce prix de \$9, il y avait raison de croire que c'était un prix raisonnable, car un des associés de la maison pensait que c'était assez de \$8 ?—Il n'y avait pas de raison particulière, excepté le calcul que l'on fit du coût d'ouvrages semblables ailleurs, dans une discussion avec les ingénieurs. Ce tunnel raccourcissait le chemin de fer de près d'un mille et trois quarts.

23627. Je parle du prix de \$9. On ne l'a pas décidé par suite de aucune négociation individuelle avec vous ?—Non ; je l'ai vu à ce sujet ainsi que M. Trudeau et l'un des ingénieurs ; j'ai oublié si c'était M. Fleming ou un autre.

23628. Le contrat No 34, tel que décrit dans le rapport de M. Fleming de 1872, paraît couvrir deux transactions, l'une accompagnée de correspondance avec des individus, l'autre de soumissions en la manière usuelle. Cette dernière concernait le transport de rails de Kingston à Manitoba, et la première pour le transport du Fort William à Manitoba. Les dépenses, en vertu de chaque marché, sont données dans ce rapport de M. Fleming à la page 129. Il donne l'item pour le transport du Fort William de 1,500 tonnes comme coûtant \$27,000. Or, il paraît que, sans concurrence, le même prix a été donné pour le transport de Fort William que pour toute la distance de Kingston ; vous rappelez-vous aucune des circonstances se rattachant à la passation de ce nouveau marché, et la raison pour laquelle on n'a pas invité de concurrence publique ?—Non. Le prix principal dans le transport est celui du chargement et du déchargement. La simple question d'une journée de navigation ne signifie pas grand'chose. Je présume qu'il

TRANSPORT DES RAILS.—  
CONTRAT No. 34.  
Sur la demande d'expliquer comment \$28 par tonne ont été payés du Fort William à Manitoba, ce prix étant celui convenu également pour le transport de Kingston à Manitoba, il dit qu'il ne se rappelle pas les circonstances se rattachant à ce marché.

*Transport de rails—  
Contrat No. 34.*

nous fallait transporter une certaine quantité de ces rails pour faire face au besoin qu'on avait de ces rails dans l'ouest, et nous avons été obligés de les transporter du Fort William au lieu d'attendre qu'ils arrivassent de Montréal.

23629. Quelques-uns des témoins disent que \$18 étaient un prix extravagant pour les transporter à cette distance : vous rappelez-vous la raison qui a fait donner ce prix?—L'extravagance ne peut pas être grande, si l'on payait \$15 pour Duluth, et les \$3 en sus étaient jusqu'au Fort William, et cela faisait les \$18.

23630. Donnez-vous cela comme un fait?—Non. Je dis que, si c'était là le taux, les prix étaient à peu près les mêmes que d'habitude.

23631. Je ne vois plus rien à vous demander. S'il y a quelque autre chose que vous croyiez devoir mentionner dans votre déposition, nous serons heureux de vous écouter?—Non ; je n'ai rien à dire.

OTTAWA, mardi, 6 janvier 1882.

Trudeau.

TOUSSAINT TRUDEAU : continuation de son interrogatoire :

PRATIQUE DU  
DÉPARTEMENT.

*Par le Président :—*

On ne trouve pas toujours de memorandum montrant que le ministre a dirigé les décisions du département.

23632. Au cours de votre interrogatoire vous avez dit que la plupart des décisions du département étaient enregistrées sous forme de memorandum faisant voir que le ministre avait enjoint à ses officiers de les mettre à exécution ; êtes-vous toujours du même avis, ou avez-vous trouvé des décisions de quelque importance pour lesquelles il n'y avait pas de tel memorandum?—Il n'y a pas toujours de memorandum. Je connais plusieurs cas où nous n'avions pas d'instructions écrites.

23633. Je ne parlais pas seulement d'instructions écrites, mais de memoranda écrits dans le temps pour montrer que ces instructions étaient données : ces memoranda pourraient être écrits par quelque subordonné?—Il y a des cas où on ne trouve pas de memoranda de cette nature.

TÉLÉGRAPHE.—  
SOUMISSIONS.  
CONTRAT No. 4.

23634. Dans quelques-uns des cas qui ont été expliqués devant nous nous n'avons pu découvrir clairement par quelle autorité les contrats avaient été passés, ou les mesures accomplies sur la foi du contrat. Dans un cas, celui du contrat No. 4, donné à Oliver, Davidson & Cie., vous avez dit que c'est le ministre qui s'en est chargé, et que vous ne vous en êtes guère occupé. M. MacKenzie lui-même nous a donné à entendre, dans sa déposition, que jamais il n'a accordé de contrat sans l'assentiment de subordonnés, et c'est l'une des matières sur lesquelles on vous a notifié que vous seriez interrogé. Je désire maintenant savoir si, après réflexion, vous pouvez dire si vous avez pris quelque part, et laquelle, dans l'arrangement de ce contrat No 4?—Je n'ai rien à ajouter à ma déposition antérieure sur ce sujet. Je n'ai pas trouvé de memorandum indiquant quelle part j'y avais prise, et je ne pense pas y en avoir pris aucune.

Le témoin ne croit pas avoir pris aucune part dans l'adjudication de ce contrat.

*Achat de rails—  
Contrats Nos. 6-11.*

23635. Y a-t-il enregistré dans votre département quelque rapport écrit montrant la quantité de rails dont l'emploi, dans l'automne de 1874 deviendrait vraisemblablement nécessaire sur le chemin de fer dans un temps déterminé?—Non.

Pas de rapport écrit montrant les quantités de rails dont on aurait probablement besoin dans l'automne de 1874.

23636. J'ai appris par vos réponses dans une occasion précédente où vous avez expliqué la pratique du gouvernement concernant les transactions officielles, qu'il était de règle d'enregistrer toute la correspondance : est-ce encore votre idée, ou avais-je droit de supposer que c'était là la substance de vos réponses?—Oui ; c'est encore mon idée.

Toute la correspondance doit être enregistrée.

23637. Nous trouvons dans la correspondance sur les rails d'acier plusieurs communications adressées par MM. Cooper, Fairman & Cie, au secrétaire particulier du ministre dans ce temps-là, M. Buckingham, et la correspondance est incomplète par suite de l'omission des réponses à ces communications, autant que les rapports imprimés le font voir : pouvez-vous dire s'il y a aujourd'hui quelque enregistrement de ces réponses de M. Buckingham à cette maison?—Non ; il n'y a pas d'enregistrement de ces réponses.

Pas d'enregistrement des réponses de Buckingham à Cooper & Cie.

23638. Est-ce un cas exceptionnel, ou est-il usuel que les secrétaires particuliers s'occupent de transactions départementales, et n'enregistrent pas la correspondance?—C'est l'intention du Département que toute lettre officielle écrite par le secrétaire privé soit enregistrée. Je ne sache pas de correspondance échangée qui n'ait pas été enregistrée ; il peut y avoir eu, comme il peut ne pas y avoir eu de correspondance.

C'est l'intention du Département que toute lettre officielle écrite par un secrétaire privé soit enregistrée.

23639. Alors, vous voulez dire que vous n'êtes pas sûr que M. Buckingham ait répondu à ces communications?—Je veux dire cela ; oui.

23640. Avez-vous quelque raison de croire qu'il a répondu?—Je ne sais pas personnellement s'il y a eu ou non des réponses.

23641. Je comprends que vous ne savez pas ; mais je vous demandais si, d'après votre connaissance des transactions qui se faisaient dans le temps, vous avez quelque raison de penser qu'il y a eu des réponses aux communications?—Je préférerais répondre à une question spéciale qu'à une question générale de cette sorte.

23642. Voulez-vous choisir vous-même un exemple, ou le ferai-je pour vous?—Vous pouvez choisir l'exemple.

23643. Si vous voulez voir à la page 41 d'un Livre Bleu envoyé à la Chambre des Communes daté du 6 avril 1876, vous trouverez quelques communications de Cooper, Fairman & Cie., et de M. Cooper ; veuillez les examiner et nous dire si vous connaissez quelque chose des négociations de ce temps-là, et si M. Buckingham a probablement dû y répondre?—Je ne sais pas si M. Buckingham y a répondu.

Ne sait pas si Buckingham a répondu aux lettres de Cooper, Fairman & Cie.

23644. Est-il d'usage, dans les négociations concernant les transactions départementales, que les soumissionnaires et le secrétaire privé échangent une correspondance?—Non.

23645. Nous vous avons demandé dans une occasion précédente quel temps on avait donné à Waddle & Smith pour déposer leurs sûretés à l'appui de leur soumission pour le No 4 ; j'ai compris que vous ne connaissiez pas d'autre correspondance et que vous n'en pouviez trouver d'autre que celle qui était publiée dans le Livre Bleu.

TELEGRAPHE—  
SOUSSIONS.  
CONTRAT No. 4.

*Télégraphe—  
Soumissions.*  
Contrat No. 4.

Depuis, M. Mackenzie, comme témoin, a déclaré qu'il ne se souvenait pas que ces messieurs eussent été mis à l'écart sans avoir été avertis qu'un jour était fixé avant lequel ils devaient déposer leurs sûretés, et il ne le croyait pas, parce que, disait-il, vous preniez toujours grand soin de donner ces sortes d'avis. Je désire savoir maintenant si vous avez eu le soin de donner cet avis, ou si Waddle & Smith ont été avertis de quelque autre façon qu'il y avait un jour fixé avant lequel ils avaient à déposer leurs sûretés, ou bien qu'ils perdraient leur position s'ils ne se conformaient pas à cet avis?—Je n'ai pas trouvé d'avis formel, et je ne me rappelle pas l'espèce de notification qui leur a été envoyée.

N'a pas lieu de croire que le Livre Bleu ne contient pas toute la correspondance.

23646. Avez-vous quelque raison de croire que le Livre Bleu envoyé à la chambre ne renferme pas toute la correspondance sur le sujet?—Aucune.

ACHAT DE RAILS—  
CONTRAT Nos.  
6-11.

23647. Il y avait plusieurs contrats concernant les rails d'acier, numérotés de 6 à 11 inclusivement; d'après le témoignage de M. Mackenzie il paraît qu'il était dans l'habitude de prendre votre avis et celui de M. Fleming et de quelques autres dans le département avant de décider de ces contrats: je désirerais maintenant savoir de vous si on vous a demandé votre avis concernant ces contrats, et dans quelle mesure vous a-t-on consulté?—Je ne me rappelle pas qu'on ait demandé mon avis dans cette occasion.

Est sûr qu'on ne l'a pas consulté concernant ces contrats de rails d'acier.

23648. Avez-vous dans l'esprit le moindre doute que vous ayez été ou non privé de donner votre jugement?—Quant aux rails d'acier, je suis sûr de n'avoir pas été consulté.

Le ministre a décidé par lui-même.

23649. Alors, comment dites-vous que la chose s'est faite?—C'est le ministre lui-même qui a décidé.

23650. Nous vous avons demandé de nous indiquer l'autorité la plus haute enregistrée comme ayant dirigé ces transactions de contrats avant leur passation: avez-vous fait préparer ce relevé?—On est à le faire maintenant, et il sera prêt sous peu.

COMMISSION ROYALE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

ARPENTAGES, C. A.  
VALLÉE DU KIT-  
LOPE.

OTTAWA, 9 juillet 1881.

C. H. GAMSBY, écuyer,  
Ingénieur Civil, Colombie Anglaise.

Lettre du secrétaire de la Commission Royale du chemin de fer du Pacifique Canadien à Gamsby, renfermant des questions auxquelles Gamsby est invité à répondre.

CHER MONSIEUR.—Quelques-uns des témoins entendus devant les commissaires nommés pour s'enquérir des matières se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien ont déposé concernant les examens faits sur certaines parties du pays entre le Dean Inlet et le Gardner Inlet sur la côte du Pacifique; le premier de ces examens ayant été fait sous M. Horetzky en 1874, et le deuxième sous vous, de bonne heure en 1876.

Vous vous rappellerez, sans doute, que vos instructions vous enjoignaient d'explorer depuis "la tête de Gardner Inlet, *via* la vallée de la Rivière Kitiope à travers le sommet du lac Tochquonyala."

M. McNicol, qui était avec votre parti dans cette occasion, a donné son témoignage sur le sujet, et comme M. Secretan et lui, d'après ce

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kitlope.*

qu'il raconte, ont fait l'examen en votre absence de cette partie de la contrée qu'on avait évidemment l'intention de faire examiner plus minutieusement que tout autre—à savoir : les environs de la hauteur des terres et le lac Tochquonyala—il est vraisemblable qu'il possède sur le sujet plus de renseignements que vous n'en pourriez avoir. Cependant, comme vous étiez son officier supérieur, il est possible que mieux que lui vous puissiez donner les raisons des mesures adoptées par votre parti et des conclusions que vous avez communiquées à l'ingénieur en chef.

C'est pourquoi les commissaires ont jugé à propos de vous communiquer les parties importantes des témoignages entendus jusqu'ici, les conclusions qu'ils semblent solliciter, et de vous demander les explications qui leur paraissent nécessaires, ainsi que d'autres que vous pourriez trouver convenable de leur communiquer en sus.

Il est si peu probable que vous puissiez donner sur la contrée en question, des renseignements plus directs et plus utiles que ceux de M. McNicol, que les commissaires ne se croient pas fondés à vous faire venir de la Colombie Anglaise pour déposer en la manière ordinaire devant eux, vu que ce voyage prendrait bien du temps et coûterait beaucoup d'argent. Ils espèrent, néanmoins, que vous les aiderez dans les investigations en leur envoyant votre déposition écrite et faite sous serment devant quelque personne ayant les qualités voulues pour cela, sur tout ce que vous croirez utile de leur communiquer. Tout magistrat peut vous assermenter.

A la date du 15 novembre, 1874, M. Horetzky fit un rapport à l'ingénieur en chef, que le 9 septembre de cette année, il a quitté Dean Inlet et exploré, en remontant, la vallée de la Tsatsquot ; qu'après avoir caché les canots au confluent d'un tributaire de cette rivière, il gagna vers le nord-ouest, et puis après avoir atteint un plateau d'épanchement dans la vallée (1,200 d'altitude) il traversa la fourche du milieu qui venait des montagnes sur sa droite, et arrivant un peu plus loin à une nappe d'eau à laquelle il donna le nom de lac au Castor. Il porte l'altitude de ce lac à 1,100 pieds du niveau de la mer, et la latitude à son extrémité inférieure à 53° 14' 45". A ce point il dit qu'un torrent de montagne s'y précipitait. Ce torrent étant une fourche nord-est de la rivière Kitlope prenait sa source dans un glacier à sept milles environ de distance du lac. Il rapportait que, à un mille ou environ de cette source-glacier, il découvrit une passe à travers les montagnes relativement peu élevées qui forment la masse longitudinale la plus en arrière de la chaîne des Cascades. Cette passe reliait la fourche nord-est de la rivière Kitlope et une nappe d'eau sur le plateau oriental à laquelle il donna le nom de Lac Tochquonyala. Il porte l'altitude de ce lac à 2,920 pieds et la latitude à 53° 20' 13".

Il dit ensuite qu'ayant campé sur la rive gauche de la fourche nord-est de la Kitlope, à une élévation de 2,900 pieds au-dessus de la mer, il fit l'ascension des montagnes jusqu'à 3,000 pieds au-dessus de la mer ; en cet endroit, en regardant le sud-ouest, se trouve un peu au-dessous un grand glacier plat, déchargeant les eaux de la fourche nord-est que l'on peut suivre comme un ruban argenté se précipitant au fond d'un ravin escarpé jusqu'au lac au Castor.

Le rapport entier de M. Horetzky dont ce qui précède est tiré, est imprimé à la page 137 du rapport spécial de M. Fleming pour l'année 1877.

Avec ce rapport, M. Horetzky a donné au département une esquisse topographique de la contrée qu'il a examinée. Un calque (d'après

Lettre du secrétaire de la Commission Royale du chemin de fer du Pacifique Canadien à Gamsby, renfermant des questions auxquelles Gamsby est invité à répondre.

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kitlope.*

Lettre du secrétaire de la Commission Royale du chemin de fer du Pacifique Canadien à Gamsby, renfermant des questions auxquelles Gamsby est invité à répondre.

l'échelle de 4,000 pieds au pouce) vous en a été envoyé, et d'après ce qu'il a pu voir de ce calque, M. McNicol a pu reconnaître l'original enregistré à Ottawa.

Le rapport et l'esquisse de M. Horetzky étant tous deux devant les commissaires semblent faire voir qu'un chemin de fer remontant depuis l'eau jusqu'au plateau à l'est des Cascades par la passe près de son lac Tochquonyala, rencontrerait un obstacle insurmontable dans cette partie de la vallée du Kitlope, car là il faudrait qu'il fût nécessairement poussé, dans une distance de six ou sept milles, du niveau de son lac au Castor, 1,100 pieds jusqu'à la passe, 3,100 pieds au-dessus du niveau de la mer, ou avec une rampe de beaucoup plus que 300 pieds au mille. En d'autres termes, que si l'on devait utiliser la passe on ne le pourrait faire qu'en trouvant quelque rampe plus douce que celle que l'on pouvait obtenir entre ces deux points dans la vallée de la vallée du Kitlope. Cette rampe plus douce est indiquée comme possible sur une ligne descendant graduellement de la passe le long des versants des montagnes, du côté est, d'abord de la vallée du Kitlope et ensuite de la vallée de la Tsatsquot jusqu'à Dean Inlet.

Après ce rapport et cette esquisse de M. Horetzky, il semble qu'on a cru désirable d'obtenir, au moyen d'un examen instrumental, des informations plus exactes que n'en donnait une simple exploration, et qu'en conséquence, M. Fleming vous a donné instructions de vous rendre sur les lieux et d'y faire les examens nécessaires, et d'emporter avec vous le calque de l'esquisse de M. Horetzky, auquel M. McNicol faisait allusion.

A en juger par ce qui a été fait jusqu'à ce point on en vient naturellement à l'opinion que l'on désirait pour le moins que vous constatastiez avec plus d'exactitude qu'on ne le pouvait faire par une exploration de route, les traits caractéristiques de la contrée dans la vallée du Kitlope, entre deux napes d'eau, l'une sous la latitude  $53^{\circ} 14' 45''$ , à une attitude de 1,100 pieds au-dessus de la mer, et l'autre sous la latitude  $53.20' 13''$ , à une latitude de 2,920 pieds, toutes deux ayant des noms donnés par M. Horetzky en 1874 : la première, celui de "Lac au Castor", la seconde, celui de "Lac Tochquonyala."

1. Les commissaires désirent savoir si, avant d'entreprendre ce travail, vous connaissiez la substance du sommaire précédent d'une partie du rapport de M. Horetzky, ou si vous ne la connaissiez pas tout ce qui est dit plus haut, quelle partie vous connaissiez ?

2. Votre rapport dit que votre point initial ou de départ se trouvant sous la latitude  $53^{\circ} 12' 20''$ , et la direction de votre exploration un peu au sud de l'est pendant vingt-quatre milles, vous avez trouvé, au huitième mille environ de votre point de départ, un lac dont la position et la forme correspondent au lac appelé Lac au Castor sur l'esquisse de Horetzky, mais vous ajoutez qu'il est beaucoup plus vaste, ayant de huit à neuf milles de long et situé sept ou huit milles plus près de la côte, et à quinze pieds seulement au-dessus de la mer. Les commissaires désirent savoir pourquoi vous avez marqué ce lac comme le Lac au Castor sur l'esquisse topographique qui accompagnait votre rapport de cette expedition ?

3. Aussi, si vous avez déterminé la forme de ce lac, et de quelle façon ?

4. Et si vous en avez constaté la longueur, et de quelle façon.

*Explorations, C. A. —  
Vallée du Kitlope.*

5. Et encore, si vous aviez alors les moyens, et si oui lesquels, de connaître à quelle distance de la mer M. Horetzky ou tout autre avait placé ce lac ?

6. M. McNicol a dit que vous n'êtes pas allé plus loin qu'à l'extrémité des premiers vingt-six milles, et qu'une fois là vous vous êtes mis en mesure de revenir au bord de la mer, et que gardant par devers vous l'esquisse de M. Horetzky, vous lui avez enjoint, à lui et à M. Secretan de continuer et finir l'examen sans vous. Comme vous n'aviez pas encore alors atteint le voisinage d'aucun lac que vous pouviez prendre pour le Tochquonyala de votre esquisse, les commissaires ne peuvent pas comprendre pourquoi vous n'avez pas continué personnellement l'examen de la contrée, et ils désirent que vous leur donniez les raisons qui vous ont fait agir de la sorte ?

7. Comment se fait-il qu'avec l'aide de l'esquisse de l'exploration de M. Horetzky, vous avez rapporté dans le sens que le Lac Tochquonyala se déchargeait dans une rivière qui se joignait à la Tsatsquot dans son cours vers la mer, tandis que son esquisse indiquait que le lac Tochquonyala se déchargeait dans les eaux venant du côté opposé de la hauteur des terres vers le plateau central de la Colombie Anglaise ?

8. Avez-vous, de fait, supposé que toutes les données consignées au rapport de M. Horetzky étaient inexactes ?

9. Si non, veuillez relever celles des données fournies par lui qui confirment l'exactitude de votre rapport.

10. Vous dites dans votre rapport que des cours d'eau se jettent, de tous les points, dans le bassin du Kitlope, voulant parler évidemment de la vallée du Kitlope telle qu'explorée par vous, et que l'unique sortie de la vallée est par la passe explorée (indiquant aussi la passe découverte par votre parti), et que ce n'est qu'une division des eaux qui se déchargent dans le Dean et Gardner Inlet. Les commissaires désirent savoir si vous aviez d'autre raison pour faire cette assertion que les renseignements obtenus au moyen de cet examen que vous avez fait en 1876, et compris dans votre rapport ?

11. Si oui, quelles sont ces raisons ?

12. Ils désirent également que vous disiez si, depuis que vous avez fait votre rapport, vous en êtes venu à la conclusion que votre parti a omis d'examiner soit le tout soit une partie, et si oui, quelle partie de la contrée que, dans ses instructions, l'ingénieur en chef avait l'intention de vous faire examiner ?

13. Ils désirent de plus savoir si vous avez reçu des instructions écrites du fonctionnaire dirigeant les arpentages dans la Colombie Anglaise ?

14. Ecrites ou verbales—qui vous les a données ?

15. Veuillez aussi donner la substance de vos instructions ?

Je vous envoie le calque d'une partie d'une grande carte qui se prépare maintenant pour la division des ingénieurs du département des chemins de fer ici, et embrassant apparemment le champ de vos opérations et de celles de M. Horetzky, dans l'occasion dont il a été parlé. Veuillez bien renvoyer ce calque avec votre déposition.

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kitlope.*

Dans le témoignage que vous donnerez comme vous en êtes prié plus haut, il vous suffira de donner à chaque paragraphe de vos réponses le même numéro que celui des questions précitées.

Comme je présume que tout ceci vous occasionnera des déboursés ; y compris l'honoraire du magistrat qui vous fera prêter serment, je vous envoie un mandat ou chèque de \$15 pour couvrir vos frais.

Je suis, cher monsieur,

Votre dévoué,

(Signé),

N. F. DAVIN,

Secrétaire.

Au camp de KANAKA CREEK.

6 août, 1881.

N. F. DAVIN, écr., Secrétaire,  
Ottawa.

Lettre de Gamsby au  
secrétaire de la Com-  
mission Royale.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception, le 27 du mois dernier, de votre communication datée du 9 juillet, 1881, et je profite de la première occasion pour y répondre. Nous avons eu beaucoup à faire sur une certaine portion de terrain fort difficile qui demandait une surveillance personnelle très suivie, ajoutez à cela la difficulté de trouver un magistrat, et les commissaires comprendront et excuseront, je l'espère, le retard que j'ai mis à répondre.

Il est difficile de  
témoigner des choses  
qui se sont passées il  
y a cinq ans.

Je ne doute pas que les commissaires reconnaîtront la position difficile dans laquelle je me trouve, appelé à donner ma déposition sans préparation aucune, sur des transactions qui ont eu lieu il y a près de cinq ans. Tous mes papiers, instructions, notes, journal, memoranda, etc., etc., tout cela est chez moi au Canada. A l'exception des renseignements contenus dans votre communication, je suis forcé de me fier presque entièrement à ma mémoire.

Si vous voulez bien prendre en considération le fait que j'ai été continuellement et activement employé à des arpentages et explorations exigeant toute mon attention et toute mon énergie à un degré extrême, vous n'avez pas de peine à comprendre combien il m'est difficile de me rappeler les détails d'un travail fait il y a tant d'années. Si j'oubliais quelque chose dans cette déposition ou s'il s'y trouvait quelque chose qui ne concordât pas avec mon rapport antérieur, j'espère que les commissaires attribueront cette lacune ou cette divergence aux circonstances particulières dans lesquelles je me trouve placé. Je ne désire ni omettre ni cacher rien qui ressorte à cette enquête.

Le rapport de  
Gamsby est une rela-  
tion des faits ; n'en  
réfère en rien au rap-  
port d'un autre.

Mon rapport des explorations faites depuis la tête de Gardner Inlet dans la vallée de la Rivière Kitlope, dans l'hiver de 1876, est une relation de faits qui ont été constatés par le parti sous ma direction. Il ne s'en réfère, et ce n'était pas non plus mon intention qu'il le fit, au rapport, arpentage ou exploration de nulle autre personne. Nos instructions portaient que nous devions aller à un certain point (à la tête de Gardner's Inlet), suivre une certaine rivière, (le Kitlope), essayer d'atteindre au sommet de la chaîne des montagnes Cascades, prenant un certain lac Tochquonyala comme point objectif. Pour accomplir tout cela aussi rapidement et aussi efficacement que possible, nous engageâmes des guides, des naturels de la vallée du Kitlope qui entreprirent volontiers de

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kitlope.*

nous conduire à notre point terminal. Ils connaissaient très familièrement le nom de Tochquonyala qui est, ou qui était le nom du grand chef sauvage dont le peuple demeure à Dean Inlet ou dans les environs. Nous suivions nos guides, notant et enregistraient (du mieux que nous pouvions) les noms des lacs et des rivières tels qu'ils nous les donnaient. Nous explorâmes les différents cours d'eau qui se jetaient dans le Kitlope autant que les *canyons* et l'épaisseur de la neige nous le permettaient. Le cours d'eau, marqué de petits points sur l'esquisse à moi envoyée comme étant la rivière Kitlope traversant le Lac au Castor, de Horetzky, nos guides l'appelaient Tenaïcoh, et affirmaient que sa source était un vaste glacier bien haut dans les montagnes. Si le Kitlope tournait au sud dans son cours, nous l'avons suivie avec confiance, car tout ingénieur pratique, qui a quelque connaissance de la chaîne des Cascades, sait fort bien que la déviation d'un cours d'eau d'un cours régulier offre une grande probabilité de la découverte d'une rampe pratique plus douce pour passer cette montagne.

Les guides connaissaient bien le nom de Tochquonyala.

Des détails minutieux de toute l'expédition sont consignés en mon rapport de 1876. J'y entre dans la relation complète du point atteint, du retour et de la raison du retour.

Je prends respectueusement la liberté d'attirer l'attention des commissaires sur les faits que j'y établis, et s'ils croyaient la mesure nécessaire, je les prie d'assigner MM. Secretan, White, Orr, McDonald et Dewdney pour confirmer mes assertions.

Je demeure, Monsieur,

Votre, etc., etc.,

(Signé) C. F. GAMSBY.

DÉPOSITION en réponse aux questions posées par les commissaires du chemin de fer du Pacifique Canadien, le 9 juillet 1881.

Déposition de Gamsby.

1. J'avais les observations que m'offrait l'esquisse. Je ne me rappelle pas si j'avais lu le rapport de M. Horetzky ou non.

(1) Quand il est parti en exploration, il avait l'esquisse de Horetzky. Ne se souvient pas d'avoir lu le rapport de Horetzky.

2. Parce que les guides l'appelaient de ce nom.

3. La forme en a été probablement obtenue au moyen du compas.

4. La longueur par le micromètre.

(2) A nommé ainsi le Lac au Castor de son esquisse parce que les guides le nommaient ainsi.

NOTE.—Je ne puis répondre que de mémoire à ces questions et à d'autres semblables; si j'avais accès aux notes prises sur les lieux, je serais certain.

(3) La forme du Lac au Castor conjecturée au moyen du compas.

5. Nous avons mesuré la distance sur son esquisse.

6. Arrivés au vingt-sixième mille nous avons traversé la vallée du Kitlope et atteint le premier canyon sur notre trajet. Comme la rivière n'était pas gelée il fallut transporter tout notre équipage de campement et nos provisions par dessus les hautes falaises. Ce travail allait occuper tous nos hommes pendant quelque temps, et la saison propice à une exploration d'hiver touchait rapidement à sa fin. Il devenait de la plus grande importance de connaître quelque chose de la contrée en dehors de ce canyon, ce qui explique les expéditions entreprises par MM. Secretan, White, McNicol et autres. Si le canyon était court et qu'il y eût au delà une contrée favorable, nous pouvions espérer d'avancer notre

(4) Et la longueur par le micromètre.

(5) A jugé de la distance à la mer du Lac au Castor d'Horetzky en la mesurant sur son esquisse.

(6) Explique pourquoi lui et d'autres n'ont pas pris part à l'exploration.

*Explorations, C. A.—  
Vallée du Kitlope.*

(7) Pour expliquer comment il a rapporté que le Tochquonyala se déchargeait dans la Tsaitsquot, l'esquisse de Horetzky montrant un Tochquonyala, connu déjà du département, coulant dans une autre direction, il dit que son rapport se rapporte entièrement à un lac où aboutirent ses deux assistants, et que le guide appela Tochquonyala.

(8 et 9) N'a rien supposé concernant l'esquisse de Horetzky qui a décrit une contrée différente de celle que décrit le déposant.

(12) Le rapport fait voir que son parti n'a examiné la contrée qu'à une élévation de 1,000 pieds au-dessus de la mer, et il explique pourquoi.

(15) Reçut ordre de suivre à partir de la tête de Gardner Inlet, la vallée du Kitlope, jusqu'au sommet de la chaîne des Cascades, prenant pour objection le Tochquonyala.

examen vers le point terminal, le sommet de la chaîne des Monts Cascades. Si, d'un autre côté, le canyon était long, ou si la sortie du lac au delà n'était pas praticable, nous n'avions qu'à nous en revenir à la côte aussi tôt que possible. C'est cette dernière alternative que nous découvrîmes et nous fûmes forcés de revenir. C'est probablement à ce moment de nos travaux que M. McNicol fait allusion quand il dit que je restai au campement. Nos moyens de transport (traînes sauvages et raquettes) étaient dans un tel état de délabrement quand nous arrivâmes en cet endroit, qu'il fallut faire des réparations générales à tout cela avant de pouvoir continuer. Il était important de ménager ces objets, d'une importance vitale. Homme d'un grand poids comme je le suis, et sur une neige molle de plus de quatorze pieds de profondeur, je ne pouvais, on le comprendra facilement, prendre part aux explorations.

7. Mon rapport en réfère entièrement au lac découvert et décrit par mes assistants, et que nos guides appelaient Tochquonyala.

8 et 9. Je n'ai rien supposé concernant les données de M. Horetzky. Il décrit une partie de la contrée, et moi une autre, à une toute autre élévation.

10 et 11. L'assertion est faite sur les rapports de mes assistants, et sur les renseignements obtenus des guides.

12. Je n'en suis pas venu à cette conclusion depuis que mon rapport est fait, car on y voit que nous n'avons pas poussé notre examen au delà de 1,000 pieds au dessus de la mer, et la raison qui en est donnée.

13. J'ai reçu des instructions écrites.

14. De M. Marcus Smith.

15. Autant que je puis me rappeler : d'aller à la tête de Gardner Inlet, suivre la vallée de la rivière Kitlope (prenant pour point objectif le Lac Tochquonyala) jusqu'au sommet de la chaîne des Monts Cascades.

Assermenté devant moi ce sixième }  
jour d'août, 1881, à New West- } (Signé) C. H. GAMSBY.  
minster, C. A. } [Sceau.]  
(Signé) JOHN ROBSON, J. P.

Déposition de Moberly.

WINNIPEG, 14 juin 1881.

A LA COMMISSION ROYALE, Ottawa :

ARRENTAGES, C. A.

MESSIEURS.—Il y a dans la déposition que M. Fleming a faite devant la Commission Royale, et qui a été publiée dans la *Montreal Gazette*, du 7 mai 1881, des réflexions à mon adresse qui sont tout-à-fait sans à propos, et c'est avec le plus grand regret que je me vois forcé, en justice pour mon caractère, de donner des explications que j'espérais pouvoir éviter.

Expliqua à Fleming, en 1871, que la meilleure ligne était de Burrard Inlet à

Une longue connaissance personnelle de la Colombie Anglaise, avant la Confédération, m'a permis de juger et de décider quelle serait la meilleure voie à suivre pour un chemin de fer ; je n'ai jamais perdu de

*Explorations, C. A.*

vue cette question depuis l'année 1858 où je mis pour la première fois le pied dans cette colonie, et chaque fois que j'en ai pu trouver l'occasion j'en ai profité pour y faire des explorations et recueillir des renseignements sous tous les rapports. Quand je quittai le service du gouvernement Impérial en 1867, j'étais convaincu que c'était la ligne de Burard's Inlet à Kamloops qu'il fallait adopter, mais de ce point à la région des prairies, à l'est des montagnes, on doutait laquelle des deux serait préférable, de la ligne par la Tête Jaune ou de la ligne par les Passes de l'Aigle et de Howse, et pour en décider, il fallait qu'il y eût des examens faits avec le plus grand soin, de toutes deux. Ces idées, je les exprimai à M. Fleming en juin 1871, quand j'arrivai à Ottawa et que je fus nommé par le gouvernement de la puissance pour prendre la charge des explorations de la Passe Howse. J'étais bien sûr alors, et je le suis encore, que si l'on pouvait rendre cette dernière voie praticable, c'était elle qu'il fallait choisir, et j'ai fait tous mes efforts pour la faire examiner à fond. Les résultats obtenus la première année—1871—ont été publiés dans mon rapport de 1872.

Je n'ai pas cru devoir faire d'autre examen instrumental dans la Colombie Anglaise que celui des deux lignes à partir de Kamloops déjà mentionnées. Néanmoins, j'ai cru nécessaire de faire les explorations de la partie plus au nord de la contrée, et relativement à Bute Inlet je télégraphiai à M. Fleming à cet effet, car je voyais bien que les récriminations de certaines personnes sur l'Isle de Vancouver ne s'apaiseraient pas à moins qu'on ne fit faire un examen à fond de leur ligne favorite mais fort problématique.

J'ai toujours considéré comme une grave erreur les grandes dépenses faites pour des examens avec instruments sur la partie nord de la Colombie Anglaise, car j'étais sûr qu'en fin de compte le chemin de fer serait forcé de suivre les voies plus haut mentionnées. Si j'avais été en charge dans la Colombie Anglaise, pas un des partis qui ont fait ces arpentages difficiles dans la partie nord de la colonie, n'aurait jamais été mis en campagne. Je suis heureux d'apprendre que M. Marcus Smith, qui avait la charge de ces arpentages au nord, a partagé si entièrement mes idées, qu'il est allé, cette année, comme ingénieur de la Puissance, construire une partie de ces voies.

Je revins de l'intérieur à Victoria en 1872, m'attendant à aller à Ottawa, mais je laissai mes partis dans les montagnes pour qu'ils pussent reprendre leur travail de bonne heure le printemps. Je trouvais qu'il valait mieux pour moi de rester du côté du Pacifique et faire mes préparatifs pour l'année suivante, et je fis part de mes projets à M. Fleming. Je restai dans la Colombie Anglaise.

Il ne faut pas oublier que lorsque j'ai pris charge des arpentages, la voie pour le chemin de fer du Pacifique Canadien devait être définie dans les deux ans, et quand je me suis trouvé à Victoria en 1872, il s'était déjà écoulé près d'une année, et il restait encore à faire beaucoup de travail pour parachever les travaux depuis le Lac Shuswap jusqu'à la longitude du Fort Edmonton, et il me fallut demander l'aide d'un troisième parti pour me permettre de finir l'ouvrage pour la fin de la deuxième année; cette aide me fut accordée, et je reçus de M. Fleming un télégramme dans lequel il me disait qu'il était d'une importance première de pousser les travaux de l'arpentage de la Passe Howse.

Ayant à faire transporter des provisions, des hommes, etc., à de bien longues distances, je me mis à l'œuvre et préparai sans délai tout ce qui

Kamloops, mais plus à l'est il s'agissait de décider entre la Passe Howse et la Passe de la Tête Jaune.

Télégraphia à Fleming à propos de Bute Inlet, croyant qu'il fallait apaiser les récriminations de certaines personnes de Vancouver.

A toujours cru que les fortes dépenses pour les examens dans le nord avec instruments étaient une grave erreur.

Quand le déposant est entré en charge dans la Colombie Anglaise, le chemin de fer devait être défini en deux ans.

*Explorations, C. A.*

Surpris quand Trutch lui montra le télégramme de Fleming lui enjoignant d'abandonner la Passe Howse et de conduire ses partis et ses provisions à la Tête Jaune.

Il y avait déjà de fortes dépenses pour la Passe Howse.

Il fallut acheter d'autres animaux pour l'arpentage de la Passe de la Tête Jaune.

Télégramme de Fleming rejetant les suggestions du témoin et de Truch, et ordonnant au témoin de prendre la voie de la Passe d'Arthabaska.

**ACHAT EXTRA-  
VANT DE PROVI-  
SIONS.**

était nécessaire, et j'expédiai tout cela vers le Lac Colombie; mais avant de quitter Victoria avec mon troisième parti qui était déjà à bord du steamer, je reçus du Lieutenant-Gouverneur l'invitation de me rendre auprès de lui car il avait à me parler d'affaires importantes; je me rendis auprès de lui, et il me montra un télégramme de M. Fleming m'enjoignant d'abandonner tous les arpentages sur la route de la Passe Howse et de conduire et transporter mes hommes et mes provisions à la Passe de la Tête Jaune par la voie de la Passe d'Arthabaska. Ces ordres me jetèrent dans un dilemme sérieux, car tous mes arrangements étaient pris pour les travaux de la Passe Howse, et les localités où mes hommes et mes provisions se trouvaient, ne pouvaient être plus défavorablement situées pour les arpentages de la Tête Jaune. Les fortes dépenses pour l'achat des animaux, l'ouverture de sentiers, la construction de bateaux, etc., etc., pour compléter l'examen de la passe Howse, et l'exploration de la contrée environnante étaient toutes faites alors, et je n'aurais pu être en meilleure position de terminer mon travail quand sont arrivés ces ordres malencontreux. Il fallut encore inévitablement acheter des animaux, pour le transport de tout ce qu'il fallait pour nous mettre en mesure de faire l'arpentage par la Passe de la Tête Jaune.

J'expliquai à Son Honneur les difficultés de la Passe Arthabaska, et nous en vîmes à la conclusion qu'il y avait deux grandes erreurs dans ces ordres: l'une, l'abandon prématuré des examens de cette route, et l'autre cette route que l'on me faisait prendre par la Passe Athabaska. Je lui fis aussi remarquer le meilleur plan à suivre dans ce changement de circonstances pour faire les arpentages de la Tête Jaune avec mes gens. Son Honneur télégraphia à M. Fleming lui disant quelles étaient nos idées concernant le transport projeté des partis etc., etc., de la passe Howse à la Passe de la Tête Jaune; et après avoir attendu plusieurs jours—douze jours, je crois—Son Honneur reçut de M. Fleming un télégramme annonçant que nos suggestions n'étaient pas approuvées, en sorte que nous ne vîmes pas d'autre moyen que d'obéir aux ordres de M. Fleming et d'aller par la Passe d'Arthabaska. Je n'ignorais pas les difficultés que j'aurais à rencontrer pour traverser cette passe, ayant des années auparavant exploré la rivière Colombie depuis sa source jusqu'à la frontière, et j'informai Son Honneur qu'il était douteux que je pusse y passer avant la fin de la saison, et qu'il faudrait y perdre beaucoup de temps et y faire de grandes dépenses, et qu'on essaierait à faire peser la responsabilité de tout cela sur mes épaules, et c'est que s'efforce de faire dans le moment M. Fleming. Ces ordres me donnèrent donc à penser que le mode suivi pour faire les arpentages du chemin de fer du Pacifique Canadien finirait par être trouvé bien peu satisfaisant.

M. Fleming dit dans sa déposition: "quand l'exploration de la Passe Howse a été abandonnée en avril, je donnai ordre de cesser tous les achats, mais je découvris plus tard que des achats considérables s'élevaient en tout à \$28,000 avaient été faits au Port Caldwell (Fort Colville) dans les Etats-Unis. Après cette date, quelques-uns de ces achats ayant eu lieu même en août, il y eut encore des achats dont je ne voyais pas le besoin, tels que des plumes d'or, du vif argent, etc. Je ne puis m'expliquer ces achats de grandes quantités d'approvisionnements après que j'eus donné l'ordre de cesser les explorations. Je sais que de grandes quantités d'approvisionnements ont été envoyées au haut de la Rivière Colombie et dans la vallée de la Jasper et y ont été abandonnées, et pour ce que j'en sais, elles y sont peut-être encore."

*Explorations, C. A.—  
Achat extravagant  
de provisions.*

En réponse à cette assertion, je déclare que c'est la première fois que j'entends dire que M. Fleming a ordonné de cesser les achats. Si cet ordre m'était parvenu, je ne serais tout simplement pas allé à la passe de la Tête Jaune, car je n'aurais pas conduit un nombre d'hommes dans les montagnes pour les y laisser mourir de faim quand l'hiver serait arrivé. Les provisions en question ét ient pour les arpentages de la passe de la Tête Jaune, et non pour ceux de la passe Howse. Je savais qu'il me faudrait l'été, l'hiver et l'autre été pour me rendre à destination et faire les arpentages de la passe de la Tête Jaune jusqu'à un point près d'Edmonton, et au lieu d'adopter le plan de M. Fleming, de faire revenir, à l'approche de l'hiver, les partis qui étaient dans la Colombie Anglaise, et de conduire avec grande perte de temps et à grands frais le personnel à Ottawa, et de perdre encore du temps à réorganiser les partis et à les renvoyer en campagne, je les conduisis dans les montagnes et je les gardai là, je pus travailler jusqu'en janvier et j'étais prêt à reprendre la besogne au milieu de mars, et je m'approvisionnai en conséquence, c'est-à-dire pour deux saisons au lieu d'une, et avant que j'eusse conduit l'arpentage jusque dans le voisinage de la rivière Pembina, je fus obligé d'envoyer chercher à Edmonton des hommes et des provisions de différentes sortes que la compagnie de la Baie d'Hudson me procura ; et sans cette aide opportune je n'aurais pas pu avancer. Je regrette qu'on ait mis, sans raison, quatre ans à la rembourser. M. Fleming m'a dit, à Moose Lake, que je n'aurais pas dû prendre des précautions pour aussi longtemps ; je différais d'opinion avec lui et j'en diffère encore.

Quant à l'accusation d'avoir acheté des plumes d'or, croit que c'est une erreur, Fleming a pris des "gold pans" pour des "gold pens."

Quant aux plumes d'or, au vif argent, etc., je me rappelle parfaitement bien avoir acheté pour un ami à moi une plume d'or que j'ai bien et dûment payée de ma propre poche. Il y avait aussi une petite quantité de vif argent ou mercure dont nous nous servions à deux fins : l'une pour horizons artificiels pour obtenir des latitudes, ce que je faisais souvent, et l'autre pour "prospecter" de temps à autre à mesure que nous pratiquions des sentiers pour voir s'il existait de l'or dans les cours d'eau que nous traversions. Je tâchais de recueillir autant de renseignements que possible sur la contrée que nous parcourions, non seulement sur les routes, mais encore sur le climat, le sol, la nature des bois, les minéraux, etc., etc. Je crois que si l'on en refère aux comptes, on verra que les "gold pens" se transformeront en "gold pans" casseroles pour laver l'or, dont nous nous servions et dont on se sert le plus généralement sur la côte du Pacifique pour cuire le pain aussi bien que pour "prospecter."

Les approvisionnements envoyés par la Rivière Colombie dans la vallée de la Jasper n'étaient ni perdus ni abandonnés jusqu'au moment où je quittai finalement la passe de la Tête Jaune ; à ce moment une certaine quantité d'approvisionnements, et entre trente et quarante chevaux furent remis aux mains de l'homme de confiance de M. Fleming, qu'il me remit dans son trajet à travers les montagnes. M. Fleming et lui correspondaient ensemble, et M. Fleming ferait mieux de s'adresser à lui pour savoir ce qu'il a fait de ces provisions et équipages.

Une certaine quantité d'approvisionnements fut abandonnée dans la Passe de l'Aigle dans la "Gold Range". J'estimai la valeur, y compris le coût et le transport, à \$7,000. Les frais de transport pour les sortir de là auraient été si considérables comparés à leur valeur quand on en aurait pu disposer, que je ne pouvais entreprendre de les envoyer chercher.

*Explorations, C. A.—  
Achat extravagant  
de provisions.*

Dit à Fleming que la cause du retard était due à l'exécution de ses ordres de prendre la voie de la Passe d'Arthabaska.

Puis M. Fleming a dit encore : “ En 1872, je traversai les montagnes partie à cheval et partie à pied, et je rencontrai M. Moberly dans la Vallée de la Jasper, et il n'avait pas avancé encore dans son travail autant qu'il aurait dû le faire ; il n'a pas pu expliquer son retard d'une manière satisfaisante. ” Cette affaire se présente sous un aspect tout à fait particulier. Je dis à M. Fleming que ses ordres qui me forçaient d'aller par la Passe d'Arthabaska, contrairement à mes avis, étaient la cause du délai et des grandes dépenses auxquelles il m'avait entraîné. Je lui dis aussi qu'avant mon départ de Victoria, je savais parfaitement bien quels seraient les résultats de l'exécution de ses ordres, et qu'il pouvait, s'il voulait, aller voir le Lieutenant-Gouverneur, lequel lui apprendrait quelle était dans le temps mon opinion. D'après les conversations que nous eûmes ensemble sur le sujet et sur d'autres, je vis tout de suite qu'il allait essayer de rejeter toute la responsabilité sur moi, et je fus à la veille de donner ma démission à Moose Lake, et ce qui m'en empêcha, ce fut la position dans laquelle se trouveraient mes différents partis avec leurs provisions et animaux, à l'approche de l'hiver, dans les différentes passes, et l'idée que si je m'en allais, tout serait à la débâcle, et qu'il en résulterait encore de folles dépenses et qu'il y aurait peut-être perte de vie.

Voici encore comment M. Fleming répond à la question suivante :—  
“ Avez-vous examiné la question des animaux de bât qu'il a achetés ?  
—R. Je ne pouvais voir la nécessité de ces animaux. \* \* \* J'enjoignis à M. Moberly de revenir par Kamloops, mais il ne suivit pas mes instructions et resta tout l'hiver, donnant pour excuse que ma lettre ne lui était pas parvenue. ”

Maintient qu'il n'a jamais dit ne pas avoir reçu la lettre de Fleming ; qu'au contraire, il a envoyé un rapport particulier qui expliquait tout.

Jamais je n'ai dit ni à lui ni à d'autre personne que sa lettre ne m'était pas parvenue. J'écrivis, dans la première partie de 1873, à M. Fleming, un rapport particulier qui accompagnait mon rapport général et les plans de l'exploration de la Passe de la Tête Jaune, expédiés par la voie d'Edmonton et de Winnipeg, lequel expliquait beaucoup de choses dont je ne parlais pas dans mon rapport général. M. Fleming a reçu ce rapport, et il sait qu'il contient l'explication complète de tout ce qui se rattache à l'achat d'animaux. J'avais certainement d'autres raisons que celles que je donnais dans ce rapport, et je vais maintenant en dire quelques-unes. En quittant M. Fleming à Moose Lake, j'avais décidément résolu de quitter le service, car je voyais bien que l'incapacité et des dépenses énormes seraient les traits caractéristiques du mode suivi pour la conduite des arpentages du chemin de fer du Pacifique Canadien, et que je serais maltraité en sous-œuvre. Depuis sept ans je puis dire que rien n'est venu me prouver que mon opinion d'alors était mal fondée. Je n'avais aucune confiance en la personne à qui M. Fleming m'enjoignais de remettre de si grandes quantités de provisions et un nombre considérable d'animaux. A la réception de la lettre en question, les instructions qu'elle contenaient me semblaient des enfantillages auxquels je ne pouvais m'arrêter, et je décidai alors de continuer mes travaux au mieux de ma connaissance, et dans les intérêts du gouvernement ; que je devais obéir à des ordres quand je voyais qu'ils étaient sensés, mais pas autrement, et que, dès que je pourrais quitter le service du chemin de fer, j'en sortirais aussi paisiblement que possible. J'étais allé sur les lieux pour y travailler et non pour me faire moquer de moi. Je ne sortis des montagnes qu'une année après avoir reçu ces ordres ; et j'employai ce temps à compléter l'examen préliminaire à

Les instructions de la lettre étaient des enfantillages auxquels il ne pouvait s'arrêter.

*Explorations, C. A.—  
Achat extravagant  
de provisions.*

travers les Montagnes Rocheuses et les Foot Hills. Quant à faire sortir tous les hommes des Montagnes justement au moment où nous venions de surmonter les obstacles de la Passe d'Athabaska, et que le parti était prêt à se mettre à l'exploration qui se faisait cet hiver-là depuis le sommet des Montagnes Rocheuses jusqu'au Lac Brulé, la chose n'avait pas de sens commun, car il aurait fallu envoyer un autre parti, et d'après ce que j'ai appris plus tard par un paragraphe dans "Océan à Océan," cela faisait partie du plan projeté où il est dit que le parti M, alors dans la vallée de la Rivière Rouge, reçut par télégramme, l'ordre de se rendre aux Montagnes Rocheuses dans l'hiver, et d'y faire l'ouvrage que dans le temps j'étais actuellement occupé à faire.

Ayant lu le télégramme qui m'informait que le gouvernement avait adopté la Passe de la Tête Jaune pour le chemin de fer, j'en conclus naturellement que les désignations se feraient quand les examens préliminaires seraient terminés, et je m'y préparai afin de perdre le moins de temps possible à courir d'un bout à l'autre de la contrée. J'avais mes animaux de bât—équipement bien important dans les arpentages de montagnes—en état excellent d'efficacité pour la poursuite d'autres travaux, et les approvisionnements dont j'ai parlé comme ayant été remis à l'agent de M. Fleming n'auraient jamais dû être enlevés de la Passe de la Tête Jaune, mais on aurait dû y ajouter et les compléter pour l'ouvrage mentionné. Après ma sortie du service, d'autres partis furent envoyés pour faire l'ouvrage de désignation, et il leur fallut encore prendre avec eux des provisions. On envoya même l'un des partis faire des explorations des montagnes au sud de la Rivière Athabaska. Je m'amusai beaucoup, quelques jours après mon arrivée ici, d'apprendre du monsieur en charge du parti à Winnipeg qu'il avait reçu ordre de faire des explorations pour trouver des passes par les rivières "Matique" et "Rocheuse" qui se trouvaient tout près de mon dépôt principal; cela impliquait certainement que je ne les avais pas explorées. Je pense que j'ai fait bien des explorations dont M. Fleming n'a pas même l'idée. Des dépenses comme celles-là n'auraient jamais dû être encourues.

Le grand obstacle que j'eus à surmonter était l'ouverture ou percement de quelques 800 à 1,000 milles de sentiers, qui coûtaient environ \$100,000. J'ai fait mention de cela dans mon dernier rapport que j'ai écrit à Ottawa, mais je ne l'ai jamais vu publier. On m'a suscité bien d'autres obstacles et de petites misères sur lesquels il n'est pas nécessaire que j'appuie ici, je n'en parlerai donc pas. Je puis dire que je me suis aperçu des misères que l'on me gardait en réserve bien longtemps avant ma sortie des montagnes.

La preuve que je n'ai pas donné de renseignements inexacts se trouve dans le fait que le chemin de fer est maintenant en voie de construction de Burrard Inlet à Kamloops, et de là la route par l'une des deux passes dont le syndicat n'a pas encore fait le choix, attendant pour cela que l'on ait terminé l'examen à fond que j'avais commencé de la Passe Howse; et j'ai lieu de me flatter qu'après neuf années employées à faire l'examen d'autres lignes, ce sont encore les miennes qui sont reconnues comme les meilleures; mais je regrette qu'il en ait coûté des millions à la Puissance pour en arriver à être de mon avis.

Quand j'eus finalement abandonné le chemin de fer, on me fit perdre toute une saison, durant laquelle il me fallut payer toutes mes dépenses quand même, et avant de quitter Ottawa, je dis à M. Fleming que j'avais été fort maltraité.

Quand il sut que le Gouvernement avait décidé l'adoption de la Passe de la Tête Jaune, il en conclut que les désignations allaient se faire, et il s'y prépara.

Il lui a fallu ouvrir environ 1,000 milles de sentiers dont la dépense était de \$100,000.

Fait remarquer que le syndicat confirme ses idées, et déplore qu'on ait dépensé des millions à faire des arpentages, bien qu'ils lui donnent raison.

*Explorations, C. A.*

Je savais parfaitement bien qu'il y avait dans la Colombie Anglaise des gens qui tenaient beaucoup à se débarrasser de moi, et ils ont pu représenter les choses à M. Fleming sous un aspect qui a dû, j'aime à le croire, fausser ses idées.

J'ai l'honneur d'être,  
Messieurs,  
Votre obéissant serviteur,

WALTER MOBERLY.

DANS L'AFFAIRE de la Commission Royale émanée concernant le chemin de fer Pacifique du Canada :

Je, Walter Moberly, de la Cité de Winnipeg, dans la Province de Manitoba, ingénieur civil, déclare solennellement que la relation détaillée ci-incluse est vraie en substance et en fait relativement à toutes les matières qui y sont énumérées ; et je fais ici cette déclaration solennelle, la croyant, en ma conscience, conforme à la vérité, et je la fais sous la foi de l'acte passé dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte pour la suppression des serments volontaires et extra-judiciaires. "

Déclaré par devant moi, dans la )  
Cité de Winnipeg, ce 28e ) WALTER MOBERLY,  
jour de juin, A. D., 1881. )

J. MCKENZIE.

Commissaire dans B. R., et pour le comté de Selkirk.

OTTAWA, 15 décembre, 1881.

Déposition de A THOMAS NIXON, Ecr,  
Nixon. Winnipeg.

APPROVISIONNE-  
MENTS.

MONSIEUR,—Les commissaires nommés pour s'enquérir des faits concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien me chargent de vous envoyer les interrogatoires suivants, et de vous prier de remettre, le ou avant le dixième jour de leur réception, à MM. Bain et Blanchard, solliciteurs, de Winnipeg, vos réponses écrites à ces interrogatoires dans une enveloppe fermée à moi adressée.

Vous recevrez, ci-incluse la somme de deux piastres, l'honoraire accordé aux témoins.

Si vous faites correspondre les numéros de vos réponses à ceux des interrogatoires auxquels elles s'appliquent, vous n'aurez pas à dire à quelle question chacune de vos réponses s'applique.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

N. F. DAVIN,

Secrétaire, Commission C, F, C, P.

*Approvisionnement.*

INTERROGATOIRES posés par George M. Clark, Samuel Keefer et Edward Miall, nommés par Commission Royale, en date du 16 juin, 1880, pour s'enquérir des faits concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien, auxquels devra répondre Thomas Nixon, de la cité de Winnipeg, dans la province de Manitoba, pour continuer son témoignage sous serment, pour l'information des dits Commissaires.

1. On rapporte que vous avez donné votre témoignage, le 17<sup>e</sup> jour d'avril, 1878, devant le comité permanent choisi sur les Comptes Pu<sup>b</sup>lics de la Chambre des Communes à Ottawa, M. Young au fauteuil de la présidence, et (parlant de W. F. Alloway) à l'effet suivant, M. Kirkpatrick vous posant les questions :

*Voir p. 49 du troisième rapport du comité special sur comptes publics, avril 1878.*

(Question.) Vous l'avez aussi employé à l'achat de chevaux ? (Réponse.) C'est son métier. ACHAT DE CHEVAUX.

(Question.) Demandait-il les prix qu'il voulait, ou lui payiez-vous une commission, ou bien comment cela se faisait-il ? (Réponse.) Non ; je ne lui payais pas de commission. C'était l'ingénieur qui avait besoin des chevaux qui dirigeait le mode de paiement ; c'était l'ingénieur qui payait.

(Question.) Comment payiez-vous M. Alloway pour ses peines ? (Réponse.) Je payais les comptes qui m'étaient présentés.

(Question.) Ainsi vous ne connaissiez ni le nombre de chevaux ni les détails du prix de chaque cheval, et le resto ? (Réponse.) Je sa's qu'il avait avec lui dans une occasion M. Lucas, et comme de raison il était au fait des prix dans le temps.

(Question.) Qui est M. Lucas ? (Réponse.) L'Ingénieur en charge' du parti.

(Question.) Etait-ce la seule occasion ? (Réponse.) Il peut se faire qu'il y en ait eu une ou deux autres. Je l'ai eu avec moi une fois ou deux. Je ne lui ai pas payé de commission.

(Question.) Mais vous ne savez pas s'il a reçu sa commission dans les prix qu'il a faits au gouvernement ? (Réponse.) Je suppose qu'il a dû la recevoir.

(1.) Ceci est-il une relation exacte du témoignage que vous avez rendu dans l'occasion ci-haut mentionnée ?

(2.) Dites-vous maintenant qu'elle contient la vérité ?

(3.) Trouvez maintenant les variants qu'il faut y faire (s'il y en a) pour établir la vérité sur les sujets compris dans les questions de M. Kirkpatrick, et aussi les explications, (s'il y en a) que vous croyez nécessaire de donner concernant le témoignage rapporté tel que plus haut ?

(4.) Un certificat du bureau du Régistrateur du Comté de Selkirk, dans la Province de Manitoba, fait-voir que le transport d'un certain terrain dans la sous-division du lot No. 79, dans la paroisse de St-Jacques, en date de juillet, A. D., 1875, censé être fait par un nommé Burrows à Thomas Nixon et W. F. Alloway conjointement, a été dûment enregistré dans ce bureau : êtes-vous le Thomas Nixon nommé dans ce transport ? ACHAT DE TERRES CONJOINTEMENT AVEC ALLOWAY.

(5.) Ce terrain ou tout autre terrain vous a-t-il été transporté à vous et à W. F. Alloway conjointement pendant que vous étiez commis aux approvisionnements ?

(6.) Dites (si vous le pouvez et le croyez nécessaire pour démontrer

**Approvisionnement.**

la vérité sur la question), si vous et W. F. Alloway, vous étiez conjointement intéressés dans l'achat de terres pendant que vous étiez commis aux approvisionnements à Winnipeg ?

GEORGE M. CLARK,  
*Président.*

Ottawa, 15 Décembre, 1881.

(1) Le témoignage donné par le déposant devant le comité des comptes publics, par lequel il disait qu'il n'avait pas payé de commission à Alloway, et que ce dernier avait reçu sa commission du gouvernement, est correct.

(2) Son témoignage contient la vérité, et partant n'a pas besoin d'explication.

(3) Plus tard, Alloway a acheté pour le témoin des chevaux de selle et de voiture, sur lesquels achats il a reçu une commission de \$5 par article.

1. Je crois exact le rapport du témoignage que j'ai rendu devant un comité de la Chambre des Communes.

2. Le témoignage, en ce qui concerne l'achat de chevaux de selle et de ponies pour M. Lucas et autres partis d'ingénieurs, achats auxquels les questions de M. Kirkpatrick s'appliquent, contient la vérité, et contenant la vérité, il n'a pas besoin d'autre explication.

3. Quelques années plus tard, M. Alloway acheta des chevaux de selle et de voiture pour M. Marcus Smith et quelques-uns des ingénieurs sur le contrat 14, et aussi, je crois, sur l'embranchement de Pembina ; et si je ne me trompe, il reçut pour chacun de ces achats une commission de \$5. Je déclare de nouveau positivement et pour la dernière fois, sous mon serment vis-à-vis de la Commission, qu'en aucune façon, ni directe ni indirecte, je n'ai été intéressé avec M. Alloway, dans aucune transaction individuelle ou collective de sa part avec le gouvernement, ni lui avec moi comme agent du gouvernement ; qu'il ne m'a jamais offert, directement ou indirectement, ni que j'ai jamais reçu, de profits de lui, ni aucune commission soit sur des chevaux ou autres choses quelconques durant tout le temps que j'ai été dans l'emploi du gouvernement, ni en aucun temps depuis.

**ACHAT DE TERRES  
CONJOINTEMENT  
AVEC ALLOWAY.**

Acheta sept lots à \$60 chacun, et pria Alloway d'être de moitié avec lui. C'est le seul achat de terre où il ait été en communauté d'intérêt avec Alloway.

4, 5 et 6. En juillet, A. D. 1875, j'achetai de l'Hon. Dr O'Donnell, de cette ville, sept emplacements de ville sur la Propriété Burrows, au taux de \$60 chacun, et le docteur exigeait le prix total au moment de la vente. Je demandai à M. Alloway de prendre les lots de moitié avec moi. Je payai ma part, \$210, sans l'aide de M. Alloway ni de qui que ce soit. Quelque temps après, je disposai au même prix de mon intérêt dans les dits lots, et ni auparavant ni après, j'eus de communauté d'intérêt avec M. Alloway dans aucun *scrip*, terre de métis, emplacements de ville, ou aucun terrain tant dans ce pays que dans aucun autre.

THOMAS NIXON.

Winnipeg, 3 janvier, 1882.

**COMMISSION ROYALE DU CHEMIN DE FER CANADIEN-PACIFIQUE.**

OTTAWA, 4 janvier, 1882.

Schreiber.

COLLINGWOOD SCHREIBER, ECR,  
Ingénieur en chef,  
Département des Chemins de fer et des Canaux.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 42.

MONSIEUR.—M. Fleming ayant lu le témoignage que vous avez donné devant cette Commission, d'abord tel qu'il a été rapporté par les journaux, et ensuite tel qu'enregistré, et désirant consigner une explication plus complète que celle que vous avez donnée concernant les

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 23.

périodes dans lesquelles on a ordonné certaines mesures qui ont pour objet d'affectuer l'économie y mentionnée—je suis chargé de vous soumettre l'interrogatoire suivant afin de pouvoir ajouter votre réponse à celui au témoignage que vous avez précédemment donné *visà voce* et sous serment. Economie probable sur le Contrat No. 42, \$1,500,000.

Je suis, MONSIEUR,  
Votre obéissant serviteur,  
N. F. DAVIN.

INTERROGATOIRE.

Vous avez parlé dans votre déposition d'une grande épargne probable à faire dans le coût de l'ouvrage sur le contrat No. 42, et vous avez dit qu'au commencement de 1879-80, vous étiez autorisé à faire, dans un but d'économie, tous changements qui pourraient se faire sans nuire à l'efficacité du chemin, et vous citez la somme de \$1,500,000 comme la différence entre l'estimé originel du coût de cette section et votre estimé à l'époque où vous rendiez votre témoignage.

Veillez dire si vous êtes toujours d'opinion que la somme définitivement épargnée sera en approchant de ce chiffre, et quelle proportion de cette épargne est due aux efforts des ingénieurs ou aux directions données avant que vous soyez devenu Ingénieur en Chef?

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
OTTAWA, 5 janvier, 1882.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier, je désire vous déclarer que la différence entre l'estimé originel du coût du contrat 42 et l'estimé approximatif que j'ai donné dans ma déposition devant la Commission du chemin de fer du Pacifique Canadien, a été évaluée à \$1,500,000.

Ce chiffre sera probablement réduit, car on a autorisé depuis, et dans plusieurs cas, la construction de terrassements en terre et de fondations de roc d'emprunt, où l'on voulait, dans le principe, élever des ouvrages en bois.

La différence entre le coût actuel et le coût originel de cette section doit être, selon moi, attribuée aux efforts faits et aux directions données avant que je sois devenu ingénieur en chef.

Ayant rempli les fonctions d'ingénieur-surintendant en rapport avec ces ouvrages, durant la dernière partie de l'année 1879, et la première partie de 1880, j'ai eu connaissance du grand désir qu'avait M. Fleming de ne pas laisser les dépenses excéder l'estimé premier du coût.

Je suis, monsieur,  
Votre dévoué,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

N. F. DAVIN, Ecr.

(Les exhibits produits avec les témoignages sont mentionnés ou l'on y est renvoyé à la fin du volume suivant, lequel contient le reste du rapport.)

Cette somme sera probablement réduite.

La différence doit être attribuée aux efforts des ingénieurs avant qu'il fût devenu ingénieur en chef.



# INDEX.

(L'Index indique le numéro des questions au lieu du numéro des pages.)

ABERDARE, Cie d' :

Voir *Contrat No. 8.*

AIDÉ AUX JOURNAUX :

WHITEHEAD, J.

aide donné à Mackintosh, 3673.

aussi à un journal de Winnipeg, 3682.

le témoin persuadé par Mackintosh qu'un comité du Parlement devait faire une enquête, lui a donné des lettres de change pour arranger les choses, 9583

au montant de \$11,000 ou \$12,000 environ ; lui en avait donné auparavant ; en tout, \$25,000 environ 9596.

Bain en a retiré pour la valeur de \$11,000, 9600.

Mackintosh transigeait les affaires du témoin à Ottawa, 9612.

lui a trouvé des cautionnements à plusieurs reprises, 9612.

le témoin est averti qu'il ferait mieux de communiquer directement avec le département, 9627.

genre de services rendus par Mackintosh, 9634

aide au *Times* de Winnipeg, 9650.

motifs assignés à cette aide, 9659.

autres données au sujet des transactions avec Mackintosh, 9900.

WHITEHEAD, C.

a envoyé le procureur de son père pour recouvrer les lettres de change données à Mackintosh, 5006.

lettres de change au montant de \$11,000 remises, 5012.

croit que Mackintosh doit avoir reçu des lettres de change pour \$30,000, 5021.

sur lequel montant \$20,000 environ ont été payées, 5022.

BAIN, J. F.

a tenté de prendre des arrangements avec les créanciers de Whitehead ; a été pendant un certain temps *filii commissaire*, 9694.

s'est mis en relation avec Mackintosh au sujet de lettres de change, 9705.

lesquelles ont été rendues, 9710.

le teneur de livres de Mackintosh l'avait probablement notifié de la visite projetée du témoin ; il était allé récemment à Winnipeg dans le but d'obtenir des lettres de change, 9718.

conditions posées par Mackintosh au sujet de la lettre de décharge, 9739.

LUXTON, W. T.

se plaint des critiques faites par Whitehead au sujet du *Free Press* de Winnipeg, 10650.

déposition en opposition à ces critiques, 10689.

SCHULTZ, J., M. P.

Whitehead a fait connaître au témoin les motifs de l'aide donnée à Tuttle, 11013.

Tuttle n'a pas d'influence politique, 11015.

AIDE AUX JOURNAUX—*Suite.*

TUTTLE, C. R.

Whitehead a avancé des deniers hypothéqués sur le matériel 11081.

n'a jamais dit à Whitehead qu'il possédait de l'influence auprès des ministres, 11089.

LITTLE, W. B.

journalier aux écluses de Fort Francis, 12327.

a été payé pour travailler aux tranchées, et en outre pour éditer un journal, 12344.

il a été convenu qu'il éditerait le journal et que le gouvernement le paierait pour son travail, 12345.

arrangements pris avec Hugh Sutherland, 12347.

payé en plein par le gouvernement, mais a employé la majeure partie de son temps pour le journal, 12355.

a été ainsi payé pendant un an, 12359.

a rendu l'équivalent en aidant à l'établissement des terres au moyen du journal, 12360.

SUTHERLAND, Hugh.

ignore complètement les arrangements en vertu desquels

Little a été payé pour éditer un journal, 12408.

comment le journal a été édité, 12409.

a compris que Little travaillait à son journal la nuit, 12411.

MASKINTOSH, C. H.

le témoin donne lecture d'un exposé relatif à ses transactions avec Whitehead, et subit un contre-interrogatoire ; a reçu de l'argent de Whitehead ; le service rendu a un caractère commercial et non-politique, 12991-13454.

ALLOWAY, W. F. :

Nixon fournitures, 5908, 6797.

ANDERSON &amp; CIE. :

Voir Contrats Nos. 17, 39.

ANDREWS, JONES &amp; CIE. :

Voir Contrat No. 42.

APPROVISIONNEMENTS :

Voir Contrats ; Travaux d'art ; Ecluse de Fort Francis ; Nixon-Fournitures.

BAIE GEORGIENNE, Embranchement de la :

Voir Contrats Nos. 12, 37.

BAIN, JOHN F. :

Contrat No. 15. 9690.

aide à des journaux, 9705.

BANNATYNE, ANDREW G. B. :

Traverse de la Rivière Rouge ; prétendue influence illicite, 11096.

BARNARD, F. J. :

Voir Contrat No. 3.

BARROW, Cie d'acier himatite, dite :

Voir Contrats Nos. 44-47, 53-55.

BATIMENTS DE STATIONS :

Voir Contrat No. 49.

BEATTY, HENRY :

Voir Contrats Nos. 34, 69, 70,

- BIRRELL, JAMES :**  
Association Fraser et Grant-Whitehead, 4017.
- BOULONS ET EROUS, Cie de :**  
Voir *Contrat No. 31.*
- BOULONS ET EROUS :**  
Voir *Contrats Nos. 30, 31, 51.*
- BOULTBEE, ALFRED, M. P. :**  
contrats Nos. 41 et 42, 16385.  
influence illicite, 16305.
- BOWIE, ALEXANDER :**  
Contrat No. 15, 16940.  
No. 66, 16823, 16957.  
No. 41, 16782.
- BOWIE & MCNAUGHTON :**  
Voir *Contrat No. 66.*
- BOWN, WALTER R. :**  
Nixon payeur et fournisseur, 11043.
- BRAUN, FREDERICK :**  
Mode d'action du département, 22880 22924, 23952.  
contrat No. 5 A, 22901, 23012, 23071.  
rails d'acier, 23052.  
réclamation Horetzky, 23088.
- BROWN, GEORGE :**  
Ecluse de Fort Frances, 8111.  
Nixon, payeur et fournisseur, 8120, 11232, 11569.  
aide aux journaux, 11137, 11579.
- BROWN, P. J. :**  
Contrat No. 4, 11669.
- BURPE, T. R. :**  
Section 5, télégraphe, 19040.  
contrats Nos. 6-11, 22220.
- BUTE INLET :**  
Fleming, 18991, 19421.
- CADDY, JOHN S. :**  
Contrat No. 4, 10306.  
Nos. 13, 25, 10187.  
Nos. 25, 41, 10101, 10203, 10214.
- CAMPBELL, GEORGE :**  
transport de rails, 16405.
- CAMPBELL, H. M. :**  
contrat No. 43, 2238.
- CANADA CENTRAL, Subside au chemin de fer du :**  
Voir *Contrat No. 16,*

## CARRE, HENRY :

exploration préliminaire, parti K, 1935.  
 baie du Nord aux chutes de l'Eturgeon, 2067.  
 contrat No. 14, 2687, 19932, 20054, 20134.  
 Nos. 14 et 15, 2037, 2322, 19947, 20044, 20225, 20250.  
 No. 15, 2051, 2371, 2726, 20022, 20079, 20190, 20280, 20431,  
 20537.  
 traverse de la rivière Rouge, 2699.

## CARRE, ligne du Sud optionnelle :

Voir *Contrat No. 15.*

## CARTE DE SMITH :

SMITH, M.

suppression de la carte préparée par le témoin, 21622.

FLEMING S.

carte de Smith, 21941.

supprimée pour cause d'inexactitude, 21941.

basée sur des renseignements insuffisants, 21941.

Dans sa dépêche télégraphique, Mackenzie ne lui a pas  
 demandé de se prononcer contre les vues de Smith, 21950.  
 Mackenzie lui a fait part de ses idées au sujet de Smith, 21952.

## CARVELLES :

Voir *Contrats Nos. 29, 32, 35, 50.*

## CAUTIONNEMENTS :

Trudeau, 1333.

## CHAPLEAU, SAMUEL E. ST. ONGE :

contrat No. 42, 12715.

No. 66, 12854.

pression sur les commis, 12715.

Voir *pression exercée sur les commis ; Contrats Nos. 42, 66.*

## CHARLEBOIS &amp; CIE. :

Voir *Contrat No. 41.*

## CHARTERS &amp; CIE :

Voir *Contrat No. 13.*

## CHEMIN DE FER, Route du :

Voir *Route.*

## CHEMIN DE FER, Construction du :

Voir *Contrats Nos. 5, 5A, 12, 13, 14, 15, 16, 25, 33, 37, 41, 42, 48, 60, 61, 62,*  
*63, 66 ; Travaux d'art.*

## CHEMIN DE FER, Tracé du :

Voir *Travaux d'art.*

## CHEMIN DE FER, Exploitation du :

LYNSKEY, T. J.

surintendant de l'emblanchement de Pembina et de la ligne  
 se dirigeant de Selkirk vers l'est 11766.

condition de la chaussée lorsque le témoin a assumé le contrôle 11779.

CHEMIN DE FER—Exploitation du—*Suite.*LYNSKEY, T. J.—*Suite.*

- trop large dès le principe, 11785.
- la vitesse des trains a dû être diminuée de 5 à 6 milles à l'heure, 11785.
- voie actuellement ballastée et en bon état, 11784.
- trafic encombrant ; matériel roulant, 11811.
- recettes du 10 février au 30 juin, \$104,975.69, 11818.
- recettes nettes, \$26,083.68, 11823.
- frais d'exploitation et entretien, 75 p. c. des recettes brutes, 11831.
- influence climatérique favorable comparativement à l'Intercolonial, 11837.

## CHEMINS DE FER ET CANAUX—Département des :

TRUDEAU, T.

- Sous-chef, 2.
- en rapport avec le Pacifique depuis le commencement, 8.
- ayant le contrôle après le ministre, 11.
- personnel du Pacifique spécial et distinct quant aux travaux, non quant à la comptabilité, 13.
- comptable : James Hain, 16.
- tenue des livres en partie double, 15.
- pas de rapport périodique d'au comptable au sous-chef, 16.
- Fleming responsable financièrement parlant depuis le commencement jusqu'à 1875, 20.
- méthode change subséquemment, 20.
- payeurs de Fleming : Wm. Wallace, Geo. Watt et, subséquemment, Radford, 20.
- comptes de Watts vérifiés par T. Taylor ; rapport favorable, excepté quant aux pièces justificatives, 21.
- tous les ordres provenant du ministre, 37.
- en général, donnés verbalement et pris en note, 32.
- copies des ordres en Conseil affectant le chemin de fer adressés au département, et inscrites, 42.
- explorations préliminaires discutées par le ministre et Fleming, 44.
- ingénieur en chef nommé le 5 mai, 1871, 47.
- ingénieurs nommés par le ministre, 49.
- Falmer en charge de la comptabilité, de 1873 à 1875, 201.
- soumissions déléguées en général à l'ingénieur pour rapport, 624.
- explications verbales ne pouvaient changer la soumission, à moins qu'elle ne fût conforme à telles explications, 625-631.
- le ministre prenait connaissance de tous les rapports de l'ingénieur en chef, 633.
- quand l'ingénieur refuse de recommander une méthode, elle est adoptée sans qu'il en soit tenu responsable, 635.
- comment la modification d'une soumission peut affecter sa position, 685.
- ce n'est pas la pratique du département de mettre ses initiales aux modifications dans les soumissions, 1193.
- corrige sa précédente déposition relative à la prise en note des décisions du ministre, 2363z.
- exemples à ce contraires, 23634.

FLEMING, S.

- observations sur la nomination des officiers, 22340.
- une compagnie privée pourrait exécuter les travaux d'une manière plus efficace, 22342.
- cessation des rapports du témoin avec les matières relatives au chemin de fer, et correspondance à ce sujet, 22342-22344.

CHEMINS DE FER ET CANAUX—Département des—*Suite.*

BRAUN, F.

secrétaire du département, 22874.

a toujours suivi les instructions données, soit par le ministre ou le sous-chef, 22881.

registre des lettres reçues et expédiées, 22896.

pratique suivie au sujet de la réception, de l'ouverture et de la garde des soumissions, 22925-23012, 23072.

SCHREIBER, C.

ingénieur en chef depuis le 20 mai, 1880, 23097.

ingénieur-contrôleur depuis le 17 septembre, 1879, 23098.

ne se rappelle pas avoir gardé trace d'aucune évaluation du coût d'une section avant de demander des soumissions, 23256.

comptes des travaux d'art, 23369.

Voir *Nominations.*

CHEVRETTE, MOSES :

Voir *Contrat No. 19.*

CLARK, ALBERT H. :

contrat No. 14, 3940.

CLOSE, P. G. :

contrats Nos. 41 et 42, 17094.

influence illicite, 17232.

CLOTURAGE EN FIL MÉTALLIQUE :

Voir *Contrat No. 77.*

COLUMBIE ANGLAISE :

transport de rails. Voir *Contrats Nos. 17 et 39.*boulons et écrous. Voir *Contrat No. 31.*construction. Voir *Contrats Nos. 60, 61, 62, 63.*

COMPTABILITÉ ET AFFAIRES DE BANQUES :

Sutherland H., 5132.

Sutherland J., 7163, 12138.

Brown, 8111.

Conklin, 8838, 9907.

Currie, 9147.

Thompson, 9853.

Voir *Nixon-Fournitures ; Fort Frances.*

COMPTES :

Moberly, 6702.

Wilson, 8377.

Voir *Comptabilité et comptes de Banques ; Nexor, fournisseur.*

CONKLIN, ELIAS G. :

Nixon, payeur et fournisseur, 8838, 9907.

CONNERS, JOHN L. :

contrat No. 1, 9405.

No. 4, 9498.

Nos. 14 et 15, 9540.

tracé au nord du lac Manitoba, 9479, 9546.

CONSTRUCTION :

Voir *Travaux d'Art ; Contrats.*

## CONTRAT No. 1.—Télégraphe :

## SOUSSIONS—

## TRUDEAU, T.

- annonces demandant des soumissions ; liste des soumissions produites, 66.  
 la plus basse : R. Fuller, y compris l'entretien, \$68,750, 81.  
 seconde : H. P. Dwight, \$92,750, 85.  
 troisième : Waddle et Smith, \$121,250, 90.  
 quatrième : Sifton, Glass & Cie., y compris l'entretien, \$107,850, 94.  
 correspondance ultérieure au sujet de l'entretien, 96.  
 n'entretient aucuns doutes sur la solvabilité de Fuller, 105.  
 demande supplémentaire de Fuller pour déboisement, 110.  
 ce qui porte sa soumission à \$128,750 environ, 7.  
 entreprise offerte à Dwight, 113.  
 Dwight demande des changements, refusé, 131.  
 soumissions reçues jusqu'au 22 juillet, 1874, 135.  
 enveloppe attachée seulement à la soumission de Sifton, Glass & Cie., 138, 144.  
 changements dans la soumission, 145.  
 soumission de Sifton, Glass & Cie., pour toute la ligne, et non pour la section, 1,149.  
 Section 5 offerte à Waddle et Smith, 157.  
 n'ont pu donner de cautionnement, 157.  
 Fleming fait rapport sur l'offre de Fuller modifiée, 168.  
 Sifton & Glass obtiennent \$20,000 pour l'entretien, et en outre les profits de la mise en opération de la ligne, 180.  
 Waddle & Smith évaluent les profits à la moitié du coût d'entretien, 183.  
 le greffier des lois demande un ordre en conseil, 211.  
 c'est la règle dans tels cas, 208.  
 n'a pas été donné dans ce cas, 210.  
 douze jours avant de recevoir et prendre connaissance des soumissions, 219.  
 soumission de Sifton, Glass & Cie. équivalente seulement quant à la construction, 252.  
 prix demandé par Fuller pour la construction de \$9,100 moins élevé, 259.  
 pourparlers entre Sifton, Glass & Cie. et Fleming, 262.  
 lettre de Sifton, Glass & Cie. du 30 octobre 1874, interpolation, 282.  
 rapport de Fleming, pas de recommandation, 636.  
 opinion du témoin sur la soumission modifiée de Sifton, Glass & Cie., 655.  
 nulle mention des profits dans la soumission, 661.  
 première mention de profits dans la lettre de Sifton, Glass & Cie., 663.  
 état demandé par la chambre, le 11 mars 1878, non présenté, 42.  
 lettre de Sifton, Glass & Cie., du 30 octobre, et réponse de l'ingénieur en chef non comprises dans l'état demandé, 671.  
 nul ordre en conseil passé, 702.  
 correspondance avec Dwight, 717.  
 état des dépenses, 981.

## SIFTON, J.

- M. Fleming, Glass et le témoin à Ottawa quand les soumissions ont été reçues, 1477.  
 a vu l'ingénieur en chef avant de donner les montants, 1483.  
 présume que la clause 13 est une offre de la section 1, 1495.  
 a ignoré pendant quelques jours qu'il y eut des soumissions plus basses, 1506.

CONTRAT No. 1.—Télégraphe—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*SIFTON, J.—*Suite.*

renseignements par l'ingénieur en chef, 1511.  
 soumission complétée le jour de sa présentation, 1533.  
 nulle espérance d'obtenir l'entreprise, 1548.  
 lettre du 14 octobre écrite par Glass, 1552.  
 pas de consultations quant à l'entretien, 1557.  
 entretien de la section 1 moins dispendieux de 15 ou 25 pour cent que la section 2, 1566.  
 arrangements définitifs confiés à Glass, 1580.  
 la mise en opération ne constitue pas un élément de la soumission, 1585.  
 correspondance télégraphique avec le département, 1600.  
 pense que Glass a parlé le premier d'association, 1705.  
 n'avait pas d'expérience pratique, 1701.  
 tarif des dépêches, 1706.

## FLEMING, S.

latitude quant à la formule des soumissions, 18843.  
 ligne préliminaire, 18845.  
 la clause relative à l'entretien est une garantie, 18852.  
 désappointé du résultat, 18854.  
 soumission de Sifton, Glass & Cie., ne constitue par une offre pour la section 1, 18877.  
 les profits sont un autre avantage, 18890.  
 les profits constituent une nouvelle proposition, 18895.  
 ne peut expliquer comment Sifton, Glass & Cie., ont été considérés comme soumissionnaires pour la section 1, ni pourquoi des profits ont été ajoutés, 18899.  
 n'a pas pris part aux négociations, 18900.  
 se rappelle la visite de Glass, 18905.

## MACKENZIE, l'Hon. A.

entreprises adjugés d'après les calculs de l'ingénieur, 23334.  
 présumées être les plus basses, 23334.  
 décision invariablement conforme aux vœux exprimées par les officiers du département; 23339.  
 a pensé qu'il y avait une soumission distincte pour cette section, 23342.

## CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—

## TRUDEAU, T.

inefficacité de la section 1 fait le sujet d'un rapport à la chambre, 292.  
 rapport pas imprimé, 295.

## RUTTAN, H. N.

difficulté dans les communications télégraphiques en 1876, 579.  
 lignes renversées pendant des semaines, 579.  
 construction à travers les marais en est cause, 580.

## SIFTON, J.

poteaux de télégraphe en grande partie de tremble; durent trois ans, 1523.  
 achat de fil métallique du gouvernement, 1612.  
 caractère de la région, 1631.  
 poteaux emportés par la glace, 4972.  
 réclamation au gouvernement pour piliers, 4975.

CONTRAT No. 1.—Télégraphe—*Suite.*CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—*Suite.*

CONNERS, J. L.

opération et réparation, 9407.  
 poteaux posés dans la glace, etc., 9411.  
 témoin seul pour faire les réparations pour 165 milles, 9419.  
 ligne mal entretenue, 9430.  
 destruction par la chute des arbres, 9454.  
 poteaux presque tous en tremble, 9463.  
 mode de réparation, 9468.

STROXACH, J.

opérateur et comptable, 10068.  
 statistiques, efficacité de la ligne, 10069.

ROWAN, J. II.

ligne souvent renversée pendant un mois, 10741.  
 on s'est trop fié à la clause relative à l'entretien, 10741.  
 recommande la nomination d'un inspecteur pour la construction, 10748, 11173.  
 inspecteur jugé inutile par l'ingénieur en chef, 11174.

MULHOLLAND, J. H.

contre maître, 14883.  
 méthode de construction ; pas considérée comme bonne, 15009-15069.

FLEMING, S.

entretien, défectueux, 18961.

## FONCTIONNEMENT—

SIFTON, J.

fonctionnement non compris dans la soumission, 1535.  
 Pas de convention avec le gouvernement quant au tarif des dépêches, 1622.  
 tarif des dépêches, 1706.  
 recettes et dépenses, 4945.

## CONTRAT No. 2.—Télégraphe :

## SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

partie de la section 3, de Fort Garry à Edmonton, 305.  
 Fuller, soumission au rabais pour section 3, 303.  
 montant de l'entreprise, \$180,250, 322  
 section 3 comprend section 1, 323.  
 adjudication finale de section 3 coûte \$310,100, 326.  
 état des dépenses d'après le contrat, 981.

FULLER, R.

pas de soumission distincte pour cette section, 7338.  
 arrangements subséquents, 7346.

FLEMING, S.

pas de soumission distincte pour la section, 18910.  
 comment on y est arrivé, 18911.  
 changements dans les soumissions pas généralement permis, 18917.  
 exception dans ce cas pour motifs pécuniaires, 18919.  
 soumission de McKenzie, Grier & Cie., pour No. 3, \$202,900, 18921.

CONTRAT No. 2—Télégraphe—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

prix de Sifton & Cie., d'après le contrat \$225,100, 18924.  
 soumission de Fuller pour section 3, \$216,000, 18929.  
 soumission la plus favorable, pas acceptée, 18938.  
 entretien défectueux, 18961.

MACKENZIE, HON. A.

ne communiquait avec les entrepreneurs que par l'entremise  
 des officiers du département, 23347.  
 ne se rappelle pas les détails, 23357.  
 suivait seulement l'avis de l'ingénieur, 23360.  
 mérite des soumissions discuté au point de vue de l'écono-  
 mie, 23370.

*CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—*

FULLER, R.

une somme ronde, par année, pour l'entretien, 7370.  
 réclamations supplémentaires, 7375.  
 percée à travers bois, 7375.  
 opposition des sauvages, 7386.  
 mouvement du matériel, 7398.  
 tracé définitif non complété, 7436.  
 abattage des arbres, 7468.  
 opérateur à Edmonton, 7490.  
 difficultés résultant d'incendies, 7524.  
 détails au sujet du tarif, 7535.  
 déductions par le gouvernement pour déviations nécessitées  
 par les lacs, 7583.  
 opinion de Lucas appuyée par Fleming, 7589.  
 nature de la région traversée, 7591.

FLEMING, S.

entretien défectueux par Sifton, Glass &amp; Cie, 18961.

## CONTRAT No. 3.—Télégraphe :

*SOUSSIONS—*

TRUDEAU, T.

équivalent à la section 4, tel qu'annoncé, 725.  
 question soumise au ministère de la Justice, 726.  
 état des dépenses, 981.  
 documents remis au ministère de la Justice, 12423.

WADDLE, J.

a compris que sa soumission était plus basse que celle de  
 Barnard, 16392.  
 l'entreprise ne lui a pas été offerte, 16400.

FLEMING, S.

le témoin a recommandé Barnard, 18968.  
 production du rapport du 12 août, 18968.

*CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—*

FLEMING, S.

ligne de Edmonton à la Cache de la Tête Jaune, pas conti-  
 nuée, 18968.  
 instruction diverses à l'entrepreneur, 18984.

CONTRAT No. 3.—Télégraphe—*Suite.*CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

raisons de la déviation de la ligne, *via* Fort George, 18989.  
 Bute Inlet, terminus probable, 18991.  
 pertes par suite de changement, pas attribuables à l'entre-  
 preneur, 18998.  
 modifie sa déposition an'érieure quant à Bute Inlet, 19421.

## CONTRAT No. 4.—Télégraphe :

## SOUMISSIONS—

## TRUDEAU, T.

Waddle et Smith, plus basse soumission ; pas de cautionne-  
 ment, 730.  
 Sutton et Thirkell, soumission plus élevée que la précédente,  
 \$214 540 ; défaut de cautionnement, 735.  
 Sutton et Thomson, soumission plus élevée que la précédente ;  
 n'ont pas eu l'entreprise, 749  
 Entreprise donnée à Olivier, Davidson & Cie., aux prix de  
 Sutton et Thompson, 755.  
 correspondance avec Olivier, Davidson & Cie., 755.  
 transaction contraire à la pratique ordinaire, 757.  
 le témoin ne peut expliquer comment la chose a été faite, 758.  
 aucune correspondance avec Sutton et Thomson, 761.  
 soumission de Sutton et Thomson de \$22,200 plus élevée que  
 celle de Sutton et Thirkell, 774.  
 arrangements faits par le ministre, 769.  
 décision non basée sur un rapport d'ingénieur, 778.  
 nul ordre en conseil autorisant la concession, 779.  
 état des dépenses, 981.  
 n'a pas pris part aux arrangements faits pour cette entre-  
 prise, 23634.  
 ne peut trouver d'avis formel (ni s'en rappeler) donné à  
 Waddle et Smith, 23645.

## PROWN, J. P.

de Oliver, Davidson et Cie., 11671.  
 n'a pas soumissionné ; a pris la soumission de Sutton et  
 Thompson, 11673.  
 négociations : Olivier à Ottawa avec télégramme adressé à  
 Sutton par le département, 11677.  
 Thompson & Thirkell ignorés par Sutton, 11699.  
 le témoin a acheté subsequmment les intérêts de Davidson,  
 11707.

## SUTTON, R. T.

a soumissionné tant avec Thirkell qu'avec Thompson, 15074.  
 soumission de Thirkell acceptée, mais l'entreprise a été don-  
 née, ensuite à Thompson, par l'influence de Oliver,  
 Davidson & C e., 15087.  
 négociations prise plus élevé, 15096-15214.  
 Oliver, Davidson et témoin à Ottawa, le 17 ou 18 septembre  
 (1874), 15698.  
 télégramme du juge McMahon, 15707.  
 brown à Sutton et Thirkell, 12 décembre ; réponse 16 décem-  
 bre (1874), 15702.  
 Oliver, Davidson & Cie., s'arrangent avec le département, 15710.

## WADDLE, J.

a soumissionné pour toute les sections, et pour toute la ligne,  
 16204.

CONTRAT No. 4—Télégraphe—*Suite.*SOUSSIONS—*Suite.*WADDLE, J.—*Suite.*

- entrevue avec R. W. Scott, 16211.
- correspondance avec Mackenzie au sujet du cautionnement, 16222.
- convention avec le neveu de Smith, 16225.
- n'a jamais su pourquoi l'entreprise ne lui avait pas été concédée, 16230.
- le ministre l'a attribué au retard à fournir le cautionnement, 16234.
- a promis de le favoriser si Thirkell ne remplissait pas les conditions, 16247.
- entrevue avec le ministre, le 6 ou 7 décembre, 16250-16263.
- Glass offre \$10,000 pour avoir l'entreprise; refus du témoin, 16274.
- nouveaux détails quant au cautionnement; entrevue avec le ministre, 16325.
- Sutton à Ottawa pendant ses négociations avec le ministre, 16372.
- entrevue avec Cartwright; n'a pas obtenu les faveurs promises; le témoin avait des ressources suffisantes, 16381.

## DAVIDSON, J.

- de la société Oliver, Davidson & Cie., 16520.
- négociations avec Sutton, 16525.
- voyage subséquent à Ottawa (19 décembre 1874), 16536.
- entrevue avec l'ingénieur-en-chef, 16572.
- pense qu'Oliver s'est mis en relation avec Fleming après son départ de la capitale, 16610.
- entrevue d'Oliver avec MacKenzie, 16655.
- ne se rappelle pas la soumission de Sutton et Thirkell, 16733.
- ne peut expliquer comment il a su que la soumission de Sutton & Thompson était la plus basse ensuite, 16741.
- ou comment cette dernière a été substituée à l'autre, 16751.
- pense qu'ils ont obtenu un prix plus élevé que celui mentionné en premier lieu par Sutton, 16763.

## ST. JEAN, Dr.

- a accompagné Waddle au département; souvenirs confus, 18237

## FLEMING, S.

- soumission de Waddle, moins les profits, \$239,520, 19006.
- offre de Sutton & Thirkell, \$214,150, 19008.
- offre de Sutton & Thompson, \$243,150, 19010.
- Braun, intermédiaire officiel du département, 19018.
- dans le cas actuel, le témoin a suivi les instructions du ministre, 19019.
- nulle raison assignée pour avoir accepté une soumission de \$28,200 plus élevée que celle de Sutton et Thirkell, 19025.
- ne peut expliquer comment des négociations ont été ouvertes par suite d'une lettre de Oliver, Davidson & Cie, 19027.
- jusqu'au 9 décembre, Oliver, Davidson & Cie, étaient prêts à prendre la soumission de Sutton & Thirkell, 19036.
- décidés, en quittant Ottawa, de prendre une soumission plus élevée, le témoin se rappelle leur visite, 19036.
- ne peut expliquer les circonstances ci-dessus, 19037.

## MACKENZIE, HON. A.

- ne pense pas que la soumission de Waddle a été repoussée sans le notifier du délai fixé pour le dépôt du cautionnement, 23378.

CONTRAT No. 4.—Télégraphe—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*

MACKENZIE, HON. A.—*Suite.*

nie l'énoncé de Waddle quant à le favoriser, 23381.

nie avoir fait cette transaction, 23390.

ne se rappelle pas des conversations avec Oliver ou Davidson, 23394.

## CONSTRUCTION ET ENTRETIEN—

CONNERS, J. L.

ligne en bon état entre Winnipeg et la Bouche Blanche, 9502.

construction négligée de la Bouche Blanche au lac Plat, 9502.

du lac Plat au Portage du Rat, construction trop peu dispendieuse, 9503.

opération défectueuse de la ligne due au défaut d'hommes compétents pour les réparations, 9517.

STRONACH, J.

interruptions fréquentes durant la construction de la section 15, 10093.

depuis l'hiver, la ligne fonctionne bien, 10095.

CADDY, J. S.

décrit l'état de la ligne, les défauts d'entretien et les délais en résultant, 10317-10358.

ROWAN, J. H.

ligne défectueuse ; par terre la plupart du temps, 10750.

JENNINGS, W. F.

entretien insuffisant en général, 11633.

BROWN, P. J.

entretien defectueux imputable aux entrepreneurs et à l'ingénieur, 11711

poteaux sur la section 42 tous en épinette rouge, 11718.

## FONCTIONNEMENT—

TRUDEAU, T.

produit l'ordre en conseil relatif au fonctionnement de la ligne, 1201.

## CONTRAT No. 5.—Construction du chemin de fer :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées pour annonces ; plus basse, C. Peach, 784.

délaï demandé ; refus 795.

Whitehead et A. H. Clark, même prix, 22 centins, 798.

ordre en conseil concédant l'entreprise, 7 septembre 1874, 803.  
description et devis, 824.

WHITEHEAD, J.

l'un des trois plus bas soumissionnaires, 3192.

le plus bas soumissionnaire est devenu contre-maire du témoin, 3200.

explication, prix mentionné dans soumission changée, 22 centins au lieu de 28, 3221.

aidé pécuniairement par le Sénateur McDonald, 3226.

raisons de la construction, alors, de l'embranchement Pembina, 3232.

---



---

**CONTRAT No. 5.—Construction du chemin de fer—Suite.**

WHITEHEAD, J.—*Suite.*

étendus de l'entreprise, 3234.

travaux mesurés de nouveau, 3244.

finalemeut il lui est alloué 65,000 verges de plus que le nombre certifié, 3244.

ROWAN, J. H.

construction commencée avant la fin des explorations, pas d'évaluation des quantités, 10699.

FLEMING, S.

pas de tracé définitif lors de la demande des soumissions, 19044.

**CONTRAT No. 5 A.—Construction du chemin de fer :**
**SOUSSIONS—**

TRUDEAU, T.

l'entrepreneur n'a signé aucun document, 837.

Fleming fait rapport sur l'offre de Whitehead, 837.

Ordre en conseil spécifiant les conditions et limitant la dépense à \$60,000, 841.

coût réel le 31 décembre 1879. \$141,800, 843.

pas de contrat passée; considéré comme continuation du contrat No. 5, 844.

\$87,589 pour travaux non-mentionnés dans le contrat No. 5, 853.

cette partie n'a jamais été soumise à la concurrence, 854.

Braun télégraphie des instructions : 22 centins pour travaux dans le sol, les autres travaux aux prix mentionnés dans le contrat No. 15, 855.

rigoles d'assèchement payées 45 centins au lieu de 23 cts., comme dans le contrat No. 14, 858.

pas d'annonces pour soumissions, 869.

Ordre en Conseil spécifiant les articles auxquels les prix du contrat 15 s'appliqueront 871.

le témoin ne peut expliquer pourquoi les autres prix du contrat 15 ont été pris pour base, 874.

ne sait qui a autorisé Brown à télégraphier, 875.

WHITEHEAD, J.

n'a pas soumissionné, 3681.

motif de la concession de l'entreprise—à fait une offre 3689. rigoles d'assèchement exécutées pour 45 centins, auraient pu être faites pour 20 ou 25 centin, \$25,000 pour cet item, 3703

ROWAN, J. H.

a fait rapport sur le coût probable, le 16 juillet, 1877, 11174.

ces travaux ont facilité le transport des rails pour le contrat No. 14, 11361.

FLEMING, S.

pas mis en adjudication, 19050.

offre de Whitehead, motif de l'acceptation, 19050.

coût limité par ordre en conseil à \$60,000, a dépassé considérablement ce chiffre, 19057.

Braun avait télégraphié l'autorisation, 19068.

toute l'affaire est une méprise, 19076.

SMELLIE, W. B.

prix pour rigoles d'assèchement réduit par le témoin, réduction annulée par M. Smith, 19093.

CONTRAT No. 5 A.—Construction du chemin de fer—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*SMELLIE, W. B.—*Suite.*

tous les items, moins les quatre mentionnés dans la lettre de  
M. Fleming, payés sans autorisation, 19101.  
pas d'enquête faite, 19103.

BRAUN, F.

pense avoir reçu instruction du ministre de télégraphier, 22902'  
se souvient des circonstances, 22916.  
ne peut dire au juste qui l'a autorisé à télégraphier, 22923.  
ne peut trouver d'autorisation, mais le message n'a pu être  
expédié sans autorisation, 23023.  
télégramme expédié quatre jours avant la réception de l'ordre  
en conseil, 23033.  
pas d'instructions quant aux détails de la part du département  
de l'ingénieur, 23071.

## CONSTRUCTION—

FLEMING, S.

Smellie a notifié le département au sujet du prix élevé, 19083.  
n'a pas reçu de réponse, 19083.

MACKENZIE, HON. A.

prix fixés par l'ingénieur, 23617.  
a discuté la question des rigoles d'assèchement avec Fleming,  
23619.  
a évité particulièrement de ne rien autoriser qui ne fût dans  
le rapport de l'ingénieur, 23622.

## CONTRAT No. 6.—Rails d'acier, etc ;

TRUDEAU, T.

Annonces demandant des soumissions—délai prolongé, 12427.  
entrepreneurs : Guest & Cie., 10,000 tonnes, 12444.  
pas d'ordre en conseil concédant la fourniture, 12621.

Voir *Rails d'acier.*

## CONTRAT No. 7.—Rails d'acier, etc :

TRUDEAU, T.

dépôt donnée pour le contrat No. 6, applicable à celui-ci,  
12427.

entrepreneurs : Ebb Vale Co'y., 5,000 tonnes, 12445.  
pas d'ordre en conseil concédant l'entreprise, 12621.

Voir *Rails d'acier.*

## CONTRAT No. 8.—Rails d'acier, etc :

TRUDEAU, T.

la "Mersey Steel Coy" soumissionne pour 5,000 ou 10,000  
tonnes, 12445.

Cox & Green, prix plus bas, 12456.

fourniture concédée pour 20,000 tonnes. Motifs de l'augmen-  
tation, 12453.

échange de télégrammes avec Cox & Green, 12459.

ne peut donner de preuve. Simple impression, 12585.

commande de l'augmentation de la quantité faite à Cooper &  
Cie., 12585.

CONTRAT No. 8.—Rails d'acier, etc.—*Suite.*TRUDEAU, T.—*Suite.*

pense que des soumissions plus basses ont été présentées les premières, 12598.

ne peut expliquer la correspondance échangée entre Buckingham et Cooper, 12612.

n'en n'indique en vertu de quelle autorité le secrétaire a informé les soumissionnaires de l'acceptation de leurs offres, 12613.

pas d'ordre en conseil concédant la fourniture, 12621.

COOPER, J.

de la société Cooper, Fairman & Cie, 13458.

ajournement des soumissions, 13470.

a faits deux soumissions : l'une soit-disant au nom de Cooper, Fairman & Cie ; l'autre, au nom de la "Mersey Co'y", 13485, 13487.

relations avec Charles Mackenzie, 13476, 13504, 13575.

FAIRMAN, F.

étendue de l'autorité de Cooper, Fairman & Cie., comme agents, 17324.

nulle autorisation de soumissionner pour des boulons, etc., 17347.

la "Mersey Co'y" a répudié la fourniture de boulons, 17350. convention modifiée par le témoin ; nulle autorité ne peut être citée, 17373.

rapports de Charles Mackenzie avec ses co-associés, 17491. S'est subséquemment retiré de l'association, 17503.

FLEMING, S.

ne se rappelle pas de s'être enquis, avant de recommander cette fourniture, si un achat pouvait être fait ailleurs dans de meilleures conditions, 19199.

Voir *Rails d'acier.*

## CONTRATS Nos. 9 et 10.—Rails d'acier, etc :

TRUDEAU, T.

légères différences entre les soumissions et le contrat pour la fourniture quant à la livraison, 12442, 12583.

entrepreneurs : "West Cumberland Co'y," 5000 tonnes. Cox & Green, agents, 12445.

Voir *Rails d'acier.*

## CONTRAT No. 11.—Rails d'acier, etc :

TRUDEAU, T.

entrepreneurs : Naylor, Benzon & Cie., 5,000 tonnes, 12446.

le témoin ne peut expliquer la correspondance entre Cooper et Buckingham, 12604.

COOPER, J.

correspondance avec Buckingham, 13555.

FAIRMAN, F.

de Cooper, Fairman & Cie., 17491.

explique l'intérêt de l'association dans l'entreprise, 17433.

pas de soumission formelle—une simple lettre, 17437.

tendance du marché à la baisse, 17456.

Voir *Rails d'acier, etc.*

## CONTRATS Nos. 6 à 11.—Rails d'acier, etc.,

TRUDEAU, T.

Soumissions demandées, 12431.

produit la liste des soumissions, 12435.

rapport par l'ingénieur en chef, 12437

soumissions et correspondance comprises dans l'état soumis à la chambre le 2 mars 1876, 12440.

pas d'ordre en conseil concédant les entreprises, 12621.

pas de rapport indiquant la quantité de rails nécessaires en 1874, 23635.

nulle trace des réponses de Buckingham aux télégrammes de Cooper, 23637.

il n'est pas dans l'usage qu'il y ait échange de correspondance entre les soumissionnaires et le secrétaire particulier, 23644.

le ministre a décidé seul de ces contrats—opinion du témoin pas demandée, 23649.

REYNOLDS, T.

Agent de la Cie "Ebb Vale" et de la Cie "Aberdare," 14585.

tendance du marché à la baisse, dans l'automne de 1874, 14597.

baisse continue jusqu'en 1879, 14603.

a pensé en novembre 1874, que le marché ne baisserait pas plus, 14613.

FLEMING, S.

raisons qui ont conduit aux achats, etc., 19115.

MACKENZIE, l'HON. A.

pas de mise en adjudication, 23493.

ne se rappelle pas l'offre de Crawford, 23495.

Voir *Rails d'acier*.

## CONTRAT No. 12.—Traçé définitif et construction du chemin de fer :

## SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

soumissions demandées par annonces régulières, etc., production de la liste, 12626.

concédé à A. B. Foster, 12631.

abandonné sur consentement, 12633.

\$41,000 payées par ordre en conseil pour explorations, 12635.

## TRAVAUX TECHNIQUES—

MURDOCH, W.

après avoir quitté le service du gouvernement, est devenu ingénieur de M. Foster, 12063.

étude trigonométrique depuis la rivière des Français jusqu'à Amable du Fond, 12066.

- a condamné la route projetée; approuvé par Shanly, 12071. opinion non partagée par Hazlewood, son examen n'a pas été complet, 12085-12087.

pas de probabilité d'une route avantageuse quand l'entreprise a été concédée, 12090.

une route à pentes plus fortes pouvait être obtenue, 12092.

le témoin proposa la route de la Vallée d'Ottawa, 12105.

fixe le lac Nipissing comme terminus du Canada Central, en décembre 1878, sondages dans le lac Nipissing, 12109.

force de la brigade, dix-huit hommes, 12114.

CONTRAT No. 12.—Tracé définitif et construction du chemin de fer—*Suite.*

TRAVAUX TECHNIQUES—*Suite.*

FLEMING, S.

embranchement de la baie Georgienne, partie du réseau du Pacifique canadien, 19213.

direction et tracé final établis par ordre en conseil non recommandés par le témoin, 1921 .

ordre en conseil passé d'après le rapport de Hazlewood, 19217.

n'a jamais pu concevoir l'urgence de ces travaux, 19220.

pense que la ligne n'a pas été choisie sur de bonnes données, 19224.

le témoin avait confiance dans Hazlewood, 19229.

le 20 décembre 1875, Foster mentionna des obstacles quant aux pentes, 19234.

Approuvé par W. Shanly, 19234.

le témoin recommanda de nouvelles explorations, 19234.

tracé de Lumsden, 19243.

réclamation de Foster pour \$63,000, 19259.

le témoin fit rapport que les travaux couverts par cette somme serviraient plus tard, 19259.

compte détaillé de Foster pour exploration de l'embranchement de la baie Georgienne, \$24,532 a été payé \$31,838, 19263.

le témoin ne peut expliquer ce fait, 19263.

SMITH, M.

en 1877, Lumsden est parti pour établir le tracé depuis la rivière des Français jusqu'à la rivière du Sud, lac Nipissing, 21360.

exploration à l'ouest de la rivière des Français, 21372.

MACKENZIE, L'HON. A.

\$41,000 payées à Foster sur recommandation de Fleming, 23516.

Fleming s'est trompé sur la possibilité de la route, 23518.

CONTRAT No. 13.—Construction du chemin de fer :

SOUSSION :—

TRUDEAU, T.

demandes de soumissions, 979.

Charters & Cie., plus basse soumission, 992.

Charters retire son offre, 1003.

Taylor dont la soumission venait après la précédente à abandonné l'entreprise, 1009.

pas de réclamation contre ses cautions, 1023.

SIFTON, J.

le frère du témoin et Ward, entrepreneurs principaux, 1643.

Fa rbanks et Fairwell ont joint l'association ensuite, 1646.

pas de négociations avec d'autres soumissionnaires, 1660.

FLEMING, S.

aurait préféré, pour des considérations techniques, que la concession de l'entreprise eût été ajournée, 19287.

TRAVAUX TECHNIQUES—

TRUDEAU, T.

tracé changé, ligne Shebandowan abandonnée, 1027.

les entrepreneurs réclament une indemnité pour retard dans le tracé final, 1032.

CONTRAT No. 13.—Construction du chemin de fer—*Suite.*TRAVAUX TECHNIQUES—*Suite.*

SIFTON, J.

demande d'indemnité pour cause de retard, 1669.  
 changement du tracé, 1669.  
 pensait l'énumération des travaux à peu près exacte quand il a soumissionné, 1672.  
 son expérience au sujet de l'exactitude des évaluations pour d'autres chemins de fer, 1673.

CADDY, J. S.

section 13 bien exécutée quand il est entré en fonction, 10189.

FLEMING, S.

pas prêt pour les entrepreneurs, 18799.  
 indemnité demandée en conséquence, 18799.  
 première tentative pour trouver une route directe depuis la rivière Rouge jusqu'à un port sur le lac Supérieur, 19275.  
 tentative pour trouver une route par le lac Shebandowan, 19276.  
 aurait eu besoin de données plus exactes, 19281.  
 raisons techniques raises de côté pour des raisons publiques, 19289.  
 utilisation des nappes d'eau, 19294.  
 Portage du Rat, point de comparaison, 19295.  
 Concession de l'entreprise avant que la route n'eût été décidée, 19298.  
 peu de travaux abandonnés, 19312.  
 évaluations assez exactes, 19315.

McLENNAN, R.

les ouvriers des entrepreneurs sont arrivés avant l'adoption d'un tracé convenable 20913.  
 travaux commencés à 22 mi les de Prince Arthur's Landing, 20923.  
 aurait fait un meilleur tracé si plus de temps eût été donné, 20928.  
 cessation des travaux à l'ouest de la rivière au Soleil, 20952.

SMITH, M.

a fait l'examen de la section 13 au 1876, 21373.  
 a parcouru plus de 20 milles, en partie à cheval, 21375.  
 pas satisfait du mesurage, 21385.  
 fait par des élèves-ingénieurs, 21390.  
 causés principales du coût supplémentaire, 21724.  
 Voir *Travaux techniques.*

## CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer :

## SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

par adjudication, après publication d'annonces, 1038.  
 Wallace & Cie., soumission la plus basse, 1043.  
 demande de délai, refusée, 1052.  
 l'entreprise comprend 77 milles, 1053.  
 concédée sur ordre verbal du ministre, 1051.  
 Fleming n'a pas recommandé de passer outre à la plus basse soumission, 1067.

CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*

SIFTON, J.

pas de négociation avec Wallace & Cie., 1681.  
pourparlers avec Trudeau avant la concession de l'entreprise,  
1720.  
travaux non parachevés dans le délai fixé, 1734.

CARRE, H.

énumération des travaux dressée d'après les profils faits par  
le témoin et Brunel, 2720.

MACKENZIE, l'Hon. A.

lors de la concession de l'entreprise, ignorait que la ligne  
ne fût pas tracée définitivement à partir de la rivière,  
23540.

## TRAVAUX TECHNIQUES—

## EXPLORATIONS.

CARRE, H.

a entendu dire que l'adoption de la ligne sud entraînerait  
l'abandon de travaux valant \$65,000; économie nette par  
la ligne sud, \$200,000 environ, 2327.  
ne croit pas qu'il soit nécessaire d'abandonner les travaux,  
2336.

bonne route du lac au Faucon, à Winnipeg, 2330.

tracé définitif de la ligne par Brunel jusqu'à la Tête Cassée,  
ensuite par Forest, 2688.

exploration faite par le témoin, préliminaire seulement, 2692.  
la brigade de Brunel a complété les travaux en quinze jours,  
2696.

deux lignes tracées dans le voisinage du lac Travers, et une  
autre au sud du lac, 19937.

Jarvis a exploré une ligne à un demi mille au nord de la ligne  
actuelle, 19945.

indique sur la carte la ligne qu'il pense plus avantageuse que  
celle adoptée, 19953.

Forrest a trouvé la meilleure ligne au lac Traverse—le témoin  
ne l'a appris que longtemps après le tracé définitif de la  
traverse au lac Traverse, 20046.

détails sur la ligne de Forrest, 20047.

après la concession de la section, le témoin n'a rien eu à y  
faire, 20076.

comment une ligne plus favorable a été sacrifiée pour cause  
d'étiquette, 20134.

la section 15 aurait pu dévier légèrement pour rejoindre la  
ligne améliorée à l'extrémité est de la section 14, 20124.

MURDOCH, W.

a signalé à Fleming en 1872 la présence de marais—Rowan l'a  
contredit, 12240-12246.

ROWAN, J. H.

produit la carte indiquant les profils des explorations du lac  
Traverse, 12304.

exploration de la section faite en hiver, 12304.

FLEMING, S.

le terminus à Selkirk a été choisi principalement parce qu'il  
ne s'y produit pas d'inondations, 19322.

pense qu'il doit être préféré au Fort de Pierre, 19323.

CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer—*Suite.*TRAVAUX TECHNIQUES—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

connection avec la navigation en eau profonde au lac Winnipeg, 19325.

à proximité d'une baie considérable pour abriter les bâtiments en hiver, 19326.

raisons qui militent contre le fort de Pierre, 19325.

le choix a été fait parceque le gouvernement possède des terrains à Selkirk, 19326.

le témoin ne possède aucun immeuble en cet endroit, 19231.

rien ne s'oppose à la construction d'un pont à aucun point entre Winnipeg et Selkirk, 19340.

rivière navigable jusqu'au fort de Pierre, 19350.

## SMITH, M.

a parcouru plus de 20 milles en voie de construction, en 1876, 21434.

a suggéré une autre ligne à Carre au lac Travers, 21499.

Carre a trouvé une ligne, mais les pentes n'ont pas été approuvées par Fleming, 21499.

point du raccordement avec la section 15, un choix déplorable, 21774.

un mille et demi de roc aurait été compris dans la section 15 21775.

## CONSTRUCTION.

## RUTTAN, H. N.

extrémité est transférée à Whitehead, 545.

affaissement des marais, 553.

élévation inutile des levées dans les marais drainés, 561.

## SIFTON, J.

exactitude des quantités dans le devis des travaux, 1688.

surplus de 60 p. c. dans les travaux, 1692.

surplus des travaux dans le roc dû aux déviations de la ligne, 1693.

réclamations des entrepreneurs (Marais Julius), 1699.

délai dans l'exécution de l'entreprise dû à ce que les travaux n'ont pas été tracés, 1739.

1200 hommes sont partis parce que les ingénieurs n'étaient pas prêts, 1742.

ont dû commencer les travaux à 5 milles en arrière de la rivière, 1744.

ont dû faire un chemin pour avoir des approvisionnements, 1751.

ont été arrêté tout l'hiver au Marais Julius, 1746.

retardés pendant un an, 1751.

ligne non tracée à l'est du Marais Julius, 1750.

correspondance concernant un nouveau tracé, 1772.

Marcus Smith pas satisfait du progrès des travaux, 1776.

a suggéré des arrangements avec Whitehead pour compléter l'extrémité est, 1777.

menace d'enlever l'entreprise à l'entrepreneur, 1784.

entrevues avec Whitehead, 1783.

prix de l'entrepreneur, 26 centins par verge, et charroyge extra, 1793.

Whitehead a obtenu 40 centins, 1793.

copie du marché produite, 1809.

Marcus Smith a dit qu'il agissait par ordre, 1823.

CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer—*Suite.*

CONSTRUCTION—*Suite.*

SIFTON, J.—*Suite.*

ses menaces ont été faites en septembre, 1878, 1826.  
 les entrepreneurs pouvaient facilement terminer les travaux,  
 1838.  
 demande des entrepreneurs pour indemnité, 1852, 1924.  
 bâtardeaux, 4019.  
 attelages, 4032.  
 chemins pour voitures, 4033.  
 Augmentation des travaux dans la rue, 4083.  
 terrain de gare à Selkirk, 4109.  
 sous entreprise de Whitehead, 4116.

CARRE, H.

commencement de la construction avant le tracé final de la  
 ligne sud, 2322.

WHITEHEAD, J.

a entrepris de compléter les travaux de Sifton et Ward en  
 vertu d'une convention approuvée par le ministre—avait  
 le matériel nécessaire, que les entrepreneurs primitifs  
 n'avaient pas, 3619.  
 a fait du remblai dans le lac Travers depuis le printemps de  
 1879, 3624.  
 deux dragues sèches, trois locomotives et 100 hommes travail-  
 lant nuit et jour, 3637.  
 pense qu'on aurait pu éviter la grande baie au lac Travers,  
 3735.

CLARKE, A. H.

employé deux ans comme surveillant, 3942.  
 réclamations des entrepreneurs pour indemnité, 3947.

MOLLOY, J.

réclamations des entrepreneurs pour indemnité, 4786.  
 Marais Julius, 4786.  
 nouveau tracé de la ligne, 4855.  
 réclamation du témoin contre le gouvernement, 4881.

WHITEHEAD, C.

négociations avec Sifton & Cie, 4983.

ROWAN, J. H.

réclamations des entrepreneurs—délai compensé par prolonga-  
 de temps, 10869.  
 changements dans les tracés, favorables aux entrepreneurs,  
 10870.  
 bâtardeaux—mauvaises fondations, 10874.  
 usage des chemins de l'entrepreneur, mérite considération,  
 10877.  
 terrain de gare à Selkirk, recommandé, 10881.  
 deux milles de l'entreprise transférés à Whitehead, 10885.  
 les entrepreneurs primitifs n'ont droit à aucune indemnité  
 sous ce chef, 10900.  
 discussion sur le charroyage, 10899, 10929.

FLEMING, S.

ligne sud de Carre, 19353.  
 il y a eu délai, mais les entrepreneurs exagèrent les difficultés,  
 19372.  
 expliquer pourquoi le charroyage n'a pas de limite maxima,  
 21843.  
 limité au gré de l'ingénieur, 21847.  
 limite fixée dans les spécifications subséquentes, 21850.

CONTRAT No. 14.—Construction du chemin de fer—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*

SMITH, M.

Marais Julius, 21439.

le marais ne peut être mesuré que dans les travaux d'excavation, 21443.

aurait dû être sondé, 21450.

les entreprises ne sont données en Europe que sur des renseignements précis, 21453.

Je témoin a recommandé un fascinage en rondins, 21481.

n'a suggéré aucun changement important dans le tracé, 21486.

l'ingénieur en chef est revenu au printemps 1877, 21496.

un mille et demi de travaux dans le roc qui aurait dû faire partie du contrat 15, transféré subséquemment à Whitehead, 21774.

réclamation de Sifton, 21787.

le surplus des quantités est dû au changement de tracé et à l'affaissement des remblais, 21792.

MACKENZIE, L'HON. A.

transport de la section du lac Travers à Whitehead, 23543.

simple substitution d'entrepreneurs, 23548.

Voir *Travaux Techniques.*

## CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer :

## SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

mis en adjudication et concédé après trois annonces, 1076.

A. F. MacDonald &amp; Cie., plus bas soumissionnaires, 1092.

Martin &amp; Charlton, soumission seconde plus basse, 1096.

Sutton &amp; Thompson, soumission troisième plus basse, 1106.

entreprise concédée à ces derniers par ordre en conseil, 1111.

ordre en conseil subséquent reconnaissant Whitehead comme entrepreneur, 1114.

cautionnement déposé en même temps que soumissions, 1127.

WHITEHEAD, J.

demeure à Winnipeg, depuis 1874, 3185.

s'est occupé de chemins de fer depuis l'âge de douze ans, 3188.

soumission venant la treizième pour les prix, sur vingt-six, 3249.

n'a pas obtenu l'entreprise sur sa soumission, 3256.

s'est allié avec Sutton et Thompson après avoir consulté le ministre, 3256.

a payé \$10,000 à Sutton &amp; Thompson, 3294.

reconnu par ordre en conseil comme seul entrepreneur, 3297.

correspondance avec le ministre au sujet de Charlton, 3301.

information concernant les soumissions aisées à obtenir à Ottawa, 3316.

les \$10,000 payés à Sutton &amp; Thompson par MacDonald en présence du témoin, 3328.

le sénateur McDonald a fourni le cautionnement du témoin, 3242.

est convenu de lui payer 10 p. c. et de partager les bénéfices avec son fils, également, 3343.

Mitchell McDonald n'est ni riche ni expérimenté, en faillite à l'époque, 3355.

lui a payé \$20,000 qu'il a données à son père, 3364.

réglement subséquent avec McDonald \$112,000, 3375.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.*

*SOUSSIONS—Suite.*

WHITEHEAD, J.—*Suite.*

- le sénateur McDonald mécontent de l'arrangement, 3395.
- raisons du témoin pour accepter une soumission de \$183,000 inférieure à la sienne, 3433.
- au sujet de Charlton, 3463.
- McDonald a payé \$20,000 à Charlton, 3478.
- a pris des arrangements avec Charlton peu de jours avant la concession de l'entreprise, 3525.
- déposition subséquente au sujet de la transaction avec Charlton, 3581.
- position relative des soumissions bien connue, 3588.
- production de la convention et des états de compte avec le sénateur McDonald, 3657.
- le sénateur McDonald exige 10 p. c. pour le cautionnement donné au gouvernement, bien que ce cautionnement soit représenté par des terres, 3664.
- argent payé à Charlton à la station de Prescott et non à Cornwall, 9578.
- nouveaux détails au sujet des arrangements avec McDonald, 9667.

MACDONALD, A. P.

- a soumissionné pour chaque section annoncée, 14262.
- la troisième fois qu'une entreprise lui est concédée, 14266.
- a demandé des conditions que le département ne voulait pas accorder, 14268.
- Charlton et Sutton & Thompson, 14307.

SUTTON, R. T.

- a soumissionné sous le nom de Sutton & Thompson, 15221.
- Thompson a seulement prêté son nom, 15225.
- vendu à Whitehead pour \$10,000, 15258.
- erreur pour travaux en pierres perdues, 15270.
- télégramme niant le paiement fait à Charlton, 15277.
- négociations et entente avec Whitehead et McDonald, 15305.
- quand il a vendu, pensait que Charlton avait l'entreprise, 15308.
- Whitehead savait à quoi s'en tenir sur les soumissions, 15310.

MACKENZIE, l'hon. A.

- ce que le témoin connaît des arrangements entre Sutton & Thompson et Whitehead, 23554.
- ignorait que le sénateur McDonald eût, des intérêts dans l'entreprise, 23560.
- McDonald a nié avoir causé le retrait de Charlton, 23562.
- pourquoi la soumission de Martin n'a pas été prise en considération, 23563.
- Kane & McDonald voulaient imposer une condition, 23572.

TRAVAUX TECHNIQUES—

EXPLORATIONS.

TRUDEAU, T.

- les travaux dépassent de beaucoup les quantités évaluées, 1116
- les évaluations du progrès des travaux ne donnent pas cette information, 1118.
- pas gardé de tracés de l'évaluation des quantités, 1120.
- question du changement dans les pentes discutée, 1122.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.*TRAVAUX TECHNIQUES—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*

CARRE, H.

chargé des études de tracé final, 2039.

brigade de plus de 40 hommes, 2041.

explorations jusqu'en janvier 1875, 2043.

le témoin fait ensuite des sondages dans la Rivière Rouge pendant que la brigade trace une ligne du lac Plat à Silkirk, 2045.

en décembre 1874, on lui demande un plan et profil, 2050.

le fait à la hâte sur du papier de tenture, 2051.

Frank Moberly et ses aides ont calculé à Ottawa les quantités d'après cette ébauche, 2051.

pense que le profil fait d'après ce plan est exact, 2059.

pas de profils en travers, 2062.

à Ottawa, il a calculé les quantités qui étaient énormes, 2071.

on lui demande de trouver une route meilleure, 2071.

est retourné dans ce but en juin 1875, 2072.

étude préliminaire et de tracé définitif combinée, 2074.

ligne terminée en décembre 1875, 2076.

pense que la brigade était forte de cinquante hommes, 2078.

a aussi tracé la ligne des Dalles en même temps, 2079.

est retourné à Ottawa en mai ou juin, 2088.

FLEMING, S.

pense que les profils en travers ont été faits deux ans avant la demande de soumissions, 19381.

absolument nécessaires dans un tel pays, 19386.

donne lecture de son rapport du 16 mai 1879, donnant la raison des écarts, 19392.

corrige la déposition donnée précédemment quant aux profils en travers, 19395.

SMELLIE, W. B.

lit une lettre de l'ingénieur en chef, au sujet de la déposition de Carre, 20368.

à l'ouest du lac Travers, Carre n'a fait qu'un tracé préliminaire, 20376.

pense que la lettre de Fleming n'est pas concluante, 20385.

n'a jamais vu le tracé de Forrest avant la journée d'hier (22 avril 1881), 20413.

ne peut dire si les plans de Carre au sujet de l'exploration de 1875 sont dans le département, 20417.

SMITH, M.

a trouvé que les travaux seraient considérables, 21413.

rampes fortes d'environ 40 pieds, 21415.

terminus fixé en concédant la section 14, 21427.

ne se trouvait pas au lac Travers en 1876, 21431.

## CONSTRUCTION—

RUTTAN, H. N.

est devenu ingénieur de Whitehead sur la recommandation de Fleming, en avril, 1877, 415.

s'est rendu sur la section 15 en mai, 1877, 417.

tracé final fut complété alors, 421.

sol très accidenté, pas de profils en travers, 431.

alignements et pentes changés, 447.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*RUTTAN, H. N.—*Suite.*

instructions quant à l'assiette des travaux sur le roc dans les cours d'eau, 448.

Carre, ingénieur de service pour la division, 467.

instructions finales impraticables, 463.

murs de revêtement en roc autorisés par Rowan, 473.

instruction de Carre en juin, 1877, pour les excavations d'emprunt, 491.

différences entre l'ingénieur de l'entrepreneur et Carre, quant à la classification des matériaux, 506.

pense que le Gouvernement devait à Whitehead, en avril 1880, \$60,000 de plus, 519.

à cette date, les travaux ont été enlevés à Whitehead, 524.

instructions de Rowan quant aux remblais en terre, en juillet, 1877, 526.

s'est aperçu à sa première inspection, que les matériaux de remblais pouvaient être empruntés et que des travaux sur chevalets étaient inutiles, 539.

pas assez de bois de construction sur la section pour la construction des chevalets, 609.

on aurait dû le savoir après cinq ans d'études, 610

CARRE, H.

nommé ingénieur pour fins de construction, en mai ou en juin, 1876, 2088.

adoption du tracé primitif de 1874, 2039.

a fait un nouveau tracé pour la section entière entre juin et décembre, 2093.

quatre aide-ingénieurs ont mesuré les profils en travers et étaient responsables de leur exactitude, 2097.

pense que les rapports finals étaient exacts, 2116.

profils en travers complétés en mars, 1877, 2121.

soumissions demandées à peu près vers le temps que les profils en travers ont été commencés, 2128.

les quantités n'ont pas été calculées d'après les profils en travers avant 1878, 2129.

changements dans les rampes et l'alignement; augmentation des tranchées dans le roc, et des excavations dans le sol, 2132.

sans données déterminées, les soumissions étaient nécessairement spéculatives, 2170.

l'exactitude dans les quantités conduit à l'économie, 2178.

nécessité des profils en travers pour obtenir des calculs exacts, 2382.

quantités calculées d'après les profils en travers, en janvier 1878, 2385.

après avoir abaissé les rampes de deux pieds, 2386.

augmentation des tranchées dans le roc par suite de la diminution des rampes, 113,200 verges, 2395.

augmentation des excavations dans le sol par suite des changements, 224,000 verges, 2402.

amélioration de la ligne par ce moyen, 2410.

élévation du coût due principalement aux changements et à la substitution de remblais en terre aux travaux sur chevalets, 2430.

remblais considérables dans les nappes d'eau, 2480.

le lac Travers exige probablement 222,000 verges égales à \$82 000, 2493.

coût probable des travaux sur chevalets, \$17,500, 2493.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*CARRÉ, H.—*Suite.*

- si le remblai eut été fait suivant les devis primitifs à base de roc et chevalets, \$345,232, 2504.  
tel qu'exécuté, \$142,500, 2504.
- travaux sur chevalets moins coûteux dans les coupes, 2524.
- instructions de l'officier supérieur, 2531.
- a refusé certains renseignements aux entrepreneurs, et pourquoi, 2536.
- les profils en travers ne sont pas revenus d'Ottawa avant septembre 1877, 2545.
- rampes changées dans l'intervalle, 2548.
- rampes décidées à Ottawa quatre mois après le commencement des travaux, 2571.
- assiette sur roc solide trouvée impraticable, 2577.
- le témoin propose des murs de revêtement, approuvé en octobre 1877 par Rowan, 2578.
- murs de revêtements approuvés temporairement en août, 2582.
- durant l'été de 1877 a reçu instruction de substituer un remblai en terre aux travaux sur chevalets partout où il serait possible, 2606.
- Rowan lui ordonne de ne pas toucher un piquet, 2624, 20302.
- inspection de la ligne par Rowan, 2628.
- suggestions du témoin méconnues à Ottawa bien qu'approuvées par Rowan; exécutées depuis par Schreiber, 2638.
- chargé de la construction pendant quatre ans, 2641.
- Haney nommé surintendant en juin 1880, 2643.
- production de la lettre de Rowan permettant les excavations d'emprunt, 2653.
- incertitude quant aux pentes, 2654.
- production d'un état indiquant les quantités comparatives pour fondations sur le roc et murs de protection respectivement, 2684.
- différences entre le gouvernement et les ingénieurs de l'entrepreneur quant aux :
- fonds des tranchées, 2741.
  - roc détaché, 2745.
  - marge pour finir les travaux, 2746.
  - roc en dehors du prisme, 2750.
- interprétation des clauses relatives au roc détaché, par Floming et Smith, 2763-2838.
- pont fixe au lac Déception, 2847.
- non responsable pour les écarts entre la mémoire des travaux et l'évaluation de 1879, 20282.
- les pentes ont été modifiées, 20286
- mémoire des travaux ne comprenait pas les remplissages pour vides peu profonds, 20295.
- la fixation des rampes à décidé des quantités, abstraction faite de ses calculs, 20309.
- superstructure sur chevalets très dispendieuse, 20312
- calcul quant à l'augmentation des quantités produite par l'abaissement des pentes, 20317.
- augmentation causé par le changement dans la définition du roc détaché, 20317.
- autres items d'augmentation expliqués, 20327.
- travaux sur chevalets tels que décidés dans le principe, valaient \$52,180 par mille pour la superstructure seulement, 20329.
- murs de revêtement en roc adoptés par Smith, 20352.
- description du muskeg, 20361.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.*

CONSTRUCTION—*Suite.*

CARRE, H.—*Suite.*

chiffres exacts donnés dans la première déposition, 20431.  
longueur des travaux sur chevalets, 11,841 pieds à \$9.83 le  
pied pour la superstructure; coût par mille, \$51,902,  
20431.  
autres détails sur la superstructure, 20432.  
visite de Rowan sur la section, 20455.  
le témoin pas autorisé à employer les rampes et courbes  
employées d'après les instructions de Schreiber, 20470.  
rampes augmentées de 35 à 50 pour cent, 20476.  
remplacé par Haney en février 1880, 20555.  
différences entre Haney et le témoin, 20559.

WHITEHEAD C.

est resté sur la section 15 depuis juin 1877 jusqu'en mai 1880,  
comme gérant pour l'entrepreneur 3077.  
différends entre les entrepreneurs et les ingénieurs du gou-  
vernement, 3093.  
détermination de substituer des remblais aux chevalets,  
connue en premier lieu par l'entremise de Rowan en  
septembre 1877, 3100.  
instructions relatives au lac Déception, 3108.  
ordres de Rowan, 3110.  
le gouvernement a pris les travaux à sa charge sans négocia-  
tion, 3134.  
pense que la première visite de Smith a eu lieu en décembre,  
1878, 3137.  
différences avec l'ingénieur du gouvernement quant au roc  
détaché, etc., 3139-3175.  
difficultés avec Rowan quant au choix des traverses, 3180.

WHITEHEAD, J.

s'attendait que le devis serait suivi à la lettre quand l'entre-  
prise fut concédée, 3411.  
la substitution des tréteaux aux remblais avantageux à l'entre-  
preneur, 3413.  
les travaux sur chevalets n'auraient pu être achevés en vingt  
ans, 3414.  
motifs de cet énoncé, 3421.  
a signé le contrat le 9 janvier, 1877, 3504.  
avait compris en février qu'on se servirait de chevalets, 3504.  
n'a pas comparu devant le comité de la chambre, 3516.  
différend avec l'ingénieur du gouvernement quant au roc  
détaché, traverses, etc., 3529.  
croit que \$96,000 ont été retenues, 3529.  
a obtenu une avance de \$45,000 sur le matériel de construc-  
tion, 3532.  
avisé de prendre des associés, 3533.  
noms de Fraser et Grant suggérés par Cooper, Fairman & Cie,  
3555.  
a fait des affaires considérables avec Cooper; pression exercée  
par ce dernier pour lui faire prendre un associé, 3567.  
doit recouvrer les profits nets de l'entreprise telle qu'exécutée  
par le gouvernement, 3591.  
pou parler avec Rowan au sujet des remblais, 3645.  
le gouvernement a avancé une forte portion du pourcentage  
retenu comme garantie, 9876.

FRASER, J. H.

s'est arrangé pour acheter la moitié de l'entreprise de White-  
head, 3892.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*FRASER, J. H.—*Suite.*

arrangements faits par l'entremise de Cooper, Fairman & Cie, 3901.  
 n'a informé personne à Ottawa de l'association, 3914.  
 s'est aperçu que Whitehead était plus embarrassé dans ses affaires qu'il ne le pensait, 3939.  
 l'association avec Whitehead n'est pas due à l'influence du département, 10173.  
 faite pour Grant, par l'entremise de Cooper, 10177.

ROWAN, J. H.

ligne expérimentale pour éviter le lac Traverse, 10861.  
 roc plus considérable, courbes plus prononcées, longueur plus grande, 10864.  
 difficultés quant aux pentes, 10305.  
 chevalets substitués aux remblais par l'autorisation de Smith, 11256.  
 augmentation probable du coût \$250,000, 11264.  
 nouvelle augmentation due au changement des pentes, et en partie à l'imexactitude des quantités données originairement, 11267.  
 explications à ce sujet, 11268.  
 quantités basées sur la ligne centrale seule, 11272.  
 Carre responsable de l'écart, 11278.  
 différences avec l'ingénieur des entrepreneurs quant au mesurage du roc, etc., 11299.  
 chevalets et remblais en terres coûtent le même prix lorsqu'ils atteignent dix-huit pieds, 11318.  
 valeur des travaux exécutés quand l'erreur a été découverte, \$437,000, 12304.

SCHULTZ, J., M. P.

Whitehead embarrassé dans ses affaires, 11024.  
 l'offre de Grant semblait être la seule ressource, 11024.  
 motifs qui lui font croire qu'aucune influence à Ottawa n'a été mise en jeu, 11626.

BROWN, G.

n'a jamais entendu dire par Whitehead ou Tuttle que le premier a aidé au dernier dans l'espoir d'obtenir des influences politiques, 11141.  
 Whitehead attaqué par le *Free Press* de Winnipeg, avait besoin de moyens de défense, 11142.

TUTTLE, C. R.

Cooper, Fairman et Cie, et non le gouvernement, ont fournis des matériaux d'approvisionnement aux entrepreneurs, 11582.  
 Cooper et Cie, ont aidé au témoin bien longtemps avant la publication de son journal, 11587.  
 Comment il a fait la connaissance de Whitehead, 11590.

COOPER, J.,

part qu'il a prise dans les arrangements d'association faits par Whitehead, 13578.  
 basés sur des affaires seulement; ne croit pas que le gouvernement se soit servi de son influence, 13584.  
 avait un fort compte contre Whitehead, pour matières explosives, 13589.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*

HAGGART, J., M. P.,

ses motifs pour demander un comité d'enquête, 14758.  
 pas de pourparlers avec Whitehead à ce sujet, avant cela,  
 14764.  
 le comité a fait rapport avant que le témoin n'ait parlé à  
 Mackintosh, 14776.  
 entretien avec C. Whitehead, 14785.  
 relations de Mackintosh avec Whitehead, connus du témoin  
 pour la première fois, 14788.

BOWIE, A.

caution de Whitehead avec Mackintosh, 16951.  
 a considéré comme une simple affaire de forme la signature  
 de l'obligation de Whitehead, 16954.

TUPPER, Sir Charles.

remise faite à Whitehead conformément à la pratique du  
 département, 18439.  
 ordre en conseil remettant la retenue couvrant les avances  
 faites par son prédécesseur, 18440.  
 relations de Mackintosh avec Whitehead, 18449.  
 garantie plus que suffisante, 18454.  
 ordre en conseil annulant les garanties, 18457.  
 Whitehead appuyé pour des raisons d'intérêt public, 18462.  
 les avances n'étant pas employées pour l'exécution des travaux,  
 ont été supprimées, 18462.  
 entreprise exécutée finalement par le gouvernement, 18465  
 pourquoi l'association avec Fraser n'a pas été approuvée,  
 18465.  
 travaux sur chevalets substitués aux remblais sous l'adminis-  
 tration précédente, 18471.  
 rapport en conseil recommandant les remblais considéré par  
 le département comme ayant été approuvé par le conseil,  
 18471.

POPE, Hon. J. H.

avance à Whitehead, 18638.  
 Acte de vente pour le matériel de construction, 18639.  
 négociations avec Whitehead, pas avec Mackintosh, 18645.  
 entrevue avec Macdougall, 18648.  
 avance à Whitehead faite dans l'intérêt du public, 18651.

FLEMING, S.

motifs du tracé de la ligne au lac Travers, 19396.

SMELLIE, W. B.

l'augmentation des pentes porte sur une faible partie de la  
 ligne, 20520.  
 réduction des pentes, 20532.

SMITH, M.

a suggéré de légers changements diminuant le coût, 21729.  
 tracé bon en général, 21731.  
 difficulté d'avoir du bois pour chevalets, 21733.  
 travaux sur chevalets impossibles parfois, 21736.  
 des chevalets auraient eu 60 pieds de hauteur, 21747.  
 coût de l'enlèvement du roc, 21751.  
 lac Travers, 21756.  
 prenant en considération les pentes nécessaires, le tracé actuel  
 au lac Travers aussi bon qu'un autre, 21766.  
 la question de faire un nouveau tracé à la jonction des sections  
 14 et 15, n'a pas été soulevée par le témoin lorsqu'il était  
 sur les lieux en 1878, 21769.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*SMITH, M.—*Suite.*

jonction mal choisie, 21774.  
la section 15 aurait dû se prolonger un mille plus à l'ouest,  
21774.

## SCHREIBER, C.

a visité la section en décembre 1879, 23135.  
travaux de bonne qualité, mais manque d'ouvriers, 23136.  
l'inhabilité de l'entrepreneur en matière de finances a été  
cause que le gouvernement a pris la direction des travaux  
en mars 1880, 23142.  
changement de tracé impraticable à cette date, 23148.  
travaux trop avancés pour considérer l'opportunité d'une autre  
ligne, 23155.

## LIGNE ALTERNATIVE SUD DE CARRE.

## RYTTON, H. N.

la ligne sud plus aisée à faire ; on aurait pu économiser de  
\$500,000 à \$750,000 entre Kiwatin et Winnipeg, 569.

## CARRE, H.

la ligne sud aurait économisé \$275,000, 2203.  
rapport à Rowan se prononçant fortement en faveur de la  
ligne sud, 2236.  
exploration de la ligne alternative avant la publication du  
second avis demandant des soumissions, 20026.  
détails au sujet de la ligne projetée, 20165.  
aurait été moins coûteuse, 20170.  
différence dans le coût estimatif, \$472,986, 20203.  
explique sa déposition devant le comité du Sénat, en mai  
1879, 20232.  
moins de nappes d'eau, 20241.  
seulement ses vues au département dans l'hiver de 1875-76,  
20254.  
si elle eut été adoptée, \$68,000 dépensées sur la section 14  
auraient été épargnées, 20255.  
le marais Julius aurait été évité, 20269.

## ROWAN, J. H.

Ses vues quant à la ligne alternative sud, 10859.  
ligne sud de Carre avantageuse sous certains rapports, mais  
il aurait fallu abandonner les travaux exécutés sur la  
section 14, 11181.  
Si la route vers l'ouest eut passé au sud du lac Manitoba, la  
ligne de Carre eût été moins coûteuse, 11183.

## FLEMING, S.

ligne proposée comparée avec la ligne actuelle, 19353.  
pense qu'il y avait moins de terrain accidenté ; mais les quan-  
tités et le parcours étaient plus considérables, 19353.  
les travaux sur la section 14 n'étaient pas si avancés qu'on  
aurait pu les discontinuer pour adopter la ligne proposée,  
19356.  
pense encore que le choix de la route actuelle est judicieux,  
19361.  
la ligne proposée aurait pu être plus avantageuse si Winnipeg  
eut été l'objectif, 19394.

CONTRAT No. 15.—Construction du chemin de fer—*Suite.*

CONSTRUCTION—*Suite.*

FLEMING, S.—*Suite.*

soumet la lettre de Rowan du 4 mai 1881, déclarant que son adoption n'économiserait que \$100,000, tout en augmentant la longueur de la ligne de 5½ milles, 21973.

SMITH, M.

opinion du témoin en faveur de cette route, 211640.

Voir: *Travaux d'art.*

CONTRAT No. 16.—Construction du chemin de fer :

TRUDEAU, T.

prolongement de Douglas au Nipissing, 12654.  
pas de compétition; ordre en conseil donnant \$12,000 par mille, 12656.

travaux discontinués, 12661.

lettre du président, 22 août, 1874, demandant une subvention, 17901.

rapport de l'ingénieur-en-chef, 6 octobre, 1874, 17903.

ordre en conseil, 4 novembre, 1874, ratifié par la chambre des communes le 13 mars 1875, 17905.

la compagnie passe un traité avec A. B. Foster, 17907.

le 26 octobre 1875, Foster parle de difficultés à surmonter, 17916.

le 10 février 1877, route proposée par la vallée de l'Ottawa, 17924.

approuvée par ordre en conseil du 18 avril, 1878; subvention, \$1,400,000, 17931.

traité définitif avec McIntyre et Worthington, 17936.

FLEMING, S.

la route n'a pas été choisie sur des données techniques, 19265.

entreprise concédée après exploration simple, 19272.

ordre en conseil du 4 novembre, 1874, autorise le témoin à agir, 19398.

MACKENZIE, l'hon. A.

rails prêtés à Foster, 23574.

CONTRAT No. 17.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

arrangements par l'intermédiaire de Cooper, Fairman & Cie, 12670.

Braun télégraphie des offres à Cooper, Fairman & Cie, 12671.

correspondance subséquente à ce sujet, 12676.

pas de correspondance quant au contrat avec Anderson & Cie, les armateurs, 12677.

FAIRMAN, F.

offre de Cooper, Fairman & Cie, à £2 par tonne, 17412.

le témoin a agi dans l'intérêt de l'expéditeur, 17415.

n'a pas eu connaissance qu'il ait été payé moins de £2, ou qu'il a été convenu de payer plus que £2, 17465.

FLEMING, S.

le témoin n'a rien eu à faire pour cette entreprise, 19401.

## CONTRAT No. 18.—Transport de rails.

FULLER, R.

a soumissionné, mais n'a pas obtenu l'entreprise. 7546.  
entreprise concédé à la Cie de transport de la Rivière Rouge,  
7558.

soumission du témoin était la plus basse, 7565.  
\$13.50 par tonne de 2200 livres, cours américain, de  
Duluth à Winnipeg, ou \$15 jusqu'à Selkirk, 7565.  
pas de conditions quant au chenal de la Rivière Rouge,  
7565.

lignes concurrentes ont confirmé l'offre du témoin, 18529.  
observation sur la tonne ordinaire et celle de 2240 lbs, 18538.

ROWAN, T. H.

Soumet une lettre d'Ottawa, en date du 25 juin 1875, première  
communication qu'il ait reçue à ce sujet, 11174.

a signifié à l'entrepreneur d'expédier les rails à Selkirk; refus  
de le faire, 11359.

TRUDEAU, T.

pas de contrat formel, 12688.  
pas d'annonces demandant des soumissions, 12688.  
produit le rapport de Fleming sur l'offre de Fuller et Milne,  
12695.

simple accusé de réception, 12698.  
ne peut expliquer pourquoi une autre offre plus élevée a été  
acceptée, 12708.

9000 tonnes ordinaires pour l'embranchement Pembina, le  
reste pour Selkirk, 14107.

cet avantage aurait été plus considérable si l'offre avait été  
basée sur la tonne de 2240 livres, 14110.

pas de conditions stipulées par Fuller quant à la profondeur  
de l'eau 14120.

les rails n'ont pas été expédiés par eau à Selkirk, 14125.  
nécessité pour faire le transport rapidement par l'embranche-  
ment nord de Pembina, autrement la dépense addition-  
nelle eut été de \$11,500, 14128.

Fleming considère que la construction prématurée de l'embran-  
chement nord de Pembina a épargné \$3,000 pour les frais  
de transport, 14132.

il est possible qu'une convention verbale soit intervenus entre  
Hill et le ministre avant de recevoir l'offre de Fuller,  
14142.

le témoin évalue la perte à \$15,000, 14150.

CAMPBELL, G.

une tonne de rails est de 2240 livres, 16424.

FLEMINGS.

ne se rappelle rien à ce sujet, 19410.

la tonne de 2240 applicable aux rails, à moins qu'il ne soit  
autrement spécifié, 19575.

MACKENZIE, l'Hon. A.

raisons pour lesquelles Kittson a obtenu l'entreprise à un  
prix plus que Fuller, 23580.

ne se rappelle pas si l'on a parlé de la question de la tonne  
ordinaire ou de 2240 livres, 23599.

Voir *Contrat No. 28.*

## CONTRAT No. 19.—Maison d'ingénieur à Read.

TRUDEAU, T.

Montant du contrat, \$1600, ———

Entrepreneur, Moïse Chevette, ———

## CONTRAT No. 20.—Transport de rails.

TRUDEAU, T.

a pris des arrangements par l'intermédiaire de Cooper, Fairman & Cie., 13615.

compétition demandée ; soumissions produites, 13610.

entrepreneurs non-mentionnés dans la cédula, 13614.

E. Samuel, plus bas soumissionnaire, \$6, 13615.

ordre en conseil du 30 avril 1875, concède l'entreprise à Cooper, Fairman & Cie., 13615.

entreprise réclamée en vertu de la soumission de la compagnie Mersey, 3635.

ie témoin ne considère pas leur réclamation comme valable, 13655.

l'on aurait économisé \$12400 si l'offre de Perkins & Cie., eût été faite au lieu de celle de Cooper, Fairman & Cie., 13657.

FAIRMAN, F.

pas d'autorisation de la compagnie Mersey pour soumissionner pour le transport à l'intérieur, 17484.

Cooper, Fairman & Cie., intéressés avec les entrepreneurs, 17537.

soumission en leur nom, 18538.

soumission de la compagnie Mersey ne fait pas mention de transport, 17545.

prix, y compris les extras \$6.20, 17561.

FLEMING, S.

n'a rien eu à faire avec cette entreprise, 19410.

## CONTRAT No. 21.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées par Morin, 12965

ne peut expliquer comment Cooper et Cie., ont obtenu les premières informations, 12970.

FLEMING, S.

entreprise dirigée pour le sous-chef du département seul, 19409.

## CONTRAT No. 22.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

circulaire mettant l'entreprise en adjudication publique, 13668.

production du rapport de l'ingénieur-en-chef recommandant Holcombe et Stuart, 13668.

FLEMING, S.

explique sa recommandation, 19413.

## CONTRAT No. 23.—Traverses de chemin de fer :

TRUDEAU, T.

entreprise concédée après mise en adjudication publique, 12979.

exécutées d'une manière satisfaisante, 12984.

## CONTRAT No. 24.—Construction d'une maison d'habitation.

TRUDEAU, T.

montant du contrat, \$3,500, 12987.

FLEMING, S.

a reçu instruction le 15 mai 1875, d'autoriser Hazlewood d'entrer en arrangement comme ci-dessus, 19417.

## CONTRAT No. 25.—Construction du chemin de fer :

## SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

rapport d'ingénieur, 1147.

Purcell, plus bas soumissionnaire, 1149.

Soumissions ouvertes au jour marqué dans l'annonce ; le délai ordinaire de deux ou trois jours non accordé, 1155.

RYAN, H.

intéressé dans la soumission de Brown, Brooks et Ryan, 17958 n'était pas la plus basse et n'a pas été acceptée, 17959.

entreprise concédée à Purcell, avec lequel le témoin s'est associé, 17955.

soumission de Purcell, de \$100,000 plus basse que toute autre, 18189.

FLEMING, S.

Purcell, plus bas soumissionnaire, 19425.

bonus pour hâter la construction, 19426.

altération des chiffres de la soumission, 19427.

explication sur la part prise par le témoin dans la transaction, 19448.

concernant l'augmentation du bonus et de la pénalité, 19455.

McLENNAN, R.

n'a eu aucun rapport avec les entrepreneurs avant la concession de l'entreprise, 20984.

## TRAVAUX D'ART—

## EXPLORATIONS—

FLEMING, S.

l'objet des explorations était d'obtenir une ligne plus avancée, sans tenir compte du sol, 19479.

les explorations d'été ont été faites, mais sans sondages, 19494.

de quelle manière les matériaux de remblai devraient être payés, 19506.

ces opinions ne sont pas d'application générale, 19510.

2½ de muskeg n'en faisaient qu'une dans le remblai, 19512.

j'ense que l'on aurait pu avoir recours aux emprunts, 19524.

a pris des mesures pour prévenir de semblables difficultés à l'avenir, 19526.

faits quant à la différence entre les mesurages de Bell et de McLennan, 19542.

n'a pas été sur les lieux lui-même, 19557.

McLENNAN, R.

a fait l'exploration au nord du lac Shebandowan pendant l'hiver de 1875-76, 20973.

profil envoyé à Ottawa, 20976.

pense que l'évaluation des quantités a été basée sur ce profil, 20976.

## CONSTRUCTION—

TRUDEAU, T.

estimés dépassés d'une manière considérable, 1169.

nouveau mesurage diminuant les quantités premières, 1174.

CONTRAT No. 25.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*

CADDY, J. S.

position de la section quand il est entré en fonction, 10187.  
 beaucoup de muskeg, 10193.  
 tassement considérable de la chaussée, 10212.  
 différends avec les entrepreneurs, 10267.  
 enfoncement des levées, 10271.

RYAN, H.

travaux complétés en octobre 1879, 17969.  
 différend au sujet des quantités, 17972.  
 nouveau mesurage par L. G. Bell ; excédant en terre et roc,  
 17995.  
 McLennan a fait les premiers mesurages, 17988.  
 pilotis dix fois plus considérable que dans l'évaluation,  
 18001.  
 écart dû à l'ignorance de la nature du pays ; tracé fait en  
 hiver, 18006.  
 tassement des banquettes, 18010.  
 augmentation dans les fossés d'écoulement, 18012.  
 des changements ont augmenté le coût, mais ont rac-  
 courci et amélioré la ligne, 18015.  
 enfoncement des marais, 18030.  
 aurait pu aisément constater la profondeur des fondrières, etc.  
 en hiver, 18048.  
 les fondrières ont toujours un fonds solide, 18050.  
 l'alignement est bon, 18052.  
 raisons pour l'abaissement des pentes et l'augmentation dans  
 le nombre des fossés, 18054, 18057.  
 le chemin un peu plus étroit que spécifié, 18066.  
 raisons pour lesquelles le nouveau mesurage ne pouvait être  
 exact, 18079.  
 l'évaluation ne pourvoyait pas à la terre extraite des marais,  
 18233.

FLEMING, S.

Quantités largement augmentées, 19460.  
 a pensé à l'époque que les informations étaient assez com-  
 plètes pour concéder l'entreprise, 19465.  
 nature du sol incomprise, 19475.  
 principes qui devraient guider un ingénieur dans ses rapports  
 avec le gouvernement et les entrepreneurs, 21976.  
 application de principes à la question des marais, 21976.  
 le gouvernement devrait fixer un prix pour les matériaux  
 extraits des marais, s'il n'est pas mentionné dans le con-  
 trat, 21980.  
 le paragraphe 3 de la clause 17, classe les marais comme  
 terre, 21996.  
 terre mesurée dans les excavations, 22012.  
 pense que les matériaux provenant des marais devraient être  
 mesurés dans les remblais, 22018.  
 ordres pour mettre fin à d'autres certificats, 22135.  
 instructions aux ingénieurs après avoir trouvé la cause de.  
 l'excédant, 22144.  
 instructions spéciales à Jennings, 22149.  
 ordre de mesurer les matériaux de marais, dans le remblai,  
 22155.  
 ordre en conseil concernant la manière d'agir ultérieure,  
 22161.

CONTRAT No. 25.—Construction du chemin de fer—*Suite.**CONSTRUCTION—Suite.*

McLENNAN, R.

les quantités ont dépassé les évaluations, 21002.

a fait des changements notables, 21003.

ligne raccourcie de près de deux milles, 21009.

changements ont hâté l'achèvement de la ligne, 21017.

et diminué le coût, 21027.

beaucoup de terrain marécageux, 21039.

enfouissement des matériaux extraits des marais, dans les remblais, 21049.

abaissement général d'un sol marécageux quand il est drainé, 21056.

quelques raisons expliquant l'écart entre les deux mesurages, 21059.

a mesuré les matériaux dans l'excavation, 21101.

tunnel de 515 pieds, 21116.

SMITH, M.

causes principales de l'augmentation du coût, 21724.

SMELLIE, W. B.

tunnel décidé en 1876, 21832.

SCHREIBER, C.

n'avait pas les idées que Fleming quant au mesurage du marais, 23166.

doit être mesuré comme travaux en terre, dans l'excavation, 23167.

la substitution de la terre aux matériaux tirés des marais aurait pu causer un retard de deux ans, sans donner plus d'efficacité, 23176.

la terre est cinq fois plus lourde que les matériaux de marais desséchés, 23179.

excavation dans le marais, nécessaire pour drainer le pays, 23182.

les matériaux de marais légèrement recouverts d'une substance dure, constituent le meilleur remblai, 23195.

enfouissement *vs.* tassement, 23202.

résultat du nouveau mesurage compatible avec l'exactitude du mesurage primitif, 23213.

MACKENZIE, L'HON. A.

prix des tunnels, 23623.

Voir *Travaux d'art.*

## CONTRAT No. 26.—Construction d'une remise à locomotives :

TRUDEAU T.

travaux mis en adjudication, 13679.

conçus au plus bas soumissionnaire, 13682.

exécutés d'une manière satisfaisante, 13683.

FLEMING, S.

déposition sans importance, 19571.

## CONTRAT No. 27.—Transport de rails :

TRUDEAU T.

mis en adjudication, 13690.

FLEMING, S.

déposition à ce sujet, 19574.

---



---

**CONTRAT No. 28.—Transport de rails :**
**TRUDEAU, T.**

basé sur une offre de Kittson, 15321.

recommandation de l'ingénieur subséquente à l'offre de Kittson, 15328.

pas de trace de communication antérieure avec Kittson, 15328.

pas d'autre compétition, 15330.

dépenses comprises dans le contrat No. 18, 16333.

montant porté au compte de ce contrat, \$143,000, 15333.

montant dépensé pour les contrats Nos. 18 et 28, \$215,679.52, 16983.

contrat No. 18 pour 5000 tonnes ordinaires, 16989.

contrat No. 28 n'a pas été donné sur adjudication, 16995.

**FLEMING, S.**

a recommandé qu'il fût pourvu au transport, en mai, 1876 ; mais n'a pas pris part autrement à ce traité particulier, 19578.

**MACKENZIE, l'Hon. A.**

ne peut dire pourquoi il n'a pas été mis en adjudication, 23607.

Voir *Contrat No. 18.***CONTRAT No. 29.—Carvelles :****TRUDEAU, T.**

journiture concédée après publication d'avis et sur adjudication, 13703.

**FLEMING, S.**

le témoin a préparé le devis ; n'a pas pris d'autre part à cette transaction, 19580.

**CONTRAT No. 30.—Boulons et écrous :****TRUDEAU, T.**

fournisseurs, Cooper, Fairman &amp; Cie., agents pour Robb &amp; Cie., 13709.

offre acceptée sans compétition, 13711.

comment le traité a été conclu, 13713.

recommandé par Fleming, 13720.

**FAIRMAN, F.**

Cooper, Fairman &amp; Cie., ont payé les droits, 17624.

contrat accordé sur une lettre de Cooper, Fairman &amp; Cie., 17629.

ne peut se rappeler l'état du marché, 17634.

prix reçu par tonne, \$101, 17640.

a appris depuis que des boulons et écrous ont été offerts pour un prix moindre, 17641.

nulle explication faisant connaître pourquoi le gouvernement a accepté une offre moins avantageuse, 17645.

**FLEMING, S.**

ne peut expliquer pourquoi il a recommandé ce contrat, 19584. croit qu'il n'y aura pas prêté grande attention, 19588.

**MACKENZIE Hon. A.**

Traité conclu avec Cooper, Fairman et Cie, sans mise en adjudication, 23608.

ne peut dire si des mesures ont été prises pour obtenir des offres meilleures, 23613.

## CONTRAT No. 31.—Boulons et écrous :

TRUDEAU, T.

pas de compétition, 13735.

offre de Cooper, Fairman et Cie, acceptée sur la recommandation de Fleming, 13740.

FAIRMAN F.

Offre spontanée, 17656.

Ne peut dire si le marché était à la baisse, 17659.

entrevue avec le ministre et son député, 17662.

FLEMING, S.

Ne se rappelle rien, 19596.

en recommandant l'offre, a pensé sans doute que l'offre était raisonnable, 19593.

MACKENZIE, HON. A.

offre toute spontanée, sans mise en adjudication, 23613.

## CONTRAT No. 32.—Carvelles :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 13744.

prix oscillant entre \$54.95 et \$75 par tonne, 13751.

soumission de Cooper, Fairman et Cie, de cinq centins plus basse que la soumission suivante, 13753.

FAIRMAN, F.

Cooper, Fairman &amp; Cie ont offert de fournir des carvelles en juillet 1876, 17671.

ne peut expliquer comment il avait su qu'il en fallait 100 tonnes, 17675.

ne peut dire quels étaient les prix relatifs en juillet 1876 et janvier 1877, 17683.

a soumissionné peu après à \$54.95 au lieu de \$57, 17687.

soumission de Pillow, Hersey &amp; Cie., \$55, 17688.

Cooper, Fairman &amp; Cie ont souvent eu des affaires avec eux, 17694.

ne se rappelle pas les détails, 17695.

FLEMING, S.

ne peut donner d'explications au sujet de la lettre reçue de Cooper, Fairman &amp; Cie., avant la demande de soumissions, 19601.

## CONTRAT No. 32 A.—Maisons pour ingénieurs :

## SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

entreprise donnée par adjudication par l'entremise de Hazlewood, sur autorisation de Fleming, 14053.

ne se rappelle pas d'autre autorisation, 14072.

dépense, \$17,730, 14069.

FLEMING, S.

Hazlewood avait une autorisation générale, 19606.

## CONSTRUCTION—

TRUDEAU, T.

explication quant à l'élévation du prix, à certains matériaux incendiés, et à la recommandation de M. Smith pour retarder les travaux de construction, 14420.

CONTRAT No. 33.—Construction du chemin de fer :

TRUDEAU, T.

soumission de Kavanagh la plus basse, 890.  
les entrepreneurs n'ont pu exécuter les travaux ; les travaux  
leur ont été enlevés, 898.  
exécutés par la suite, à la journée, 913.

ROWAN, J. H.

a reçu l'ordre de reprendre les travaux des mains de l'entre-  
preneur et de les rachever à la journée, 11367.

KAVANAGH, T.

soumission du témoin la plus basse, 12467.  
Mackenzie s'objecte à son associé, 12469.  
Murphy et Upper ont pris l'entreprise à son prix, du consen-  
tement du témoin, 12479.  
témoignage subséquent, 12566.

MACDONALD A. P.

Rapports de Kavanagh avec Falardeau, 14311.

FLEMING, S.

entreprise concédée pendant l'absence du témoin, 19603.

CONTRAT No. 34.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

entreprise concédée par voie de soumission, 13973.  
transport à partir de Fort William improprement compris  
dans le rapport de Fleming 1879, 13973.  
mêmes entrepreneurs : la compagnie de transport du Nord-  
Ouest, 13981.  
entreprise concédée sans demande de soumissions, 13982.  
de Fort William à Emerson, \$18 ; même prix qu'à partir de  
Kingston, 14076.  
arrangements conclus par correspondance autorisée par le  
ministre ; montant, \$27,864, 14091-14094.  
ne sait pas pourquoi l'entreprise a été incluse dans le contrat  
No. 34, 15090.

CAMPBELL, G.

vingt ans d'expérience comme exp'diteur, 16407  
\$1.50 par tonne est un prix raisonnable de Fort William à  
Duluth, 16427.  
tarifs moins élevés de 1873 à 1879, 16430.  
les steamers du témoin ont transporté les malles sur le lac  
Supérieur en 1874 et 1875, 16431.  
dans l'automne de 1878, la ligne de Collingwood faisait la  
concurrence sur le lac Supérieur, 16439.  
témoignage subséquent quant au tarif du transport sur le lac  
Supérieur, 16441-16510.

FLEMING, S.

connaît peu de chose à ce sujet, 19609.

MACKENZIE, l'hon. A.

ne se rappelle pas les faits, 23628.

CONTRAT No. 35.—Carvelles :

TRUDEAU, T.

Carvelles faites à Montréal, 13996.  
les autres soumissions auraient été plus basses, sans les droits,  
13998, 14007.  
les droits sont toujours inclus dans les soumissions venant de  
l'étranger, 14004.

CONTRAT No. 35.—Carvelles—*Suite.*

FAIRMAN, F.

cinq centins plus basse que la soumission suivante, 17702.  
n'a pas obtenu de renseignements du département, 17708.

FLEMING, S.

n'a rien eu à y voir, 19610.

## CONTRAT No. 36.—Traverses de chemin de fer :

TRUDEAU, T.

Soumissions ouvertes par Nixon, 926.

direction laissée à Marcus Smith, 933.

considère que Nixon a fait un bon choix, 935.

soumission de Robinson acceptée par ordre en conseil,  
938.

délais dans l'accomplissement, 936.

entreprise enlevée à l'entrepreneur, 936.

ROWAN, J. II.

Robertson n'a pu remplir ses engagements, 11372.

## CONTRAT No. 37.—Construction de chemin de fer :

## SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 14467.

travaux autorisés par ordre en conseil du 2 septembre 1878,  
14471.

entreprise concédée aux plus bas soumissionnaires, Heney et  
McGreevy, 14473.

Pas de rapport de l'ingénieur, 14479.

## TRAVAUX D'ART:—

SMITH, J. N.

est devenu associé, du consentement du gouvernement, 13893.

travaux arrêtés par le gouvernement, 13901.

nature de la réclamation contre le gouvernement, 13901.

dépenses réelles, \$100,000, 13909.

perte des profits presumés, 13913.

TRUDEAU, T.

travaux suspendus par ordre en conseil en date du 5 juillet  
et du 14 août 1879, 14502.

réclamation des entrepreneurs prise en considération, 14503.

McGreevy s'est retiré, et Heney a pris d'autres associés,  
14506.

TUPPER, Sir Charles.

raisons pour annuler le contrat, 18421.

## CONTRAT No. 38.—Hotel Neebing :

TRUDEAU, T.

Soumissions demandées et acceptation de la plus basse ; capi-  
taux engagés, \$3,400, 14009-14015.

FLEMING, S.

absent du Canada à l'époque, 19611.

## CONTRAT No. 39.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées, 14016.  
 Braun télégraphie à Robson, Victoria, de demander des soumissions, 12 juin, 1878, 14020.  
 ordre en conseil passé le 13 juillet, 14210.  
 lettre de Robson le 19 juin, suggérant de prolonger le délai pour obtenir des offres plus basses, 14213.  
 pas de traces qu'elle ait été prise en considération, 14213.  
 travaux suspendus le 31 octobre, 14216.  
 rails pas requis alors à Yale, 14217.  
 rien ne démontre que le poids de la tonne ait été pris en considération, ou non, 14231.

FLEMING, S.

absent du Canada à l'époque, 19613.

## CONTRAT No. 40.—Remise à locomotives :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées, 14188.  
 Gouin & Cie., plus bas soumissionnaires, 14192.  
 autorisé par ordre en conseil, 14201.  
 exécuté d'une manière satisfaisante, 14198.  
 explique des dépenses supplémentaires de cette entreprise, 14439.

## CONTRAT No. 41.—Construction de chemin de fer :

## SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

annonces demandant des soumissions, 1212.  
 délai pour recevoir des soumissions prorogé deux fois, 1217.  
 Marks et Conmee, plus bas soumissionnaires, 1225.  
 correspondance demandant que Purcell et autres soient admis comme associés, 1227.  
 cette correspondance a été soumise à la chambre, 1231.  
 condition quant à l'époque de l'achèvement, 1240.  
 pas de difficulté avec les entrepreneurs, 1249.  
 production du rapport de l'ingénieur en chef sur les soumissions 40 et 41, 1262,

BOWIE, A.

l'une des cautions de Charlebois et Cie., 16788.  
 n'a pas pris part à l'établissement des prix, 16805-16815  
 ne sait pas si les renseignements ont été obtenus des employés, 16821.

RYAN, H.

la soumission du témoin n'était pas la plus basse, 18087.  
 entreprise concédée à Marks et Conmu, 18091.  
 à qui le témoin s'est associé, 18096.  
 pas d'influence administrative, 18104.  
 prix de Marks très bas dans quelques cas, 18105

• TUPPER, Sir Charles.

Marks et Conmee, plus bas soumissionnaires pour le contrat A ; situation financière insuffisante, 18371.  
 leur a demandé s'ils pouvaient améliorer leur situation, 18371.  
 n'ont pas suggéré de noms acceptables, 18372.  
 Marks et Conmee ont subi des pertes par suite d'erreurs dans leurs soumissions, 18410.

CONTRAT No. 41.—Construction du chemin de fer—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*

FLEMING, S.

délai prorogé pour obtenir des quantités plus certaines, 19617  
 soumissions séparées plus basses que combinées, 19627.  
 a recommandé que les soumissions pour de courtes périodes  
 ne fussent pas prises en considération, 19633.  
 aura t préféré concéder les travaux des sections réunies à des  
 hommes de capacité reconnue, 19635.  
 ne se rappelle pas de s'être objecté à la situation financière  
 de Marks et Combe, 19673.  
 ne se rappelle pas de conversations avec Purcell et Ryan,  
 19678.  
 a signalé au ministre une erreur dans la soumission, en con-  
 seillant d'en informer les entrepreneurs, 19680.  
 le ministre a insisté sur l'exécution des travaux conformément  
 à la soumission, 19682.  
 après l'expérience acquise au sujet du contrat No. 25, il n'a  
 pas été pris de dispositions spéciales quant aux marais,  
 19693.

*TRAVAUX D'ART—*

CADDY, J. S.

opinion du témoin quant aux prix des entrepreneurs, 10235.  
 terre de marais, 10249.  
 prix inconséquents, 10297.

RYAN, H.

changements considérables dans l'alignement, 18133.  
 les changements vont économiser \$300,000, 18138.  
 faits par Bell et Middleton, en 1879, 18140.

FLEMING, S.

instructions à Jennings et autres quant au mesurage de la  
 terre de marais, 19706.  
 a dénoncé au ministre la nécessité de hâter la construction,  
 19736.

*Voir Travaux d'Art.*

## CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer :

*SOUSSIONS—*

TRUDEAU, T.

demande ordinaire de soumissions, 1253.  
 même annonce que pour le contrat No. 41, 1253.  
 soumis à la chambre de la même manière, 1256.  
 Morse, Nicholson & Marpole, plus bas soumissionnaires, 1257.  
 ont retiré leur soumission, 1264.  
 Andrews, Jones & Cie., plus bas soumissionnaires ensuite, 1267.  
 n'ont pas déposé de cautionnement, 1270.  
 Fraser, Grant & Pitblado, plus bas soumissionnaires ensuite ;  
 ont obtenu l'entreprise, 1273.  
 noms nouveaux soumis pour approbation, 1280.  
 pas de conflits entre les entrepreneurs et le gouvernement,  
 1286.  
 production du rapport de l'ingénieur en chef sur les contrats  
 Nos. 40 et 41, 1295.  
 soumissions irrégulières, 1295.  
 aucune d'elles plus basse que celle acceptée, 1318.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*

FRASER, J. H.

de l'association Fraser, Grant & Pitblado, 3751.  
 a présenté des soumissions pour les sections A et B, et une  
 pour le tout, 3764.  
 entreprise concédée d'abord à Nicholson, Morse & Cie, 3770.  
 étaient en négociations pour leur cautionnement quand le  
 témoin a fait leur connaissance, 3779.  
 a supposé qu'Andrews, Jones & Cie., ont obtenu huit jours  
 pour déposer leur cautionnement, 3802.  
 Manning désirait prendre part à l'entreprise, 3812.  
 conditions acceptées, 3821.  
 a appris d'un membre de l'association Manning, qu'Andrews  
 Jones & Cie., ne pourraient déposer leur cautionnement,  
 3832.  
 pense qu'Andrews, Jones & Cie., avait un délai suffisant pour  
 opérer leur dépôt, s'ils l'eussent voulu, 3865.  
 Fraser, Grant & Cie., ont vendu leur entreprise à Manning,  
 Shields & McDonald, 3882.  
 a su pour la première fois que Close y était intéressé, 10124.  
 le témoin n'était pas partie aux arrangements, 10125.  
 l'impression générale était qu'Andrews, Jones & Cie., ne pour-  
 raient faire leur dépôt, 10127.

MCDONALD, J. J.

de l'association Manning, Shields & McDonald, 4519.  
 s'est associé à Fraser, Grant & Cie., les entrepreneurs, 4522.  
 arrangement provisoire avant la concession de l'entreprise,  
 4523.  
 a ultérieurement acheté les droits de Fraser, Grant & Cie.,  
 4575.  
 arrangements avec Close, l'une des cautions de Morse & Cie.,  
 4589.  
 renseignements obtenus au sujet des soumissions, 4604.  
 montant promis à Chapleau, 4622.  
 exposé de cette transaction, 4629-4643.

SHIELDS, J.

de l'association Manning & Cie., 4653.  
 arrangements avec Fraser, Grant & Cie., ainsi qu'avec Close,  
 4653-4754.  
 le témoin cède à son père sa place dans l'association, 4756.

MANNING, A.

s'est associé à Fraser, Grant & Pitblado, 7959.  
 ne s'est associé à eux qu'après la concession de l'entreprise,  
 7953.  
 n'est entré en société avec eux que pour assister d'autres  
 personnes, 7963.  
 n'a pris que peu de part aux négociations, 7968.  
 indifférence du témoin à ce sujet, 7971.  
 ne se rappelle pas de la lettre de Fraser & Cie., en date du 29  
 février, adressée au ministre des travaux publics, suggérant  
 une fusion, 7986.

CHAPLEAU, S. E. St. O.

pratique du département, 12730.  
 transaction avec McDonald, 12742.  
 avec Smith, 12745.  
 emploi d'un brevet d'invention, 12769.

Voir Chapleau ; *Pression exercée sur les commis.*

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.*SOUMISSIONS—*Suite.*

SMITH, J. N.

siège d'affaires à New-York, 13760.  
 est venu à Ottawa à titre de caution, 13762.  
 arrangements subséquents avec Andrews, Jones & Cie., comme associé, 13775.  
 ont promis de déposer un cautionnement ; ne l'ont pas fait, 13797.  
 ne se rappelle pas de convention avec Chapleau pour messages télégraphiques, 13805.  
 des financiers en rapport avec le témoin, ont refusé d'adopter le projet, 13811.  
 refus motivé par l'approche de l'hiver, 13821.  
 rapports avec Chapleau, 13862.  
 n'a jamais parlé d'association avec Chapleau, 13872.

GOODWIN, J.

« soumissionné sans succès les sections A et B, 14657.  
 négociations avec Andrews, Jones et Cie., 14663.  
 a finalement refusé de s'adjoindre à eux, 14692.

HAGGART, J., M. P.

a fait une investigation sur la précipitation présumée d'accepter la soumission d'Andrews, Jones & Cie., 14800.  
 fait connaître les explications qu'on lui a données et qui lui ont paru satisfaisantes, 14801.

MORSE, G. D.

les membres de l'association ont soumissionné séparément pour les sections A et B, et collectivement pour la section C, 15360.  
 ont obtenu la concession de la section B., 15372.  
 ont retiré leur offre, 15385.  
 négociations avec Close & Shields, 15413.  
 leurs soumissions séparées les plus basses audessous de leur soumission collective, 15427.  
 proposition de s'associer à la soumission la plus basse après la leur, 15438.  
 convention avant de se retirer, 15462.  
 déposition au sujet du cautionnement, 15483.  
 pas tous déposés dans le délai voulu, 15490.  
 négociations avec F. Shanly, 15517.  
 a reçu avis, le 5 mars, que Fraser avait l'entreprise, 15521.  
 négociations avec Close, 15565.

MARPOLE, R.

de la société Morse, Nicholson & Marpole, 15599.  
 autres associés intéressés, 15603.  
 négociations avec Close et Shields, 15620.  
 a soumissionné les sections B et C, 15647.  
 soumission pour B non conditionnelle, 15651.  
 renseignements quant à la position relative des soumissions, 15658.  
 renseignements obtenus immédiatement après l'envoi des soumissions, 15669.  
 croit que Shields n'avait pas de meilleurs renseignements que d'autres, 15714.  
 le témoin n'avait pas d'accord avec ses co-associés quant aux prix, 15727.  
 Shields a donné des prix plus bas, 15730.  
 Fleming et Smith ont dit que les prix étaient trop bas, 15743.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*MARPOLE, R.—*Suite.*

avant de résilier le contrat, a fait des arrangements avec le soumissionnaire venant après lui, 15752.  
 lorsque Jones et Smith ont quitté Ottawa, s'attendait qu'ils déposeraient leur cautionnement, 15782.  
 ne savait pas que la décision de Smith dépendait d'autres personnes de New-York, 15780.  
 délais pour le dépôt des cautionnements, 15789.  
 ne s'attendait pas à une prolongation de temps, 15797.  
 a appris que Fraser était l'adjudicataire, avant que le dépôt entier eût été fait, 15804.  
 arrangements conditionnels avec M. Shanly, 15811.  
 ne croit pas qu'on soit en droit de se plaindre, 15824.  
 arrangement avec Close modifié, 15908.  
 Boulbee n'était pas intéressé personnellement, 15909.  
 ne sache pas qu'aucun député ou fonctionnaire en ait retiré des bénéfices, 15913.

## McCORMICK, A.

intérêt non défini dans la soumission de Morse & Cie, 15833.  
 était présent pendant les négociations avec Shields & Close, 15845.  
 part prise par Boulbee à ces négociations, 15846.  
 a informé le ministre que les sections combinées seraient seules acceptées, 15878.  
 motif pour lequel avis n'a pas été donné par écrit, 15893.

## NICHOLSON, F.

de l'association Morse & Cie, 15924.  
 n'a pas soumissionné séparément pour la section A, 15930.  
 soumission pour B sans conditions aucunes, 15955.  
 notifié le 20 février que la section B était donnée à l'association dont le témoin fait partie, 15968.  
 a refusé la concession, 15972.  
 production de la convention avec Andrews, Jones & Cie., 15993.  
 a fait connaître au ministre une partie seulement des arrangements, 16014.  
 écart entre la soumission du témoin et celle d'Andrews, Jones & Cie, \$448,436, 16030.  
 ni Smith ni Jones ne se trouvaient à Ottawa entre le 26 février et le 5 mars, 16035.  
 lettre du témoin en date du 5 mars, au sujet du cautionnement, inexacte, 16056.  
 production de l'arrangement avec Close et Shields, 16064.  
 a été porté à croire qu'ils pouvaient obtenir l'entreprise, bien que leur soumission ne fût pas la plus basse; la considération mentionnée dans l'arrangement n'est pas la vérifiable, 16085.  
 Close a signé et agi pour lui même et pour Shields, 16091.  
 négociations tendant à modifier l'arrangement avec Close, 16103.  
 a entendu mentionner le nom de Chapeau comme associé possible, 16142.  
 chiffres originaux de la soumission B changés sur la suggestion de Shields, 16150.  
 le témoin a perdu toute foi dans l'influence et la véracité de Shields, 16156.  
 manière d'agir de Macdougall, 16178.  
 l'association dont le témoin fait partie n'a pas offert de vendre l'entreprise et n'a pas reçu d'argent, 16196.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*NICHOLSON, F.—*Suite.*

correspondance télégraphique touchant le refus d'Andrews, Jones & Cie de procéder, 18569.  
dépêches télégraphiques quant au cautionnement, 18576.  
les second \$100,000 n'étaient pas déposées quand l'entreprise a été concédée à Fraser, 18601.

## CLOSE, P. G.

épiciier retiré, 17095.  
en janvier 1879, Morse a demandé au témoin de se porter caution, 17099.  
Morse désirait une caution connue du gouvernement, 17100.  
comme compensation, une commission sur le chiffre de la soumission, 17105.  
raisons pour lesquelles le nom du témoin donnait plus de force à la soumission, 17126.  
le témoin n'a jamais cherché à assurer d'avantages illicites à Morse, 17130.  
n'a pas tenté d'influencer le gouvernement, 17138.  
ne sait rien au sujet de messages envoyés par McCormick, 17166.  
Shields a fait tous les arrangements, 17169.  
après le retrait de Morse & Cie, s'est entendu avec Manning pour la section B, 17174.  
aucune convention n'a été faite avant le 6 mars, 17190.  
a discuté l'affaire avec Shields avant de se retirer de la société Andrews, Jones & Cie, 17195.  
entrevue finale avec Morse, 17211.  
la convention avec Shields porte que le témoin ne se portera pas caution pour Morse, 17218.  
motifs de ce proviso, 17218.  
pas de pourparlers avec aucun ministre au sujet des sections A, B ou C, 17232.

## TUPPER, SIR CHARLES,

délibérations quant à l'opportunité de demander des soumissions séparées ou collectives, 18363.  
pas de démarches sans consulter ses collègues, 18364.  
soumissions pour section C un peu plus élevées que pour A et B, 18365.  
auraient néanmoins été prises en considération si elles eussent été présentées par une association plus solide, 18366.  
l'ingénieur-en-chef n'a pas voulu recommander Morse & Cie pour la totalité des travaux, 18369.  
soumissions pour sections séparées, adoptées, 18370.  
n'a pas su que Morse & Cie se proposaient de se retirer, avant réception de leur lettre refusant l'entreprise, 18374, 18411.  
l'hiver tirant à sa fin nécessitait une décision quant aux soumissions, 18377.  
Fleming a fait rapport qu'un retard d'une semaine équivalait à la perte d'une année, 18377.  
soumission suivante prise en considération, 18377.  
délai pour le dépôt d'Andrews, Jones & Cie limité à trois jours, 18379.  
breveté du délai justifiée pour leur lettre du 6 février, 18380.  
ignorait les arrangements entre Morse & Cie et Shields & Close, 18386.  
association probable de Manning et Fraser connue avant la concession de l'entreprise, 18388.  
de fait, Andrews, Jones & Cie, avaient huit jours pour opérer leur dépôt, 18391.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.**SOUSSIONS—Suite.*TUPPER, SIR CHARLES—*Suite.*

a approuvé la détermination d'Andrews, Jones & Cie, de consolider leur association en s'alliant à Goodwin, 18391.  
 dépôt de Thompson non valable en face d'Andrews, Jones & Cie, 18395.  
 pense que personne n'a retiré d'avantages illicites par la concession de l'entreprise à Fraser & Cie, 18400.  
 lors des négociations au sujet du cautionnement, ne se doutait pas qu'Andrews, Jones & Cie, s'étaient retirés, 18409.  
 pas de promesses à aucuns des soumissionnaires, 18413.  
 soumissions à longue période adoptées après un examen attentif, 18413.  
 dissertation quant à de nouveaux délais en faveur d'Andrews, Jones & Cie, 18414.

## MACDONALD, l'hon. J.

pas d'influence indue, 18517.

## FOPE, l'hon. J. H.

transport de Fraser à Manning exécuté pendant l'administration temporaire par le témoin, 18618.  
 n'a pas diminué la bonté des garanties, 18634.

## FLEMING, S.

Morse, Nicholson & Marpole plus bas soumissionnaires pour les sections 41 et 42 réunis, 19623.  
 plus bas soumissionnaires pour section 42, 19626.  
 plus bas que la soumission suivante, de \$700,000, 19639.  
 le témoin a recommandé l'acceptation de soumissions autres que les plus basses, 19633.  
 sa recommandation n'a pas été suivie, 19633, 19652.  
 s'est opposé à la concession de la totalité des travaux à Morse & Cie, 19643.  
 convaincu qu'ils ne pourraient pas l'exécuter, 19653.  
 ne croyait pas qu'ils pussent exécuter les travaux de la section 42 pour les prix mentionnés dans la soumission, 19662.  
 a recommandé Fraser, Grant & Cie., 19663.  
 la position des soumissionnaires était réglée suivant leurs droits, 19672.  
 renseignements aux soumissionnaires au sujet des marais, 19701.  
 question de savoir si la terre provenant de marécages servirait aux remblais, 19704.  
 connaissait Fraser et Pitblado et avait une haute opinion d'eux comme entrepreneurs, 19717.  
 ne se rappelle pas d'avoir exercé de pression au soutien de sa recommandation, 19722.  
 le temps était d'une importance majeure, 19726.

*TRAVAUX D'ART—*

## MANNING, A.

difficultés à surmonter; caractère de la région; transport des approvisionnements coûteux, 8028.  
 1500 hommes employés, 8029.  
 remblais considérables, 8035.  
 les renseignements avaient été donnés par des particuliers au témoin qui n'avait jamais visité le pays, 8035.

## JENNINGS, W. T.

économie faite sur la ligne dans cette section, 11942.

CONTRAT No. 42.—Construction du chemin de fer—*Suite.*TRAVAUX D'ART—*Suite.*

TUPPER, SIR CHARLES.

évaluations plus exactes que par le passé, 18403.  
réduction effectuée par un nouveau tracé, 18406.

SCHREIBER, C.

a inspecté cette section en décembre 1879, 23104.  
tracé général réglé, 23108.  
a fait de légères déviations, 23109.  
a économisé par ce fait \$600,000 ou \$700,000, 23116.  
a trouvé que les travaux avançaient d'une manière satisfaisante, 23117.  
croit qu'une économie de \$1,500,000 a été effectuée sur la section 42, 23121.  
économie absolue, \$650,000; la modification des plans a causé une diminution de \$850,000 dans le coût, 23125.  
*Voir Travaux d'art; pression exercée sur les commis.*

## CONTRAT No. 43.—Exploitation de l'embranchement de Pembina :

TRUDEAU, T.

bail pour l'exploitation de l'embranchement de Pembina, annulé par ordre en conseil du 28 janvier 1880, 15345, 15345.

pas de demandes de soumissions, 15337.

premier document à ce sujet; offre de Upper, 15339.

rapport de Fleming sur cette offre, 3 mars, 1879, 15240.

autorisée par ordre en conseil, du 13 mars 1879, 15341.

réclamations des entrepreneurs prise en considération, 15354.

## CONTRATS Nos. 44 à 47.—Rails d'acier, etc.

TRUDEAU, T.

soumissions demandées par lettre, 14026.

époque de la livraison, 15 août, 1879, 14035.

commandes par l'entremise de Reynolds faisant office d'agent, 14039.

manière de demander des soumissions débattue entre le ministre et l'ingénieur, 14047.

TUPPER, SIR CHARLES.

méthode adoptée pour l'achat des rails, 18422.

FLEMING S.

comment les traités Nos. 44 à 46 ont été faits; prix: £1-19, à £5, livraison à Montréal, 19743.

rapport du 17 juin 1879, montrant le besoin de rails, 19743.

arrangement de Reynolds satisfaisant, 19746.

## CONTRAT No. 48.—Construction du chemin de fer :

## SOUSSIONS—

TRUDEAU, T.

donné sur soumission, après annonces, 1342.

soumissions reçues jusqu'au 1er août, 1879, 1344.

Hall, plus bas soumissionnaire, 1350.

n'était pas prêt pour faire son dépôt; ne savait s'il pourrait se procurer des capitaux, 1360.

il s'est retiré; dépôt remis, 1384, 1392.

en vertu d'un ordre en conseil, 1400.

---



---

 CONTRAT No. 48.—Construction du chemin de fer—*Suite.*
*SOUSSIONS—Suite.*
**TRUDEAU.—Suite.**

soumissions de Ryan, de \$46,190 plus élevée que celle de Hall, 1393.

production des soumissions, 12948.

**RYAN, J.**

entrepreneur des premiers 100 milles à l'ouest de Winnipeg, 7614.

soumission de Hall plus basse que celle du témoin, 7621.  
ne connaissait rien de la position relative des soumissions avant la concession de l'entreprise, 7625.

pas de négociations avec d'autres soumissionnaires, 7223.

**HAGCART, J., M. P.**

pas allié à Ryan, ni à aucun autre entrepreneur, 14812.

**FOPE, l'Hon. J. H.**

soumission acceptée sur la recommandation du témoin, 18618.  
Hall a refusé l'entreprise ; prix trop bas, 18625.

**FLEMING, S.**

rapport de Smellie défavorable à Hall, 19752.

production de la lettre de Hall refusant l'entreprise, 19752.

**SMILLIE, W. B.**

motifs de son rapport contre Hall, 19754.

Hall n'a pas exprimé de mécontentement, 19776.

*TRAVAUX D'ART—*
**TRUDEAU, T.**

progress des travaux trop lent ; enquête sur les raisons de cette lenteur, 1414.

**RYAN J.**

entreprise concédée en août 1879, 7638.

moitié à finir dans huit mois ; le tout le 19 août 1880, 7638.

délai dans le tracé définitif, 7641.

prix fait, \$600,000, sans le clôturage et moitié du ballast, 7643.

changement dans le mode de construction, 7656.

voie tracée seulement sur un parcours de 20 à 40 milles en avant des ouvriers posant les rails, 7664.

traverses posées à plat sur le sol de la prairie ; avec du ballast, sans terre d'emprunt, 7658.

méthode api rouvée par Schreiber, 7667.

chaussée améliorée ; peu d'augmentation dans le coût, 7671.

correspondance avec le département au sujet de ce changement, 7681.

cinq milles de travaux faits par semaine, 7690.

sept stations sur la ligne, 7697.

**ROWAN, J. H.**

délais dans le tracé dus à la saison pluvieuse, 11384.

l'entrepreneur prétend que le ballastage est plus coûteux que le nivellement, 11389.

le témoin préfère ne donner aucune opinion à ce sujet, 11381.

congé de Drope autorisé par Schreiber, 12183.

relations du témoin avec Murdoch, 12309.

CONTRAT No. 48.—Construction du chemin de fer—*Suite.*

TRAVAUX D'ART—*Suite.*

MURDOCH, W.

a fait le tracé de la section 48 en juin 1879, 12118.  
22 hommes composaient la brigade, 12122.  
au complet le 1er septembre, 12127.  
déplacement du témoin; chargé de la section 66, 12132.  
inspection des traverses par Drope, 12153.  
certaines instructions de l'ingénieur en-chef désapprouvées  
par le témoin, mais exécutées néanmoins, 12257.  
censuré par l'ingénieur en-chef pour ce fait, 12269.  
comment il a été traité par Rowau, 12270.

DROPE, T.

se plaint d'avoir été congédié, 12173.

FLEMING, S.

délais dans le tracé de la ligne, 19780.  
Ryan pressait le commencement des travaux, 19780.  
droit de passage temporaire accordé par la cité de Winnipeg,  
19780.  
pense que la ligne a été tracée plus vite que les travaux  
exécutés par Ryan, 19784.  
explorations inutiles dans cette section, le pays étant plat,  
19787.  
rails posés sur le sol; affermis avec du ballast, 19787.

CONTRAT No. 49.—Batiments de stations :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions et entreprise concédée au plus bas  
soumissionnaire, 951,960.  
le contrat fixait le coût à une somme maxima, 966.  
travaux complétés à la satisfaction du département, 968.

CONTRAT No. 50.—Carvelles :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions; plus basse acceptée, 14233.  
livraison satisfaisante, 14244.

CONTRAT No. 51.—Eclisses, boulons, etc.

TRUDEAU, T.

entreprise accordée à la plus basse soumission, 14247.  
fourniture d'articles de fabrication canadienne, 14255.  
livraison satisfaisante, 14253.

CONTRAT No. 52.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

circulaire demandant des soumissions, 14443.  
soumission antérieure de Beatty, 14447.  
transport concédé à l'offre la plus basse, 14456.

FLEMING, S.

a suggéré la demande de soumissions par circulaire, 19798.  
acceptation de la plus basse soumission, 19799.

---



---

**CONTRATS NOS. 53 A 55.—Rails d'acier :**

TRUDEAU, T.

annonce demandant des soumissions, 14529.  
 rails achetés des plus bas soumissionnaires, 14540.  
 ordre en conseil du 13 juin 1879, autorisant l'achat, passé conjointement avec le rapport de l'ingénieur en chef, 14533.  
 prix, de £4 15s. à £5 5s., 14542.  
 exposé des négociations, 14555.

REYNOLDS, T.

Fleming a télégraphié en 1879, autorisant le témoin à recevoir des soumissions, 14629.  
 méthode adoptée à ce sujet, 14639.  
 acceptation de la plus basse, 14646.

TUPPER, Sir Charles,

mode adopté pour l'achat de rails, 18422.  
 ses collègues d'accord avec l'ingénieur en chef, 18425.  
 achats des plus bas soumissionnaires, 18435.  
 nul député ou personne autre que des entrepreneurs n'en n'ont tiré de bénéfices, 18436.

FLEMING, S.

a représenté au ministre qu'il était nécessaire d'avoir des rails, 19801.  
 annonces publiées dans des journaux anglais, 19802.  
 soumissions ouvortes par le ministre des finances en présence de Sir J. Rose et du témoin, 19802.  
 commande de 50,000 tonnes, dont 11,000 étaient pour l'Inter-colonial (Rivière du Loup), 19802.  
 soumission de Wallace, 19811.  
 acceptation invariable des soumissions les plus basses et pour les quantités que les soumissionnaires pouvaient fournir, 19817.

**CONTRAT No. 56.—Pont en fer :**

TRUDEAU, T.

montant de l'entreprise, \$1,400, 14510.  
 concédé au plus bas soumissionnaire, 14514.  
 recommandée par le rapport de Fleming en date du 24 de novembre, 1879, 14511.  
 travaux pas encore achevés, 14516.

FLEMING, S.

acceptation de la plus basse soumission, 19826.  
 construction satisfaisante, 19827.

**CONTRAT No. 57.—Rails de croisements, etc. :**

TRUDEAU, T.

pas de soumissions ; adoption d'un système breveté, 14518.  
 recommandé le 11 novembre 1879, par l'ingénieur en chef, 14520.  
 ordre en conseil le ratifiant, 14522.  
 coût, \$12,000 ; entreprise exécutée, 14523.

FLEMING, S.

rails mobiles fournis antérieurement par le pénitencier de Kingston, 19831.  
 offre plus basse de la compagnie de Truro, 19832.  
 article meilleur et moins coûteux, 19834.  
 pas d'influence exercée pour empêcher la concurrence, 19837.

## CONTRAT No. 58.—Plaques tournantes en fer :

TRUDEAU, T.

soumissions demandées par circulaire, 17004.  
 entreprise concédée au plus bas soumissionnaire, 17007.

FLEMING, S.

soumissions demandées par circulaire, 19840.  
 soumission la plus basse acceptée, 19842.  
 les annonces auraient été trop coûteuses, 19847.

## CONTRAT No. 59.—Traverses :

RUTTAN, H. N.

Whitehead, Ryan et le témoin ont entrepris de livrer 100,000  
 traverses au printemps de 1880, 585.  
 différend avec Rowan quant au choix des traverses, 596.

TRUDEAU, T.

engagements remplis, 1419.

RYAN, J.

le témoin fait partie de l'association qui a fait l'entreprise,  
 7710.

FLEMING, S.

a donné ordre à Rowan de recevoir des soumissions ; accepta-  
 tion de la plus basse, 19850, 19853.

## CONTRAT No. 60.—Construction de chemin de fer :

## SOUSSIONS—

MACDONALD, A. P.

plus bas soumissionnaire pour les sections A. et C., 14326.  
 entreprise transférée à Onderdonk en payant une compensa-  
 tion, 14335.  
 un seul entrepreneur ayant les quatre sections aurait un avan-  
 tage de 15 ou 20 pour cent, sur plusieurs, 14349.

McRAE, W.

allié à A. P. Macdonald et autres, 15680.  
 soumissions dressées à l'hôtel Windsor, Montréal, 15682-  
 cession à Onderdonk, 15687.  
 opinion d'Onderdonk sur la transaction, 15690.  
 la concentration des travaux avantageuse pour l'entrepre-  
 neur, 15695.

TRUDEAU, T.

annonces demandant des soumissions, 17015.  
 production du rapport de Fleming, du 22 novembre 1879,  
 17022.  
 le témoin fait connaître les circonstances qui ont accompagné  
 l'ouverture des soumissions, 17025.  
 certaines soumissions, irrégulières, 17027.  
 production de l'ordre en conseil du 22 décembre 1879, auto-  
 risant le transport à Onderdonk, 17069.  
 le témoin pense qu'il est préférable de concéder autant que  
 possible des travaux considérables à un seul entrepreneur  
 17078.

TUPPER, Sir Charles.

motifs pour lesquels des soumissions séparées ont été  
 demandées dans la Colombie Anglaise ; leur fusionne-  
 ment par la suite, 18479.  
 quant et comment Onderdonk a été présenté, 18489.  
 nature du syndicat représenté par D. O. Mills, 18494.

---



---

**CONTRAT No. 60.—Construction du chemin de fer—*Suite.***
**SOUSSIONS—*Suite.*****MILLS, D. O.**

soumissions d'Onderdonk autorisées par le syndicat, 18560.  
 pas d'arrangements avec d'autres soumissionnaires, concertés  
 d'avance, 18562.  
 cautionnement fourni au gouvernement amélioré par le trans-  
 fert, 18564.

**FLEMING, S.**

en recevant le rapport d'Edmonton au sujet de la route de la  
 Rivière-à-la-Paix, un ordre en conseil a été passé adoptant  
 Burrard Inlet, et des soumissions pour les sections 60 à  
 63 ont été demandées, 19855.  
 la soumission de D. McDonald & Cie, étant la plus basse, a été  
 acceptée, 19863.

**CONSTRUCTION.****MILLS, D. O.**

membre du syndicat, 18549.  
 travaux exécutés tel qu'exigé par le contrat, 18552.  
 comment le syndicat est devenu intéressé, 18559.  
 la centralisation a eu l'économie pour résultat, 18559.  
*Voir Travaux d'art.*

**CONTRAT No. 61.—Construction.****SMITH, J. N.**

a soumissionné de concert avec d'autres, 13918.  
 a vendu sa part d'intérêt à Onderdonk pour \$31,500, 13932.  
 pas d'influences illicites, 13946.  
 s'attendait à obtenir toutes les sections, 13950.  
 il eut été préférable qu'elles eussent été données au même,  
 13957.  
 économie dans la main-d'œuvre, 13957.  
 dans les machines, 13958.  
 opinion basée sur une expérience de 80 ans, 13960.  
 Macdougall intéressé professionnellement seulement, 13964.

**GOOPWIN, J.**

a soumissionné pour les sections A. B. C. et D., 14693.  
 soumission la plus basse pour B, 14703.  
 associé avec Purcell, Ryan et autres, 14706.  
 entreprise concédée; vendue à Onderdonk, 14712.  
 \$100,000 ont été payées aux associés, 14718.  
 délai pour reconnaître Onderdonk, 14722.  
 avantage de centraliser les travaux, 14738.  
 n'avait pas l'intention de vendre quand il a soumissionné,  
 17795.

**TRUDEAU, T.**

demande de soumissions, 17721.  
 soumissions ouvertes le 20 novembre 1879, 17726.  
 la plus basse acceptée, 17734.  
 transfert à Onderdonk le 10 février 1880, 17737.

**RYAN, H.**

associé à Purcell et autres pour la section B, 18148.  
 pas d'entente avec Onderdonk avant l'adjudication, 18155.  
 le gouvernement a refusé de permettre le transport avant  
 l'adjudication, 18165.

CONTRAT No. 61.—Construction—*Suite.*RYAN, H.—*Suite.*

transfert volontaire, 18169.

raisons pour lesquelles il a donné son consentement, 18170.

pas de renseignement ou d'avantage illicite, 18174.

un seul entrepreneur plus économe que plusieurs, 18178.

centralisation nécessaire, 18180.

FLEMING, S.

adjudication basée sur la plus basse soumission, 19872.

Voir *Travaux d'art.*

## CONTRAT No. 62.—Construction :

TRUDEAU, T.

entreprise concédée au plus bas soumissionnaire, 17758.

sections 60 à 63, inclusivement, transférées à un syndicat, par ordre en conseil, 17766.

FLEMING, S.

adjudé au plus bas soumissionnaire, 19877.

n'a pas pris part au transfert à Onderdonk, 12878.

Voir *Travaux d'art.*

## CONTRAT No. 63.—Construction :

KAVANAGH, T.

soumission pour section D, 12518.

transfert à Onderdonk, 12538.

ne s'en souvient pas, 12548.

déposition subséquente à ce sujet, 12572.

KAVANAGH, J.

soumission pour section D, 14820.

ne sait comment les prix ont été établis, 14828.

vente à Onderdonk, 14848.

le témoin seul négociateur avec Onderdonk, 14869.

pas d'expérience dans les travaux publics, 14875.

TRUDEAU, T.

entreprise concédée à Kavanagh, plus bas soumissionnaire, 17778.

prolongation du délai approuvée par ordre en conseil, 17784.

TUPPER, SIR CHARLES.

pourquoi un délai a été accordé à Kavanagh, 18501.

différence entre ce cas et celui d'Andrews, Jones &amp; Cie., 18503.

département soutenu pour cette prolongation par un ordre en conseil, 18506.

FLEMING S.

entreprise concédée au plus bas soumissionnaire, 19877.

n'a pas pris part au transfert, 19878.

transfert dans l'intérêt du public, 19887.

plus d'avantages pour le public de donner la totalité des travaux à une association solide, 19896.

prix très bas, 19899.

Voir *Travaux d'art.*

## CONTRAT No. 64.—Pont sur la Rivière Rouge :

RYAN, J.

montant impliqué, \$7,355, 7705.

complété et payé, 7707.

CONTRAT No. 64.—Pont sur la Rivière Rouge—*Suite.*

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 17799.  
entreprise au plus bas soumissionnaire, 17805.  
travaux complétés, 17807.

FLEMING, S.

comment l'entreprise a été faite ; donné à la soumission la plus basse, 19901.

CONTRAT No. 65.—Wagon de 1re classe :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 17814.  
soumission la plus basse acceptée, 17819.

FLEMING, S.

entreprise au plus bas soumissionnaire, 19904.

CONTRAT No. 66.—Construction.

SOUMISSIONS—

TRUDEAU, T.

production d'un rapport sur les soumissions, 1431.  
entreprise au plus bas soumissionnaire, 1432.

McTAVISH, G. L.

contrat signé en l'absence du témoin, 7792.  
devait être complété le 31 décembre 1881, 7795.  
perte sérieuse due au non-parachèvement des premiers 100 milles, 7804.  
pas de réclamation contre le gouvernement à ce sujet, 7808.

CHAPLEAU, S. E. St. O.

n'a jamais aidé Bowie, 12855.

BOWIE, A.

a soumissionné cette entreprise, avec d'autres personnes 16823.  
opinions différentes quant aux prix, 16847.  
conversations générales avec Chapleau, 16864.  
prix de sa soumission diminués, de \$9000 ou \$10000, 16894.  
soumission de Nicholson & Marpole de \$10,000 plus élevée que celle du témoin, 16897.  
par suite des changements, soumission de \$289 plus basse que celle de Marpole, 16908.  
information à Geo. McTavish, 16913.  
vend ses intérêts à Bowie & McTavish, 16916.  
n'a jamais dit avoir fait des déboursés pour obtenir des renseignements, 16924.  
cautionnement, 16935.

TRUDEAU, S.

rapport de l'ingénieur sur les soumissions, 17846.  
entreprise concédée à Bowie & Cie ; Geo. McTavish ajouté à la société par un ordre en conseil du 22 mai 1880, 17847.

FLEMING, S.

entreprise donnée à la soumission la plus basse, 18908.  
tracé désapprouvé par le témoin, ses motifs, 19910—19917.

CONTRAT No. 66.—Construction—*Suite.*

## TRAVAUX D'ART—

MURDOCH, W.

en charge du tracé, 12216.

force de la brigade, 21 hommes, 12216.

prêt pour les entrepreneurs, le 9 juillet, 12226.

a trouvé une ligne favorable, 12229.

Voir *Travaux d'art.*

## CONTRAT No. 67.—Wagons fermés et wagons plateforme :

TRUDEAU, T.

entrepreneurs plus bas soumissionnaires pour w. plateformes,  
17830.Simon Peters, \$5 de moins pour les wagons fermés, mais n'a  
pu fournir la quantité requise et s'est retiré, 17832.

demande de soumissions, 17836.

FLEMING, S.

corrobore la déposition de Trudeau, 19921.

## CONTRAT No. 68.—Wagons-poste et à bagage :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 17836.

FLEMING, S.

donnés au plus bas soumissionnaire, 19924.

## CONTRAT No. 69.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

non un contrat formel, 17872.

autorisé par ordre en conseil sur le rapport de l'ingénieur en  
chef, 17873.

FLEMING, S.

explique pourquoi on n'a pas demandé de soumissions, 19926.

l'arrangement était bon, 19927.

## CONTRAT No. 70.—Transport de rails :

TRUDEAU, T.

demande de soumissions, 17852.

entreprise donnée à Henry Beatty, le plus bas soumission  
naire, 17855.

comparaison avec les prix de la section No. 34, 17867.

FLEMING, S.

n'a rien eu à faire avec cette entreprise, 19930.

## CONTRAT No. 71.—Pont en fer :

TRUDEAU, T.

donné au plus bas soumissionnaire, 17884.

FLEMING, S.

corrobore la déposition de Trudeau, 19931.

## CONTRATS Nos. 72 à 76.—

TRUDEAU, T.

entreprise annoncée et concédée depuis la date de la commission, 17889.

## CONTRAT No. 77.—Clôture en fil métallique :—

TRUDEAU, T.

production du rapport sur les soumissions, 17893.

## COOPER, FAIRMAN &amp; CIE :

Voir *Contrats Nos. 8, 11, 17, 20, 21, 29, 30, 32, 35 ; Rails d'Acier.*

## COOPER, JAMES :

achat de rails, soumissions, 13455.

contrat No 8, 13455.

No 11, 13489.

No 15, association Fraser &amp; Grant-Whitehead, 13576.

rapports de C. Mackenzie avec Cooper, Fairman &amp; Cie, 13503.

prétendue influence illicite, 13591.

## COX &amp; GREEN :

Voir *Contrats Nos 8, 9 et 10.*

## CROSSEN, JAMES :

Voir *Contrat No. 65.*

## CURRIE, D. S. :

Nixon payeur et fournisseur, 9137, 9172.

## DAVIDSON, JOSEPH :

Contrat No. 4, 16511.

## DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

Voir *Chemins de fer, etc.*

## DÉPARTEMENT DES INGÉNIEURS :

Voir *Département des Chemins de Fer et Canaux.*

## DÉPOSITIONS :

Voir *Gamsby ; Moberly ; Nixon ; Schreiber.*

## DICKON, RICHARD :

Voir *Contrat No. 49.*

## DOMINION BOIT CO. :

Voir *Contrat No. 51.*

## DROPE, THOMAS :

Contrat No. 48, 12160.

## DRUMMOND HENRY M. :

Nixon, payeur et fournisseur, 7718.

- DWIGHT, H. P.  
Voir *Contrat No. 1.*
- EBBW VALE CIE :  
Voir *Contrats Nos. 7, 44-47 ; Rails d'Ar.ér.*
- ECLISSES :  
Voir *Contrat No. 51.*
- ENTREPRENEURS,—réclamations des :  
 Contrat No. 1 :  
     Sifton, 4975.  
 Contrat No. 2 :  
     Fuller, 7374.  
 Contrat No. 3 :  
     Trudeau, 726.  
 Contrat No. 12 :  
     Fleming, 19259.  
 Contrat No. 13 :  
     Trudeau, 1032.  
     Sifton, 1670.  
     Fleming, 1899.  
 Contrat No. 14 :  
     Sifton, 1699, 1799, 4019.  
     Clark, 3947.  
     Molloy, 4783.  
     Forrest, 5505.  
     Molesworth, 9379.  
     Rowan, 10869.  
     Fleming, 18799.  
     Smith, M., 21787.  
 Contrat No. 37 :  
     Smith, J. N., 13910.  
     Trudeau, 14503.  
 Contrat No. 43 :  
     Trudeau, 15348.  
 Contrat No. 48 :  
     Rowan, 11389.
- ENTREPRISES, méthode pour concéder les :  
Voir méthode pour concéder les **entreprises.**
- EQUIPEMENT :  
Voir *Contrats Nos. 65, 67, 68.*
- EXPLORATIONS :  
Voir *Travaux d'Art.*
- EXPLORATIONS DE TRACÉS :  
Voir *Travaux d'Art.*
- EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES :  
Voir *Travaux d'Art.*
- EXTRAVAGANCE ET PERTES D'APPROVISIONNEMENTS :  
     Fleming, 22304.  
     Horetzky, 22352.

## FAIRMAN, FREDERICK :

- Contrat No. 8, 17246, 17351, 17448.  
 No. 11, 17397, 17436.  
 No. 17, 17412.  
 No. 20, 17537.  
 No. 22, 17603.  
 No. 27, 17605.  
 No. 29, 17608.  
 No. 30, 17612.  
 No. 31, 17649.  
 No. 32, 17671.  
 No. 35, 17701.  
 achat de rails, 17246.  
 et transport, 17324,  
 C. Mackenzie et Cooper, Fairman et Cie, 17491.

## FELLOWES, G. R. L. :

- Contrats Nos. 14 et 15, 5620.  
 No. 14, 5901.  
 No. 15, 5719.

## FLEMING, SANDFORD :

- explorations, 22031, 22162.  
 (1871), 18663, 22031.  
 Colombie Anglaise, 22230.  
 Carte de Smith, 21945, 22332.  
 rapport sur le tracé, 21950.  
 contrat No. 1, 18837, 18887.  
 No. 1-4, 18879.  
 No. 2, 18909.  
 No. 3, 18963.  
 No. 4, 19002.  
 No. 5, 19042.  
 No. 5A, 19049.  
 Nos. 6-11, 19105, 21855, 21895, 21965, 22220.  
 No. 12, 19212.  
 No. 13, 19275.  
 Nos. 13, 15 et 25, 19312.  
 Nos. 14, 19319, 21841.  
 Nos. 14 et 15, 21970.  
 No. 15, 19377.  
 Nos. 16-18, 19398-19402.  
 Nos. 20-22, 19409-19413.  
 Nos. 23 et 24, 19415-19417.  
 No. 25, 19423, 21975, 22135.  
 Nos. 26-28, 19571-19577.  
 No. 29, 19580.  
 No. 30, 19582.  
 Nos. 31 et 32, 19596, 19599.  
 Nos. 32A-40, 19606-19614.  
 Nos. 41 et 42, 19620, 19632.  
 No. 43, 19742.  
 Nos. 42-46, 19743.  
 Nos. 47 et 48, 19745, 19751.  
 No. 48, 19780.  
 Nos. 49-52, 19792-19797.  
 Nos. 53-55, 19801.  
 No. 56, 19826.  
 No. 57, 19830.  
 No. 58, 19839.

FLEMING, SANDFORD—*Suite.*

No. 59, 19850.  
 No. 60, 19854.  
 No. 61, 19869.  
 Nos. 62 et 63, 19877, 19881.  
 No. 64, 19901.  
 No. 65, 19904.  
 No. 66, 19907.  
 Nos. 67 et 68, 19921, 19926.  
 Nos. 69-71, 19926-19931.  
 résultats du patronage, 18750.  
 route et politique du gouvernement, 18774.  
 prétendue influence illicite, 22339.  
 administration, 22340.  
 cessation de tout rapport avec le chemin de fer, 22342.  
 Rectifications, 19419, 19623.  
 Voir *Nominations.*

## FORREST, F. H. :

exploration préliminaire, brigade R, 5262.  
 brigade de Carre (1873), 5320.  
 contrat No. 5 A. 5425.  
 No. 14, 5374.  
 No. 15, 5335.  
 rectification, 5907.

## FORT DE PIERRE :

Voir *Rivière Rouge, Traverse de la*

## FORT FRANCES,—Ecluse de :

## SUTHERLAND, H.

a pris le contrôle des travaux au printemps de 1875, 5035.  
 se guidait sur les instructions écrites du secrétaire du département des Travaux Publics, 5042.  
 les rapports lui étaient adressés et non à l'ingénieur-en-chef, 5015.  
 Mortimer ingénieur des travaux, 5050.  
 Hazlewood ensuite, 5051.  
 ne résidait pas non plus à Fort Frances, 5052.  
 genre de contrôle exercé, 5057.  
 pas présent une fois par semaine, 5071.  
 en l'absence de l'ingénieur, le contre-maître surveillait l'exécution des travaux d'art, 5073.  
 le témoin a inspecté d'autres travaux publics dans le nord-ouest, 5076.  
 n'avait pas d'expérience pratique des travaux d'écluses ou de canaux, 5082.  
 payeur : John Logan, 5087.  
 ses chèques étaient contresignés par le témoin, 5039.  
 comptes d'approvisionnements adressés directement au département qui les soldait, 5090.  
 mode adopté pour les réquisitions d'approvisionnements, 5096.  
 le payeur agissait aussi comme garde-magasin, 5112.  
 les gages formaient la plus forte dépense à Fort Frances, 5128.  
 James Sutherland, teneur de livres principal, 5133.  
 arrangements financiers, 5140.  
 prétendue inconduite, 5149.  
 spéculation de terrains, 5152.  
 et d'approvisionnements, 5169.

FORT FRANCES.—Eclusé de—*Suite.*SUTHERLAND, H.—*Suite.*

- pas de deniers publics mis au crédit particulier du témoin, 5167.
- transaction avec Wilson, garde-magasin, 5188.
- allusion à l'enquête du Dr Bown, 5199.
- toutes les transactions paraissent dans les livres de James Sutherland, 5203.
- ces livres peuvent être examinés, 5222.
- autres détails au sujet d'inconduite prétendue, 5224.
- comparaison entre les montants payés pour approvisionnements et pour gages, 5231.
- approvisionnements achetés généralement sur demande de soumissions, 5236.
- transport des approvisionnements formaient un item considérable, 5237.
- rapports du témoin avec Nixon et Alloway, 5240-5247.
- nitro-glycerine vendue à Whitehead, 5253.
- production des livres, 5260.
- nie les assertions de Little, 12408.
- création d'un journal au moyen de deniers du gouvernement, 12409.
- emploi d'ouvriers pour trouver du bois de construction, 12412.
- certaines comptes non soldés, 12421.

## WILSON, G. M.

- employé dans le magasin du gouvernement en 1876, sous Logan, 6974.
- mode d'administration, 6986.
- comptes mensuels, 6993.
- au printemps de 1877, a acheté des articles d'après l'évaluation faite par Logan et Thompson, et en a fourni aux hommes à compte particulier, 6999.
- explique la mauvaise administration prétendue, 6999, 8539.
- offre d'exhiber ses livres particuliers, 7080.
- production de ses livres et explications sur diverses entrées, 8377-8538.

## SUTHERLAND, J.

- employé comme teneur de livres depuis le printemps de 1875, jusqu'à la fin de 1878, 7165.
- compte séparé tenu pour le magasin du gouvernement et pour transport, 7173.
- transport des articles débités au compte du magasin, 7205.
- balance d'approvisionnements transférés à Fowler, 7245.
- approvisionnements transférés à Wilson, payés en marchandises, 7256.
- système de tirer des fonds vérifié subséquentement au moyen des pièces justificatives, 7279.
- deniers payés par Hugh Sutherland, vérifiés par Logan et *vice versa*, 7286.
- articles transférés à Thompson, 7302.
- chèques signés par Logan, contresignés par Hugh Sutherland, 7324.
- perdit le compte des articles transférés à son successeur, et la série complète des livres en partie double, 9166.
- marchandises transmises à son successeur: \$25,327.10; valeur réelle, \$20,261.76, crédité dans son compte de marchandises, 12138.
- perte sur le compte de marchandises, \$233.40, 12143.

FORT FRANCES.—Ecluse de—*Suite*.

BROWN, G.

gérant de la banque Ontario, 8112.  
mode pour tenir le compte de banque de Nixon, 8120.

THOMPSON, M. M.

contre-maître des travaux, 9765.  
responsable en l'absence de Sutherland, 9772.  
marquait les gages et les heures de travail ; bordereaux de  
paie examinés soigneusement et attestés, 9785.  
à certaines époques, la moitié des employés étaient des Sau-  
vages, 9802.  
le montant des paiements en marchandises était porté sur le  
bordereau de paie, 9809.  
explique les transactions qui ont donné cours à la rumeur  
qu'il avait obtenu des avantages illicites, 9818.  
décrit le mode adopté pour la tenue des livres, 9854.  
légère réclamation pour laquelle il est devenu responsable  
pour le compte du gouvernement, 9870.

LITTLE, W. B.

ses avancés quant à la mauvaise administration de Sutherland,  
12330-12405.

MACKENZIE, Phou. A.

dépenses encourues pour Fort Frances, 23554.

## FORT WILLIAM A SHEBANDOWAN :

Voir *Contrat No. 13*.

FOSTER, A. B. :

Voir *Contrats Nos. 12, 16*.

FRASER, GRANT &amp; CIE :

Voir *Contrats Nos. 41, 42*.

FRASER, JAMES H. :

contrat No. 15, 3892, 10173.  
No. 24, 10157.  
No. 42, 3740, 3934, 10120.

FRASER, MANNING &amp; CIE :

Voir *Contrat No. 42*.

FULLER &amp; MILNE :

Voir *Contrat No. 18*.

FULLER, RICHARD :

contrat No. 2, 7327, 7577.  
No. 18, 7545, 18526.  
ligne à l'ouest de la Rivière Rouge, 7600.

GAMSBY, C. H.

lettre du secrétaire de la commission avec les questions ;  
déposition en réponse, exploration, Colombie Anglaise ;  
expédition à la vallée de Kitlope ;  
Lac Tochquonyala ;  
Voir après la question No. 23650.

## GOODWIN, JAMES :

contrats No. 41 et 42, 14655.  
Nos. 60-63, 14693.  
No. 61, 14703.  
système d'adjudication des entreprises, 14746.

## GOUIN &amp; CIE :

Voir *Contrat No. 40.*

## GUEST &amp; CIE :

Voir *Contrats Nos. 6, 53, 45 ; Rails d'acier.*

## HAGGART, JOHN, M. P. :

contrat No. 15, influence illicite, 14751, 14814.  
No. 42, 14798, 14814.  
No. 48, 14812.

## HAYES, DANIEL :

Voir *Contrat No. 15.*

## HAZELHURST, W. :

Voir *Contrat No. 58.*

## HENY &amp; MCGREEVY :

Voir *Contrat No. 37.*

## HENY, CHARLEBOIS &amp; FLOOD :

Voir *Contrat No. 37.*

## HESPELER, WILLIAM :

Nixon, payeur et fournisseur, 11118.

## HOLCOMB &amp; STEWART :

Voir *Contrat No. 22.*

## HORETZKY, CHARLES :

explorations, 18192.  
de Fort Garry aux Montagnes Rocheuses, 18195.  
Colombie Anglaise, 18199.  
expédition dans la vallée de Kitlope, 18243.  
lac Tochquonyala, 18268.  
route de la rivière des Pins, 18305, 22350.  
passes des rivières de la Paix et des Pins, 18310, 22423.  
tracé dans la Colombie Anglaise, 18339.  
explorations, 22346.  
Colombie Anglaise, 22350, 22433, 22846.  
extravagance et gaspillage des approvisionnements, 22352.  
système d'exploration du major Williamson, 22350.  
photographie de l'Homathec, 22520.

## INFLUENCE EXERCÉE SUR LES COMMIS :

Voir *Pression.*

## INFLUENCE ILICITE :

*Voir Pression exercée sur les employés : Aide aux journaux ; Contrats et témoins.*

## INGALLS, EDMUND

*Voir Contrat No. 38.*

## INGÉNIEUR,—Réclamation présentée par un :

Molloy, 4881.

*Voir Contrat No. 14.*

## INONDATIONS DE LA RIVIÈRE ROUGE :

*Voir Rivière Rouge.*

## IRVING, JOHN :

*Voir Contrat No. 39.*

## ISBESTER, JAMES :

*Voir Contrat No. 26.*

## JARVIS EDWARD, W.

explorations, brigade M., 4157.

du lac de l'Aigle au lac de l'Esturgeon, 4231, 4452.

au portage du Rat, 4290.

de la crique de Cache jusqu'au lac Siton et à la rivière  
Thompson, 4320.

de la Cache de la Tête Jaune à la rivière Fraser, 4372.

de la rivière Fraser vers les lacs du Taon à Cheval, 4356.

de Fort George à Edmonton, 4393.

contrat Nos. 14 et 15, 4416, 11665.

de la Rivière Rouge à Edmonton, 4456.

inondations, 4466.

traverse, 4505.

ligne au nord du lac Manitoba, 5491.

## JENNINGS, WILLIAM T. :

explorations, Colombie Anglaise, 11413.

contrat No. 4, 11630.

No. 42, 11501, 11593, 11649, 11942.

## JOURNAUX,—Aide aux :

*Voir : Aide aux journaux.*

## JULIUS,—Marais :

*Voir : Contrat Nos. 14, 15 ; entrepreneurs,—réclamations des ; Travaux d'art.*

## KAVANAGH, MURPHY &amp; UPPER :

*Voir Contrat No. 33.*

## KAVANAGH, THIMOTHY :

Contrat No. 33, 12464.  
No. 63, 12515.

## KAVANAGH, JOSEPH :

Contrat No. 63, 14817.

## KELLOGG, COMPAGNIE DE PONT DES :

Voir *Contrat No. 56.*

## KELLY, PATRICK :

Contrat No. 15, 9672.

## KENNY, PATRICK :

Voir *Contrat No. 21.*

## KIRKPATRICK, WILLIAM W. :

exploration, brigade G, 8249.  
brigade L, 8328.  
lac des Mille Lacs, hauteur des terres, Fort Frances, 855.  
exploration préliminaire, du lac Hélène au lac Long, 8360.  
à l'est et à l'ouest du Wabigoon, 8975.  
tracé, de Wabigoon vers l'est, 8587.  
contrat No. 15, 8607.

## KITLOPE, EXPÉDITION A LA VALLÉE DE :

Voir *Horetzky, McNicol, Gamsby.*

## LAC DECEPTION :

Voir *Contrat No. 15.*

## LAC DU FAUCON :

Voir *Contrat No. 15.*

## LAC MANITOBA, LIGNE AU NORD DU :

Jarvis, 5491.  
Conners, 9479, 9546.  
Rowan, 10613, 10700, 11182.

## LAC SUPÉRIEUR, A L'OUEST DU :

Voir *Contrats Nos, 13, 14, 15, 21, 25, 41, 42.*

## LAC NIPISSING, TERMINUS AU :

Murdock, 12103.

## LAC TRAVERS :

Voir *Contrats Nos. 14, 15 ; Travaux d'art.*

- LITTLE, WILLIAM B. ;  
     Ecluse du Fort Frances, 12323.  
     Voir *aide aux journaux*.
- LUXTON, WILLIAM F. :  
     Aide aux journaux, 10649, 12136.
- LYNSKEY, THOMAS J. :  
     embranchement de Pembina et Contrat No. 14, 11762.
- MCCORD,—BRIGADE, C. A. :  
     Moberly, 6602.
- MCCORMICK, ANDREW :  
     contrat No. 42, 15828.
- MCDONALD, J. J.  
     contrat No. 42, 4517, 12315.  
     pression exercée sur les commis, 4631, 12316.
- MCILVAINE, SAMUEL :  
     contrat No. 48, 2203.
- MCINTYRE & WORTHINGTON :  
     Voir *contrat No. 16*.
- MCKENZIE, GRIER & CIE :  
     Voir *contrat No. 2*.
- MCLENNAN, RODERICK :  
     explorations, Colombie Anglaise, 20674, 20955, 21215.  
     contrat No. 13,  
     Nos. 13 et 25.  
     No. 25.
- MCNICHOL, EDMUND :  
     explorations, Colombie Anglaise, 22541.  
     expédition à la vallée de Kitlope, 22555.  
     lac Tochquonya'a, 22663.
- MCQUEEN, ALEXANDER :  
     aide aux journaux, 11065.
- MCRAE, WILLIAM :  
     contrats Nos. 60 et 62, 15673.
- MCTAVISH, GEORGE, L. :  
     contrat No. 4, 7783.

## MACDONALD, A. P. :

contrat No. 15, 14250.  
 No. 33, 14311.  
 Nos. 60-63, 14338.  
 adjudication des entreprises, 14355.

## MACDONALD, L'HON. JAMES :

influence illicite, 18513.  
 contrat No. 42, 18520.

## MACKENZIE, L'HON. ALEXANDER :

Ministre des Travaux Publics,  
 tracé, 23310.  
 tracé, 23320.  
 contrat No. 1, 23329.  
 No. 2, 23363.  
 No. 3, 23374.  
 No. 4, 23376.  
 No. 5, 23395.  
 No. 5 A, 23615.  
 Nos. 6-11, 23397.  
 No. 12, 23514.  
 No. 13, 23523.  
 No. 14, 23537.  
 No. 15, 23554.  
 Nos. 16-17, 23573, 23575.  
 No. 18, 23577.  
 No. 20, 23602.  
 No. 25, 23623.  
 No. 28, 23605.  
 Nos. 30-31, 23608, 23613.  
 C. Mackenzie et Cooper, Fairman & Cie, 23507.  
 écluse de Fort Frances, 23551.

## MACKENZIE, CHARLES :

rails d'acier, 2859, 2990.  
 fourniture d'approvisionnements, 2964.  
 spéculation de terrain, 2985.

## MACKINTOSH, CHARLES H. :

contrat No. 15, et soumissions en général ; influence illicite,  
 12991.  
*Voir Aide aux journaux.*

## MAISONS D'HABITATION :

*Voir Contrats Nos. 19, 24, 32 A.*

## MANNING, ALEXANDER :

contrat No. 42, 7956.  
 pression exercée sur les employés, 7991, 8019.

## MANNING, SHIELDS &amp; McDONALD :

*Voir Contrat No. 42.*

## MARKS &amp; CONMEE :

Voir *Contrat No. 41*

## MARPOLE, RICHARD :

Contrats Nos. 41 et 42, 15593, 15713, 15906.  
No. 42, 15735.

## MARTIN &amp; CHARLTON :

Voir *Contrat No. 15.*

## MÉTHODE POUR CONCÉDER LES ENTREPRISES :

## MACDONALD, A. P.

absolument défectueux, 14355.  
surtout en ce qui concerne les dépôts d'argent, 14356.  
effets de ce système. 14357.  
le système des adjudications au rabais enlève toute responsabilité au gouvernement, 14357.  
tentations offertes aux employés pour donner des informations, 14358.  
n'a jamais obtenu de renseignements avant de présenter une soumission, 14375.  
ce système permet de présenter des soumissions en vue de faire de la spéculation, 14372.  
colusion entre les entrepreneurs, 14372.  
met les entreprises entre les mains de capitalistes ignorants, 14394.  
des dépôts considérables appauvrissent l'entrepreneur, 14398.  
le système des entreprises à prix fait ne devrait pas être adopté, 14405.  
approuve la cédule des quantités, 14408.

## TRUDEAU, T.

pas de tracé de l'époque à laquelle les soumissions ont été reçues, 14482.  
les employés ont reçu ordre d'y annexer des enveloppes, 14484.  
ces ordres ont été très peu suivis, 14486.

## GOODWIN, J.

des entrepreneurs responsables sont préférables dans l'intérêt public, 14743.  
une série de prix préférable à un prix fait, 14746.

## RYAN, H.

le prix fait est avantageux pour l'entrepreneur, 18184.  
une série de prix non préjudiciable au public, 18185.

## FLEMING, S.

l'on doit autant que possible obtenir des quantités exactes, mais ce n'est pas essentiel, 19365.  
les écarts dans les quantités dus à la connaissance imparfaite de la région marécageuse, 19367.  
des quantités strictement exactes ne sont pas absolument essentielles, 19369.  
détails généraux sur la manière de recevoir et ouvrir les soumissions, 19428.  
il est usuel de calculer le coût avant de demander des soumissions, 19648.  
avis verbal donné en général au ministre au sujet de l'acceptation des soumissions, ou non, 19655.  
ne se rappelle pas d'avoir inclus dans un rapport aucune évaluation de travaux à concéder, 19656.

---



---

**MERCHANTS' LAKE AND RIVER STEAMSHIP COY. :**

Voir : *Contrats Nos. 20 et 27.*

**MERSEY,—COMPAGNIE D'ACIER ET DE FER DE :**

Voir : *Contrat Nos. 8 et 20 ; rails d'acier.*

**MILLER, FRÈRES & MITCHELL :**

Voir : *Contrat No. 50.*

**MILLS, D. O. :**

*Contrats 60-63, 18547.*

**MOBERLY, WALTER :**

explorations préliminaires, Colombie Anglaise, 6275.  
explorations, Colombie Anglaise, déposition; *Voir après la question No. 23650.*

**MOLESWORTH, ARTHUR N. :**

contrat No. 5 A, 9339.  
No. 14, 9284, 9369.  
No. 48, 9400.

**MOLLOY JOHN :**

contrat No. 5, 4925.  
No. 14, 4783.

*Voir Ingénieur,—réclamation présentée par un.*

**MONCTON,—COMPAGNIE DE WAGONS DE :**

Voir *Contrat No. 67.*

**MONTAGNES ROCHEUSES,—PASSES DANS LES :**

Moberly, 6343, 6724, (voir sous question 23650.)  
Horetzky, 18199, 18306, 18310, 22423.  
McLennan, 20679.  
Smith, M., 21237, 21513, 21626.  
Fleming, 22238.

**MORSE & CIE. :**

Voir *Contrats Nos. 41, 42.*

**MORSE, G. D. :**

contrat No. 41, 15396.  
No. 42, 10357, 15436.

**MULHOLLAND, JOHN H. :**

contrat No. 1, 14885.

**MURDOCH, WILLIAM :**

explorations (1871), 11964.  
do (1872), 11990.  
exploration préliminaire (1873), 12025.

MURDOCH, WILLIAM—*Suite.*

étude préliminaire (1873), 12186.  
 contrat No. 12, 12062.  
 Nos. 14 et 16, 12232.  
 No. 48, 12117, 12151, 12256.  
 No. 66, 12135.  
 mauvaise administration, 12048.  
 terminus au lac Nipissing, 12108.  
 rapports avec Rowan, 12251

## NAYLOR, BENZON &amp; CIE. :

Voir: *Contrat No. 11 ; rails d'acier.*

## NEEBING HOTEL :

Voir: *Contrat No. 38.*

## NEPIGON :

Voir: *Travaux d'art.*

## NICHOLSON, FRANK :

Contrat No. 41, 16095.  
 Nos. 41 et 42, 15917, 16136.  
 No. 42, 15958, 16126, 16154, 18567.  
 Nos. 48 et 66, 16171.

## NIXON-FOURNITURES :

## ALLOWAY, W. F.

employé par Nixon en recevant une commission de 2½ pour cent pour acheter des chevaux, 5917.  
 Nixon toujours consulté, 5939.  
 a obtenu la concession du transport des malles, 5940.  
 Nixon pensionnait chez le témoin, 5971.  
 arrangement pour le transport du fret, 5976.  
 tarif de transport, 5983.  
 chargements transportés, 5989.  
 angle nord-ouest, 115 milles, 5998.  
 8 à 10 jours pour faire le voyage aller et retour,  
 taux \$2 par 100, 6024.  
 attelage, 9 jours à \$6, 6038.  
 réduction faites, 6048.  
 transport des malles à la section 14 une fois par semaine, 6058.  
 tarif, \$65 par mois, 6062.  
 charettes pour les brigades d'exploration, 6068.  
 pas de transactions particulières avec Nixon, excepté pour pension, 6132.  
 certains achats de chevaux, 6154.  
 ne tenait qu'un carnet de notes qui ne peut être retrouvé, 6199.  
 certaines autres transactions pour des chevaux, 6221.  
 n'a pu retrouver ses carnets de notes, 6798.  
 manière de faire les entrées dans son journal, 6803.  
 noms des vendeurs de chevaux pas mis en note, 6806.  
 état général des chevaux, pas de détails, 6814.  
 Nixon n'avait pas d'intérêts particuliers en traitant avec le témoin, 6835.  
 manière de s'assurer du poids des articles à transporter, 6860.  
 temps employé pour les transports, 6863.  
 tarif pour une charrette et un cheval jusqu'à Enlerson : \$22.50, 6904.

NIXON-FOURNITURES—*Suite.*ALLOWAY, W. F.—*Suite.*

pratique quant aux pièces justificatives, 6912.  
autres détails quant à l'achat de chevaux, 6921.  
fut pour l'écluse de Fort Frances, 6929.  
transport hebdomadaire de la malle à la section 15 : \$550 à  
\$600 par mois, 6969.

## SUTHERLAND, P.

fourniture de certains articles à Nixon, 7100.  
Nixon demeurait dans la maison du témoin, 7095.  
compte particulier de \$900, biffé, 7104,  
autres détails sur les rapports de Sutherland avec Nixon, 7117.  
Nixon ne payait pas de pension, 7118.  
le témoin sentait la nécessité de ménager Nixon pour s'assurer  
du patronage, 7145.  
concernant le scrip des métis, 7152.  
refus d'acheter du scrip, et compte du gouvernement retiré,  
7159.  
pas de transactions depuis, 7162.  
demande de rectifier sa déposition antérieure ; décision du  
président, 8749.  
correction par le témoin, 8751.

## DRUMMOND, H. M.

explique le système d'audition des comptes du Pacifique,  
7722.  
chèques de Nixon contresignés par le témoin, 7737.  
pas de contrôle quant aux détails des comptes ou des prix,  
7745.  
pendant quelque temps, pièces justificatives expédiées men-  
suellement à Nixon et, dernièrement à Ottawa, 7756.  
reçu d'Alloway seul certificat pour l'achat du 6 mai 1875,  
7765.  
comptes attestés généralement pour Nixon, et non par les  
ingénieurs, 7771.  
certificat des ingénieurs nécessaire à présent, 7776.

## RYAN, J.

le témoin a soumissionné le transport des mulles ; déposa sa  
soumission au bureau de Nixon, 7836, 7838.  
entreprise concédée à Alloway pour le double de son prix,  
7844.  
Nixon a nié avoir reçu la soumission, 7847.

## STRANG, A.

teneur de livres de Bannatyne, 7878.  
a fait affaires avec Nixon, 7899.  
lui a alloué 10 p. cent d'escompte pour achats personnels,  
7909.  
à loué \$36 par mois un entrepôt à Nixon 7913.  
en réalité l'immeuble appartenait à Nixon, 7930.  
Nixon a loué au témoin, et le témoin au gouvernement, d'après  
convention, 7937.  
à coûté \$1500 à Nixon probablement \$400 dépensées en  
améliorations, 7946.

## NIXON, T.

employé depuis le printemps de 1875 jusqu'au commence-  
ment de 1879, à titre de fournisseur et de payeur, 8040.  
fonctions à remplir, 8045.  
E. G. Conklin et D. S. Currie, ses teneurs de livres 8052.  
connaît les principes de la tenue des livres, 8059.  
pas de tenue de livres en partie double, 7061.

NIXON-FOURNITURES—*Suite.*NIXON, T.—*Suite.*

- mécontent de la méthode de Conklin, 806.2.  
 le témoin décrit son administration, 8077  
 direction du magasin du gouvernement, 7087.  
 valeur des marchandises pas consignée dans le magasinier, 8103.  
 balance des approvisionnements remise par les brigades d'exploration placée dans le livre de marchandises, 8146  
 articles en magasin entrés dans le livre de marchandises, mais non dans les comptes généraux du Pacifique, 8170.  
 explique le système des sous-agences, 8175.  
 ne se rappelle pas quand il est devenu mécontent du système de Conklin, 8183.  
 se rappelle de l'avoir recommandé pour une augmentation, 8189.  
 autres détails quant à ses rapports avec les sous-agents, 8189.  
 compte de John Brown, 8208.  
 erreur de \$4000 dans les livres de Conklin, 8211.  
 items entrés dans le compte de banque particulier du témoin, 8210.  
 agents avancés aux sous agents, 8240.  
 deniers appartenant au Pacifique placés à son crédit particulier, 8758.  
 refuse de donner des explications à ce sujet, 8766.  
 renvoie à son teneur de livres, 8771.  
 comptes avec les sous-agents, 8803.  
 ne peut expliquer comment le compte de John Brown a été balancé, 8829.  
 autres détails quant aux dépôts d'argent, 8972.  
 manière de se procurer les approvisionnements, 8979.  
 soumissions pour le transport des marchandises, 8988.  
 achats de cevaux, 8999.  
 avait un état détaillé de ces achats, 8909.  
 les livres d'Alloway donnaient les détails, 9013.  
 n'avait pas d'affaires particulières avec Alloway; n'a jamais endossé ses effets, 9000.  
 nie avoir retiré, comme fournisseur, des avantages qu'il n'aurait pu obtenir comme particulier, 9101.  
 articles remis par les brigades pas crédités, 9109.  
 autres détails quant aux comptes des sous-agents, 9124  
 après avoir entendu la déposition de Conklin, ne peut expliquer le mauvais état des livres et des transactions financières, 10029.  
 ne peut suggérer le moyen de vérifier l'exactitude de ses affirmations, 10040.  
 nie de nouveau avoir endossé des effets pour Alloway; pense qu'il doit y avoir un autre Thomas Nixon, 11394  
 autres détails relatifs aux recettes placées à son crédit particulier, 11399.  
 autres détails sur ses relations avec Alloway, 11654  
 déposition faite devant le comité des comptes publics. Voir sous question 23650.  
 transactions particulières avec Alloway. Voir sous question 28650.

## BROWN, G.

- gérant de la Banque Ontario, 8112.  
 manière de tenir le compte de banque de Nixon, 8120.  
 produit un billet de \$1000 fait par W. F. Alloway, endossé par Thos. Nixon en novembre 1875, et escompté à Alloway, 11234.  
 l'endosseur d'Alloway était Thos. Nixon, fournisseur, 11,573.

NIXON-FOURNITURES—*Suite.*

## CONKLIN, E. G.

- teneur de livres pour Nixon de 1875 à 1877, 8844.  
 l'objet du grand livre est de tenir les comptes des ouvriers, 8845, 8853.  
 ses fonctions telles qu'expliquées par Nixon, 8864.  
 système de tenue de livre ; pas de note des transactions tant que les paiements n'étaient pas faits, 8870.  
 ignorait les achats faits par Nixon tant que les comptes n'étaient pas présentés, 8876.  
 les entrées dans le grand livre n'indiquent pas d'où elles ont été tirées, 8885.  
 les entrées dans le journal n'étaient pas annotées dans le grand livre, 8889.  
 divers items ne paraissaient pas ailleurs que dans le journal 8907.  
 les livres du témoin ne font pas mention des deniers crédités au compte particulier de Nixon, 8944.  
 les livres n'étaient pas tenus régulièrement, 8953.  
 ne peut expliquer comment le compte de John Brown a été balancé par l'item \$2,861.28, 8957.  
 déposition au sujet du livre de marchandises, 8964.  
 après avoir examiné les livres, a continué la méthode suivie, mais reconnaît qu'il ne les auraient pas tenus ainsi pour le négoce ordinaire, 9907.  
 à part de feuilles volantes, les transactions relatives aux approvisionnements ne paraissent pas d'une manière correcte dans les livres, 9031.  
 si des animaux achetés étaient remis par des brigades, telle remise n'était pas consignée dans les livres, 9936.  
 n'a jamais examiné les livres de marchandises, 9942.  
 les sous-agents n'étaient pas débités des marchandises expédiées, 9950.  
 pas de compte général donnant l'historique des approvisionnements, 9952.  
 les deniers payés au fournisseur étaient consignés dans le journal, mais nulle part ailleurs, 9973.  
 n'avait connaissance de ces versements que par Nixon lui-même, 9979.  
 les livres n'expliquent pas le règlement avec John Brown, 10017.  
 admet que la tenue des livres l'assait à désirer, 10019.

## CERRIÉ, D. S.

- commissaire des approvisionnements pour la brigade de Carre 9138.  
 devoirs d'un sous-agent, 9142.  
 et la manière de tenir les comptes, 9149.  
 le sous-agent débité du montant de la consignation, 9177.  
 avait du fournisseur une liste des prix auxquels les hommes devaient payer les articles achetés pour eux, 9178  
 comme sous-agents, faisait des rapports mensuels, 9180.  
 ne peut dire si les factures qui lui étaient données par le fournisseur portaient le prix d'achat ou celui de vente, 9186.  
 a pris possession des livres de Conklin en mai, 1877, 9195.  
 ils ne donnaient pas la situation des affaires, 9229.  
 livres jamais balancés, 9223.  
 impossible de retracer les transactions, 9229.  
 ne comprend pas l'entrée au crédit de John Brown, 9233.  
 les livres ne fournissent pas d'indication, 9234.  
 Nixon achetait des marchandises, certifiait les comptes et les soldait, 9251.

NIXON-FOURNITURES—*Suite.*CURRIE, D. S.—*Suite.*

le témoin a adopté une nouvelle méthode, 9254.  
 explications à ce sujet, 9260.  
 lorsque le témoin est entré en fonctions, le compte de débit  
 était de \$39,697.20, et celui du crédit de \$8,816.58, 9273.  
 de fortes sommes ont été biffées d'après l'assertion du teneur  
 de livre que les comptes étaient réglés, 9275.

PARR, J.

garde-magasin, du printemps de 1875 à l'été de 1880, 10362.  
 ses fonctions, 10365.  
 explication sur la méthode de garder des marchandises, 10385.  
 la valeur des articles non mentionnée dans le livre de mar-  
 chandises, 10397.  
 les relevés indiquaient les marchandises actuellement en  
 magasin, mais non celles qui auraient dû y être, 10402.  
 vol commis dans le bureau, 10430.

ROWAN, J. H.

le témoin n'avait aucun contrôle sur l'administration de Nixon,  
 10944.

BANNATYNE, A. G. B.

faisait des affaires considérables avec le gouvernement par  
 l'entremise de Nixon, 11106.  
 a fait des ventes particulières à Nixon, aussi une maison, 11112.  
 affaires transigées par l'entremise du gérant du témoin, 11112.  
 Nixon n'a pas retiré de bénéfices à cause de sa position  
 officielle, 11112.

HESPELER, W.

propriétaire du bureau de Nixon, 11121.  
 le bureau a été forcé entre minuit et demi et deux heures du  
 matin, 11123.  
 décrit l'effraction, 11130.

NOLIN, A.

sous-entrepreneur sous Alloway, pour le service de la malle à  
 la section 15, 11879.  
 Alloway payait \$225 par mois, 11892.  
 service de la malle à l'angle nord-ouest, une fois la semaine,  
 11897.  
 soumission pour transport de la malle de Fort Frances, à \$150  
 par mois, 11901.  
 Alloway offrait \$120, 11906.  
 mode de transport, temps employé, &c., 11907.  
 a transporté les approvisionnements du gouvernement, pen-  
 dant 7 ans, 11,911.  
 pris des chevaux et de louage des attelages, 11915.  
 \$50 pour un cheval ordinaire était un fort prix en 1877, 11922.  
 achat d'articles du gouvernement de Alloway et Nixon, 11829.  
 son fils a vendu des bœufs, charrettes et harnais à Alloway,  
 11937.  
 65 chacun constituait un prix élevé, 11937.

NIXON, THOMAS :

payeur et fournisseur, 8033, 8754, 10024, 11394, 11653.  
 deposition devant le comité des comptes publics. Voir sous  
 question 23650.

Voir *Nixon-Fournitures.*

NOLIN, AUGUSTIN :

Nixon, fournisseur, 11873.

## NOMINATIONS :

FLEMING, S.

mode de nomination des officiers, 18744.

considérations de races, politiques et religieuses mises en jeu dans toutes les administrations, 18744.

manque d'hommes expérimentés dès le commencement, 18749.

difficulté de se défaire des officiers inexpérimentés nommés pour raisons politiques, 18751.

ne peut se rappeler s'il a fait des remontrances à ce sujet 18750.

officiers nommés contrairement aux recommandations du témoin, 18763.

les intérêts publics ont soufferts à raison du patronage politique, 18772.

pouvoir de démettre des officiers employé dans peu de cas, 18804.

pour motifs politiques, 22231.

## NORD-OUEST, Cie de transport du :

Voir *Contrats Nos.* 34, 52, 69

## O'LOUGHLIN, MACKROY :

rails d'acier, 11730.

aide aux journaux, 11736.

## OLIVER, DAVISON &amp; CIE :

Voir *Contrats Nos.* 4, 24.

## ONDERDONK, ANDREW :

Voir *Contrats Nos.* 60, 63.

## PASSES DANS LES MONTAGNES ROCHEUSES :

Voir *Montagnes Rocheuses.*

## PEACH, C :

Voir *Contrat No.* 5.

## PEMBINA,—Embranchement de :

Voir *Contrats Nos.* 55 A 33, 43, 49.

## PERKINS &amp; CIE :

Voir *Contrat No.* 20.

## PILLOW, HERSEY &amp; CIE :

Voir *Contrat No.* 32.

## PLAQUES TOURNANTES :

Voir *Contrat No.* 58.

## POLITIQUE DU GOUVERNEMENT :

TUPPER, SIR CHARLES.

achèvement prochain de la ligne entre la Baie du Tonnerre et la rivière Rouge, 18358.

des évaluations exactes sont d'une grande importance, 18360. prolongement, en conséquence, du délai pour présenter les soumissions, 18360.

en vue de donner l'assurance que le développement rapide du pays et la construction de la voie ferrée seraient obtenus aussi vite que le permettraient les ressources du pays, 18475.

le parlement a autorisé la construction de 125 milles de route ferrée dans la Colombie Anglaise, 18475.

FLEMING, S.

les intérêts publics ont souffert parce que le patronage était dans les mains d'une coterie politique, 18772.

l'on a toujours eu en vue d'obtenir une ligne meilleure et moins dispendieuse, 18775.

la route a été en général choisie au point de vue technique, 18783.

MACKENZIE, L'HON. A.

ses vues quant aux dépositions relatives à la politique du gouvernement, 23315.

Fleming dirigeait seul les explorations, bien que fréquemment consulté par le ministre, 23315.

l'on désirait obtenir la ligne la plus courte et la moins dispendieuse entre la Baie du Tonnerre et le Portage du Rat, 23523.

utilisation des cours d'eau, 23523.

## PONT TEMPORAIRE A WINNIPEG :

Voir *Contrat No. 64.*

## PONTS :

Voir *Contrats Nos. 56, 61, 71.*

## PONTS EN FER DE TORONTO :—Compagnie de :

Voir *Contrat No. 71.*

## POPE, L'HON. JOHN HENRY :

contrat No. 15, 18638.

No. 42, 18618, 18632.

No. 48, 18622.

influence illicite, 18611, 18655.

## PRAIRIES, section des :

Voir *Contrats Nos. 43, 66.*

## PREMIERS 100 MILLES A L'OUET DE WINNIPEG :

Voir *Contrat No. 66.*

## PROCÉDÉS IRRÉGULIERS, prétendus :

Sutherland, 5224.

Wilson, 8589.

Murdoch, 12048.

## PURCELL &amp; RYAN :

Voir *Contrat No. 41.*

## PURCELL, RYAN, GOODWIN &amp; CIE :

Voir *Contrat No. 61.*

## PARR, JOHN :

Nixon, fournisseur, 10359.

## PRESSION EXERCÉE SUR LES EMPLOYÉS :

## MANNING, A.

pas de négociations ou de pourparlers avec des membres du parlement ou des fonctionnaires de l'administration avant la concession des entreprises, 7991.

n'a su que plus tard les rapports de Close avec Morse & Cie., 7999.

version du témoin au sujet des arrangements avec Close, 8001. ignore les négociations avec Smith, de la raison sociale Andrews Jones & Cie., 8010.

P'a su par la suite, 8014.

n'a jamais demandé de renseignements ou de faveur à aucun fonctionnaire, 8019.

si le témoin eut obtenu par ce moyen des informations, il n'en aurait jamais parlé, 8020.

obligations du serment, 8022.

## FRASER, J. H.

entrevue avec Chapleau et J. J. McDonald ; opinions du témoin et ses conclusions, 10130-10172.

autres détails à ce sujet, 10184.

## MCDONALD, J. J.

autres détails quant à la transaction avec Chapleau, 12315-12322.

## CHAPLEAU, S. E. St. O.

employé à la correspondance depuis 1873, 12717.

direction des archives, 12721.

pratique suivie quant à la réception et à la garde des soumissions, 12730.

lecture d'un mémoire relatif à la transaction avec J. J. McDonald, 12742.

prétendue entente entre Smith et le témoin, 12745.

échange de télégrammes, 12749.

reçoit un à-compte, 12765.

McDonald se servait d'une invention dont il avait le brevet, 12788.

arrangements particuliers avec Mowbray, 12838.

accepte une rétribution mensuelle pour certains renseignements privés, 12943.

offre l'affidavit de Smith, 12857.

autres détails sur les arrangements avec Mowbray, 12859.

raison pour réclamer \$3,900 de McDonald pour emploi de son invention, 12905.

amélioration de son invention pas alors brevetée, 12910.

pas d'arrangement avec McDonald pour usage de son invention, 12937.

## COOPER, J.

rapports de Mackintosh avec Whitehead, 13601.

PRESSION EXERCÉE SUR LES EMPLOYÉS—*Suite.*

STEPHENSON, R., M. P.

aucuns rapports avec les affaires du Pacifique, 14161.  
 pas de tentatives déloyales pour influencer le comité, 14166.  
 pas de pourparlers avec Whitehead pendant que la question  
 était discutée par le comité, 14171.  
 n'a connaissance d'aucune convention de nature à donner des  
 avantages à quelque fonctionnaire public, 14175.

MACDONALD, A. P.

pas d'argent reçu d'Onderdonk quand il ne faisait pas partie  
 de l'association, 14400.  
 ne sait rien d'influence d'illicite, 14402.

GOODWIN, J.

n'a jamais obtenu de renseignements d'employés publics,  
 14731.  
 ne sache pas que des renseignements aient été obtenus  
 d'aucun député ou fonctionnaire, ni que des avantages  
 leur aient été conférés, 14737.

HAGGART, J., M. P.

pas d'intérêt dans aucune entreprise, 14753.  
 n'a jamais entendu répéter qu'un député ou fonctionnaire  
 public ait réalisé un gain illicite, si ce n'est Chapleau,  
 14792.  
 transactions de Chapleau et de Mackintosh, 14814.

KAVANAGH, J.

pas de renseignements obtenus de fonctionnaires, 14872.

BOULTBEE, A., M. P.

a été employé par Shields comme son avocat, 16302.  
 n'a jamais eu d'intérêts pécuniaires dans les affaires du  
 Pacifique, 16303.  
 n'a jamais entendu parler d'avantages obtenus par quelque  
 député ou fonctionnaire, 16307.  
 conversation avec Sir C. Tupper au sujet de soumissions,  
 16315.

BOWIE, A.

ne sait rien au sujet d'influence illicite, 16978.

TUPPER, Sir Charles.

ne se doutait pas des relations de Chapleau avec des entre-  
 preneurs avant qu'elles ne fussent révélées par la com-  
 mission, 18401.  
 ne sache pas que quelque député ou fonctionnaire ait bénéficié  
 des entreprises de la Colombie Anglaise, 18509.  
 le transfert a été fait à Onderdonk uniquement parce qu'on  
 pensait que les travaux seraient faits plus économiqu-  
 ment et mieux, 18510.

MACDONALD, L'HON. J.

ne sache pas que quelque député, fonctionnaire ou autre  
 personne ait retiré illégalement des avantages des entre-  
 prises du Pacifique, 18517.  
 pas de pourparlers avec Shields, 18520.  
 transactions non modifiées par l'entremise de Shields, 18521.  
 ne connaît pas Close, 18522.

POPE, L'HON. J. H.

ne sache pas que quelque député ou fonctionnaire ait été inté-  
 ressé dans les affaires du Pacifique, 18611.  
 autre déposition à ce sujet, 18646.

## RAILS, achat de :

Voir rails d'acier ; *Contrats Nos. 6, 7, 8, 9 et 10, 11, 44, 53, 55.*

## RAILS, transport de :

Voir *Contrats Nos. 17, 18, 20, 21, 22, 27, 28, 34, 39, 52, 69, 70.*

## RAILS D'ACIER, 1874-75 :

## MACKENZIE, C.

associé commanditaire de Cooper, Fairman et Cie., depuis 1872 ; \$15,000 de mise fonds, 2857.  
 pas de part dans l'administration ; ignorait la soumission jusqu'à ce que la chose lui ait été annoncée par les journaux, 2859.  
 donne avis de son intention de se retirer, 2859  
 n'a jamais vu le contrat, 2861.  
 a accepté en paiement \$15,000 de billets, 2864.  
 refus de partager les bénéfices provenant de contrats avec le gouvernement, 2864.  
 entrevue avec le Premier, 2864.  
 termes de l'association, 2874.  
 pas de bilan, 2902.  
 pense que le capital était à moitié perdu, 2902.  
 aucuns paiements faits sur les billets, 2907.  
 aurait préféré rester dans l'association, 2924.  
 Cooper, Fairman et Cie., n'achetaient pas à commission, 2939.  
 pas intéressé dans les entreprises du gouvernement, 2960.  
 a fourni des approvisionnements à Sutherland et à quelques ingénieurs et entrepreneurs, 2965.  
 son opinion quant à un associé principal, 3012.  
 décidé de se retirer avant la polémique dans les journaux, 3073.

## TRUDEAU, T.

production de soumissions, 12435.  
 la Mersey Co. (Cooper, Fairman et Cie.) offre de 5000 à 10,000 tonnes ; contrat pour 20,000 tonnes, 12455.  
 correspondance avec Cox et Green, 12461.  
 quantité plus considérable commandée à Cooper, Fairman & Cie, 12585.  
 le témoin ne peut expliquer la correspondance avec Buckingham, 12611.  
 pas de trace de l'ordre en conseil concédant les entreprises 6-11, 12613.  
 rien n'indique en vertu de quelle autorité le secrétaire a informé les soumissionnaires que leurs offres étaient acceptées, 12617.  
 pas de trace de rapport indiquant la quantité de rails requis en 1874, 23635.  
 pas de trace des réponses de Buckingham aux télégrammes de Cooper, 23637.  
 le secrétaire particulier n'avait pas l'habitude de correspondre avec les soumissionnaires, 23644.  
 le ministre donnait sa décision au sujet des contrats, sans consulter le témoin, 23648.

## COOPER, J.

de l'association Cooper, Fairman & Cie., 13458.  
 rapports avec C. Mackenzie 13476.  
 notifie qu'il se retire, 13503.  
 dissolution retardée jusqu'à l'arrivée de Fairman, 13515.  
 conditions de l'association, 13522.

RAILS D'ACIER; 1874-75—*Suite.*COOPER, J.—*Suite.*

nie l'avancé de C. Mackenzie au sujet de la perte du capital, 13539.

Fairman est allé en Angleterre en décembre 1874; de retour en mars 1875, 13551.

correspondance avec Buckingham, 13555.

REYNOLDS, T.

Agent des compagnies Ebbw Vale et Aberdare, 14583.

tendance du marché à la baisse dans l'automne de 1874, 14597.

baisse continue jusqu'en 1879, 14603.

prix comparatifs en novembre 1874, mars 1875 et juillet 1879, 14611.

pensait en novembre 1874, que les rails avaient atteint leur plus grande baisse, 14613.

FAIRMAN, F.

temps trop court d'après l'annonce première, 17255.

l'Angleterre est la principale source d'approvisionnement, 17261.

n'a pas eu de commandes considérables antérieurement, 17268.

ne se rappelle aucune hypothèque sur des rails, 17277. ;

régime du négoce des rails, 17285.

une annonce peut faire hausser le marché, 17298.

pourcentage des courtiers:  $\frac{1}{2}$  ou 1 p. cent, 17306.

se préparait depuis 12 mois à présenter une soumission pour rails, 17356.

l'association agissait à titre d'agents, 17436.

rapports de C. Mackenzie avec l'association, 17493.

le retrait d'un associé doit être enregistré, 17496.

dissolution en janvier 1875, virtuelle mais illégale, 17503.

document relatif au retrait, 17508.

dissolution de fait enregistrée lors du retour du témoin d'Angleterre, 17521.

FLEMING, S.

motifs pour acheter des rails en 1874-75, 19105.

recommandation du témoin, 19108.

avis reçus d'Angleterre quant aux prix, 19108.

la mémoire lui fait défaut en dehors de son memorandum de 1876, 19111.

lecture du memorandum; explications à ce sujet 19121.

notifié par le ministre de le préparer, 19126.

connaissance des prix obtenu de Sandberg, 19132.

Sandberg payé suivant la quantité de rails inspectés, 19137.

s'est dirigé d'après ses avis, 19155.

le témoin n'a rien suggéré quant à la quantité, 19158.

refuse de dire si l'achat a été précédé par autre chose qu'une conversation générale, 19164.

il était usuel de faire des rapports écrits au sujet de l'Intercolonial, 19171.

le bas prix a été le motif principal de l'achat, 19182.

ne peut dire à quelle époque il croyait qu'ils seraient requis, 19208.

décision quant à la quantité prise après réception des soumissions, 19190.

pensait que les rails avaient atteint leur plus bas prix, 19195.

ne peut dire pourquoi le délai pour les soumissions a été prolongé, 19208.

produit un diagramme de Sandberg expliquant la fluctuation, 19208.

RAILS D'ACIER 1874-75—*Suite.*FLEMING S.—*Suite.*

corrige une déposition antérieure relative au prix, 19419.  
 ne peut mettre la main sur les lettres de Sandberg, 21856.  
 ont dû être reçues dans l'été de 1874, 21861.  
 son impression était que les rails se vendaient presque au prix  
 courant, 21867.  
 rails d'acier fabriqués pour la première fois en 1861 ou 1862,  
 21873.  
 amélioration dans la fabrication, 21875.  
 ne peut se rappeler si Sandberg a donné les raisons pour  
 lesquelles les rails ne baisseraient pas plus, 21883.  
 opinion du témoin sur l'opportunité d'acheter à l'époque,  
 21895.  
 l'hésitation à commencer la construction dûe en partie à des  
 causes politiques, 21902.  
 quantité requise dans les circonstances, 21911.  
 raisons pour recommander l'achat, 21914-21939.  
 lettre de Sandberg en date du 17 décembre 1874, 21967.  
 diverses lettres de Sandberg offrant des renseignements, 22224.

## BURPE, T. R.

première lettre de Sandberg, datée de novembre 1874, 22221

## BRAIN, F.

pense que la réponse à la lettre de Cooper du 29 décembre  
 1874, a été donnée par le ministre par l'entremise de  
 Buckingham, 23058.

## MACKENZIE, l'Hon. A.

Fleming a recommandé l'achat d'un lot aussi considérable que  
 possible à la date la plus rapprochée, 23398.  
 probabilité d'avoir plusieurs cent milles à concéder sous  
 un an, 23404.

au sujet des prix, a accepté les raisons de Fleming, 23441.  
 a pensé que 8 jours d'avis étaient suffisants pour produire la  
 concurrence en Angleterre, 23446.  
 a suggéré ensuite de prolonger le temps, 23447.  
 première quantité recommandée par Fleming, 40,000 tonnes,  
 23448.

ne se rappelle pas que l'offre de la Cie Aberdare n'a pas été  
 prise en considération, 23476.

correspondance avec la Cie Mersey faite par Trudeau, 23479.

pas de compétition au sujet du contrat No. 11, 23493.

ne se rappelle pas l'offre de Crawford, 23495.

correspondance avec Charles McKenzie, 23507.

Voir Contrats Nos. 6—11.

## RAILS D'ACIER, 1879 :

## TUPPER, Sir Charles.

5,000 tonnes requises dans l'été de 1879, 18422.

Reynolds a reçu l'ordre d'envoyer des circulaires aux fabri-  
 cants pour demander des soumissions, 18423.

d'accepter la plus basse, 18423.

a agi d'après les ordres du département, 18423.

a fait rapport du résultat, 18423.

raison pour demander une petite quantité, 18425.

une forte commande aurait produit une hausse, 18425.

avant de partir pour l'Angleterre, le témoin a ordonné de  
 faire publier des annonces, 18425.

s'est rendu en Angleterre avec Sir John A. Macdonald et Sir  
 Leonard Tilley, 18425.

RAILS D'ACIER, 1879—*Suite.*TUPPER, Sir Charles—*Suite.*

était en Italie lorsque les soumissions ont été reçues, 18425.  
 de retour à Londres, a communiqué avec les soumissionnaires  
 par l'entremise de Fleming et de Reynolds, 18425.  
 a accepté les plus basses soumissions et leur a demandé de  
 doubler la quantité demandée, 18425.  
 a ainsi obtenu 50,000 tonnes à bas prix, 18425.  
 ordre en conseil pour 30,000, 18426.  
 le bas prix a motivé la commande plus élevée, 18426.  
 avait pour résultat d'épargner des sommes considérables,  
 18426.  
 Wallace & Cie ont décliné la fourniture, 18432.  
 contrats avec les plus bas soumissionnaires dans tous les cas,  
 18435.  
 aucun député ou autre personne n'en a retiré de bénéfice,  
 18436.

Voir *Contrats Nos. 44-47, 53 55.*

## RAILS DE CROISSEMENT, ETC :

Voir *Contrat No. 57.*

## RAPIDES DE ST-ANDRÉ :

Voir *Rivière Rouge.*

## RAPPORT DE SMITH :

Voir *Smith, M. ; Fleming*

## RÉCLAMATION PRÉSENTÉE PAR UN INGÉNIEUR :

Voir *Ingénieur*

## RÉCLAMATIONS PRÉSENTÉES PAR DES ENTREPRENEURS :

Voir *Entrepreneurs.*

## REMISES A LOCOMOTIVES :

Voir *Contrat Nos. 26, 40.*

## REYNOLD'S THOMAS :

Achat de rails, 14581.

## RIVIÈRE A L'AIGLE :

Voir *Contrat No. 42.*

## RIVIÈRE AU RAT,—Pont en fer de la :

Voir *Contrat No. 56.*

## RIVIÈRE AUX ANGLAIS À LA RIVIÈRE A L'AIGRE,—de la :

Voir *Contrat No. 41.*

## RIVIÈRE ROUGE.—INONDATION DE LA :

JARVIS, E. W.

reçoit en 1872 l'ordre de faire rapport sur la traverse la plus favorable, 4466.

a pris des informations ; le chenal s'élargit ; décroissance dans la chute de la pluie, 4466.

vis-à-vis Winnipeg, la rivière s'est élargie de 50 pieds en 9 ans ; chenal aussi plus profond, 4483.

SMITH, W. O.

chenal des Rivière Rouge et Assiniboine élargi d'un tiers, 10469.

statistique quant à la vitesse du courant, 10477.

inondations peu probables, 10478.

embâcles pas à craindre, 10485.

glace friable, 10485.

pense que la culture des terres diminuera le volume des eaux, 10493.

crue du lac Manitoba, 10497.

ROWAN, J. H.

bien que la rivière se soit élargie, il y a des endroits où ce fait ne s'est pas produit ; les inondations sont à craindre comme par le passé, 11357.

## RIVIÈRE ROUGE.—COMPAGNIE DE TRANSPORT DE LA :

Voir *contrat No. 18, 28.*

## RIVIÈRE ROUGE.—TRAVERSE DE LA :

Carre, 2699.

Jarvis, 4496.

Bain, 9748.

Rowan, 10715, 11331, 12286.

Schultz, 11034.

Bannatyne, 11096.

## ROBINSON, WILLIAM :

Voir *contrat No. 36.*

## ROUTE :

CAMPBELL, H. M.

préfet du comté du Portage-la-Prairie, 2241.

avantages à retirer d'une déviation de la ligne au sud du Portage, 2257.

MOLVAINE, S.

réside à Portage-la-Prairie, 2289.

même déposition que le précédent, 2307-2321.

JARVIS, E. W.

ligne au sud du lac Manitoba, meilleure au point de vue du métier, 4501.

FULLER, R.

région au nord du lac Manitoba impropre à la colonisation, 7609.

voie ferrée à l'ouest de Winnipeg, telle que maintenant construite, bien plus avantageuse, 7611.

ROUTE—*Suite.*

## CONNERS, J. L.

décrit la route par les détroits, 9479.  
des détroits au Fort Pelly; splendide région de pâturages,  
9496.  
la vallée de la rivière du Cygne est la meilleure région agricole  
qu'il ait vue, 9496.  
autres détails sur la route à l'ouest de Winnipeg, 2556.

## BAIN, J. F.

n'a pas connaissance qu'aucun ingénieur ou député possédât  
des biens près de Selkirk, ou ait influencé la décision  
favorable à la traverse en cette localité, 9752.

## ROWAN, J. H.

a suggéré de se diriger directement sur l'embouchure de la  
Nipigon, 10606.  
croit que la décision pour la route par les détroits a été prise  
en 1874 ou au printemps de 1875, 10613.  
pas d'obstacles au nord du lac Manitoba, 10614.  
traverse de Selkirk fixée en 1874, 10715.  
ni ingénieur, ni député intéressé, 10716.  
route plus directe cherchée, mettant à part la considération  
du trafic local, 11201.  
opinions du témoin à ce sujet, 11201.  
compétition avec d'autres lignes transcontinentales, 11207.  
coût des ponts à peu près le même à Selkirk et Winnipeg,  
11332.  
le gouvernement possédait des biens-fonds à Selkirk et non  
ailleurs, 11338.  
cette traverse choisie par le témoin, 12288.  
chargé de choisir où le gouvernement avait des terrains  
toutes choses égales d'ailleurs, 12289.  
ferait encore le même choix, 12302.

## SCHULTZ, JOHN, M. P.

ne connaît aucun député autre que lui et Bannatyne intéressé  
à la traverse de Selkirk, 11035.  
la plus grande partie de ses terrains acquis depuis le choix  
qui a été fait de Selkirk, 11039.

## BANNATYNE, A. G. B.

le choix de Selkirk n'est pas dû à des influences illicites,  
11103.

## TUPPER, Sir Charles.

les conditions climatiques ont milité en faveur de Burrard  
Inlet à l'encontre de Fort Simpson, 18476.

## FLEMING, S.

ne connaît aucun programme au gouvernement autre que  
d'obtenir une ligne courte et peu dispendieuse, 18776.  
route choisie pour raisons techniques, 18783.  
le témoin a différé d'opinion avec le gouvernement quant au  
tracé des second 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge,  
18784.  
cette route avait des pentes très fortes et une traverse dis-  
pendieuse, 18789.  
ne se rappelle pas d'avoir eu antérieurement à subir le con-  
trôle du gouvernement, 18794.  
la passe de la Tête Jaune adoptée de fait en 1872, 18805.  
tracé de l'embranchement Pembina fait en 1874 pour se rac-  
corder avec le système américain jusqu'à Pembina, 18808.  
Winnipeg pas mis en cause lors du tracé de la ligne, 18813.

ROUTE.—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

tracé entre Selkirk et Livingstone, par les Détroits, fait en 1875, 18822.  
 route par les Détroits décidée pour motifs techniques, 18827.  
 Selkirk avait déjà été adoptée comme traverse, 18334.  
 longueur de la présente voie ferrée vue par le témoin lors de son voyage transcontinental, 19561.  
 opinion du témoin au sujet de la traverse de Selkirk, 22138.

## ROWAN, JAMES H. :

explorations (1871), 10503.  
 (1872), 10586.  
 (1873), 10596.  
 (1874), 10516, 10700.  
 contrat No. 1, 10726, 11173.  
 No. 4, 10750.  
 No. 5, 10638, 10699, 12284.  
 No. 5 A, 11174, 11361.  
 No. 14, 10762, 11174, 11326, 12204.  
 No. 14 et 15, 10731, 11175, 12304.  
 No. 15, 10952, 11250, 11327, 12304.  
 No. 18, 11358.  
 No. 33, 11363.  
 No. 34, 10937.  
 No. 36, 11372.  
 No. 48, 11383, 12284.  
 ligne au nord du lac Manitoba, 10613, 10700, 11181.  
 traverse de la Rivière Rouge, 10715, 11331, 12286, 12305.  
 au Fort Pelly, 10717.  
 construction (1875), 10724.  
 Nixon, fournisseur, 10938.  
 influence illicite, 10716.  
 rapports avec Murdoch, 12309.

## RUTTAN, HENRY N. :

explorations préliminaires, 351.  
 exploration de tracé, 387.  
 contrat No. 1, 579.  
 Nos. 14 et 15, 545.  
 No. 15, 415, 609.  
 No. 59, 585.

## RYAN, HUGH :

contrat No. 25, 17950, 18189, 18233.  
 No. 41, 18085, 18190, 18233.  
 No. 61, 18148.  
 méthode pour concéder les entreprises, 18181.  
 influence illicite, 18186.

## RYAN, JAMES :

explorations préliminaires, brigade K, 7812.  
 Nixon, fournisseur, 7835.

## RYAN, JOHN :

contrat No. 48, 7612.  
 No. 59, 7710.  
 No. 64, 7699.

## SAMUEL, E. :

Voir *Contrat No. 20.*

## SCHREIBER, COLLINGWOOD :

tracé et construction, 23096.  
 Colombie Anglaise 23298.  
 Contrat No. 15, 23136, 23282.  
 Nos. 25, 23213.  
 Nos. 25 et 41, 23160.  
 Nos. 25, 41 et 42, 23165.  
 No. 42, 23112, 23239, (1834).  
 No. 48, 23157.  
 manière d'évaluer les travaux, 23251.  
 lettre du secrétaire de la commission ; réponse, voir question  
 No. 23650.

## SHULTZ, JOHN, M. P. :

Aide aux journaux, 11013, 11032.  
 Association Fraser et Grant-Whitehead, 11021.  
 traverse de la Rivière Rouge ; influence illicite, 11034, 11035

## SECTION DANS LA RÉGION BOISÉE :

Voir *Contrats Nos. 13, 14, 15, 25, 41, 42* ; *Travaux d'art.*

## SECTION MONTAGNEUSE :

Voir *Contrats Nos. 60-63.*

## SHIELDS, JOHN :

Contrat No. 42, 4650.

## SIFTON, GLASS &amp; CIE :

Voir *Contrats Nos. 1 et 2.*

## SIFTON, JOHN :

Contrats No. 1, 1461, 1702, 4944.  
 No. 13, 1637.  
 No. 14, 1676, 4019.

## SIFTON, WARD &amp; CIE :

Voir *Contrats Nos. 13, 23.*

## SMELLIE, W. B.

contrat No. 5A, 19086.  
 Nos. 14 et 15, 20244, 20337.  
 No. 15, 20519.  
 No. 25, 21830.  
 No. 48, 19754.

## SMITH, carte de :

Voir *carte.*

## SMITH JAMES N. :

Contrat No. 37, 13888.  
 No. 42, 13760.  
 No. 61, 13918.  
 rapports avec Chapleau, 13862.

## SMITH, MARCUS :

explorations, 20603, 21366, 21619, 21703.  
 Colombie Anglaise, 20589, 20633, 21223, 21513, 21611, 21657.  
 du lac Nipissing à la tête du lac Supérieur, 21550.  
 à l'ouest de la Rivière Rouge, 21605, 21802.  
 Contrat No. 13, 21514.  
 Nos. 13 et 25, 21581, 21717.  
 No. 14, 21434.  
 Nos. 14 et 15, 21499, 21612, 21644, 21742.  
 No. 15, 21405, 21634.  
 Nos. 41 et 42, 21702.  
 embranchement de la baie Georgienne, 21360.  
 direction du département des ingénieurs, 21570, 21635.  
 suppression de la carte, 21625.  
 rapport sur le tracé, 21661.

## SMITH, W. OSBORNE :

inondations de la Rivière Rouge, 10461.  
 crue du lac Manitoba, 10494.

## SOUMISSIONS :

Voir *Contrats. Système pour concéder les entreprises.*

## SOUMISSIONS,—Réception des :

Voir *Méthode pour concéder les entreprises.*

## SPÉCULATIONS SUR LES TERRES :

Mackenzie, C., 2985.  
 Sutherland, 5151.  
 Schultz, 11033.  
 Bannatyne, 11099.  
 Fleming, 22339.

## STEPHENSON, RUFUS, M. P. :

Contrat No, 15 ; influence illicite, 14159.

## ST-ANDRÉ, RAPIDES DE :

Voir *Rivière Rouge.*

## ST. JEAN, DR :

Contrat No. 4, 18237.

## STRANG, ANDREW :

Nixon, fournisseur, 7868.

## STRONÁČH, JOHN :

contrat No. 1, 10066.  
 No. 2, 10086.  
 No. 4, 10090.  
 télégraphe, embranchement sud de Pembina, 10098.

## SUTHERLAND, HUGH :

Ecluse de Fort Frances, 5029, 12408.  
 prétendue mauvaise administration, 5150, 5224.

SUTHERLAND, JAMES :

Eluse de Fort Frances, 7163, 9153, 12138.

SUTHERLAND, PETER :

Nixon, fournisseur, 7081.  
rectification, 8749.

SUTTON & THIRTKELL :

Voir *contrat No. 4.*

SUTTON & THOMPSON :

Voir *contrat No. 4.*

SUTTON, R. T. :

contrat No. 4, 15069, 15698.  
No. 15, 15215.

TAYLOR :

Voir *Contrat No. 13.*

TÉLÉGRAPHE,—Exploitation du :

Voir *Contrats 1-4.*

TÉLÉGRAPHES,—Construction et entretien de :

Voir *Contrats Nos. 1-4.*

THIRKELL, JOHN :

Contrat No. 4, 653.

THOMPSON, M. M. :

Ecluse de Fort Frances, 9760.

TOCHQUONYALA,—Lac :

Voir *Horetzky ; McNicol ; Gamsby.*

TRAVAUX D'ART :

EXPLORATIONS—

GÉNÉRALITÉS.

FLEMING, S.

nomination ; responsabilité et instruction, (1871), 18663.

J. H. Rowan, l'officier le plus ancien, 18673.

hésitation pour entreprendre les travaux, 18676.

mode pour contrôler les trava. x, 18677.

connaissance du pays nécessaire, 18680.

explorations instrumentales recommandables dans les circon-  
stances, 18681.

opinion du capt. Palliser, 18681.

des explorations préliminaires auraient été faites au lieu  
d'études instrumentales n'eût été le défaut de temps,  
18687.

on aurait économisé de fortes sommes, 18692.

discussion des deux systèmes, 18696.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

- explorations instrumentales indispensables parfois, 18711.  
 ne se rappelle pas le rapport de Rowan de 1871, 18749.  
 les études ont duré trois ans avant de signer le premier  
 contrat, 18724.  
 délai dû en partie au changement de gouvernement, 18726.  
 le témoin responsable des dépenses, 18729.  
 contrôle et administration financière, 18730.  
 travaux auraient coûté moins par une compagnie privée, 18742.  
 exposé des explorations, 22031.  
 Difficultés provenant du caractère accidenté du pays, des  
 forêts interminables, de la rigueur de l'hiver, et du peu  
 de temps assigné pour l'achèvement des travaux, 22031.  
 trois grandes divisions, orientale, centrale et occidentale, 22031.  
 pas de confiance dans les explorations préliminaires, 22031.  
 explorations instrumentales adoptées, 2 031.  
 avantages d'une ligne coupée en tous sens par d'autres explo-  
 rations 22031.  
 instructions aux ingénieurs, 22031.  
 11 sections entre Ottawa et la Rivière Rouge, 22031,  
 lettre au ministre (1871) au sujet des explorations d'hiver  
 22031,  
 avancement des travaux décrit dans le rapport de 1872, 22034.  
 point choisi pour commencer la section est, 22036.  
 résultat des explorations dans les régions boisées, 22036.  
 rapport de 1874, page 27, 22046.  
 opérations dans les régions boisées décrites dans le rapport  
 de 1877, page 46, 22038.  
 système adopté parce que le témoin pensait que le chemin  
 de fer commencerait dans un délai de deux ans, 22043.  
 autrement, aurait fait faire les explorations tout d'abord,  
 22049, 22076.  
 obligation de donner une ligne praticable d'une extrémité à  
 l'autre avant de commencer la construction, 22096.  
 dépense probable des brigades d'exploration, 22108.  
 2 ingénieurs, deux bûcheurs et portageurs étaient suffisants  
 pour une exploration, 22121.  
 mention des explorations préliminaires de Murdock, Arms-  
 trong et Austri, dont les dépenses ont été obtenues du  
 département, 22125.  
 le coût des explorations instrumentales comparativement à  
 celui des explorations préliminaires, n'a pas été pris en  
 considération, 22162.  
 ces dernières impraticables, 22162.  
 impossibilité de trouver des hommes compétents pour ces  
 dernières, 22162.  
 explorations préliminaires insuffisantes dans tous les cas,  
 22176.  
 explorations instrumentales essentielles entre Ottawa et le lac  
 Supérieur, et pour quels motifs, 22177.  
 brigades d'exploration employées sur des lignes d'embran-  
 chement partant d'un tracé, 22197.  
 impossible pour une personne inexpérimentée de constater la  
 possibilité d'une voie ferrée, 22201.  
 pays étudié dans le sens de sa largeur, 22210.  
 mode adopté pour les explorations instrumentales, 22211.  
 coût des explorations n'est qu'une considération secondaire,  
 22214.

TRAVAUX D'ART—*Suit*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*FLEMING, S.—*Suite.*

- jusqu'en 1877, 10,000 de tracé ont été explorés entre Ottawa et la Rivière Rouge, 22219.  
 attention attirée d'abord sur les passes de Howse et de la Tête Jaune par des écrits du capt. Palliser et autres, 22230.  
 nominations pour motifs politiques, 22231.  
 ordres à l'ingénieur de district, 22234.  
 discrétion laissée aux hommes, 22236.  
 instructions à Moberly pour la passe de Howse, 22238.  
 comparaison entre les passes de Howse et de la Tête Jaune, 22242.  
 abandon de la passe de Howse, 22249.  
 raisons en faveur de la Tête Jaune, 22251.  
 atord de la passe de Howse, difficile, 22257.  
 approvisionnements: instructions pour utiliser ceux de Moberly, 22276.  
   achats exorbitants faits par Moberly, 22293.  
   perte, 22304.  
   achat d'articles inutiles, 22305.  
   explications données par Moberly, 22327.  
 télégrammes échangés avec Trutch au sujet du changement de base par Moberly, 22276.  
 passe de la Tête Jaune adoptée sans exploration, 22281.  
 sommes énormes dépensées pour explorations dans la Colombie Anglaise, 22291.  
 voyage transcontinental en 1872, 22208.  
 désaccord avec Moberly, 22310.  
   instructions qui lui sont données pour l'étude de la vallée de Jasper, 22329.  
   discontinuation de ses services, 22329.  
 production de la correspondance entre Fleming et Smith, en 1872, 22332.  
 en trois ans, dix-neuf mois en Angleterre, 22333.

## SMITH, M.

- arrivée dans la Colombie Anglaise (1872), 20590.  
   en charge jusqu'en 1876, 20598.  
   Can. bie, son premier aide, 20602.  
 a fait des explorations à partir de Winnipeg vers l'Ouest, (1877), 20603.  
   étude critique de la route à partir d'Edmonton, 20605.  
 a visité les sections 13, 14, 15 et 25 en construction, (1878), 20617.  
   les sections 41 et 42 en voie d'exploration (1878), 20619.  
 désireux de reprendre ses travaux dans la Colombie Anglaise, (1879), 20623.  
   a été informé qu'il y aurait peu à faire là, 20623.  
 se rend au Manitoba, 20524.  
   exploration de la ligne au sud du lac Manitoba, 20624.  
   même occupation en 1880, 20629.  
 travaux de chaque campagne dans la Colombie Anglaise réglés par l'ingénieur en chef, 20636.  
 mode de faire des explorations. Fleming en était responsable, 20640.  
 passe de Howse abandonnée avant qu'il fut employé, 20640.  
 a examiné les comptes de Watts en 1872, 20653.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*SMITH, M.—*Suite.*

- deux brigades seulement employées dans la Colombie Anglaise en 1873, 20656.
- sous les ordres de Jarvis et Gamsby, 20662.
- leur but était de trouver une route à travers la chaîne de la cascade, 20672.
- instructions pour la campagne de 1872-73, 21227.
- impossibilité de réduire les dépenses par suite du système adopté, 21232.
- les brigades d'exploration auraient été suffisantes, 21232.
- s'est prononcé dans ce sens dans sa lettre du 14 juin 1872, 21232.
- cite l'expédition de Palliser, 21235.
- Palliser n'a pu trouver la passe de la Tête Jaune; ses opérations étant limitées par ses instructions, 21237.
- croit que Fleming avait été informé de la praticabilité de la passe de Howse, 21250.
- le peu de temps donné a justifié en partie l'exploration instrumentale, 21253.
- aurait débuté avec des brigades moins nombreuses, 21257.
- deux ingénieurs et des Indiens constituaient une brigade suffisante, 21281.
- le mérite respectif des passes auraient dû être constaté avant d'ordonner une exploration instrumentale, 21289.
- brigades de McLennan, 21293.
- perte de 19 animaux, 21297.
- brigade de Mahood mal conduite, 21297.
- l'incendie des bâtiments du Pacifique a détruit les travaux de 1872, 21305.
- a quitté Ottawa le 15 mai 1874, avec trois brigades, 21309.
- Bute Inlet, terminus probable à l'époque, 21314.
- Hcretzky a trouvé une passe facile par la vallée de la Kitimat jusqu'à la Skeena, 21320.
- rapport de Cooper, sans valeur, 21338.
- explorations de 1875, dans la direction de Bute Inlet, 21345.
- exploration de l'Homathco, 21348.
- nouvelle exploration depuis la Tête Jaune jusqu'au Fort George, 21348.
- pense que les explorations dans la Colombie Anglaise de 1873 à 1875, ont été faites judicieusement et économiquement, 21352.
- explorations terminées en 1874, 21357.
- au printemps de 1876, a été nommé temporairement ingénieur en chef, en l'absence de cet officier, 21369.
- Cambie envoyé dans la Colombie Anglaise à sa place, 21366.
- raisons pour lesquelles la passe de Howse a été abandonnée, 21513.
- pas de passe à travers la chaîne de Selkirk, 51515.
- instructions données directement par Fleming à Moberly de quitter la passe de Howse, 21529.
- instructions de l'ingénieur en chef au sujet de la passe d'Arthabaska, une erreur, 21530.
- les ingénieurs ne devraient pas être gênés dans leurs actions, par des instructions particulières, 21537.
- nouveaux détails sur l'exploration de la rivière des Français, en 1876, 21530.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*SMITH, M.—*Suite.*

- il n'aurait dû être fait d'abord que des explorations simples entre le Nipissing et le Nipigon, 21562.  
 sa première lettre après sa nomination demandait des explorations préliminaires, 21568.  
 examen de la région à l'ouest de Winnipeg, 21605.  
 essai de tracé au sud du lac Manitoba, 21605.  
 traverse facile sur la petite Saskatchewan, 21605.  
   pas sur l'Assiniboine, 21605.  
 examen de la région au sud de la Saskatchewan, 21605.  
   de la à Carleton, 21605.  
 les terres à blé se prolongent jusque dans la région boisée, 21605.  
 s'est rendu à Kamloops par la voie d'Edmonton et de la Tête Jaune, de là à Westminster, 21609.  
 s'est assuré du progrès des explorations dans la Colombie Anglaise, 21611.  
 retour par San Francisco, 21611.  
 visité la section 14, 21611.  
 retour à Ottawa en novembre, 21611.  
 attention pas attirée sur le lac Travers.  
 a dressé l'annexe D au rapport de 1878, 21622.  
 carte supprimée, 21625.  
 a télégraphié à Fleming de dresser le rapport, 21626.  
 a recommandée la passe de la Rivière-au-Pin jusqu'à Butte Inlet, 21626.  
 le ministre a différé d'opinion. 21626.  
 sans instructions à partir du printemps de 1878, 21629.  
 n'a pas reçu d'instructions au printemps de 1878 quand Fleming s'est rendu en Angleterre, 21636.  
 n'a pas été consulté, 21639.  
 considérait la passe de la Tête Jaune impraticable, 21649.  
 mention des explorations de la Rivière-au-Pin, 21657.  
 rapport favorable par Hunter, 21658.  
 rapport sur le caractère de la région, 21659.  
 questions autres que des questions techniques considérées par lui en recommandant un changement de route, 21665.  
 renseignements obtenus au moyen des explorations, 21701.  
 dépense inutile de faire revenir les brigades à Ottawa, 21703.  
 cause de perte de temps au printemps, 21706.  
 une compagnie privée aurait procédé plus rapidement, 21714.  
 en charge de deux brigades au printemps de 1879, 21802.  
 200 milles de tracé à l'ouest de Winnipeg, 21806.  
 description des lignes, 21806.  
 en avant des entrepreneurs, 21803.  
 tracé de premier ordre, 21816.  
 rapport en faveur du Fort-de-Pierre comme traverse, 21817.  
 adresse à l'ingénieur en chef, 21825.  
 n'a pas été imprimé, 21828.

## MACKENZIE, L'HON. A.

- est entré en fonctions en 1873. 23308.  
 le gouvernement n'avait pas d'opinions des ingénieurs justifiant un commencement d'opérations, 23313.  
 route à partir de Upper Thompson jusqu'à Big Bind reconnue en 1874 comme impraticable, 23314.  
 Fleming seul directeur des explorations, 23315.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*GÉNÉRALITÉS—*Suite.*

- vues relatives à la politique du gouvernement, 23316.  
 Fleming n'a pas reçu ordre de changer le mode d'exploration, 23317.  
 tracés faits jusqu'à la fin de 1874, 23320.  
 direction générale assez bien décidée jusqu'à la passe de la Tête Jaune, lorsque des soumissions ont été demandées pour la ligne télégraphique, 23325.  
 politique du gouvernement pour obtenir la ligne la plus courte entre la baie du Tonnerre et le Portage du Rat, 23523.  
 décidé pour la construction immédiate, 23523.  
 ligne primitive à partir du Nipigon *via* le lac à l'Esturgeon excessivement accidentée, 23524.  
 pense que les quantités n'ont pas été constatées avant la concession de l'entreprise, 23525.  
 a compris que les quantités étaient calculées d'après des données réelles, telles que mentionnées par les ingénieurs, 23529.  
 choix de Selkirk laissé à l'ingénieur, 23537.

## EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES.

## RUTTAN, H. N.

- ingénieur civil et entrepreneur, 351.  
 aide de T. J. Thompson à la rivière Pic, 355.  
 brigade composée de 12 hommes, 359.  
 de la Roche Rouge à la baie sud du Nipigon (instrumentale), 362.  
 quatre mois en campagne, 364.  
 approvisionnements: Thompson responsable, 365.  
 retour à Ottawa après la campagne, 373.  
 des lacs au Foin à la rivière Racine, (1875), 382.  
 brigade: 25 à 35 hommes, 379

## CARRE, H.

- de la hauteur des terres à la rivière des Anglais, (1871), 1934.  
 brigade: 33 hommes, 1938.  
 explorations sous la direction de Rowan, 1950.  
 nature des travaux; région inconnue, 1955.  
 latitude calculée sur les étoiles, 1958.  
 approvisionnements: difficiles à se procurer, 1934.  
 en a tiré de la baie du Tonnerre, 1940.  
 parti avec provisions suffisantes pour un mois, 1943.  
 épuisées une semaine après avoir atteint le point de départ, 1952.  
 Rowan blâmable à ce sujet, 1953.  
 interruption des travaux, en conséquence, 1988.  
 revenu à la baie du Tonnerre, le 15 octobre, 1986.  
 temps perdu depuis le milieu d'octobre jusqu'à la fin de décembre, 1996.  
 personnel à gages, 1999.  
 \$3,840 dépensées inutilement, à part les provisions, 2007.  
 attaqué par le scorbut et forcé de revenir à la Baie du Tonnerre, 2013.  
 de la Roche Rouge à l'extrémité nord du lac de l'Esturgeon noir, (1873), 2018.  
 brigade: 33 hommes, 2020.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*CARRE, H.—*Suite.*

approvisionnement : reconnu suffisants avant que de partir, 2027.

opérations terminées en octobre 1873, 2033.

à Ottawa jusqu'au printemps, 2034.

de la Baie Nord Est aux chûtes de l'Esturgeon, (1875), 2967.  
revenu à Ottawa en mars 1875, 2070.

estimation des quantités qui étaient énormes, 2071.

on lui demande de trouver une route meilleure, 2071.

est retourné dans ce but en juin 1875, 2072.

exploration combinée : préliminaire et de tracé, 2074.  
ligne terminée en décembre 1875, 2076.

brigade : 50 hommes environ, 2078.

a exploré la ligne des Dalles en même temps, 2079.

revenu à Ottawa où il est resté jusqu'en mai ou juin 1876, 2088.

## JARVIS, E. W.

employé de 1871 à 1875, 4159.

depuis la Baie du Poisson Blanc jusqu'à la rivière Rouge, 4160.

brigade : 32 hommes, 4167.

continuation des opérations pendant l'hiver, 4187.

approvisionnement tirés de Thunder Bay, 4164.

distances de 400 milles du commencement des travaux,  
4164.

Gray envoyé à Winnipeg pour faire des achats, 4173.

provisions envoyés *via* la Baie du Tonnerre presque toutes  
dépensées par le détachement envoyé pour les chercher, 4181.

est arrivé à la rivière Rouge 30 mars, 1872, 4200.

a frappé la rivière à environ 10 milles au nord de Winnipeg,  
4202.

profils en travers de la ligne, 4210.

retourné à Ottawa pour dresser les plans, 4206.

plans et données brûlés lors de l'incendie des bureaux du  
chemin de fer, 4215.

n'aurait pu servir pour constater les quantités,  
4215.

la ligne aurait évité le marais Julius en contournant  
sa partie sud 4226.

du lac à l'Aigle à celui de l'Esturgeon (1872), 4231.

duré des opérations : de juin à octobre, 4234.

manière d'obtenir des approvisionnements, 4235.

difficulté de transport, 4250.

approvisionnement de toutes sortes pour 6 mois :  
\$10,000 à \$15,000, 4276.

à Ottawa pendant l'hiver, 4283.

du lac à l'Aigle au Portage du Rat (1873), 429<sup>e</sup>.

brigade : 20 hommes, 4293.

coût moins considérable, 4304.

arrangements pour les provisions, 4301.

pémican et farine seulement, 4308.

tracé de la ligne centrale, et profils en travers à certains  
points, 4314.

données expédiées à Ottawa, 4317.

en juin 1873, s'est rendu à la Colombie Anglaise, 4321.

du cricue à la Cache jusqu'à la chaîne de la Cascade, *via*  
Lilloet, 4325.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*JARVIS, E. W.—*Suite.*

- au lac Siton à la Thompson, *viâ* la vallée Bonaparte, 4325.
- brigades : 24 hommes, mules, etc., 4327.
- animaux appartenant au gouvernement, 4331.
- du crique du Pont, rivière Fraser aux lacs du Taon à cheval, 4356.
- brigade : 3 hommes, 4358.
- pense que trois hommes sous la conduite d'un ingénieur, et une demi-douzaine d'animaux suffisaient à une exploration dans la Colombie Anglaise, 4365.
- revenu à Ottawa à l'hiver de 1873-74, 4370.
- retourné à la Colombie Anglaise avec trois aides, en 1874, 4372.
- de la Cache de la Tête Jaune à la rivière Fraser, 4375.
- brigade : 33 hommes et 120 animaux, 4376.
- ont emporté leurs provisions, 4379.
- opérations, de juin à octobre, 4385.
- aucune des explorations par le témoin dans la Colombie Anglaise sur la ligne du tracé, 4391.
- au nord de la cache de la Tête Jaune et de la passe de la rivière à la Boucane, 4393.
- organise la brigade, 4394.
- épuisé par la disette, 4398.
- atteint Edmonton à la fin de mars, 4412.
- et Winnipeg le 23 mai, 4414.
- a refusé tout emploi subséquent, 4415.
- coût des explorations dans la Colombie Anglaise et au lac Supérieur, à peu près le même par mille, moins coûteuses dans la région des prairies, 4448.

## FORREST, H. F.

- aide-niveleur dans la brigade R de Mahood, 5267.
- de la branche supérieure de la Thompson vers Chilcotin, 5268.
- description, 5270.
- opérations commencées en mai 1872, 5272.
- brigade : 30 hommes, 16 mules et 18 chevaux de charge, 5274.
- R. McLellan responsable des approvisionnements, 5288.
- en opération jusqu'en novembre, 5296.
- a dressé des plans à Ottawa pendant l'hiver, 5314.
- 40 milles explorés, 5297.
- ligne praticable mais pas favorable, 5309.
- joint la brigade de Carre, 5320.
- de la rivière Nipigon au lac de l'Esturgeon, 5320.
- mode d'approvisionnements, 5326.
- a dressé des plans à Ottawa pendant l'hiver, 5332.
- de Winnipeg à Selkirk, 5425.
- brigade : environ 15 hommes, 5427.
- terminé en septembre 1875, 5429.
- tracé actuel en dehors de ces explorations, 5432.

## MOBERLY, W.

- en charge des brigades S et T, Colombie Anglaise, 6282.
- personnel : 22 à 24 hommes à part les portageurs, 6290.
- brigade S : 80 ou 90 bêtes de charge ; en a acheté plus ensuite, 6297.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*MOBERLY, W.—*Suite.*

- a atteint le crique du Cheval Sauvage en septembre 1871, 6332.
- pour atteindre la passe Howse, 6343.
- coût de l'hivernement : \$57,000, 6394.
- reçoit l'ordre, en 1872, de quitter la passe de Howse et de se rendre à la passe de la Tête Jaune, 6454.
- congédié en octobre ou novembre, 6326.
- employé en 1872, à faire une trouée à travers la passe d'Arthabaska jusqu'à celle de la Tête Jaune, 6331.
- d'après message télégraphique de l'ingénieur en chef, 6541.
- s'y est opposé et a recommandé un système différent, 6562.
- appuyé par le lieutenant-gouvernement Trutch, 6572.
- habile comme ingénieur, 6579.
- perte en conséquence : \$60,000, 6583.
- brigade de McCord, 6604.
- comprenait ainsi que la brigade S de 40 ou 45 hommes et 250 animaux, 6607.
- pourquoi tant d'animaux, 6612.
- de la rivière Chaudière à Edmonton, 6626.
- a trouvé les pentes de la passe de Howse, plus fortes qu'il ne croyait, 6655.
- ordres contradictoires, 6670.
- a conclu que la Passe de la Tête Jaune était préférable à celle de Howse, en 1873, 6671.
- hiverné en 1872 près du comptoir de Jasper, 6674.
- Cache de la Tête Jaune explorée en 1873, 6677.
- à l'est de la rivière aux Racines, 6678.
- terminé vers août, 6681.
- alors, à l'ouest du lac de l'Original, 6682.
- ensuite, a tracé la ligne avec soin jusqu'à la Cache de la Tête Jaune, 6685.
- retourné à Victoria, 6688.
- brigade T : à la passe de l'Aigle, 6408.
- 22 hommes, 6417.
- pas d'animaux ni de portageurs, 6418.
- tracé d'essai de la passe de l'Aigle au Gros Remou, 6422.
- 4 mois en campagne, 6427.
- délai de la brigade employée sur la branche supérieure de la Thompson, 6494.
- six semaines perdues à la recherche de cette brigade, 6502.
- perte : \$80 par jour, 6506.
- une année perdue en conséquence, 6513.
- atteint le lac de l'Original le 18 septembre, 6517.
- mauvaise conduite de la brigade a causé une perte de \$50,000 ou \$60,000, 6530.
- arrangements pour les approvisionnements, 6305.
- achetés par le témoin, 6413.
- dépôt « la passe de l'Aigle, 6419.
- difficulté pour le transport, 6430.
- coût : 80 centins par livre, 6435.
- aissés à mi-chemin sous la garde d'un Indien, 6438.
- ne les a jamais retrouvés, 6442.
- tentatives pour leur recouvrement, 6446.
- n'en connaît pas le résultat, 6447.
- perte d'environ \$7,000, 6450.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*MOBERLY, W.—*Suite.*

- transférés à la Cie de la Baie d'Hudson au lac Ste-Anne, 6690.
- animaux transférés à l'agent du gouvernement à Kamloops, 6693.
- retour à Ottawa, 6700.
- y est resté un an et demi, 6701.
- comptes examinés, 6702.
- quitte le service du gouvernement, 6715.
- a déclaré la passe d'Athabaska impraticable, 6730.
- par la suite, McLeod n'a pu trouver une passe, 6731.
- praticabilité de la passe de Howse découverte par un ingénieur qui l'a franchie, 6752.
- instructions de Fleming, 6758.
- tirées au net et imprimées, 6760.
- une brigade moins forte aurait été suffisante, 6754.
- brigades d'exploration dans la Colombie Anglaise trop considérables, 6779.

## RYAN, J.

- porte-chaine dans la brigade K ; déposition sans importance, 7814-7867.

## KIRKPATRICK, W. W.

- employé pour le chemin du Pacifique depuis 1871, 8251.
- premier aide d'Armstrong, 8255.
- de la rivière Noire au lac Long, 8257.
- brigade : 45 hommes, 8262.
- difficultés pour les approvisionnements, 8273.
- retard en conséquence, 8294.
- mauvaise organisation des vivres, 8300.
- exploration contournant l'extrémité du lac Long, 8318.
- brigade : 10 hommes, 8323.
- complétée à bonne heure en mars, 8322.
- retour à Ottawa, 8328.
- part pour le Nipigon le 1er juillet 1872, 8328.
- de la partie nord-ouest du lac Nipigon jusqu'au lac de l'Esturgeon, 8333.
- brigade : 35 hommes (1), 8332.
- difficultés pour les approvisionnements, 8346.
- travaux moins effectifs pour cette raison, 8354.
- exploration préliminaire avec le théodolite et le niveau, 8356.
- travaux terminés le jour de Noël au matin, 8355.
- retour à Ottawa, 8360.
- du lac Hélène au lac Long (printemps de 1873), 8360.
- expl. préliminaire, 8363.
- brigade : 35 hommes, 8368.
- arrangements satisfaisants quant aux provisions, 8373.
- retour à Ottawa à l'hiver, 8376, 8572.
- se rend à la rivière de l'Acier (printemps 1874), 8556.
- campagne de six semaines, 8560.
- du Fort Frances à la rivière de l'Île de Sable ; de là au lac Orang-Outang ; de la rivière Wabigon au lac de ce nom, par la voie du Manitou et retour au Fort Frances (1874), 8557.
- brigade ; 14 hommes, 8533.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*KIRKPATRICK, W. W.—*Suite.*

- distance : 300 ou 400 milles, 8570.
- à l'est et à l'ouest du Wabigon (1875), 8571.
- brigade : 30 ou 40, 8576.
- terminé en octobre, 8581.

ROWAN, J. H.

- nommé dans le personnel du pacifique en mai 1871, 10508.
- a réuni des informations jusqu'en juin, 10510.
- a esquissé le programme des explorations, 10510.
- a quitté Ottawa en juin avec 13 brigades, 10510.
- exploration à faire par chaque brigade : 75 milles, 10514
- programme des travaux, 10514.
- raisons qui ont fait adopter l'exploration instrumentale, 10521.
- besoin de brigades nombreuses, 19527.
- difficulté de faire une expl. simple, 10563.
- description des travaux de la campagne, 10565.
- n'a pas trouvé de route au nord du lac supérieur, 10584.
- opérations de la seconde campagne (1872), 10586.
- de Mattawa, *via* Nipissing à la vallée de la rivière de l'Esturgeon, 10586.
- ligne nouvelle tentée, 10586.
- autour du Nipigon, delà jusqu'à la Rivière Rouge, 10586.
- exploration complétées, 10587.
- instrumentale, 10587.
- opérations de la troisième campagne (1873), 10596.
- entre la rivière Rouge et le Nipissing, 10596.
- nombre de brigades : huit, 10597.
- quatrième campagne (1874), 10616
- du Portage du Rit à la Rivière Rouge, 10616.
- nouvelle exploration, 10616.
- au nord du lac Manitoba, 10619.
- au nord des présentes sections 14 et 15, impraticables 10628.
- seconde exploration de la section 15 par Carre, 10630.

JENNINGS, W. T.

- en charge d'une brigade dans la Colombie Anglaise (1875) 11414.
- de la rivière Chilanco à la rivière de l'Eau Noire, 11426.
- tracé d'essai, 11427.
- 17 brigades, 11420.
- chiffre porté à 25 dans Victoria, 11425.
- opérations de juin à octobre, 11434.
- 100 milles, 11435.
- approvisionnements, 11436.
- tracé praticable pour une région montagneuse, 11440.
- à Victoria de novembre à janvier, 11444.
- retour à Ottawa, 11446.
- opérations de la campagne suivante (1876), 11451.
- depuis Dean Inlet à travers la vallée de la rivière au Saumon, 11451.
- double brigade ; 60 hommes, 11453,

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*JENNINGS, W. T.—*Suite.*

- tracé et ligne d'essai simultanément, 11455.
- cinquante-deux milles, 11457.
- travaux terminés en septembre, 11459.
- retour à Ottawa, 11474.
- en 1877, exploration d'une partie de la route par la rivière Fraser, 11476.
- de Boston Bar à l'embouchure de la Harrison, 11479.
- distance: 70 milles, 11479.
- personnel recruté à Ottawa, 11478.
- bûcheurs venant de Victoria, 11478.
- brigade; 35 hommes, 11481.
- congrédiés en septembre 1877, 11485.
- ligne favorable, 11482.
- examen du port de Puget's Sound, 11487.
- retour à Ottawa, 11489.
- d'Emory Bar à Boston Bar (1878), 11491.
- exploration révisée, 11492.
- ligne d'essai au sud du lac Kamloops, 11492.
- brigade 22 hommes, 11494.

## MURDOCH, W.

- en charge de l'exploration instrumentale (1871), 11970.
- 100 milles à l'est du Sault Ste Marie, 11970.
- traverse de la rivière des Français, 11970.
- brigade: 30 hommes, 11972.
- achat et distribution des approvisionnements, 11975.
- après l'exploration des premiers 100 milles, tous les hommes de la brigade congédiés à l'exception de neuf, 11980.
- retour à Ottawa en février 1872, 11985.
- de la rivière Winnipeg, *via* la rivière aux Anglais, jusqu'à Nipigon, 11990.
- détaché pour trouver une ligne praticable, 11990.
- a trouvé la route impossible, 11990.
- brigade: 9 hommes, 11999.
- jusqu'au lac à l'Aigle, 12006.
- a été adoptée en partie depuis, 12005.
- rapports et plans détruits par le feu à Ottawa, 12003.
- a remplacé Rowan à partir de mai, 12011.
- ce dernier se rendant à Ottawa, 12011.
- contrôle des opérations dans la partie ouest, à partir du Nipigon, 12020.
- de Prince Arthur's Landing au lac du Poisson Blanc (1873), 12025.
- brigade: 3 hommes, 12027.
- instrumentale et en hiver, 12028.
- plans détruits par le feu, 12030.
- de Kaministiquia au lac Shebandowan, 12035.
- deux brigades, 12037.
- pas terminé pendant cette campagne, 12045.
- remplacé par Hazlewood, 12045.
- congrédié par Mackenzie, 12046.
- a demandé une enquête qui a été refusée, 12049.
- examiné subséquemment par un comité du parlement, 12055.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*MURDOCH, W.—*Suite.*

causes du coût excessif des explorations à partir du lac du Poisson Blanc jusqu'au lac de l'Esturgeon Noir, en 1873, 12186.

coût que \$146 par mille pour étude préliminaire n'est pas un prix excessif dans les régions marécageuses, 12211.

## HORETZKY, C.

de Fort Garry aux Montagnes Rocheuses, 18195.

des lacs du Foin à Edmonton, 18199.

a quitté Winnipeg le 4 août 1871, 18199.

au sud de la passe de Howse, 18199.

d'Edmonton au comptoir de Ja per, 18199.

avec la brigade de l'ingénieur en chef en 1872, 18199.

à suivi la route charretière jusqu'à Edmonton, 18199.

pas une ligne de chemin de fer, 18199.

40 milles par jour c/o Fort Garry à Edmonton, 18199.

reconnaissance *viâ* la rivière de la Paix, 18199.

impraticable, 18199.

a suggéré la passe de la rivière aux Pins, 18199.

allusion à la passe de la rivière de la Paix surprimée par Fleming, 18199.

passe de la rivière aux Pins dénoncée, 18213.

altitudes des passes dans la chaîne des Cascades, 18213.

expédition à la vallée de la Kitlope, par Gamsby (1876) 18213.

concernant la vallée de la Kitimat, 18230, 18243.

lac Tochquonyala, 18268.

exploration près du lac François (1875), 18288.

rivière Skeena et de la Paix (1879), 18292.

opinion au sujet de l'exploration de Cambie, 18293.

désappointement quant au salaire, 18305.

opinion appuyée par Hunter, Cambie et MacLeod quant à la rivière aux Pins, 18305.

recommandée par M. Smith, 18313.

à certaine époque, terminus possible à Bute Inlet, *viâ* la passe de la rivière aux Pins, 18316.

description de cette passe jusqu'à la mer, 18326.

région accidentée entre le Fort Assiniboine et le petit lac des Esclaves, 18338.

raison pour la préférence en faveur de la ligne nord, 18335.

climat probablement plus mauvais qu'à Kamloops, 18349.

approchés de la passe de la rivière de la Paix difficile, 22350.

praticabilité probable de la Rivière aux Pins, 22350.

a photographié les points saillants de Bute Inlet (1875), 22350.

de la rivière Vermillon au lac Wenebagon (1876), 22350.

de la rivière Pic à la rivière des Français (1877), 22350.

étude du pays entre la Skeena et la rivière de la Paix, sous Cambie (1879), 22350.

réclamation non-soldée, 22350.

coût de l'exploration de la rivière de la Paix, 22350.

mode d'exploration, 22350.

route *viâ* la rivière aux Pins, 22350.

extravagance et gaspillage des approvisionnements, 22351.

explorations instrumentales, 22387.

procédé du major Williamson pour prendre les niveaux, 22395.

instruments maniés par le témoin, 22395.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*EXPLORATIONS PRÉLIMINAIRES—*Suite.*HORETZKY, C.—*Suite.*

- avec Moberly entre Winnipeg et les Montagnes Rocheuses (1871), 22411.  
 pas de connaissances techniques avant cette époque, 22415.  
 autres données quant aux passes des rivières de la Paix et aux Pins, 22423.  
 expédition par Gamsby à la vallée de la Kitlope, 22433.  
 n'a pu trouver la région visitée pas le témoin, 22437-22458.  
 autres détails sur cette expédition, 22458-22510.  
 coût de l'expédition, 22539.  
 n'a pas parcouru la distance explorée par le témoin, 22848.  
 vues photographiques de la Homathco, 22510.

## MCLENNAN, R.

- ingénieur de district dans la région de la passe de la Tête Jaune (1871), 20673.  
 a débuté par Kamloops, 20690.  
 brigade: 35 hommes, 20687.  
 tous journaliers à l'exception de cinq, 20688.  
 renvoi de la plupart au lac des Atocas, 20735.  
 s'est dirigé sur la passe de la Tête Jaune avec le reste, 20735.  
 environ 6 en nombre, 20762.  
 14 ont quitté au lac des Atocas pour étudier le pays, 20764.  
 pense qu'une brigade nombreuse était nécessaire, 20768.  
 a examiné la passe en 8 jours, 20779.  
 retourné au lac des Atocas, le 1er novembre, 20795.  
 à Kamloops vers le 20 novembre, 20799.  
 s'est rendu à Ottawa pour faire son rapport, 20802.  
 au printemps (1872), dans les plaines de Chicotin, 20810.  
 brigade: 30 hommes et 25 animaux, 20817.  
 étude instrumentale, 20858.  
 pense que des explorations auraient dû être faites d'abord, 20868.  
 motifs de cette opinion, 20872.  
 autres détails au sujet du lac Albreda et de la rivière du Carot 20955.  
 ni Green ni Mahood n'ont trouvé un terrain favorable, 20967.  
 pendant la première campagne (1871) dans la Colombie Anglaise, le versant oriental de la Passe de la Tête Jaune n'a pas été examiné, 20963.

## McNICOL, E.

- a fait partie de l'exploration de Bute Inlet, sous Cambie (1875), 22541.  
 expédition de la vallée du lac Kitlope sous Gamsby (1876), 22555.  
 n'a pas pris la latitude au lac Tochquonyala, 22662.  
 avait le dessin d'Horetzky, mais ne l'a pas emporté du campement, 22681.  
 un lac pris par erreur pour un autre, 22750.  
 pensait que le lac rencontré à une hauteur de quinze pieds était le même que celui découvert par Horetzky à une altitude de 1100 pieds, 22823.  
 désaccord complet entre les deux dessins, 22832,

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*

## TRACÉ :

TUTTON, H. N.

- ordre de faire le tracé à Edmonton (1876), 387.
- brigade salariée et oisive pendant plusieurs semaines, 392
- Nixon responsable des approvisionnements, 397.
- prix hors du contrôle de l'ingénieur, 402.
- brigade engagée depuis mai 1875 jusqu'en décembre 1876; a dressé des plans à Ottawa jusqu'en mai 1877, 409,

CARRE, H.

- chargé du tracé sur les sections 14 et 15, en juin 1874, 2039.
- brigade : plus de 40 hommes, 2041.
- en campagne jusqu'en janvier 1875, 2043.
- a fait des sondages sur la Rivière Rouge pendant que la brigade explorait la ligne depuis le lac Plat jusqu'à Selkirk, 2046.
- plan et profil de la section 15 demandés par Rowan en décembre 1874, 2050.
- esquisse sur du papier de tenture, 2021.
- a servi à l'évaluation des quantités à Ottawa par Frank Moberly, 2051.
- pense que le profil fait d'après cette esquisse est exact, 2059.
- pas de profil en travers, 2062.
- section 14 tracé par Brunel jusqu'à la Tête Cassée, ensuite par Forrest, 2687.
- exploration faite par le témoin simplement préliminaire, 2692.
- Brunel a fait le travail en quinze jours environ, 2696.
- traverse de Selkirk; le témoin a demandé de la placer un demi-mille au sud de la Pointe au Sucre, 2699.
- traverse recommandée par Brunel, un mille et demi plus haut, 2705.
- assiette solide en roc à la Pointe au Sucre; terre glaise et sable mouvant au point exploré par Brunel, 2710.
- du Portage du Rat à la Rivière Rouge, 19963.
- en charge de la brigade, au printemps de 1874, 1959.
- comment on fait un tracé d'essai, 19968.
- différence avec un tracé final, 19974.
- la ligne représente exactement le centre de la chaussée, 19979.
- ligne étudiée par le témoin, la seule praticable sur cette route, 20003.
- rampes faciles, 20014.

JARVIS, E. W.

- route du sud, du Portage du Rat à Winnipeg, discutée avec Carre, 4432.
- pense qu'on aurait économisé \$500,000 par cette route, 4433.
- route depuis le lac de l'Aigle jusqu'à celui de l'Esturgeon favorable pour une voie ferrée, 4452.
- de la rivière Rouge à Edmonton, 4456.
- croit qu'on aurait pu obtenir une ligne meilleure au nord de la branche nord de la Saskatchewan, *via* les collines de l'Oriental, 4457.
- traverse de Selkirk: coût du pont près des rapides aurait été de moitié moindre à Selkirk, 4497.
- a recommandé la traverse aux rapides de St. André, 4510.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*TRACÉ—*Suite.*

FORREST, H. F.

- du Portage du Rat à la rivière de la Tête Cassée, 5335.  
 employé au tracé d'essai, sous Carre, en juin 1874, 5336.  
 a pris part à plusieurs autres tracés d'essai pendant l'hiver,  
 sous les ordres de Carre, 5340  
 a commencé l'étude du lac Plat, en janvier 1875, 5341.  
 l'a complétée le mois suivant, 5342.  
 peu de terre arable le long de la ligne, 5343.  
 pense que la moitié était marécageuse, 5352.  
 bois très petit sur le reste, 5357.  
 a fait ensuite une percée de la baie du Poisson Blanc aux  
 chutes de l'Esturgeon, 5362.  
 brigade: 36 hommes, 5364.  
 en opération depuis le milieu de février jusqu'au 23 mars,  
 et retour à Winnipeg le 26 avril, 5368.  
 a exploré environ 70 milles, 5374.  
 a fait des plans jusqu'en juin, 5374.  
 tracé de la section 14, 5374.  
 sous les ordres de Thompson, 5374.  
 ligne tracée par le témoin adoptée comme tracé final,  
 5380.  
 en campagne jusqu'au milieu de juin 1875, 5387.  
 n'a pas évalué les quantités, 5405.  
 croit que les quantités données aux soumissionnaires  
 ont été faites l'année précédente sur une autre  
 ligne projetée, 5507.  
 depuis la station 1660 jusqu'à la station 2075, sur la ligne sud  
 de Carre, section 15, 5451.  
 a exploré une ligne d'essai, 5455.  
 région très marécageuse, 5456.  
 moitié est à peu près la même que le tracé final de la  
 section 14, 5461.  
 a évité le marais Julius, 5466.  
 a terminé les travaux en mars 1876, 5478.  
 depuis la station 2616 sur la section 14 jusqu'au lac Travers,  
 5479.  
 ordre de faire le tracé final, 5479.  
 terminé vers le mois d'août, 5481.  
 pas de profil en travers ni d'évaluation de quantités, 5483.  
 tracé fait par le témoin, adopté, 5489.  
 vers l'ouest à partir du point de raccordement des sections  
 14 et 15, 5601.  
 exploré une ligne sur 3½ milles environ, 5601.  
 tracé final actuel pas meilleur, 5616.

FELLOWES, G. R. L.

- employé depuis le printemps de 1874, 5620.  
 du Portage du Rat à la rivière de la Tête Cassée, 5621.  
 du lac Plat à la rivière Rouge (1875), 5627.  
 en charge de la lunette méridienne dans l'exploration de la  
 ligne sud de Carre, 5650.  
 n'a formé aucune opinion à ce sujet, 5669.  
 sinon que la ligne sud, si elle eût été adoptée au lieu de  
 la section 15, aurait causé moins de frais, 5672.  
 l'ingénieur en charge vérifie quelquefois les calculs de ses  
 subordonnés, 5683.  
 responsable de leur exactitude, 5683.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*EXPLORATIONS—*Suite.*TRACÉ—*Suite.*FELLOWES, G. R. L.—*Suite.*

Carre était d'avis que la ligne sud était moins dispendieuse, 5698.

court embranchement au lac Travers jusqu'à la Baie de l'Eau claire, 5707.

à partir de zéro, sur la section 15, jusqu'à la station 29 (juin 1876), 5719.

ordre d'améliorer la ligne, 5719.

courbes maxima : quatre degrés, 5731.

pas de données pour calculer les quantités, jusqu'en novembre 1876, 5750.

procédé pour prendre et tenir note des niveaux, 5781.

## KIRKPATRICK, W. W.

du Wabigoon vers l'est jusqu'à la rivière de ce nom. (1875), 8587.

instructions reçues pendant qu'il préparait l'exploration du Fort Frances en octobre, 8587.

occupé jusqu'en mars, 1876, 8589.

brigade : 30 à 40 hommes, 8591.

manque de provisions, 8596.

raquettes et trains sauvages confectionnées par les hommes de la brigade, 8599.

sous-section 2 de la section 15, 9 milles (mai 1876), 8607.

aide ingénieur de service, 9607.

coupes transversales depuis la station 480 jusqu'à la station 950, 8625.

soumissions demandées avant de pouvoir fournir des données, 8641.

profil demandé seulement après février, 1877, 8651.

## ROWAN, J. H.

a suggéré de se diriger droit vers l'embouchure du Nipigon, 10606.

croit que la route par les détroits a été décidée en 1874 ou au printemps de 1875, 10615.

du Portage du Rat à la Rivière Rouge, 10616.

a commencé le tracé actuel à l'extrémité du Portage du Rat, 10626.

tracé de la section 5 commencé pendant l'année 1874, 10639.

rapport du témoin sur la route au nord du lac Manitoba, 10704.

comment on en est venu à faire l'exploration, 10705.

section 15, 10952.

explique les trois séries de soumissions demandées, 10958.

troisième série acceptée d'après le plan de la ligne de route, 10964.

quantités approximatives impossibles sans coupes transversales, 10971.

motifs pour concéder l'entreprise peut-être autres que des motifs techniques, 10978.

a peut-être visité la section 15 vingt cinq ou trente fois, 11327.

visites plus fréquentes auraient été utiles, 11328.

## CONSTRUCTION :

## CARRE, H.

nommé ingénieur de la section No. 15, en mai, 1876, 2091.

tracé de 1874 adopté, 2094.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*CARRE, H.—*Suite.*

- fait un nouveau tracé de toute la section entre le mois de juin et la fin de l'année, 2093.
- avait quatre aides pour faire des profils en travers, 2099.
- ils étaient responsables de leur exactitude, 2105.
- croit que les derniers rapports étaient exacts, 2105.
- profils en travers complétés en mars 1877, 2121.
- demande de soumissions à l'époque où les profils en travers ont été commencés, 2128.
- les quantités n'ont pas été calculées d'après les profils en travers, avant 1878, 2129.
- les modifications dans les pentes et l'alignement ont augmenté les tranchées dans le roc et les excavations dans le sol, 2132.
- sans données spécifiques, les soumissions étaient nécessairement spéculatives, 2170.
- des quantités exactes produisent l'économie, 2178.
- une route plus au sud aurait épargné \$275,000, 2199.
- s'est prononcé fortement devant Rowan en faveur d'une ligne sud, 2236.
- avait appris que \$65,000 valant de travaux devraient être abandonnés, 2327.
- économie nette, \$200,000, 2329.
- ne pense pas que l'abandon des travaux soit nécessaire, 2336.
- on aurait pu avoir une ligne moins dispendieuse entre le lac du Faucon et la Rivière Rouge, 2359.
- profils en travers nécessaires pour arriver à des calculs exacts, 2382.
- quantités calculées d'après les profils en travers, en janvier 1878, 2385.
- après avoir abaissé les rampes de deux pieds, 2386.
- tranchées dans le roc augmentées de 113,200 verges par l'abaissement des pentes, 2395.
- excavations dans le sol augmentées de 224,000 verges, 2402.
- amélioration de la ligne par ce moyen, 2410.
- augmentation dans le coût dû au remplacement des travaux sur chevalets par des remblais en terre, 2430.
- remplissages considérables dans les cours d'eau, 2480.
- le lac Travers requiert probablement 222,000 verges ; coût : \$82,000, 2493.
- travaux sur chevalets, coût probable : \$17,500, 2498.
- les travaux exécutés suivant les devis originaires, assiette en roc et chevalets, coûteraient \$345,832, 2504.
- tels qu'exécutés actuellement, \$142,500, 2506.
- travaux sur chevalets moins dispendieux dans les tranchées considérables, 2524.
- instructions données par l'officier supérieur, 2531.
- a refusé aux entrepreneurs certaines informations, et pourquoi, 2536.
- profils en travers pas renvoyés d'Ottawa avant septembre 1877, 2545.
- pentés changées dans l'intervalle, 2548.
- décision prise à Ottawa quatre mois après le commencement des travaux, 2571.
- impraticabilité des bases en roc solide, 2577.
- murs de revêtement proposés par le terrain, 2578.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*CARRE, H.—*Suite.*

- approuvé par Rowan en octobre 1877, 2578.
- approuvé temporairement en août, 2591.
- ordre pendant l'été de 1877 de substituer autant que possible des travaux en terre aux chevalets, 2606.
- ordre de Rowan de ne pas toucher un piquet, 2624.
- inspection de la ligne par Rowan, 2628.
- suggestions du témoin ignorés à Ottawa quoi qu'appuyées par Rowan, 2638.
- exécutées depuis par Schrieber, 2638.
- employé à la construction de la section 15 depuis 4 ans, 2641.
- en juin 1880, Haney nommé surintendant, 2643.
- production de la lettre de Rowan permettant des emprunts de terre, 2653.
- incertitude du témoin quant aux rampes, 2654.
- état comparatif des quantités requises pour travaux à base de roc et pour les murs de revêtement, respectivement, 2684.
- quant aux bases dans les tranchées, 2741.
- roc détaché, 2745.
- délai pour terminer les travaux, 2745.
- roc en dehors du prisme, 2754.
- interprétation des clauses concernant le roc détaché, par Fleming et Smith, 2763.
- le témoin a recommandé un pont permanent au lac Déception, 2847.

## FORREST, H. F.

- quatrième sous-section de la section No. 14, 5436.
- travaux subdivisés en six sections, 5437.
- section du témoin près de la rivière de la Bouche Blanche, 5439.
- employé depuis novembre 1875 jusqu'à janvier ou février 1876, date de son retour à Winnipeg, 5442.
- retourné sur la section 14, en août, 5490.
- a surveillé les travaux jusqu'en octobre 1877, 5492.
- transféré à la sous-section 6, 5492.
- pour réviser le dernier mille et demi à l'extrémité de la section No. 14, 5493.
- jusqu'alors, les rampes de la section 15 n'étaient pas fixées, 5495.
- évaluation de la quantité requise pour faire le dernier remblai: 29,000 verges, 5506.
- mise en place de 51,000 verges, 5508.
- écart causé par l'éboulement des matériaux, 5509.
- élévation du fonds marécageux, du côté du lac, sur un espace de 400 pieds, 5509.
- l'excédant des quantités évaluées disparu au-dessous de la surface, 5510.
- remplissage à la station 4010, 5526.
- traversée d'une baie dans le lac Travers, 5528.
- quantité évaluée: 114,400 verges, 5537.
- telle qu'exécutée: 175,800 verges, 5537.
- écart dû aux mêmes causes, 5539.
- instruments de forage pas employés, 5550.
- n'a pas demandé d'instruments de plus fort calibre, 5560.
- élévation de la levée: 50 pieds environ, 5562.
- remplissage au lac Travers, section 15, 5564.
- quantité évaluée: 180,000 verges, 5563.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*FORREST, H. F.—*Suite.*

215,000 verges employées jusqu'à présent, d'après l'évaluation du témoin, 5571.  
même résultat quant aux éboulements, 5575.  
malgré les murs de revêtement en roc, 5577.

FELLOWES, G. R. L.

employé à partir de zéro jusqu'à la station 290 sur la section 15, 5802.  
a commencé en juin 1877, à jalonner le terrain et à marquer les travaux à faire par l'entrepreneur, 5801.  
n'a pas été employé d'une manière continue, 5813.  
surveillance continuelle nécessaire, 5826.  
caractère des renseignements désirés par les entrepreneurs, 5839.  
fournis généralement à l'ingénieur des entrepreneurs, 5864  
changement dans les raijpes après la concession de la section 15, 5871.  
diminution dans le remblai, 5874.  
augmentation du déblai dans le roc, 5888.  
le changement du tracé a eu l'effet contraire, 5889.  
moins de dépenses tel qui fait pour Schreiber, 5895.

KIRKPATRICK, W. W.

remblai considérable à la traversée du lac Déception, sur la section 15, 8659.  
la déviation de la ligne a diminué les quantités, 8661.  
pas de sondages appropriés, 8668.  
le remblai s'est affaissé; revêtement en pierre inutile, 8675.  
travaux terminés par le gouvernement, 8698.  
opinion quant aux prix des entrepreneurs, 8710.  
conduite de l'ingénieur du district envers l'entrepreneur, 8725.

MOLESWORTH, A. N.

aide-ingénieur sous les ordres de Thompson sur la section 14, à partir de juin 1875, 9289.  
état des travaux à l'arrivée du témoin, 9294.  
contrôle de 13 milles à l'est de la Rivière-Rouge, 9201.  
pas de délais après l'arrivée du témoin, 9312.  
à l'est de la Bouche Blanche, nécessité de profils en travers à des intervalles moindres que 500 pieds, 9335.  
réclamations des entrepreneurs, 9379.  
fossé du marais Julius, 9373.  
batardeau, 9389.  
ballastage, 9393.  
sur l'embranchement Pembina, sous les ordres de Rowan, en mai 1877, 9339.  
fossés d'égouttement exécutés sous la direction du témoin, 9347.  
les quantités n'ont pas été constatées avant que les travaux aient été tracés, 9358.  
mais seulement après que les entrepreneurs eurent commencé les travaux, 9359.

CADDY, J. S.

ingénieur en charge des sections Nos. 25 et 41, depuis mai, 1879, 10105.  
personnel: 3 ingénieurs de division et 14 aides, 10112.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*CADDY, J. S.—*Suite.*

- voyage mensuel sur le parcours de la ligne, 10115.  
 les trains parcourent maintenant 150 milles, 10116.  
 sur la section 25, la chaussée n'était pas complétée quand  
 il en a pris la direction, 10192.  
 de nombreux marécages, 10193.  
 la chaussée et le nivellement ne sont pas encore complétés, 10211.  
 la section 14, lorsqu'il en a pris la direction, les jalons  
 étaient posés, la ligne centrale tirée, les profils en  
 travers étaient faits, etc., 10217.  
 les entrepreneurs n'ont pas éprouvés de retards, 10222.  
 caractère de la région varie, 10227.  
 les quantités ont été réduites considérablement et la ligne  
 a été raccourcie depuis la concession de l'entreprise, 10229.  
 \$400,000 ou \$500,000 économisées, 10232.  
 observations sur le tracé antérieur, 10255.  
 environ un tiers de marais et de roc, 10251.  
 1400 hommes employés, 10236.  
 caractère des travaux satisfaisant, 10261.  
 différends avec les entrepreneurs, 10263.

## HOWAN, J. H.

- du Portage du Rat au Fort Pelly, 10725.  
 nommé ingénieur ordinaire en juin 1875, 10725.  
 contrôle partiel de la construction du télégraphe, 10726.  
 tracé final du télégraphe fait après une étude préliminaire, 10732.  
 plans et essais de tracé de la section No. 14, envoyés à Ottawa  
 en 1874-75, 10762.  
 profil approximatif et quantités obtenues, 10763.  
 la section exigeait des profils en travers sur environ les  
 deux quizièmes de son étendue, 10774.  
 marais ; profondeur inconnue, 10779.  
 les déviations sont cause que les travaux ont excédé  
 les estimés, 10782.  
 marais Julius, 10808.  
 19 pieds de profondeur au lieu de 3 ou 4, tel qu'évalué,  
 10841.  
 pas de forages pratiqués, 10843.  
 les déblais provenant du marais forment de bons matériaux  
 pour la chaussée, 10846.  
 l'entrepreneur de la section 15 n'a pas raison de se plaindre  
 que les renseignements lui ont fait défaut, 10984.  
 le témoin a reçu d'Ottawa des ordres précis quant aux  
 informations à fournir, 10989.  
 terre de déblai en quantité, 10993.  
 Whitehead a eu quelque raison de dire que les chevalets  
 étaient impraticables, 10994.  
 changement dans le remblai avantageux, 10996.  
 motifs de cet énoncé, 11001.

## JENNINGS, W. T.

- chargé de la section 42 en mai, 1879, 11501.  
 avait des données dit ailliées quant aux quantités. 11502.  
 les entrepreneurs n'ont pas été retardés, 11512.  
 changements : amélioration des pentes, 11523.  
 diminution des tranchées dans le roc, 11524.  
 et dans les déblais dans le sol, 11529.

TRAVAUX D'ART—*Suite.*CONSTRUCTION—*Suite.*JENNINGS, W. T.—*Suite.*

approuvés par Schreiber à l'exception d'un seul, 11537.  
 siphons en fer, pas nécessaires, 11540.  
 maçonnerie des pcnts réduite de moitié, 11549.  
 évaluation de Manning exagérée, 11556.  
 augmentation dans les pilotis, mais le bois employé pour  
 les chevalets n'a pas excédé de beaucoup les évaluations  
 11564.  
 la section coûtera \$1,500,000 de moins que l'évaluation,  
 11594.  
 un tiers de cette diminution dû aux travaux sur che-  
 valets, 11593.  
 forages profonds effectués, 11600.  
 Manning a eu tort de faire certains forages à une profon-  
 deur de 200 pieds, 11611.  
 généralités quant aux améliorations dans le tracé, 11614.

JARVIS, E. W.

présente le rapport d'inspection des sections 14 et 15, dressé  
 sur la demande des commissaires, 11666.

SMITH, M.

a fait l'examen de la section 18 et de partie de la section 25,  
 en 1877, 21579.  
 section 13 presque complétée, 21582.  
 changements sur la section 25, 21582.  
 coût mentionné par Hazlewood bien moindre que le coût  
 réel, 21582.  
 a recommandé des remblais avec des matériaux plus com-  
 pacts, 21595.  
 quantités excédant les évaluations, 21603.

## TRAVERSE DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Voir *Rivière Rouge.*

## TRAVERSES POUR CHEMINS DE FER :

Voir *Contrats Nos. 23, 36, 59.*

## TRUDEAU, TOUSSAINT :

pratique suivie dans le département, 12, 624, 683, 23632.  
 contrat No. 1, télégraphe, 61, 621, 636, 655, 702, 820, 981.  
 No. 2, do 299, 638, 697.  
 No. 3, do 636, 724, 12423.  
 No. 4, do 728, 23634.  
 No. 5, construction de l'embranchement Pembina, 781,  
 824, 859.  
 No. 5A, prolongement du No. 5, 835.  
 Nos. 6-11, achat de rails, 12431, 12583, 26635.  
 No. 12, embranchement de la Baie Georgienne, 12624.  
 No. 13, construction, 976, 1328.  
 No. 14, do 1036, 1197.  
 No. 15, do 1002, 1075, 1199.  
 No. 16, prolongement du Canada Central, 12654, 17900.  
 No. 17, transport de rails, 12654.  
 No. 18, do 12683, 14097, 16983.

TRUDEAU, TOUSSAINT—*Suite.*

- contrat No. 19, maison pour ingénieurs, 12951.  
 No. 20, transport de rails, 13609.  
 No. 21, do 12959.  
 No. 22, do 13666.  
 No. 23, traverses, 12977.  
 No. 24, maison d'habitation, 12987.  
 No. 25, construction de Sunshine Creek à la rivière des Anglais, 1137.  
 No. 26, remise à locomotives, 12990, 13678, 14158.  
 No. 27, transport de rails, 13689.  
 No. 28, do 13699, 15320, 16982.  
 No. 29, carvelles, 13702.  
 No. 30, boulons et écrous, 13709.  
 No. 31, do 13732.  
 No. 32, carvelles, 13742.  
 No. 32 A, maisons pour ingénieurs, 14048, 14420.  
 No. 33, pose de la voie et ballastage, de St. Boniface à Emerson, 830, 883, 1033, 1203.  
 No. 34, transport de rails, 14076.  
 No. 35, carvelles, 13987.  
 No. 36, traverses, 918, 974.  
 No. 37, embranchement de la baie Georgienne, 14466.  
 No. 38, hôtel Neebing, 14009.  
 No. 39, transport de rails, 14016, 14204.  
 No. 40, remise à locomotives, 14185, 14439.  
 No. 41, construction, de la rivière des Anglais à la rivière à l'aigle, 1205.  
 No. 42, do 1251, 14157.  
 No. 43, exploitation du chemin de fer, 15336.  
 No. 44-47, achat de rails, 14036.  
 No. 48, construction, 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, 1338, 12948.  
 No. 49, bâtiments de stations, 947, 1031.  
 No. 50, carvelles, 14233, 17000.  
 No. 51, boulons et écrous, 14247, 16999.  
 No. 52, transport de rails, 14442.  
 Nos. 53-55, achat de rails, 14527, 17001.  
 No. 56, pont en fer, 14509.  
 No. 57, rails de croisement, 14518.  
 No. 58, plaques tournantes en fer, 17003.  
 No. 59, traverses, 1416.  
 No. 60, construction, Colombie Anglaise, 17014.  
 No. 61, do do 17720.  
 No. 62, do do 17748.  
 No. 63, do do 17768.  
 No. 64, pont sur la Rivière Rouge, 17798.  
 No. 65, voitures à voyageurs, 17813.  
 No. 66, second 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge, 1424, 17845.  
 No. 67, wagons fermés et découverts, 17823.  
 No. 68, wagons-poste et fourgons à bagages, 17828.  
 No. 69, transport de rails, 17872.  
 No. 70, do 17838.  
 No. 71, superstructure en fer, 17878-9.  
 Nos. 72-76, conclus après la nomination de la commission, 17839, 17892.  
 No. 77, clôture en fil métallique, 17892.  
 cautionnements et paiements à compte, 1333.  
 embranchement Pembina, 1455.  
 système pour enregistrer la réception des soumissions, 14482.

## TRURO PATENT FROG COY. :

Voir *Contrat No. 57.*

## TRUTCH—LIEUTENANT-GOUVERNEUR :

Contrôle général dans la Colombie Anglaise.

## TUPPER, SIR CHARLES :

politique du gouvernement, 18356.  
contrat No. 15, 18437.

No. 37, 18421.

Nos. 41 et 42, 18362, 18401.

Nos. 53 et 55, 18422.

Nos. 60 et 63, 18474.

influence illicite, 18400, 18450 18509.  
pression sur les employés, 18401.

## TUTTLE, CHARLES R.

aide aux journaux, 11073.

influence illicite, 11583.

## UPPER &amp; CIE

Voir *Contrat No. 43.*

## VANCOUVERT,— Ile de

transport de rails, 14016, 14204.

Voir *Contrat No. 39.*

## WADDLE &amp; SMITH :

Voir *Contrat Nos. 1, 3, 4.*

## WADDLE, JOHN

contrat No. 3, 16392.

No. 4. 16202, 16321.

## WAGONS D'ONTARIO,—CIE DE :

Voir *Contrats No. 68.*

## WEST CUMBERLAND IRON AND STEEL COY. :

Voir *contrats Nos. 9 et 10, 44-47, 53-55 ; rails d'acier.*

## WILLIAMSON, MAJOR :

Voir *Horetzky.*

## WILSON, G. M. :

écluse de Fort Frances, 6972, 8377.  
mauvaise administration, 8539.

---

WINNIPEG,—PREMIERS 100 MILLES A L'OUEST DE :

Voir *Contrat No. 66.*

WINNIPEG—PONT TEMPORAIRE A :

Voir *Contrat No. 64.*

WHITEHEAD, CHARLES :

contrat No. 14, 4983.

No. 15, 3075.

traverses de chemin de fer, 3176.

aide aux journaux, 5005.

WHITEHEAD, JOSEPH :

contrat No. 5, 3189.

No. 5 A, 3680.

No. 14, 3617.

No. 15, 3245, 3645, 9571, 9876.

aide aux journaux, 3673, 9580.

pression sur les employés, 3677.

WHITEHEAD, RUTTAN & RYAN :

Voir *Contrats Nos. 59, 64.*

YALE :

transports de rails à, 14016, 14204.

Voir *Contrat No. 39.*

---