

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

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

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

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

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

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

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

APPENDICE

DU

ONZIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DU SÉNAT

DU

CANADA.

SESSION DE 1877.

Imprimé par Ordre du Parlement.



OTTAWA:

IMPRIMES PAR MAULEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.

1877.

RAPPORT

DU

COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT

CHARGÉ DE

FAIRE UNE ENQUÊTE SUR LE TRACÉ

DU

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

DE KÉWATIN EN ALLANT VERS L'OUEST,

ET PROCÈS-VERBAL DE SON ENQUÊTE.

Imprime par Ordre du Senat.



OTTAWA

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON
1877.

RAPPORT.

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ,
- Vendredi, 27 avril 1877.

Le comité spécial chargé de recueillir des renseignements et faire rapport :

1o Sur la différence de longueur qu'il y aurait entre la ligne du chemin de fer du Pacifique, à partir de Kéwatin en allant vers l'ouest, et une ligne plus méridionale passant par Winnipeg et au sud du lac Manitoba pour aller aboutir au plus prochain point de rencontre commun aux deux lignes ;

2o Sur le coût de la construction de chacune de ces lignes ; sur la qualité des terres le long de ces deux lignes au point de vue de la colonisation, et aussi sur les chances de rapport pécuniaire que présenteraient ces deux lignes, et autorisé à examiner toutes les questions se rattachant à l'achat de terrains à Fort William pour le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, à envoyer quérir personnes, pièces et documents, et à examiner des témoins sous serment, et chargé de faire rapport pendant cette session avec toute la diligence convenable,"—à l'honneur de présenter ce qui suit comme son premier rapport sur le sujet de la dernière partie de l'ordre de renvoi.

Votre comité a recueilli quelques renseignements, mais la session est maintenant trop avancée pour qu'il puisse continuer son enquête, et il recommande que toutes procédures ultérieures soient remises à la prochaine session, pour être alors reprises, conformément aux instructions de votre honorable Chambre.

Le tout respectueusement soumis.

M. A. GIRARD,
Président.

PROCÈS-VERBAL DES TÉMOIGNAGES.

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ,
Samedi, 21 avril 1877.

M. SANDFORD FLEMING, ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, a été appelé, assermenté, et interrogé comme suit :

Q. Le terminus du chemin de fer du Pacifique a-t-il été fixé à Kaministiquia sur votre avis ?—R. J'ai été consulté sur ce choix et n'y ai point fait d'opposition.

Q. L'avez-vous recommandé ?—R. Je ne l'ai point recommandé spécialement, mais d'une manière générale, que je vais expliquer. Je n'ai point écrit de rapport pour le recommander.

Q. Êtes-vous bien d'avis que cet endroit soit le plus propre pour le terminus sur la Baie du Tonnerre ?—R. Je ne puis répondre à cette question directement, sans faire quelques observations. L'objet que nous avons eu en vue dès le commencement a été de suivre la ligne la plus courte entre la région des prairies et la tête de la navigation du St.-Laurent sur le lac Supérieur. Trois endroits ont été mentionnés : Nipigon, Prince-Arthur's-Landing sur la Baie du Tonnerre et le fort William. Ce dernier est le lieu le plus rapproché d'où l'on puisse gagner la région des prairies : c'est pour cela qu'il a été choisi. La navigation va jusqu'à un point situé à deux ou trois milles au delà du fort William vers la région des prairies ; mais on ne peut atteindre ce point par terre ; les bords de la rivière s'élèvent, et il ne serait pas facile de faire passer là un chemin de fer.

Q. Prenant en considération les objets du chemin de fer du Pacifique, croyez-vous que le point qui a été choisi soit le plus avantageux?—R. Cette question embrasse beaucoup. Elle est très-pertinente. Je ne suis pas en état de donner une opinion bien arrêtée dans le moment. Je crois que le fort William suffira aux besoins parfaitement pendant bien des années. Je pense aussi que plus tard Nipigon deviendra un lieu d'affaires.

Q. Quant au résultat de la conférence que vous avez eue avec certaines personnes, est-ce qu'elles n'ont exercé sur vous ni influence, ni pression relativement au choix que vous aviez à faire d'un terminus?—R. Il n'y a eu aucune pression indue.

Q. Quand le terminus a-t-il été choisi?—R. Je crois qu'il l'a été pendant l'hiver de 1874-75.

Q. Lorsque vous avez choisi ce point, avez-vous bien réfléchi à la dépense qu'il faudra faire pour les travaux de dragage à l'embouchure de la rivière, et pour rendre la rivière navigable aux navires du lac Supérieur?—R. Les explorations qui ont eu lieu font voir que la rivière, au-dessus de la barre à son embouchure, est navigable pour les navires des lacs. D'après les rapports, la barre qui se trouve à l'embouchure de la rivière, peut être facilement enlevée; elle l'a déjà été en partie, depuis le choix du terminus.

Q. Vous avez tenu compte de l'enlèvement de la barre et de l'entretien du chenal?—R. Oui, j'ai tenu compte de cela.

Q. La rivière n'est-elle pas très-étroite au terminus, trop étroite pour que les navires des lacs puissent y virer?—R. La rivière est étroite; mais elle peut être élargie. Il y a immédiatement vis-à-vis du terminus une branche ou petite baie qui pourrait être agrandie, afin de donner de l'espace aux navires pour tourner ou pour tout autre objet. Si vous me le permettez, je vous montrerai un plan de la rivière fait en 1873, avant que le terminus ait été déterminé, et aussi un plan de l'emplacement de ville de fort William (Le plan est produit. Les terrains achetés pour le chemin de fer y sont indiqués par des lignes rouges.)

Q. Quelle largeur a la rivière vis-à-vis du terminus?—R. Environ quatre cents pieds, à en juger à l'œil.

Q. Quelle est la profondeur de l'eau?—R. Elle varie de douze à vingt pieds. D'après les sondages indiqués sur le plan, il y a trente pieds d'eau vis-à-vis l'emplacement de ville de Fort William. Il y a trente pieds au milieu de la rivière, et la profondeur est suffisante le long de la rive pour permettre aux navires d'aborder. En quelques endroits, la rivière est très-profonde. Elle l'est moins à son embouchure qu'en amont.

Q. Avez-vous préparé des plans pour l'élargissement de la rivière?—R. Nous n'en avons point préparé. On a parlé d'un endroit pour un bassin à tourner.

Q. L'un des steamers de la ligne Beatty n'a-t-il pas remonté jusque-là l'année dernière, avec un chargement de trois cents tonnes de rails?—R. Je ne l'ai pas vu, mais je sais que les navires des lacs ont transporté là quantité de rails. Je pense que les navires qui passent les écluses—même les grandes écluses du Sault Ste. Marie—peuvent virer dans cette rivière. Je parle des écluses actuelles, non de la nouvelle qui est en cours de construction.

Q. Quelle est la longueur de cette écluse?—R. Je l'ignore.

Q. Avez-vous calculé ce que coûtera l'enlèvement de la barre, à l'embouchure de la rivière?—R. Je n'ai point fait ce calcul.

Q. Lorsque vous avez fait choix du fort William comme terminus, vous attendiez-vous que les terrains coûteraient une somme considérable? Vous savez qu'on a dit que ces terrains ont coûté au-delà de \$51,000? Est-ce que ce prix ne vous semble pas exorbitant?—R. J'ai été très-surpris d'entendre parler d'un tel prix.

Q. Trouvez-vous que Kaministiquia ait des avantages marqués sur Prince-Arthur's-Landing, pour le terminus?—R. Je n'ai jamais été en faveur de Prince-Arthur's-Landing comme lieu de terminus; j'aurais préféré Nipigon. Je pense que Kaministiquia est bien plus propice que Prince-Arthur's-Landing, parce que les eaux sont calmes et protégées de tous côtés à Kaministiquia. Prince-Arthur's-Landing est au bord d'une vaste nappe d'eau et la houle doit parfois s'y faire sentir.

Q. Savez-vous si la houle s'y fait fortement sentir?—R. La baie du Tonnerre est bien plus large que le port de Toronto, et, dans les gros vents, les navires sont agités par la houle le long des quais, dans le port de Toronto.

Q. Quelle peut être la largeur de la baie du Tonnerre à Prince-Arthur's-Landing?—R. Sur la carte que j'ai devant moi, la largeur du Cap au Tonnerre à Prince-Arthur's-Landing serait de treize milles marins. La largeur entre la baie du Tonnerre et l'île Pie est de cinq milles sur la carte, et la distance, par cette ouverture de cinq milles, jusqu'à l'île Royale, est, comme je la mesure sur la carte, de vingt-sept à vingt-huit milles.

Q. Combien cela fait-il de Prince-Arthur's-Landing à l'île Royale?—R. De vingt-sept à vingt-huit milles.

Q. Connaissez-vous Prince-Arthur's-Landing pour y avoir été?—R. J'ai été à la baie du Tonnerre et à Prince-Arthur's-Landing. Je n'ai pas vu la baie par un gros vent, mais je suppose que le vent a sur ses eaux le même effet que sur les autres eaux.

Q. Les vents d'ouest se font-ils fortement sentir à Prince-Arthur's-Landing?—R. Les vents d'ouest et de nord ont peu d'action sur l'eau à cet endroit, mais les vents d'est y arrivent après avoir franchi un intervalle d'une quinzaine de milles ou davantage, sans obstacle.

Q. Quel est l'aspect du pays à l'est; est-ce une contrée basse ou élevée?—R. Une partie est élevée et l'autre partie assez basse. La région située entre la baie Noire et la baie du Tonnerre est, d'après ce que j'en sais, un peu basse; elle s'étend au loin, probablement à une vingtaine de milles à l'est et au nord-est de Prince-Arthur's-Landing.

Q. Est-ce que le Cap-au-Tonnerre n'offrirait point une protection du côté de l'est et du sud?—R. Point du côté de l'est, mais vers le sud-est.

Q. Quelle est la distance du cap à la terre ferme?—R. Elle est, comme je la mesure, de treize milles, si cette carte est correcte.

Q. Est-ce que ce chenal de treize milles n'est pas en partie rempli par l'île Pie?—R. Il n'est pas rempli par l'île Pie qui est hors de cette direction, puisqu'elle se trouve à cinq milles au sud-ouest du Cap-au-Tonnerre.

Q. Mais le chenal passe entre le Cap-au-Tonnerre et la Grande Pointe qui est sur la terre ferme?—La Grande Pointe est fort loin de Prince-Arthur's-Landing.

Q. Je parle de la traverse de la baie entre le Cap-au-Tonnerre et la terre ferme?—R. Vous voulez probablement parler des îles Welcome. Elles sont à environ cinq milles de là.

Q. Avec qui avez-vous eu, lors de la détermination du terminus, les entretiens que vous avez mentionnés?—R. Avec M. Mackenzie.

Q. Avec nul autre?—R. Avec nul autre dont je me souviens.

Q. Qui a fait le choix du terminus; qui l'a localisé?—R. C'est le gouvernement qui en a fait le choix.

Q. Mais qui a fixé l'emplacement même?—C'est le gouvernement qui a fait le choix du terminus du chemin de fer du Pacifique sur le lac Supérieur.

Q. Qui a fait choix du morceau de terre destiné à cet objet?—R. C'est moi. J'ai recommandé le morceau de terre teinté de rouge sur le plan produit devant le comité, comme étant le terrain nécessaire à cet objet.

Q. Avez-vous agi de la sorte d'après les instructions du gouvernement?—R. Non. Le gouvernement a choisi le point auquel devait se terminer le chemin de fer, et j'ai recommandé que tout le terrain teinté de rouge sur ce plan fût retenu pour l'usage du chemin de fer. C'est le gouvernement qui a choisi l'endroit particulier où le terrain devait être retenu.

Q. Qui a déterminé les bornes de ce terrain?—R. Je ne sais. Il y avait eu des tracés de faits auparavant; les lots étaient déjà marqués. Un plan d'arpentage avait été préparé antérieurement pour le gouvernement d'Ontario.

Q. L'emplacement de ville avait été délimité, et représenté sur une carte; le gouvernement désigna cet emplacement comme lieu de terminus, et M. Fleming recommanda qu'une certaine partie de cet emplacement fût choisie pour y établir le terminus?—R. C'est cela.

Q. Qui a marqué cet espace sur la carte?—R. J'emportai la carte à mon bureau, et je marquai l'espace indiqué comme étant le terrain nécessaire. Je ne l'ai pas marqué de ma propre main, mais l'ai fait marquer sous mes yeux.

Q. Qui vous a accompagné sur les lieux comme ingénieur, et qui a, d'après vos instructions, délimité le terrain du terminus?—R. Je sais que M. Hazlewood fut envoyé là après la fixation du terminus, lorsque le terrain avait été retenu, mais je ne sais s'il posa ou non les bornes. Je ne sais vraiment pas si elles ont même été posées jusqu'à ce jour par nos arpenteurs. Je suppose que les bornes ont été posées par ceux qui ont fait le tracé de l'emplacement de ville.

Q. A quelle époque le choix du terminus a-t-il eu lieu?—R. Le choix a été fait par le gouvernement le 23 janvier 1875, jour où ce plan a été déposé. Le choix du terrain a été fixé le jour du dépôt.

Q. Je suppose que ce plan a été transmis au bureau après la détermination du tracé de la ligne à cet endroit?—R. Je ne vous comprends pas. Il n'y a pas sur ce plan de tracé de ligne; il s'agit simplement d'un terrain nécessaire à l'usage du chemin de fer. Le tracé du chemin est déterminé et les rails sont posés. Plusieurs ingénieurs ont été employés à ces travaux. M. Murdoch, je crois, fit le premier tracé, qui a été ensuite corrigé par M. Hazlewood. Je crois que le premier tracé à cet endroit a été fait en 1872.

Q. Avez-vous, dans l'automne de 1874, transmis des instructions à M. Murdoch, lui disant de choisir pour point de terminus un point sur la rivière aux environs de l'emplacement de ville?—R. J'ai pu le faire, mais je ne me le rappelle pas.

Q. Quelle est la hauteur des bords de la rivière à cet endroit-là?—R. A cet endroit, les bords ne sont pas très-élevés: ils commencent à s'abaisser; les terres sont plus hautes en arrière. Les bords mêmes ont de six à sept pieds au-dessus de la surface de l'eau; un peu en arrière, l'élévation est probablement d'une vingtaine de pieds.

Q. Est-ce qu'on aurait pu trouver plus bas des situations qui eussent convenu aussi bien pour les fins du chemin de fer que celle du fort William?—R. Je n'en doute aucunement. Tout autre point sur la rivière eût convenu également bien, excepté en amont, à cause de l'élévation du terrain, qui empêche d'arriver au bord de l'eau. Nous aurions préféré la pointe de Meuron, mais le chemin de fer n'aurait pu passer là parce que les terres sont trop hautes. Nous pouvions descendre plus bas, mais nous voulions avoir le point propice le plus proche pour aller à la rivière Rouge. En descendant un demi-mille plus bas, on allongerait d'autant le parcours. Quant à élargir la rivière, je ne dis pas qu'il faudrait l'élargir jusqu'à son embouchure, mais qu'il faudra plus tard en élargir une partie pour permettre aux bateaux de virer de bord.

Q. La réserve le long de la rivière aurait-elle pu servir pour le chemin de fer, si l'emplacement du débarcadère eût été fixé à un mille plus bas?—R. Oui, mais il aurait fallu suivre le tournant de la rivière.

Q. Aurait-on pu acheter des terrains, et à quel prix, à un demi-mille plus bas?—R. Je n'en sais rien. Je sais que des particuliers à la baie du Tonnerre construisent un embranchement vers le fort William et qu'ils veulent intersecter la ligne principale à un point situé au nord du débarcadère. J'ai fait un rapport contre ce projet. La raison qu'ils donnent de ce projet d'intersecter la ligne principale au nord de l'emplacement de ville, est la très-grande valeur des terrains le long de la rivière, ce qui rend dispendieux l'acquisition du droit de voie.

Q. Qu'entendent-ils par "très-grande valeur"?—R. Je ne puis dire. Ils prétendent que la dépense à faire pour acquérir le droit de voie serait très-grande.

Q. Savez-vous si la ferme McKellar pouvait être achetée au prix de \$80 l'acre?—R. Je ne sais.

Q. Quelle serait par la route que vous recommandez la distance du terminus à Prince-Arthur's-Landing?—R. Elle serait d'environ six milles.

Q. Les particuliers dont vous avez parlé ont-ils construit leur embranchement par la route de leur choix?—R. Non; ils ont demandé des rails pour le construire.

Q. Ils suivent une autre direction?—R. Oui.

Q. A quelle distance de l'embouchure de la rivière se trouve l'emplacement de ville?—R. A trois milles environ.

Q. Pourquoi avez-vous cru nécessaire d'inclure la section sud-est du terrain teinté de rouge sur le plan?—R. Parce qu'il est plus facile de l'avoir aujourd'hui qu'il ne le sera dans vingt-cinq ans.

Q. Avez-vous choisi tout ce terrain de votre propre mouvement?—R. J'ai recommandé le choix de mon propre mouvement. M. Mackenzie me demanda si ce n'était pas trop. Je répondis qu'il valait mieux errer du bon côté et s'assurer un large espace, la chose étant facile maintenant, et devant devenir difficile plus tard, quand le terrain sera couvert de constructions. J'ai constaté plusieurs fois l'inconvénient qu'il y a d'avoir un débarcadère trop circonscrit, et je mentionnai Halifax, où l'espace d'abord réservé étant devenu insuffisant, le gouvernement fut ensuite obligé de faire des expropriations, moyennant une dépense énorme, pour agrandir les dépendances de la gare. Les terrains à Halifax appartenaient à l'origine au gouvernement, qui commit la faute de ne pas retenir un terrain assez vaste pour les besoins de l'avenir.

Q. Lorsque vous avez fait la réserve dont il s'agit sur l'emplacement de ville, vous pensiez que le terrain pourrait être acheté à un prix nominal?—R. Je pensais qu'il se vendrait bien moins cher que plus tard, et bien moins cher même qu'il ne s'est vendu.

Q. Vous dites que vous avez choisi cet endroit, après en avoir conféré avec M. Mackenzie; avez-vous jamais exprimé une opinion indépendante au sujet de ce débarcadère?—R. Je ne me rappelle pas bien ce que j'ai dit. Je pense m'être exprimé alors comme je le fais aujourd'hui, c'est-à-dire avoir exprimé l'opinion que cet endroit était préférable à Prince-Arthur's-Landing.

Q. M. Mackenzie a-t-il témoigné particulièrement le désir de faire choisir Kaministiquia de préférence à Prince-Arthur's-Landing?—R. Pas que je sache.

Q. Vous dites que la principale raison de ce choix a été que Kaministiquia est le point propice le plus proche?—R. C'est sur la route de la navigation du lac, le point auquel le chemin de fer peut être amené de la région des prairies par la voie la plus courte. On arrive par eau à des points plus rapprochés, mais auxquels le chemin ne pourrait atteindre.

Q. M. Mackenzie a-t-il suggéré la convenance d'avoir un front étendu sur la rivière?—R. C'est moi-même qui ai recommandé cela. Je sais que M. Mackenzie ne voulait pas d'abord prendre autant d'espace, mais il s'est ensuite rangé à mon avis, sur mes représentations. Je lui représentai qu'il était bien plus facile d'avoir du terrain à présent que plus tard, et que l'on pourrait toujours aisément vendre par la suite ce dont on n'aurait pas besoin.

Q. Savez-vous si l'on pourrait aujourd'hui vendre à bénéfice quelques fractions de ce terrain?—R. Je crois qu'on le pourrait facilement; mais il ne serait pas sage de le faire d'ici à longtemps.

SANDFORD FLEMING.

27 avril.

Le comité s'est réuni à midi.

M. WM MURDOCH, ingénieur civil, a été appelé, assermenté et interrogé comme suit:

Q. Avez-vous eu la direction des relevés qui ont été faits pour déterminer l'emplacement de l'embarcadère du chemin de fer du Pacifique au fort William?—R. J'ai été chargé de la direction de ces relevés.

Q. Quand cela?—R. En 1874.

Q. Quand avez-vous appris que le gouvernement s'était décidé à placer là l'embarcadère?—R. En juin 1874.

Q. Où avez-vous appris cela?—R. A Ottawa, par les instructions qui m'ont été données.

Q. Avez-vous appris cela de M. Fleming ou de quelqu'autre?—R. Je l'ai appris M. Fleming et aussi de M. Mackenzie.

Q. Au printemps de 1874?—R. En juin 1874.

Q. A quelle époque avez-vous reçu instruction] de déterminer définitivement l'emplacement de l'embarcadère?—R. En juin 1874.

Q. Avez-vous déterminé l'emplacement des gares?—R. Non.

Q. Quelles instructions avez-vous reçues à ce sujet?—R. Mes instructions étaient de prendre pour point de départ dans cette détermination la tête de la navigation de la Kaministiquia.

Q. Veuillez regarder ce plan, qui représente l'emplacement de ville, et nous dire si le point de départ qui a été pris, dans cette détermination, est bien la tête de la navigation, comme le comportaient les instructions qui vous ont été données?—R. Cela n'a pas été fait. J'ai dit à M. Mackenzie que la tête de la navigation sur la Kaministiquia était à l'extrémité supérieure de l'emplacement de ville du fort William, lequel emplacement a été fixé par le gouvernement d'Ontario.

Q. Et vous aviez reçu instruction de prendre pour point de départ la tête de la navigation?—R. Oui, de partir de la tête de la navigation.

Q. Avez-vous recommandé quelque mode particulier à suivre dans le choix du terrain?—R. Pas le moins du monde; j'ai recommandé que la ligne fût amenée plus bas vers l'embouchure de la rivière.

Q. Quel était votre objet en faisant cette recommandation?—R. J'avais en vue, comme je l'explique dans mon rapport présenté à M. Fleming en septembre 1874, les avantages qu'offre l'embouchure pour des bassins et sous le rapport de la plus longue durée de la navigation en automne.

Q. Quelle est, à l'emplacement de ville de fort William, l'élévation de la rive au-dessus de la surface de l'eau?—R. Au point d'où nous sommes partis, l'élévation était de 27 pieds.

Q. Quelle est cette élévation plus bas à mi-chemin, par exemple?—R. La rive va en baissant graduellement, jusqu'à l'embouchure, où elle n'est plus que d'un pied au-dessus de la surface de l'eau. On suit une pente continue jusqu'à l'embouchure.

Q. Quelle est la distance entre l'extrémité inférieure de l'emplacement de ville et l'embouchure de la rivière?—R. Elle est, je pense, d'un mille et trois quarts à deux milles. Je ne puis dire au juste.

Q. A quelle distance au dessus du vieux fort de la compagnie de la Baie d'Hudson se trouve l'emplacement de ville?—R. Je ne puis préciser la distance, ne l'ayant pas mesurée. Il peut y avoir, je pense, un mille et demi à venir à l'extrémité inférieure de l'emplacement de ville. J'ai passé par là plusieurs fois, mais je n'ai point songé à constater la distance.

Q. Aurait-on pu amener la ligne plus bas sans désavantage pour le chemin lui-même? Vous dites que vos instructions étaient de déterminer l'emplacement du côté de l'ouest, en prenant pour point de départ la tête de la navigation, mais que vous avez recommandé de fixer le débarcadère à un point plus rapproché de l'embouchure de la rivière?—R. Oui; plus on descend, plus on peut avoir de facilités pour la navigation.

Q. Le point que vous avez recommandé est-il situé en haut ou en bas du fort de la compagnie de la baie d'Hudson?—R. Il est situé en haut du fort.

Q. Pouvez-vous indiquer quelque propriété pour préciser le point que vous avez recommandé entre le fort et la propriété McKellar? Que dites-vous de la ferme McKellar?—R. Cette ferme touche presque à l'emplacement de ville et aurait pu servir.

Q. Avez-vous recommandé le choix de cette terre pour l'emplacement du débarcadère, ou avez-vous recommandé de placer celui-ci encore plus bas que la ferme?—R. Non, je n'ai recommandé aucune situation particulière.

Q. L'endroit pour lequel vous vous êtes prononcé se trouve-t-il sur la ferme McKellar ou sur la rivière?—R. J'ai recommandé de placer l'embarcadère plus bas que cela.

Q. Si la ligne eût été amenée plus bas, aurait-on pu trouver là des terrains convenables pour les gares?—R. Certainement.

Q. Où?—R. Sur la ferme McKellar, ou sur la ferme immédiatement voisine, celle des McVicar, qui ont charge du bureau de poste.

Q. Quel aurait été le prix des terrains sur ces fermes, lorsque le choix de l'emplacement a été fait?—R. La seule information que je puisse donner à ce sujet est que John McKellar étant venu me trouver vers ce temps-là, et m'ayant demandé si je connaissais quelqu'un qui achèterait sa terre, il me dit qu'il la vendrait au prix de \$70 l'acre.

Q. A quelle époque cela vous a-t-il été dit?—R. Lorsque je me trouvais sur les lieux en 1874.

Q. Savait-on alors que le gouvernement choisirait probablement cet endroit pour le débarcadère?—R. Je pense que tout le monde savait là quel était l'objet de mes opérations.

Q. Connaissait-on le lieu précis dont le gouvernement avait fait choix?—R. Tout le monde comprenait bien en me voyant commencer là mes opérations, que mes instructions étaient de déterminer le lieu à choisir.

Q. Avant qu'il eût été connu que le débarcadère serait placé sur cette propriété, avait-elle autant de valeur qu'elle en a eu après cela?—R. Cette terre était défrichée en partie; d'après la valeur des fermes ordinaires en Ontario, je pense qu'elle valait \$75 l'acre.

Q. C'est une ancienne ferme, n'est-ce pas?—R. Oui; je crois qu'elle a été défrichée il y a trente à quarante ans par des colons venus de la rive sud du lac Supérieur.

Q. Cette ferme va-t-elle jusqu'au bord de la rivière?—Oui, jusqu'au bord de l'eau.

Q. Quelle largeur de front a-t-elle sur la rivière?—R. Je ne puis dire au juste; elle peut avoir de deux mille à trois mille pieds de front sur la rivière; elle fait partie des terrains que réclame la Compagnie de la baie d'Hudson.

Q. Cette terre est-elle aussi avantageusement située pour faire arriver le chemin de fer à la rivière que l'est l'emplacement de ville, qui se trouve beaucoup plus en amont?—R. Je crois que la ferme offre une situation plus favorable, en tant qu'il s'agit de bassins.

Q. Mais pour aller à la ferme, il faut allonger d'autant la ligne?—R. Oui, il faut l'allonger d'autant, et ajouter le coût de cet accès aux frais d'établissement et d'entretien.

Q. Il faudrait acquérir le droit de voie?—R. Oui, à moins qu'on ne prît la réserve qui longe la rivière, ou encore le chemin public.

Q. Lorsque le choix a été fait, y avait-il des bâtiments sur l'emplacement de ville?—R. Il y avait un bâtiment inoccupé appartenant à Oliver et Davidson; qui pouvait avoir à peu près 25 pieds sur 15; il y avait aussi deux constructions (cabanes en troncs d'arbres) vis-à-vis la mission; aussi une petite maison, servant d'auberge, qu'occupait un nommé McCarrum.

Q. Pouvez-vous indiquer sur quelles rues se trouvaient ces propriétés?—R. Je ne le puis pas.

Q. Vous avez vu la maison de John McLaren?—R. Oui, je l'ai vue.

Q. Cette maison a été vendue \$1,800: quelle espèce de maison était-ce?—R. Autant que je puis m'en rappeler, c'était une construction en troncs d'arbres, avec un revêtement en planches aux deux bouts. Je ne puis dire au juste si toute la maison était revêtue de planches.

Q. Quelle est votre opinion sur ce prix?—R. Je crois que la valeur de cette maison pouvait être de \$400 à \$500. Je ne suis jamais entré dans cette maison, j'en parle seulement de mémoire, je suis souvent passé devant.

Q. Je vois que deux propriétés ont été achetées de Henry Delorme: l'une au prix de \$150, l'autre au prix de \$125?—R. Ces constructions n'étaient pas là, lorsque le tracé de la ligne a été fixé. Il n'y avait, je crois, que le nommé McLaren et une famille de Métis. Les Lorette ont la maison qui servait de taverne, et qui était la meilleure construction de l'endroit. Peut-être y avait-il une ou deux cabanes, à côté de chez McLaren.

Q. Je vois aussi par l'état que j'ai à la main qu'un hôtel, propriété de Warnock et Marks, a été vendu \$1,280; cet hôtel existait-il lorsque vous étiez là?—R. Non; il n'y avait alors que les constructions dont j'ai parlé, et deux maisons situées plus bas, appartenant à deux autres familles métisses.

Q. Je vois aussi par le même état qu'il a été payé une somme de \$5,029.36 pour un hôtel connu sous le nom de "Nebing Hotel," qui a été acheté d'un nommé Davidson?—R. Je n'ai jamais vu cet hôtel.

Q. Voici comment je comprends ce que vous avez dit relativement à la détermination de la ligne et de l'emplacement de l'embarcadère : vous avez reçu instruction de prendre votre point de départ à la tête de la navigation ?—R. Oui.

Q. Vous êtes parti de l'extrémité supérieure de l'emplacement de ville ?—R. Oui.

Q. Avez-vous planté des bornes ?—R. Non.

Q. Vous avez recommandé de placer l'embarcadère plus bas en descendant la rivière, au-dessous de l'emplacement de ville, à cause des plus grandes facilités qu'il y aurait à ce point là pour des bassins ?—R. Oui, et aussi parce que la navigation à ce point là durerait plus tard en automne.

Q. Le propriétaire de la terre voisine de l'endroit que vous avez recommandé vous a dit qu'il vendrait sa ferme au prix de \$75 l'acre ?—R. Oui, John McKellar, le propriétaire de cette ferme, m'a dit cela.

Q. Était-ce après qu'il eût su que vous aviez choisi cet endroit pour l'embarcadère ?—R. Je ne puis dire si c'était après ou dans le temps même. C'était pendant mes opérations d'arpentage.

Q. Pensez-vous qu'il y aurait quelque difficulté à tenir libre le cours de la rivière, en supposant que l'embarcadère fût situé sur la rive ? Est-ce que le passage des bâtiments empêcherait la glace de se former en automne ?—R. Je pense qu'il faudrait faire aller et venir un remorqueur nuit et jour pour tenir la navigation ouverte à ce point aussi tard qu'elle est ouverte à Prince-Arthur's-Landing.

Q. Est-ce qu'à cette époque-là le terrain de l'emplacement de ville valait plus que celui de la ferme McKellar, pour les fins du chemin de fer ?—R. J'ai recommandé de choisir le plus bas des deux endroits parce que le terrain s'incline fortement du côté de l'embouchure, et que la rivière gèle au moins dix à quinze jours plus tôt que la baie du Tonnerre, dans certaines saisons.

Q. Pourrait-on aisément établir des installations de docks quand la berge est à vingt-sept pieds en arrière ?—R. A l'extrémité ouest où l'on avait commencé à faire des travaux de tracé, l'élévation du terrain est de vingt-sept pieds au-dessus de l'eau, et le point où la hauteur est convenable se trouve vers le milieu de l'emplacement de ville. Pour arriver au bas de la berge, il faudrait faire des déblais ou des remblais.

Q. Quelle est la largeur de la rivière à cet endroit ?—R. Je l'ai mesurée avec M. Hazlewood, l'ingénieur qui a été envoyé pour me remplacer. Je ne me rappelle pas la largeur exacte, mais elle peut être de 310 à 315 pieds, au point où nous l'avons prise, vis-à-vis le petit bassin d'Oliver.

Q. La rivière est-elle plus large au tournant ?—R. Oui.

Q. Quels bateaux pourraient virer à ce point ?—R. Le *Chicora* pourrait tourner à ce point en filant son amarre de poupe et en dérivant au courant, mais il ne pourrait virer avec ses machines. La raison que j'ai eue de choisir ce point a été qu'il est tout à fait impossible de faire monter un bateau à plus de cent pieds au-delà. Je n'avais rien à dire sur le choix de l'emplacement de la gare ; cette besogne m'avait été ôtée.

Q. Avez-vous délimité le terrain du débarcadère, tel qu'il est aujourd'hui, ou avez-vous simplement fixé le point d'arrivée ?—R. J'ai simplement fixé le point d'arrivée, à la limite ouest.

Q. Avez-vous planté une borne à l'extrémité inférieure ?—R. Non, j'ai simplement exécuté mes instructions pour ce qui est de la navigation. Je n'ai point tiré de lignes parce que M. Hazlewood devait revenir tirer les lignes au printemps. Je l'ai aidé pendant une demi-journée à tirer une ligne à partir du point d'arrivée de l'ouest, en descendant jusqu'à une certaine distance.

Q. Les tracés qui ont été commencés en premier lieu devaient-ils partir du Landing ou de la Kaministiquia ?—R. Ils ont d'abord été commencés à Prince-Arthur's-Landing. J'ai commencé là mes premières opérations du rivage de la baie. Quand cela ?—R. En novembre 1872.

Q. Vous n'avez pas reçu d'instructions du ci-devant gouvernement ni de l'ingénieur en chef de faire des études de terrain à Kaministiquia ?—R. Mes instructions en 1872 ne m'enjoignaient point de fixer le tracé, mais de faire un examen préliminaire des lieux et un rapport sur Prince-Arthur's-Landing.

WILLIAM MURDOCH.

RAPPORT.

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITE, 26 avril 1875.

Le comité spécial chargé de recueillir des renseignements et faire rapport :

1o Sur la différence de longueur qu'il y aurait entre la ligne du chemin de fer du Pacifique, à partir de Kéwatin en allant vers l'ouest, et une ligne plus méridionale passant par Winnipeg et au sud du lac Manitoba, pour aller aboutir au plus prochain point de rencontre commun aux deux lignes.

2o Sur le coût de construction de chacune de ces lignes; sur la qualité des terres le long de ces deux lignes au point de vue de la colonisation, et aussi sur les chances de rapport pécuniaire que présenteraient ces deux lignes,—et autorisé à examiner toutes les questions se rattachant à l'achat de propriétés à *Fort William* pour le terminus du chemin de fer du *Pacifique*,—à envoyer quérir personnes et pièces et à examiner des témoins sous serment, et chargé de faire rapport pendant cette session avec toute la diligence convenable, a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT.

Votre comité a consacré beaucoup de temps et d'attention à l'étude de la question qui lui a été soumise par l'ordre de renvoi. Il a interrogé de nombreux témoins, pour la plupart ingénieurs et arpenteurs. Au nombre des premiers, se trouvait l'ingénieur en chef du gouvernement, M. Sandford Fleming.

Votre comité a l'honneur d'apporter ci-joints les témoignages recueillis.

1o En ce qui regarde la ligne entre Kéwatin et Selkirk, votre comité expose que les travaux étant donnés à l'entreprise et exécutés déjà en partie sur certains points, et à la dépense faite s'élevant à la somme de \$260,000, il ne croit devoir recommander aucun changement.

2o Quant à la différence de longueur entre le tracé de Kéwatin à Caerlaverock, point d'arrivée qui peut être regardé comme commun à ce tracé et à la route plus méridionale qui serait, à ce que l'on suppose, préférable, parce qu'elle serait plus courte, plus facile à construire et qu'elle traverserait un pays plus fertile et plus colonisable, votre comité expose que la longueur exacte de la ligne tracée est connue (elle est de 619 milles); mais que la longueur de la ligne proposée ne peut être évaluée que par un mesurage rectiligne sur les cartes, et que si l'on adopte une estimation faite sur cette base, sans tenir compte des courbes, il se trouvera que la longueur des deux lignes est presque égale. Un état soumis à votre comité porte la longueur du tracé de Selkirk à Caerlaverock, au coude nord de la Saskatchewan, à 505 milles, et celle de la ligne proposée à 503 milles. D'après un autre état, la différence de longueur en faveur de la route méridionale est de 11 milles.

3o Il est impossible de rien préciser au sujet du coût de la construction respective des deux lignes, d'autant que la ligne méridionale proposée n'a pas été tracée. Il n'a été fait au sud du chemin de charrettes de la petite Saskatchewan aucune exploration technique. A cause des indices défavorables qui se présentaient dans cette localité, on a crû devoir adopter le tracé actuel. Votre comité a néanmoins recueilli beaucoup de renseignements qui le portent à croire qu'il est possible de trouver une route favorable passant à travers un bon pays, exempt de plusieurs des difficultés qui ont décidé l'ingénieur en chef d'abandonner l'idée de chercher une route praticable au sud du lac Manitoba.

A l'égard de la qualité des terres dans le voisinage des deux lignes respectives, au point de vue de la colonisation, votre comité ne peut exprimer qu'une opinion générale. Qu'il y ait dans la province de Manitoba, une vaste étendue de terres colonisées et colonisables d'une fertilité qui ne saurait être surpassée, c'est là un fait connu

de tout le monde. Les meilleures de ces terres seraient traversées par la ligne proposée, mais au-delà et à l'ouest des districts peuplés et arpentés, le sol offre une grande variété de terrains.

Sur le tracé actuel, on arrive à quelques endroits fertiles au-delà de Selkirk, et on rencontre des étendues fertiles considérables dans le voisinage des rives nord-ouest du lac Manitoba, autour du lac Dauphin et dans la vallée de la rivière du Cygne. Il croît aussi des bois très-utiles entre Selkirk et Northcote, tandis que plus à l'ouest la ligne traverse une grande région propre à la colonisation.

50 Votre comité fait remarquer que l'ingénieur en chef reste d'opinion que le tracé actuel est, à tout prendre, le meilleur qu'on puisse choisir. Sans mettre en question l'exactitude de cette opinion, mais en présence du fait qu'une route méridionale traverserait une contrée fertile, habitée par des colons prospères qui contribueraient beaucoup au succès de l'exploitation de la ligne, et dont on ne doit pas perdre de vue l'intérêt, en tant qu'il est compatible avec celui du public; en présence aussi du fait que la dite route pourrait peut-être coûter moins cher que le tracé actuel, votre comité émet l'avis qu'il soit fait, dans le courant de l'été prochain, une exploration technique de la route méridionale, en traversant la petite Saskatchewan à la distance de dix à quinze milles au sud du chemin de charrettes, en se dirigeant de là vers l'ouest et le nord-ouest jusqu'à un point sur l'Assiniboine, situé au-dessus du confluent de la rivière Qu'Appelle, de là vers le nord-ouest par les Buttes du Tondre jusqu'au conde de la Saskatchewan nord, à Caerlaverock, sur le tracé actuel.

Votre comité croit devoir, pour toutes ces raisons, exprimer l'avis ci-dessus, qui est conforme au désir de la population du Manitoba, d'autant que l'ingénieur en chef a déclaré que cette exploration pourrait être exécutée par deux troupes d'ingénieurs dans le cours d'une seule saison, moyennant une dépense modérée.

Le tout respectueusement soumis.

M. A. GIRARD,
Président.

PROCÈS-VERBAL DES TÉMOIGNAGES.

JEUDI, 22 mars 1877.

Le comité se réunit à midi, sous la présidence de l'honorable M. Girard.

M. S. FLEMING, ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, est appelé et interrogé.

Par l'honorable M. Atkins :

Q. Vous êtes l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique?—R. Oui, depuis six ans.

Q. Si je ne me trompe, vous avez dit, l'autre jour, qu'on peut considérer le lac de la Croix comme "point commun" de départ, soit qu'on veuille aller à Selkirk ou à Winnipeg?—R. A une époque, ce lac aurait, en effet, été regardé comme tel; mais depuis lors nous avons dépensé, sur la ligne tracée du côté de Selkirk, une somme considérable—de \$200,000 à \$300,000. Il y a deux ou trois ans, on aurait considéré le lac de la Croix comme "point commun."

Q. Y aurait-il quelque difficulté plus grande à établir une ligne du lac de la Croix à Winnipeg que de ce même lac à Selkirk?—R. Il n'y aurait de grande difficulté ni d'un côté ni de l'autre.

Q. Pourquoi Selkirk a-t-il été choisi?—R. Selkirk offre un alignement très-droit sur Northcote, et une jonction avec la navigation du lac Winnipeg.

Q. La navigation du lac Winnipeg est-elle une des considérations qui vous ont porté à choisir cette route?—R. Oui.

Q. Sur quel mouvement de commerce comptiez-vous dans cette région?—R. Il n'y avait pas que la raison relative au commerce : de mémoire d'homme, le voisinage de Selkirk n'a jamais été inondé, au lieu que le pays où est situé Winnipeg a été plusieurs fois noyé entièrement, sous trois ou quatre pieds d'eau.

Q. Quel trafic espériez-vous assurer au chemin de fer par cette jonction avec le lac Winnipeg?—R. Un trafic tel que celui qui circule ordinairement sur nos lacs.

Q. Le pays situé au nord du lac Winnipeg est-il raboteux, inégal et pierreux?—R. Je crois que ni au nord ni à l'est de ce lac le pays n'est bien bon.

Q. Comment est-il à l'ouest?—R. Meilleur.

Q. Se trouve-t-il, de ce côté, avant d'arriver près de la rivière Rouge, des terres propres à attirer le colon?—R. Ce n'est pas dans cette région qu'il faut chercher les meilleures terres du pays. Mais le lac Winnipeg est une vaste nappe d'eau, presque égale en superficie au lac Ontario, et, quelque jour, le commerce de la Saskatchewan passera peut-être par là.

Q. Ainsi, en fixant votre tracé, vous étiez impressionné par l'idée que la ligne pourrait, un jour, recevoir ce trafic?—R. J'ai pensé qu'il importait indubitablement de tirer avantage d'une nappe d'eau navigable ayant d'étendue plusieurs centaines de milles. Actuellement, il n'y a que peu ou probablement point de commerce; mais on ne sait quel commerce peut y surgir et s'y développer par la suite.

Q. Savez-vous qu'aucun bâtiment ne peut passer du lac Winnipeg dans la rivière Saskatchewan?—R. Je sais parfaitement qu'autrefois aucun bâtiment ne pouvait pénétrer du lac Ontario dans le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, par la même cause : absence d'écluses et d'améliorations.

Q. Avez-vous pensé que si la traversée de la rivière Rouge avait lieu à un point plus haut que le point choisi—c'est-à-dire plus près de Winnipeg—il y aurait des difficultés de navigation?—R. Les rapides en amont de Selkirk rendent la rivière innavigable pendant l'été; c'est là un obstacle qui, je présume, pourrait être surmonté, soit par la construction d'écluses, soit par l'approfondissement du chenal de la rivière.

Q. Avez-vous jamais parcouru le tracé actuel de la ligne, entre Selkirk et le lac Plat?—R. Non.

Q. En ce cas, vos informations touchant la nature du sol entre ces deux points, vous les tenez entièrement d'autrui?—R. Toutes ces informations que vous voulez avoir de moi sont contenues dans un rapport que j'ai en préparation depuis six mois, et où je les donne d'une manière beaucoup plus ample que je ne le saurais faire en ce moment.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Ce rapport nous sera-t-il distribué pendant cette session?—R. Oui. Il est en ce moment livré à l'impression, et va paraître très-prochainement. On ne s'attend pas sans doute que je puisse énoncer ici les faits et les chiffres avec autant de précision ou d'exactitude que je les écrirais à mon pupitre, après mûre considération. Je préférerais donc donner lecture au comité de mon rapport en manuscrit, si le gouvernement voulait me le permettre. Mes présentes réponses ne peuvent être pour vous ni pour moi-même aussi satisfaisantes qu'elles le seraient si j'avais mon rapport à la main.

Q. Quelle est l'étendue de la partie colonisable de la région située entre la rivière Rouge et le lac Plat?—R. Le document sous presse va fournir là-dessus les plus amples renseignements. Il aura de 200 à 300 pages, et comprendra des rapports du professeur McConn, de M. Dawson et d'autres personnes, sur les qualités du sol de ce pays, les minéraux économiques, et tout le reste. Je n'ai pas parcouru moi-même toute la région dont vous parlez; j'en ai vu néanmoins une bonne partie.

Q. Ainsi donc, vous n'avez pas été sur le tracé au delà du lac Plat, du côté de l'ouest?—R. J'ai traversé, en plusieurs endroits, cette ligne avant sa fixation, mais non pas depuis.

Q. Qui a opéré le tracé?—R. Différentes personnes. Depuis Selkirk, vers l'ouest, jusqu'à la traverse du lac Manitoba, l'opération a été exécutée par M. H. McLeod.

Q. Jusqu'où a-t-il été dans les régions de l'ouest?—R. Il a été, à différentes époques, jusqu'au delà de la Passe de la Tête-Jaune.

Q. Quels étaient les ingénieurs-géomètres sous ses ordres?—R. MM. Lucas et Rutan: ni l'un ni l'autre n'ont été dans la partie du pays située entre le lac Manitoba et Selkirk. M. Cunningham, à présent dans l'île du Prince-Edouard, et M. Lucas ont fait les travaux d'études de la section ouest, à partir des Rétrécis (*Narrows*), et leurs rapports sont incorporés dans le mien.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Pouvez-vous dire au comité quand ont commencé les opérations d'études de terrain, sur lesquelles portent cette enquête?—R. La simple reconnaissance a été commencée en 1871, le levé topographique probablement deux ou trois ans après.

Q. Dès les premières explorations a-t-on eu en vue d'obtenir la meilleure ligne?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire à quelle époque, au juste, vous êtes arrivé à cette conclusion, que la ligne choisie depuis Selkirk *via* Northcote, était la meilleure?—R. Cette date précise m'est échappée de la mémoire, mais j'indique dans mon rapport l'année et le mois même.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Un de vos motifs en choisissant le tracé actuel, avez-vous dit, a été d'apporter des commodités au commerce qui pourra se faire dans la suite par le lac Winnipeg: les bords du lac ont-ils été complètement explorés?—R. Je ne pense pas; d'après mon impression à moi, le rivage septentrional certainement, et le rivage oriental sont impropres à la culture; le sol renferme peut-être des richesses minérales; mais on ne connaît encore que la partie littorale.

Q. Vous avez dit, si je ne me trompe, que la Saskatchewan, en se précipitant dans le lac Winnipeg, opposait des obstacles à la navigation?—R. Oui.

Q. De sérieux obstacles?—R. Oui.

Q. Supposé que le chemin de fer canadien du Pacifique se construise sur la ligne tracée, pensez-vous qu'un trafic de quelque importance puisse jamais, même dans les circonstances les plus favorables, circuler sur le cours de la Saskatchewan et pénétrer par cette rivière dans le lac Winnipeg?—R. Je ne suis pas prêt à émettre une opinion à cet égard.

Q. Mais avez-vous une opinion formée?—R. Non; les difficultés de cette voie ne sont pas très-sérieuses; elles ne sont pas comparables à certains obstacles qu'on a surmontés en d'autres parties du Canada.

Q. Quelle est la profondeur de la rivière Saskatchewan?—R. Cette rivière, à l'exception de quelques endroits, est navigable sur une étendue de plusieurs centaines de milles, au-dessus des rapides qui sont situés près de son embouchure, pour les bateaux d'un faible tirant d'eau—d'un tirant d'eau de trois ou quatre pieds.

Q. A l'époque des plus basses eaux?—R. Oui;—par des basses eaux de trois à quatre pieds. Pendant les plus basses eaux, il se présenterait des difficultés, dans le présent état de la rivière,—notamment aux rapides de Tobbin, aux rapides du Charbon, et peut-être à d'autres points, où il se rencontre des roches, qu'il faudrait ôter.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Pourquoi choisir cette route septentrionale, à travers les Rétrécis, au lieu d'aller passer au sud du lac Manitoba?—R. Parce qu'elle est beaucoup plus courte.

Q. Quelle est la distance de Selkirk à Caerlaverock?—R. Il y a 271 milles de Selkirk à Livingstone; 196 milles de Livingstone à Saskatchewan; et environ 40 milles de plus pour atteindre Caerlaverock,—ensemble 507 milles.

Q. Est-ce qu'on n'aurait pu obtenir une ligne plus courte au sud du lac Manitoba et des monts Dauphin (Riding Mountains)?—R. La ligne du sud serait très-coûteuse, d'après ce que j'en ai vu moi-même. Je suis bien convaincu que la ligne adoptée est la plus courte d'un point à l'autre, et de beaucoup la plus économique, la meilleure enfin. Elle n'est peut-être pas plus courte qu'une ligne "aérienne" tirée entre les deux points; mais il serait bien impossible de construire un chemin suivant la ligne aérienne, à travers ce pays-là.

Q. Avez-vous jamais parcouru le pays entre Selkirk et la petite rivière Saskatchewan?—R. Oui.

Q. Quelle est la qualité du sol dans cette région?—R. Tout-à-fait excellente.

Q. Êtes-vous en mesure de nous dire la distance de Selkirk à la petite rivière Saskatchewan?—R. Je ne me la rappelle pas.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Ce pays n'est-il pas généralement plat?—R. Oui, faiblement ondulé. Près de la petite Saskatchewan il est moins uni.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous jamais examiné, en vue de l'établissement d'un chemin de fer, les points de traversée de la petite Saskatchewan?—R. Oui; et j'ai fait photographier les lieux.

Q. De quel côté avez-vous dirigé votre examen,—au nord ou au sud du chemin de charrette?—R. La petite Saskatchewan a une vallée large et profonde, s'étendant vers le haut et vers le bas de la rivière, à perte de vue. Je n'ai pris ni n'ai eu le temps d'examiner cette vallée, jusqu'à une bien grande distance de chaque côté de la traverse, sur le chemin de charrettes. Je n'ai pu juger que de ce qui était à la portée de ma vue; laquelle s'étendait sur un espace de plusieurs milles. J'ai fait opérer des explorations à droite et à gauche, non pas lorsque j'y étais moi-même, mais à d'autres époques.

Q. Quelles sont les personnes qui ont opéré ces explorations?—R. MM. Moberley, Horetsky, Nichol et Ermatinger.

Q. Vous n'êtes pas en mesure de nous dire jusqu'où ces explorateurs ont poussé leurs observations vers le nord ou vers le sud?—R. Ils les ont poussées à travers le pays. Les renseignements acquis étaient d'une nature générale; toute la contrée était nouvelle pour nous; nous ne connaissions alors aucun de ces points particuliers sur lesquels vous me questionnez en ce moment.

Q. Les difficultés auxquelles vous avez fait allusion viennent-elles des courants d'eau qui descendent des monts Dauphin?—R. La petite rivière Saskatchewan est le principal mais non pas le seul point où il se présente de grands obstacles. Tous les cours d'eau qui viennent du nord paraissent couler dans des vallées larges et très-profondes.

Q. Prennent-ils leurs sources dans les monts Dauphin?—R. Oui; la hauteur de ces monts est de 1,600 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Q. Quelle est la hauteur du lac Winnipeg au-dessus de la mer ?—R. La hauteur du lac Manitoba est de 751 pieds; celle du lac Winnipeg de 710 pieds; celle du lac Winnipigous de 770 pieds. L'altitude absolue des monts Dauphin étant de 1660 pieds, leur hauteur relative est donc de 900 pieds environ : point de pic, le sommet est un plateau.

Q. Ces monts s'abaissent-ils graduellement, du côté du sud, depuis leur point culminant jusqu'aux plaines à leur pied ?—R. L'élévation se maintient un peu du côté de l'ouest; à l'est, la pente est assez abrupte; quant au versant méridional, il s'abaisse graduellement jusqu'à la plaine.

Par l'honorable M. Simpson :

Q. Ces montagnes sont-elles boisées ?—R. Quelques parties le sont. Il y a plus ou moins d'arbres partout, mais ils n'ont guère de valeur, excepté ce qui se trouve réuni en corps de forêt.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Est-ce qu'on ne voit pas diminuer la difficulté du passage des cours d'eau descendant de ces monts, quand on s'avance davantage dans la plaine, vers le sud ?—R. Oui; mais en faisant une longue déviation de la ligne directe : pour avoir un pays de faible dénivellation, il faudrait aller jusqu'au sud de l'Assiniboine. Il est peu probable, selon moi, qu'on pût obtenir une ligne satisfaisante au nord de cette rivière.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Savez-vous qu'il règne une vallée entre la montagne du Canard et la montagne Dauphin ?—R. Oui, une petite vallée.

Q. Vous n'en avez aucune connaissance particulière ?—R. Non, aucune connaissance spéciale.

Q. Avez-vous une connaissance spéciale de la contrée qui s'étend le long de la base du versant méridional de la montagne Dauphin ?—R. C'est-à-dire de la contrée dont nous parlions tout-à-l'heure ? je n'ai été que sur le chemin de charrette.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Vous avez, je pense, dit l'autre jour que, le chemin de fer passant par les Rétrécis, les bateaux qui remonteraient du sud du lac Manitoba au nord, pourraient, à ce point de traversée, s'unir au trafic descendant du nord au sud du lac Winnipigous ?—R. Partout où la ligne touchera des eaux navigables, celles-ci alimenteront son trafic.

Q. Sera-t-il nécessaire d'établir aux Rétrécis un pont à tablier mobile pour permettre aux bateaux du lac Winnipigous de parvenir au lac Manitoba ?—R. Je ne crois pas : l'activité des transports n'est pas telle, assurément, qu'elle y nécessite, quant à présent, un pont de cette nature.

Q. S'il y avait entre les deux lacs un mouvement de navigation, le pont du chemin de fer l'intercepterait, n'est-ce pas ?—R. Le passage du chemin de fer, au point en question, entraverait, cela n'est pas douteux, la navigation entre les deux lacs, à moins d'y construire un pont à tablier mobile, ou un pont assez haut pour que les bateaux pussent passer dessous.

Q. Avez-vous oui dire que les entrepreneurs du télégraphe du Pacifique n'avaient pu trouver, dans le voisinage des Rétrécis, du côté est, un terrain assez ferme pour maintenir leurs poteaux debout, et que beaucoup de ces poteaux étaient tombés ?—R. Non, jamais. C'est là une nouvelle pour moi. J'entends bien des bruits de diverses sources auxquels je ne fais guère attention.

Q. En passant à travers les marais (*moshegs*) sur la ligne, les ingénieurs-géomètres les ont-ils jamais examinés pour connaître exactement la nature du sous-sol ?—R. Oui.

Q. Quel a été le résultat de l'examen ?—D'après les rapports qu'ils m'ont adressés le sous-sol est dur.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. A quelle profondeur de la surface ?—R. A diverses profondeurs. Nulle part, selon eux, la profondeur n'est grande. Je ne pense pas que les difficultés à vaincre pour asseoir une voie ferrée à travers ces terrains marécageux, soient plus grandes que celles qu'a présentées la construction du Septentrional entre Collingwood et Barrie. Mener par là un chemin de fer, c'était une entreprise qu'à une certaine époque on

avait regardée comme formidable. La dernière fois que j'ai été sur cette ligne, j'ai vu, non sans surprise, la terre, qui m'avait paru, lors de l'exécution du chemin, entièrement dénuée de valeur, porter maintenant des moissons de céréales.

Q. Le pays environnant a-t-il été défriché?—R. Un incendie y a passé, qui a détruit le bois et donné passage au vent et au soleil. Les propriétaires du terrain ont alors creusé des fossés pour l'écoulement des eaux, et converti de la sorte le sol en champs arables. Je mentionne ces choses pour montrer que telle contrée qu'on répute aujourd'hui de mince valeur, pourra valoir beaucoup par la suite. Mes observations conviennent d'ailleurs à la section du chemin de fer du Pacifique dont il est question. Il y a quelque bois sur cette étendue de la ligne,—assurément sur des espaces représentant plus de la moitié du parcours. Au nord du lac Plat, le sol est très-boisé; et, sans en être sûr, je pense que toute l'étendue de pays depuis ce lac jusqu'à Livingstone est plus ou moins couvert de bois.

Q. Dois-je entendre par là que ces *moskegs* ou marécages sont boisés?—R. Les uns le sont, les autres non.

Q. Ceux qui se trouvent entre le lac Plat et les Rétrécis du lac Manitoba, comment sont-ils?—R. Quelques-uns sont boisés. Mais on voudra bien me permettre de faire remarquer que les bois de là-bas ne ressemblent point aux forêts de cette partie-ci du Canada: ils se composent principalement de saules, de liards, d'épinettes blanches et d'autres essences pareilles.

Q. Le feu a-t-il jamais passé sur cette région-là?—Pas en ces dernières années, que je sache; mais nul doute qu'il n'y passe si l'on ne prend des précautions.

Q. Quel effet aurait la gelée sur la voie, dans les lieux où le sol est imbibé d'eau, si elle pénétrait à cinq ou six pieds en terre, supposé qu'il n'y eût pas de fossés d'égouttement?—R. Elle endommagerait certainement la chaussée qui ne serait pas assez sur élevée pour qu'elle ne pût pénétrer sous les assises; mais il suffirait de creuser un fossé profond de trois pieds et de hausser la voie de trois pieds, pour éviter ce danger. C'est au surplus ce qu'il faudrait faire, à tout événement. Comme le terrain est élevé de quarante pieds au-dessus du niveau du lac Manitoba, il ne serait pas difficile de faire écouler l'eau.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Il n'y aurait donc aucune difficulté à y pratiquer des fossés de dessèchement?—R. Aucune difficulté grande. Seulement, quelques-uns des fossés seraient très-longs.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Les terres des fossés suffiraient-elles pour la confection du remblai de la voie?—Oui, amplement.

Q. Vous a-t-on jamais parlé des amoncellements de glaçons qui se forment aux Rétrécis?—R. Oui; mais je ne suppose pas que la glace agisse là autrement que sur nos autres grands lacs. Elle *pousserait* un peu, et il faudra y opposer quelque ouvrage en maçonnerie pour protéger la voie.

Q. Trouverait-on de la pierre en lieu accessible?—R. Il y en a aux environs. On rapporte qu'il existe de la pierre calcaire sur les bords du lac; il serait facile de la transporter par eau aux Rétrécis. Presque toutes les informations que je vous donne sont de seconde main. Vous m'avez demandé de vous indiquer les longueurs comparatives du tracé actuel et d'une ligne qui irait passer par Winnipeg, avec un aperçu des dépenses; je vais le faire maintenant. On estime que la ligne tracée de Northcote à Selkirk est de vingt-quatre milles plus courte qu'une ligne contournant l'extrémité méridionale du lac Manitoba pour atteindre Selkirk; et de trente-deux milles plus courte qu'une ligne dirigée de Northcote, par le rivage sud du lac Manitoba et par Winnipeg, sur Selkirk.

De ces deux lignes, la première (voie, matériel roulant, etc.) coûterait probablement \$600,000 de plus que la ligne tracée; mais comme celle-ci nécessite une extension de l'embranchement de Pembina (vingt milles), ce tronçon peut entrer en compte dans l'estimation des dépenses de premier établissement; cela réduirait la différence en faveur du tracé à \$100,000 environ.

Pour la seconde ligne—qui de Selkirk irait par Winnipeg faire aussi le tour de l'extrémité sud du lac Manitoba—ses trente-deux milles *extra* peuvent être évalués à

\$800,000, ou, après déduction faite des vingt milles du prolongement de Pembina, à \$300,000.

A fin décembre il avait été dépensé à l'est de Selkirk, sur le tracé.....	\$260,000
Et à même date, à l'ouest de Selkirk sur tracé. environ...	60,000
Soit en totalité.....	\$320,000

J'ai eu quelque peine à faire l'appréciation des dépenses ; j'ai pris une règle de proportion : en comptant tout—terrassements, rails, matériel roulant, etc., j'estime le coût de premier établissement à \$25,000 par mille. La différence entre les deux routes est de \$109,000 en faveur de la ligne tracée.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Est-ce que vous supposez que la dépense de construction serait aussi forte, si l'on ne faisait point passer le chemin à travers un terrain sans consistance comme celui qui avoisine les Rétrécis ?—R. Je ne suis pas en mesure de répondre qu'il en résulterait quelque différence ; je ne voudrais pas me hasarder à dire ni que la dépense serait plus forte, ni qu'elle serait moindre ; je la supposerais la même dans les deux cas.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Aurait-on à exercer des expropriations de terrains occupés, sur la route méridionale ?—R. Il est probable que oui, et cela ajouterait, naturellement, au coût du chemin ; toutefois, on gagnerait peut-être les propriétaires à céder gratuitement le passage.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Une partie des explorations n'ont-elles pas été faites en hiver ?—R. Oui ; il a fallu en faire quelques-unes en hiver.

Q. Les explorateurs n'ont pu voir toutes les difficultés de la route alors ?—R. On a eu beaucoup de peine à exécuter les reconnaissances en hiver : les malheureux à qui elles étaient tombées en partage ont eu là une bien rude tâche.

Q. Les \$60,000 que vous dites avoir été employées à l'ouest de Selkirk, ont-elles été dépensées pour le chemin de fer ?—R. Non ; pour la ligne télégraphique.

Q. Y a-t-il quelque établissement à l'ouest de Selkirk ?—R. Il y en a peut-être un petit à Selkirk, mais il n'en existe aucun à l'ouest de celui-là. On trouverait à peine un colon entre le lac Winnipeg et Caribou, sur le parcours ou dans le voisinage du tracé.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Savez-vous qu'il y a des colons sur les bords de la Saskatchewan ?—R. Je sais qu'il y en a quelques-uns dans cette partie de pays, mais on ne peut guère dire que ce soit là un établissement. Il y a un ou deux colons à la Saskatchewan et autant à d'autres points ; mais leur nombre est si petit en comparaison de l'étendue de cette région qu'on ne peut dire qu'ils forment des établissements.

A l'égard de la nature du terrain et de quelques autres questions qui m'ont été faites ici, je puis me référer à une réponse de moi à une lettre adressée au gouvernement par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, lequel exprimait l'avis que la ligne serait mieux placée au sud du lac Manitoba. Je crois que cette réponse a du rapport aux objets de cette enquête ; et peut-être ferai-je bien d'en donner lecture. La voici.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 26 mai 1875.

CHER MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli des réponses à certains points de la lettre du lieutenant-gouverneur du Manitoba, en date du 8 mai (1875) dont vous m'avez communiqué des extraits.

Je regrette de voir que le lieutenant-gouverneur a eu des informations singulièrement inexactes touchant la qualité du terrain et le caractère du pays, par rapport à la construction du chemin de fer. Je suis résolument d'opinion qu'on ne saurait faire choix d'un tracé plus avantageux que celui de Selkirk à Livingstone. Ce fut en vue d'éviter toute objection sérieuse—à l'égard des travaux d'art, etc.,—qui pourrait être soulevée contre la route dont parle le lieutenant-gouverneur, que je pris d'abord la détermination de faire une exploration d'essai par les "Rétrécis" du lac Manitoba et la rivière du Cygne; je ne m'attendais guère à trouver la contrée ou la ligne si favorable. On commettrait une grande erreur, selon moi, si l'on changeait le tracé actuel.

A vous très-sincèrement,

SANDFORD FLEMING,
Ingénieur en chef.

A l'honorable A. MACKENZIE.

MEMORANDUM.

Extraits de la lettre du lieutenant-gouverneur Morris, datée du 8 mai 1875.

Réponses faites par l'Ingénieur en chef.

10. J'ai pris beaucoup de renseignements, et je suis convaincu qu'on peut faire courir une ligne de la "traverse," en aval du Fort de Pierre, au Portage de la Prairie, de là à la rivière Blanche (White Mud), et de là jusqu'au coude de la branche nord de la Saskatchewan—point qu'il faudrait atteindre après être parvenu au fort Pelly—plus directement et avec moins de difficultés qu'on n'établirait la ligne de la traversée des Rétrécis au fort Pelly. Les autres avantages de la ligne que je propose sont très-grands.

20. La ligne par les Rétrécis et le fort Pelly traverse un pays d'une qualité fort inférieure; et l'on ne commence à rencontrer de bonne terre qu'aux Collines des Noisetiers (Nut Hills), par delà le fort Pelly.

3. Le pays autour du fort Pelly est peu propre à la culture. J'ai reçu, hier, la visite de M. Watt, ministre presbytérien, qui a passé là deux années, et qui, avec l'agrément de l'église, a transporté sa demeure aux montagnes, parce qu'il ne

L'ingénieur en chef a lui-même parcouru une grande partie de la contrée dont il s'agit. Il déclare sans hésiter qu'il serait beaucoup plus difficile de construire un chemin de fer dans la direction indiquée. On aurait à passer nombre de larges et profondes vallées, et la dépense en ponts pour leur traversée serait énorme. Sur le tracé établi, cette nature d'ouvrage est très-peu considérable; le fait est qu'il ne serait guère possible de trouver nulle part une ligne plus favorable, pour ce qui est des rampes et pentes et de l'abréviation de la distance.

La terre, dans l'étendue de pays située entre la "traverse" de la rivière Rouge et les Quartiers (*barracks*) de la rivière du Cygne, près de Livingstone (non du fort Pelly), est bonne. Avant l'exploration, ce territoire passait pour être tout pays de marécage et de savane (*moskegs*); c'était une erreur. Il y en a, à la vérité, des portions qui ont besoin d'être desséchées; mais ce dessèchement sera opéré par les fossés latéraux du chemin de fer. Au rapport des ingénieurs, une bonne partie du pays est très-riche et d'une grande valeur.

Le tracé passe à dix milles au moins du fort Pelly, au nord, et il suit la vallée de la rivière du Cygne, où la terre est aussi bonne qu'aucune qui se trouve dans la province. Il y a en outre, de très-beau bois de qualité marchande sur et près

pouvait obtenir de récoltes, les gelées étant continuelles. La ligne que je suggère, après avoir traversé la partie colonisée du Manitoba, se développerait par un pays de bois et de prairie, fort propre à la colonisation.

4. Autre avantage: en faisant courir la ligne, depuis la "traverse," vers le haut de la rivière Rouge, sur sa rive occidentale, on pourrait se servir de cette section à la fois pour la ligne principale et pour l'embranchement de Pembina.

5. Si l'on peut avoir une ligne aussi courte, à travers un bon pays, elle doit être préférée à un tracé qui traverserait une étendue de pays d'une qualité inférieure.

6. Le fort Pelly ne tirerait pas grand avantage de la ligne. Il est en lieu détourné, et ne sera point fréquenté d'ici à bien des années, à moins qu'on n'y conduise le rail.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Devons-nous entendre par là que, dans l'examen du pays au sud de la ligne fixée, il a été fait un levé topographique?—R. On a fait des levés, mais non pas de tout l'espace dont parle le lieutenant-gouverneur Morris. Il parle d'une ligne courant à travers les Collines Vertes et la rivière Tête-Blanche, et de là jusqu'à la traversée de la branche sud de la Saskatchewan.

Q. Il parlait de la route du Fort Pelly?—R. Oui, contre cette route.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. La seule ligne dont on ait opéré le levé est celle du tracé?—Je ne dirai pas cela. Nous avons fait plusieurs reconnaissances que la carte n'indique pas; mais la ligne qui a été levée avec le plus d'exactitude est le tracé. Nous n'avons pas mené une ligne continue à travers ce pays-là, parce que nous estimions que ce serait une dépense en pure perte.

Q. Est-ce que vous savez qu'un bateau de la Cie de la Baie d'Hudson a pénétré de la Saskatchewan dans le lac Winnipegous, et de là dans le lac Manitoba?—R. Non; mais si cela est vrai son équipage a dû faire un bien rude portage.

Par l'honorable M. Simpson :

Q. Quelle sorte de bateau était-ce—un canot d'écorce?

Par l'honorable M. Sutherland :

R. Non, un bateau de cinq tonneaux,

M. Fleming :

R. Vous avez, je pense, été mal informé, car il est impossible qu'un bateau fasse tout ce chemin à flot. Il faudrait le porter par-dessus un relief de terrain de quarante pieds, si ma mémoire ne me trompe. L'équipage du bateau a dû le traîner pour franchir cette crête.

Le président lève la séance à une heure de l'après-midi.

la ligne dans le voisinage de la montagne du Canard (*Duck Mountains*.)

Ce serait sacrifier la ligne principale et en accroître sans nécessité la longueur, au profit d'intérêts locaux; cette suggestion ne saurait être accueillie.

Cette vue est juste. D'après l'information la plus sûre qu'on ait obtenue, le tracé est la plus courte ligne qu'on puisse avoir, et traverse un pays d'une grande valeur sous plusieurs rapports.

Winnipeg était autrefois un lieu détourné. Le chemin de fer établi de Selkirk à Livingstone aurait bientôt amené au fort Pelly une population beaucoup plus considérable qu'aucun des groupes qui se trouvent actuellement, dans le pays, au nord de la 49^e parallèle.

VENDREDI, 23 mars 1877.

Le comité se réunit à midi.

M. THOMAS SPENCE, greffier de l'Assemblée Législative de la province de Manitoba, est appelé et interrogé comme il suit :

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous quelque connaissance du pays situé aux environs des Rétrécis du lac Manitoba, le long du tracé du chemin de fer du Pacifique?—R. Oui, cette connaissance, je l'ai acquise principalement en allant du lac Manitoba au lac Winnipeg par les Rétrécis et le lac Winnipigous. C'est la route suivie pour parvenir à la Saskatchewan, la seule par où l'on puisse atteindre cette contrée si l'on veut voyager par eau.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quelle est la grandeur des bateaux en usage?—Ce sont des bateaux tirant de deux pieds et demi à trois pieds d'eau.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. N'avez-vous pas demeuré quelque temps à Fairford-Mission, situé à quelques milles au nord de la ligne du chemin de fer du Pacifique?—R. Oui.

Q. Avez-vous examiné le pays, soit au nord, soit au sud de cet endroit?—R. Oui; j'ai été jusqu'à cinq ou six milles des deux côtés de la Mission.

Q. Quel est le caractère du pays dans le voisinage immédiat de la Mission?—R. C'est pour la plus grande partie un mauvais terrain humide et couvert de pins et d'épinettes rouges, une sorte de savane, un méchant pays à traverser à pied.

Q. N'avez-vous jamais poussé votre examen à plus de cinq ou six milles de distance de l'un ou de l'autre côté de la Mission?—R. Non, il était presque impossible d'aller même aussi loin, tant le terrain était humide et marécageux.

Q. Avez-vous quelque connaissance *de visu* du pays à l'est des Rétrécis?—R. Non; la connaissance que j'en ai vient des Sauvages; d'après eux, il est si marécageux qu'il est presque impossible d'y passer; j'ai entendu des Sauvages et des Métis, qui étaient avec moi dans le canot, dire qu'ils pourraient très-difficilement traverser cette localité; je ne parle pas de la ligne du chemin de fer; mais du pays dans le voisinage de Fairford-Mission—plus à l'est.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Le pays que traverse le tracé est-il meilleur, selon vous?—R. Je ne sais pas qu'il le soit; j'ai toujours entendu dire que le pays était à peu près le même dans toute l'étendue de cette région.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Savez-vous si le pays est meilleur près du lac Manitoba que dans les localités plus septentrionales?—R. J'ai côtoyé le rivage en bateau; la terre et le bois m'ont paru meilleurs.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Vous avez fait le voyage en juillet; était-ce l'époque des plus basses eaux?—R. Non; je ne crois pas. Il descend incessamment un grand volume d'eau d'autres lacs. Pour monter, j'avais dû passer par les Rétrécis.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. D'après votre notion du pays de chaque côté des Rétrécis, quelle est la nature du sol? est-il colonisable?—R. Je l'ignore, n'ayant fait que passer devant le rivage. La passe est très-étroite, les rives sont très-rocheuses en quelques places, aux abords des Rétrécis, et presque perpendiculaires à l'eau, au nord du passage.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Savez-vous s'il s'amasse là beaucoup de glaces au printemps?—R. Par moi-même, non; mais j'ai entendu dire que l'endroit est très-mauvais au printemps à cause des glaces. Il y a quelquefois un fort courant dans les Rétrécis.

Par l'honorable M. Scott :

Q. On ne traverse point le tracé du chemin de fer quand on va du lac Winnipigous au lac Winnipeg?—Non.

Q. Quel est l'aspect du pays au nord du tracé et à l'ouest des Rétrécis?—R. Le pays est partout bas et marécageux.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. N'avez-vous pas fait du sel quelque part dans cette section de pays ?—R. Oui ; j'en ai fait dans le haut de la rivière à la Poule d'Eau pour la compagnie de la baie d'Hudson, et au lac Winnipeg. Les sources salées sont sur les bords de la rivière du Cygne.

Par l'honorable M. Simpson :

Q. Avez-vous fait du sel avec l'eau des sources ?—R. Oui.

Q. Comment ? en l'exposant à l'évaporation ou en la faisant bouillir ?—R. En la faisant bouillir, par le procédé primitif.

Q. Ne savez-vous rien du pays à l'est de Northcote, que par ouï-dire ?—R. Non.

Q. Avez-vous traversé le lac Manitoba ?—R. Oui, j'ai été sur les deux côtés de ce lac—au sud et à l'ouest.

Q. Quelle est la qualité du sol au sud du lac ?—R. Excellente. Je n'ai point vu de meilleure terre.

Q. Et à l'ouest ?—R. A l'ouest du lac Manitoba et au sud-est, en aval de la pointe aux Chênes, la terre est toute couverte de bois extrêmement forts.

Par l'honorable M. Wilmot :

Q. De quelle essence ?—R. C'est un mélange d'arbres de toute sorte, qui n'est guère bon qu'à fournir du combustible.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. D'après votre notion du pays, notamment d'après la qualité des bois que vous y avez vus, quelle serait la nature du sol ?—R. Le sol serait assez bon, je pense, auprès du lac. Où croît du bois franc, il ne peut être marécageux. Le bois est principalement d'essence de chêne.

Q. D'après votre connaissance de cette région, est-elle susceptible d'être colonisée immédiatement ?—R. Je pense que non. Il n'y a pas de colons au nord de la pointe aux Chênes. On ne va pas se mettre dans un pays hérissé de bois aussi épais, quand on peut avoir des terres de prairie.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Le pays sur la rive ouest du lac Manitoba est bon, n'est-ce pas ?—R. Oui, très-bon ; très-joli vers les monts Dauphin.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Avez-vous jamais traversé la contrée au nord-est de ces monts ?—R. Non ; j'ai suivi le chemin du fort Pelly.

Q. Quelle est la nature du pays au nord et à l'est du lac Manitoba ?—R. On suppose généralement que ces localités doivent être fort mauvaises puisque les Sauvages ne peuvent point y passer en été,—je parle des localités qui sont au nord de la ligne. La route qu'il me fallut prendre pour parvenir à Fairford-Mission, n'aurait pu être pire, assurément.

Q. Quelle idée vous êtes-vous formée du pays à l'extrémité sud du lac Manitoba ?—R. C'est la meilleure partie de la province ; terre de première qualité.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Vous avez dit tout à l'heure un mot du sol de Fairford-Mission, quel est-il ?—R. Il est extrêmement pierreux. Il y a là une petite ferme, qui a été défrichée par la Mission et qui est pleine de pierres. Le sous-sol est formé d'un banc calcaire, qui vient presque à la surface.

Q. Vous a-t-on jamais dit pourquoi on ne s'était pas porté plus en arrière, sur une meilleure terre ?—R. Non ;—parce que, je suppose, ce n'était partout qu'un bois de petits pins et d'épinettes rouges, et qu'on ne pouvait trouver par là une meilleure situation. On a dû, je présume, établir la Mission dans le lieu le plus convenable. Depuis Winnipeg, en passant au Portage-de-la-Prairie, puis au sud et à l'ouest du lac Manitoba, jusqu'au pied des monts Dauphin, on chemine à travers un pays fort beau, plat ou, par endroits, légèrement ondulé.

Q. Est-ce que le relief montagneux disparaît, que le terrain est aplani sur le "chemin de charrettes" qui se dirige de ce côté ?—R. Oui ; le revers nord de la montagne Dauphin est escarpé ; mais le côté sud s'abaisse graduellement jusqu'à un

plan horizontal. Aujourd'hui, il y a des colons à quelque distance—environ dix milles—au-delà de la petite rivière Saskatchewan.

Q. Avez-vous jamais été—du côté de l'ouest—jusqu'au Fort Ellice?—R. Non. Je n'ai pas dépassé de ce côté-là la rivière à la Souris, sur le chemin de charrette du sud. Le pays est très-bon, à l'exception de quelques milles de terrain sablonneux, qu'on rencontre par intervalles, principalement entre l'Assiniboine et les Côteaux-de-Sable. Au nord de l'Assiniboine, la terre est partout de bonne qualité; mais au sud, entre cette rivière et la rivière à la Souris, la terre est légère et sablonneuse.

Q. Y a-t-il des colons sur l'Assiniboine, le long du chemin de charrette?—R. Non.

Q. Et sur la rivière à la Souris?—R. Non plus.

Q. Avez-vous jamais été au pied du lac Winnipigous?—R. Oui, tout auprès. On a à remonter la rivière de la Poule d'Eau; à environ soixante milles, cette rivière revient sur elle-même et passe si près du lac qu'en se levant dans le canot on le découvre du tournant, tant la terre est basse.

Q. Avez-vous jamais été au Portage des Mousses?—R. Non; mais j'ai eu avec moi des hommes qui y avaient été maintes et maintes fois; ils l'avaient passé en poussant leurs bateaux, à l'époque du printemps.

Q. Quelle sorte de bateaux?—R. Des bateaux capables de porter environ cinq tonnes pesant—des barges de la Compagnie de la baie d'Hudson (il n'y a que cette sorte en usage); ce sont de solides chaloupes.

Q. Quel est l'aspect du pays au pied du lac Winnipigous?—R. Je l'ignore, n'ayant jamais été par là.

Q. À l'égard de la petite Saskatchewan, est-il difficile de la traverser sur le chemin de charrette, à cause du profond ravin qui l'encaisse en cet endroit?—R. Non; le ravin n'est bien profond qu'au-dessus de ce point. Les cours d'eau qu'on rencontre à l'ouest de la petite Saskatchewan, sur le chemin de charrette, et qui descendent des monts Dauphin, sont petits; on pourrait presque sauter par dessus aux "traverses." Les bords de l'Assiniboine sont élevés à l'endroit où cette rivière est croisée par le chemin; il faut y dévaler les charrettes avec des cordes, les berges étant presque perpendiculaires.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est la hauteur des rives?—R. A la traverse, elle est, je pense, de soixante-dix à quatre-vingts pieds.

Par l'honorable M. Vida :

Q. Les ruisseaux coulant des monts Dauphin à l'Assiniboine sont encaissés dans des ravins profonds aux points où le chemin les traverse; ces ravins baissent-ils à mesure qu'on avance au sud, vers les plaines?—R. Oui, ils baissent graduellement. Autant qu'il m'en souvient, ils ne m'ont pas paru être bien profonds. Au reste, je n'ai pas quitté le chemin.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Le chemin de la Saskatchewan, *ultra*, passant par la rivière de la Queue-d'Oiseau, se dirige-t-il tout droit sur l'est, à partir du fort Ellice?—R. Oui.

Q. En s'éloignant du Portage-de-la-Prairie, quelle "ligne" suit-on? est-ce la troisième "ligne de base."—R. A l'époque où j'ai été de ce côté-là, il n'avait encore été fait aucun arpentage de township.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Vous dites avoir vu des hommes qui avaient passé le Portage des Mousses avec un bateau?—R. Oui, et qui m'ont raconté comme ils avaient passé aisément depuis la Saskatchewan; il existe une ligne de navigation presque continue du lac Manitoba à la rivière Assiniboine.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. L'Assiniboine tombe dans la rivière Rouge, et la rivière Rouge dans le lac Winnipeg?—Oui.

M. D. LUCAS, ingénieur civil, est appelé et interrogé :

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Vous avez exécuté les opérations de tracé d'une partie de la ligne du Pacifique, à partir de quel point ?—R. De l'extrémité sud du lac Winnipigous jusqu'à Livingstone.

Q. En quelle saison avez-vous exécuté ces opérations ?—R. En hiver.

Q. Avez-vous jamais parcouru cette même partie de la ligne en été ?—R. Oui ; je l'avais vue lors de l'exploration préliminaire, l'été précédent.

Q. Quelle est la nature du sol sur le parcours de la ligne ?—R. Je ne sais pas. Le terrain est couvert de bois et probablement sablonneux.

Q. Vous pouviez juger assez exactement de la nature du sol par les essences d'arbres qu'il porte ?—R. Les essences d'arbres sont l'épinette blanche, l'épinette rouge, le peuplier et aussi l'orme de savane. Il y a une grande forêt d'épinettes blanches autour de la montagne du Canard.

Q. D'après la connaissance que vous avez de cette région, quelle idée vous feriez-vous de son sol, comparé à celui de la région plus méridionale, à l'ouest du lac Manitoba ?—R. J'ai été au sud de ce lac ; j'ai suivi les chemins de charrettes pour me rendre dans le Nord-Ouest.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quand cela ? à l'époque de l'exploration ?—R. Oui.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Par où vous êtes-vous dirigé sur Livingstone ?—R. Par la vallée de l'Assiniboine, que j'ai suivie jusqu'au fort Pelly.

Q. Avez-vous jamais été sur le parcours du tracé, à partir de Livingstone, du côté de l'ouest ?—R. L'Assiniboine n'est traversée qu'à 25 milles à l'ouest de Livingstone.

Q. L'Assiniboine, en ses branches est et ouest, est-elle la plus grosse rivière à traverser ?—R. Aux points de rencontre, la traversée ne serait rien.

Q. Quelle est la largeur des deux branches ?—R. La surface d'eau, dans l'une et l'autre, a de large environ 100 pieds, peut-être moins. Les chevalets des ponts n'auraient pas plus de 30 à 40 pieds de haut. J'ai parcouru toute cette région, depuis Livingstone jusqu'à Edmonton.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. En suivant le tracé ?—R. En suivant la ligne de chemin de charrettes telle qu'elle est marquée sur la carte.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Le tracé avait-il été déterminé, quand vous vous êtes rendu à Livingstone ?—R. Oui.

Q. Pourquoi, au lieu de le suivre, avez-vous pris l'ancienne route ?—R. Je voulais emmener des charrettes pour mon voyage à travers le pays à l'ouest de Livingstone, et il n'y avait pas de chemin du côté que vous indiquez.

Q. Dites-vous que vous pouviez mener des voitures là-bas, en été ?—R. On y en a bien meré depuis lors.

Q. Par le tracé ?—R. Je présume que oui, puisqu'on a établi sur son parcours la ligne télégraphique ; il a fallu y mener une voiture à dévidoir pour la pose du fil.

Q. Savez-vous en quel temps de l'année la ligne télégraphique a été établie ? est-ce en hiver ?—R. Je ne sais pas.

Q. Le tracé n'était-il donc pas exécuté, à l'ouest de Livingstone, jusqu'à Battleford ?—R. Le chemin de charrettes est, je pense, tout ce qu'on a étudié.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quand avez-vous été par là ? est-ce l'année dernière ?—R. Dans l'été de 1875, je pense.

Q. Quelles sont, sur la route que vous avez suivie, la nature du sol et les essences du bois ?—R. Jusqu'à 30 ou 40 milles, à l'ouest de Livingstone, le bois est formé de grosses épinettes blanches ; puis on entre dans une région de monticules couverts de peupliers, et ayant entre eux des vallons, qu'occupent des lacs ou des étangs.

Q. Ces monticules seraient donc principalement des élévations de sable ?—R. D'après l'essence du bois, je présume que le sous-sol est en effet sablonneux.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Le pays, pour des colons, est-il tentant?—R. Cela dépendrait beaucoup des idées de chacun. Je ne parle d'ailleurs de la nature du sol que de mémoire.

Q. Quelle est la nature du pays entre la rivière Pembina et Jasper-House?—R. C'est un pays de bois—peupliers, épinettes blanches, épinettes rouges—et de savanes.

Q. Quelle est la distance entre ces deux points?—R. Environ 120 milles.

Q. Est-ce que cette région est telle qu'elle ne puisse se coloniser?—R. Je ne pense pas que les colons se portent à l'ouest de la rivière Pembina; mais c'est la seule région par où l'on puisse passer pour atteindre les Montagnes-Rocheuses.

LUNDI, 26 mars.

Le comité se réunit à midi; mais, par suite de l'absence d'un témoin important, la séance est levée à midi et demi.

OTTAWA, mardi 27 mars.

MILNER HART, D. A., est appelé, et interrogé comme suit:—

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous été inspecteur d'arpentages au Manitoba et au Nord-Ouest?—R. Oui.

Q. Dans quelle partie du Manitoba et du Nord-Ouest avez-vous exercé votre inspection?—R. Depuis Winnipeg, premier méridien, en allant vers l'ouest.

Q. Jusqu'où?—R. Jusqu'au 26^e rang ouest du méridien principal.

Q. C'est-à-dire jusque dans le voisinage du fort Ellice?—R. A une douzaine de milles à l'est de ce point.

Q. Quelle est la nature du pays depuis Winnipeg vers l'ouest jusqu'à la limite de la province, sous le rapport du sol?—R. Le sol est généralement très-bon.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Sur une étendue de combien de milles?—R. D'environ soixante-dix-huit milles. Il y a quatre-vingt-dix milles de bonne terre jusqu'à la limite de la province.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Trouverait-on quelque difficulté à construire d'un chemin de fer sur ces quatre-vingt-dix milles?—R. Aucune: c'est un pays sec, à surface très-unie. Il existe quelques marécages au sud et à l'ouest de Wexbourne.

Q. Ces marécages sont-ils grands? R. Non, pas très-grands: un d'eux s'étend à l'ouest l'espace de quelques milles.

Q. La région de 90 milles qui s'étend vers l'ouest, entre la limite provinciale et l'Assiniboine, quel sol possède-t-elle?—R. Il y a un espace d'environ quinze milles de pays sablonneux, un peu à l'ouest de la limite; après cela le sol est un loam sablonneux de bonne qualité.

Q. Est-ce un pays propre à être colonisé?—R. Oui, très-favorable pour la colonisation.

Q. Y a-t-il du bois?—R. Le bois est rare dans le voisinage immédiat de cette "ligne de base"; mais, au nord des montagnes Dauphin, il est abondant.

Q. Quels obstacles y a-t-il à la construction d'un chemin de fer, entre la limite occidentale de la province et l'Assiniboine, sur cet espace de quatre-vingt-dix milles dont vous avez parlé?—R. Je n'ai jamais été jusqu'à l'Assiniboine par là. Nous nous sommes arrêtés à douze milles en deçà; et le seul obstacle jusqu'à cette distance est la petite rivière de la Queue-d'Oiseau.

Q. En disant qu'il n'y a pas d'autre obstacle que la petite rivière de la Queue-d'Oiseau, exceptez-vous la Saskatchewan?—R. La traversée de la Saskatchewan n'offre aucune difficulté.

Q. Où n'y aurait-il aucune difficulté à traverser cette rivière?—R. Dans les townships 12 et 13.

Q. Le point de traversée serait-il à peu près en ligne directe de Selkirk sur l'ouest?—R. La ligne directe sur l'ouest passerait à environ six milles au sud de Selkirk.

Q. La Saskatchewan est-elle sujette aux débordements au point de traversée ?—
R. Non.

Q. La carte du Canada indique-t-elle si les bords de la rivière à cet endroit sont élevés ou plats ?—R. Ils sont parfaitement plats.

Q. Cela a-t-il été constaté par une reconnaissance *de visu* ?—R. Oui.

Q. Avez-vous jamais traversé la Saskatchewan par l'ancien chemin de charrettes ?—R. Oui ; à cette traverse il y a une vallée fort large et fort profonde. Les collines sont hautes. L'endroit dont je parle, où le terrain est plat et uni, se trouve à une dizaine de milles au sud du chemin de charrettes.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Dites-vous qu'il existe, sur la Saskatchewan, un espace de cinq ou six milles, où cette rivière pourrait être partout traversée sans difficulté ?—R. Oui ; quatre ou cinq milles.

Q. Quelle est la largeur du courant d'eau ?—R. Elle est d'environ soixante ou soixante et dix pieds.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Les bords sont-ils élevés ?—R. Non ; le terrain va graduellement en pente, jusqu'à la rivière, avec un sous-sol dur—j'entends à l'endroit situé presque directement à l'ouest de Selkirk.

Q. Vous avez parlé de la difficulté qu'il y aurait de traverser la petite rivière de la Queue-d'Oiseau—à quel point ?—R. Sur le chemin de charrette de la Saskatchewan. Les rives sont élevées. Ce point se trouve à environ dix milles à l'est de Fort-Ellice.

Q. Avez-vous été au sud de la traverse ?—R. Non.

Par l'honorable M. Scott :

Q. A quelle distance au sud du tracé actuel se trouve cette petite rivière ?—R. A cent milles environ au sud de Northcote, le point le plus septentrional du tracé, près de la montagne aux Canards.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Vous ne pouvez parler de la nature du pays au sud de la rivière de la Queue-d'Oiseau, d'après des observations personnelles ?—R. Non ; on n'avait point étendu la "ligne" jusque-là quand je fis mon inspection.

Q. Étant inspecteur d'arpentages, vous aviez le devoir d'examiner le pays au nord et au sud ?—R. Oui.

Q. Ce pays est-il colonisable ?—R. Il est fort bon, à l'exception de la zone sablonneuse que j'ai indiquée tout à l'heure, et qui a environ quinze milles de largeur.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Est-elle sablonneuse au point de ne pouvoir être cultivée ?—R. Peut-être y trouverait-on quelques "quarts de sections" susceptibles de culture ; à cela près, le sol est trop léger pour être labouré ; mais on pourrait en faire des pâturages. Autant que je sache, cette lande s'étend jusqu'à l'Assiniboine.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Dans la direction du nord au sud ?—R. A peu près.

Par l'honorable M. Simpson :

Q. Est-elle boisée ?—R. Il y a un peu de bois.

Q. L'eau y est-elle abondante ?—R. Oui.

Q. Est-elle bonne ?—R. Oui, l'eau est toujours bonne dans un pays sablonneux. De Winnipeg vers l'ouest à la zone sablonneuse la terre est excellente ; puis à l'ouest de la lande, jusqu'à douze milles en deça de Fort-Ellice, la terre, sans être aussi bonne que du côté oriental de la mauvaise zone, est formée d'un loam sablonneux de qualité très-passable. Je crois que ce pays se peuplera avec le temps, car il est capable de produire tout ce dont le colon a besoin.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Ce sol fertile s'étend-il loin au nord, vers les monts Dauphin ?—R. Oui, il s'étend loin à l'ouest de la Petite-Saskatchewan.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Jusqu'où avez-vous été vers le nord ?—R. Je n'ai jamais été plus loin que le Poste de la Montagne Dauphin (Riding-Mountain-House), c'est-à-dire qu'à dix-huit milles environ au nord du chemin de charrette de la Saskatchewan.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. A l'est de la petite Saskatchewan, depuis la Poste de la Montagne Dauphin jusque vers le lac Manitoba, quelle est la nature du sol ?—R. Le sol est très-bon sur le versant méridional de la montagne Dauphin; entre cette montagne et le lac Manitoba, le pays, à cause de son humidité, est plutôt propre aux élevages de bétail qu'à la culture. A l'ouest de l'extrémité méridionale du lac, le sol est excellent.

Q. Le terrain est-il de même nature plus au nord, entre le lac Manitoba et la montagne Dauphin ?—R. Oui, jusqu'à environ dix-huit milles au delà de la limite septentrionale du Manitoba, autant que je sache, du moins.

Q. Quelle est la nature du pays à l'est du lac Manitoba ? Avez-vous été de ce côté ?—R. Oui. Ce n'est pas ce que j'appellerais un bien bon pays; il n'est pas si favorable que celui au sud du lac; il a un sol graveleux, et est plein de marécages.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Est-ce qu'il y a beaucoup de bois ?—R. Oui; il abonde en bois de peupliers.

Q. Pas en forêts telles que celles que nous avons par ici ?—R. Non; en flots.

Q. Quelle est l'étendue de ces bois ?—R. D'environ cinquante acres chacun, peut-être; avec des marais entre eux. Les flots de bois offrent un sol graveleux et sec.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Et le pays entre le lac Plat et le lac Winnipeg, quel est-il ?—R. C'est un pays passablement bon.

Q. Est-il propre aux élevages ou à la culture ?—R. Aux élevages plus qu'à la culture.

Q. Dans votre inspection des arpentages, avez-vous examiné quelque canton de la région située à l'est du lac Winnipeg ?—R. Non; elle était en dehors de mon inspection; c'était M. Whitcher qui avait cette section.

Q. Quelle est l'étendue de territoire qui a été explorée au nord et au sud de la quatrième "ligne de base" ?—R. J'ai inspecté toute la masse d'arpentages exécutés à l'ouest jusqu'à l'extrémité de la province, et au delà de la frontière vers l'ouest jusqu'à dix milles de Fort-Ellice,—soit une zone large de trente-six milles, entre les 49° 50' et les 50° 20' de lat.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Selon vous, si j'ai bien compris, toute cette région, à l'exception de la zone sablonneuse de quinze milles de largeur, est un bon pays pour la production des céréales ?—R. Oui, la plus grande partie.

Q. Y a-t-il quelque région de la province d'Ontario à laquelle vous puissiez la comparer ?—R. De la rivière Rouge à l'extrémité sud du lac Manitoba, le terroir est, en vérité, si supérieur à tout ce que j'ai jamais vu qu'il m'est difficile de faire une comparaison.

Q. Et la région à l'ouest du Portage de la Prairie ?—R. Il y a, dans le voisinage de Brantford, certain canton auquel je pourrais la comparer. Ce n'est pas un sol gras, mais un loam sablonneux.

Q. Ainsi donc, selon vous, la terre, jusqu'à la limite occidentale du Manitoba, est de qualité très-supérieure, et à l'ouest de cette limite, elle est excellente ?—R. Oui.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. On voit sur la carte plusieurs cours d'eau à l'ouest de la Saskatchewan, sur la "ligne de base" dont vous avez parlé: leur traversée offre-t-elle des difficultés ?—R. Non.

Q. Qu'est-ce que ces cours d'eau ?—R. De petits courants, à l'exception de la rivière de la Queue-d'Oiseau.

Par l'honorable M. Scott :

Q. En avez-vous fait le nivellement ?—R. Non; je n'ai jugé qu'à vue d'œil. Ils ont de trente à quarante pieds de largeur; à l'exception de la rivière de la Queue-d'Oiseau, ils ont tous des rives basses,—j'entends au sud du chemin de charrette.

Q. Est-ce qu'il y a, le long de ces courants, des ravines profondes?—R. Je ne pense pas que les rives aient plus de trente ou quarante pieds de hauteur.

Q. Y a-t-il des vallées en arrière de ces berges?—R. Non; de petits vallons seulement. La rivière du Chêne, par exemple, a une très-petite vallée, en pente douce, que je pouvais traverser en voiture à tous les points. Les autres ne sont que de toutes petites ravines.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Jusqu'à quelle distance de Winnipeg vers l'ouest s'étendue votre inspection d'arpentages?—Jusqu'à environ cent quatre-vingts milles,—à dix milles en deçà du Fort-Ellice. Il n'y aurait aucun obstacle à la construction d'un chemin de fer dans cet espace, à l'exception de la rivière de la Queue-d'Oiseau. C'est mon opinion après avoir examiné le pays.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Qu'avez-vous rencontré, en fait d'établissements, à l'ouest de Winnipeg?—R. Il existe des établissements dans tout l'intervalle de Winnipeg à Palestine, qui se trouve à environ dix-huit milles à l'ouest du lac Manitoba, vers la limite de la province.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Quand avez-vous été là?—R. J'en suis parti en juin dernier. Il y a aussi quelques colons près du Dépôt du gouvernement, à la montagne Dauphin; quelques autres à la Petite Saskatchewan, et encore quelques-uns dans le haut de la vallée de la Saskatchewan vers le Poste de la montagne Dauphin (*Riding-Mountain-House.*)

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Est-ce qu'il y a des quartiers de police à cheval dans cette section?—R. Oui; il y avait un détachement de police à cheval au lac Plat, sur le territoire du Nord-Ouest, un autre à la Petite Saskatchewan, et un troisième à Palestine.

Q. A l'égard de l'eau du pays, est-elle bonne? Y a-t-il beaucoup de cours d'eau?—R. Les cours d'eau ne sont pas bien nombreux dans cette région. Les colons n'avaient pas creusé de puits, mais je pense qu'on n'aurait pas à creuser plus de vingt-cinq ou trente pieds en terre pour trouver de l'eau. L'eau courante est bonne; celle de la Petite Saskatchewan, de la rivière de la Queue-d'Oiseau et de la rivière Blanche est excellente.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Avez-vous rencontré des sources?—Oui, quelques-unes.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Le peuplier de ce pays-là, égale-t-il en qualité notre érable tendre?—R. C'est un meilleur bois que notre érable tendre; c'est le peuplier baumier.

Q. Jusqu'où avez-vous été sur la ligne du chemin de fer?—R. Je n'ai pas été à plus de trente-six milles de Selkirk.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Cette région fournirait-elle d'utiles matériaux pour la construction d'un chemin de fer, tels que bois pour les traverses et pierre pour les maçonneries?—R. Il y a des cailloux sur la petite Saskatchewan; mais on ne trouverait du bois pour les traverses qu'à la montagne Dauphin ou dans les savanes d'épinettes rouges de l'Assiniboine.

Q. L'épinette rouge de ces régions est-elle semblable à celle du Canada?—Oui, la même que la nôtre.

Q. Quelle est la qualité de l'épinette blanche de là-bas?—Cet arbre est grand et un peu noueux.

Le comité se lève à 1 heure de l'après-midi.

OTTAWA, MERCREDI, 28 mars 1877.

M. ED. W. JARVIS, ingénieur civil, est appelé et interrogé :

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Où demeurez-vous?—R. Je demeure à Winnipeg.

Q. Vous avez été longtemps sur l'Intercolonial?—R. Oui, j'ai été cinq années sur ce chemin de fer.

Q. Vous avez aussi parcouru une grande partie de la ligne de Kéwatin au Pacifique?—R. Oui; j'ai parcouru presque toute la ligne—à la réserve de quelques courts espaces—de Kéwatin au Pacifique.

Q. Avez-vous opéré le tracé de quelque portion de la ligne entre Kéwatin et Selkirk?—R. Je n'ai point pris part à la fixation du tracé, mais aux explorations préliminaires; j'ai eu la direction de la brigade qui a opéré cette reconnaissance de Kéwatin à la rivière Rouge.

Q. Est-ce que le tracé tel que fixé suit, en quelque partie de son parcours, la ligne reconnue par vous?—R. Oui, il la suit de très-près jusqu'à une faible distance de la rivière Rouge.

Q. Pouvez-vous indiquer au comité, sur la carte, quelle partie du tracé actuel suit la ligne que vous avez parcourue?—R. Le tracé la suit de Kéwatin à la station de Shelly, qui se trouve à quelque trente-cinq milles de Selkirk: la distance entre Kéwatin et Shelly est d'environ quatre-vingts milles, sur la ligne tirée par moi; de ce dernier point, j'avais mené une ligne directement sur l'ouest, jusqu'à la rivière Rouge.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Où votre ligne rencontrait-elle la rivière Rouge?—R. Je traversais cette rivière environ dix milles au nord de Winnipeg, à mi-distance entre les forts supérieur et inférieur.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous jamais parcouru le trajet du tracé actuel jusqu'à Selkirk?—R. Oui, je l'ai parcouru.

Q. Avez-vous, dans votre exploration, suivi cette ligne d'après des instructions, ou parce qu'elle vous a paru la plus avantageuse pour l'établissement du chemin de fer du Pacifique?—R. Je l'ai suivie parce que c'était le plus court chemin à la rivière Rouge; la région était relativement inconnue, et nous avions en vue d'atteindre la rivière à un point indéterminé par la ligne la plus directe possible. En 1871, lorsque nous fîmes cette exploration, le pays entre Kéwatin et la rivière Rouge était, je le répète, relativement inconnu; et notre but était d'établir la ligne la plus directe, sans étendre nos études de terrain au nord ou au sud de cette ligne-là.

Q. Avez-vous jamais parcouru le pays à quelque distance, au sud du tracé?—R. Oui; j'ai exploré le pays au sud du tracé.

Q. Comme ingénieur?—R. Non; je ne l'ai pas exploré dans un but d'études en rapport avec le chemin de fer; mais le gouvernement en a fait un arpentage.

Q. Par une légère déviation de la ligne du tracé, au sud, entre Kéwatin et la rivière Rouge, aurait-on évité les difficultés éprouvées sur la section quinze?—R. Oui, on y aurait obvié considérablement.

Q. Quelles sont ces difficultés?—R. Des difficultés relatives à l'exécution du chemin de fer. Il y a de grands travaux sur la section dite "section quinze." Dans l'espace des trente-cinq milles qui séparent Kéwatin du lac de la Croix, il y a de nombreuses excavations dans le roc, qui auraient été évitées sur la ligne méridionale; le roc s'étend, entre ces deux points, sur tout le parcours du tracé, tandis que, sur la ligne méridionale, cette nature de tranchée se serait terminée à environ mi-chemin.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Est-ce que vous pouvez nous dire pourquoi cette route-là a été choisie de préférence à celle où les travaux eussent été moins considérables?—R. Je crois qu'elle a été choisie parce qu'elle offre une ligne plus directe jusqu'à Selkirk.

Q. Pouvez-vous nous dire pourquoi l'on a choisi particulièrement Selkirk pour point objectif?—Non.

Q. La traversée de la rivière Rouge est-elle donc plus facile à cet endroit qu'elle ne l'eût été sur la ligne méridionale dont vous parlez?—R. Je ne le pense pas; je crois, au contraire, que le point de traversée choisi par moi, à douze milles au sud de Selkirk et dix milles au nord de Winnipeg, aurait été meilleur.

Q. Vous pensez que la traversée serait plus facile et plus économique à cet endroit qu'à Selkirk?—R. Je le pense, après avoir vu la traversée à Selkirk.

Q. La ligne, par la route méridionale, de Kéwatin à la rivière Rouge, aurait-elle été plus longue que le présent tracé?—R. La ligne aurait été un peu plus longue jusqu'à la rivière, parce qu'elle l'eût atteinte à un point plus occidental; mais la longueur totale du chemin de fer du Pacifique n'en eût pas été accrue.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous vu les cartes et les plans de cette route méridionale pour vous former l'opinion que vous venez d'exprimer?—R. Oui, j'ai vu les plans. Entre Selkirk et le point de traversée dont je parle, douze milles plus au sud, je sais qu'il existe des rapides dans la rivière, et pour rendre ce cours d'eau navigable, il y aurait des améliorations à faire.

Q. La rivière est-elle navigable entre le point dont vous parlez et Selkirk?—R. Elle l'est certainement. Il y a une ligne quotidienne de bateaux à vapeur qui remontent et descendent la rivière pendant l'été et toute la durée de la navigation.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Combien dure la navigation sur la rivière?—R. Environ six mois.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Savez-vous s'il remonte des bateaux du lac jusqu'à Winnipeg, en franchissant ces rapides, à certaine époque de la navigation?—R. Véritablement je l'ignore.

Q. Etiez-vous à Winnipeg le printemps dernier?—R. Oui.

Q. Savez-vous si le vapeur que la compagnie de la Baie d'Hudson a sur le lac Winnipeg se rendit au Fort Garry?—R. Je ne me souviens pas s'il y fut ou non; mais je me rappelle de l'avoir vu au fort inférieur.

Q. À quel tirant d'eau la rivière est-elle navigable, pour les vapeurs, jusqu'au point dont vous parliez?—R. Cela dépend de l'époque de l'année. Les ingénieurs du gouvernement ont fait des sondages pour la descente des barges chargées de fer, et ont trouvé, je crois, un chenal de quatre pieds d'eau.

Q. Le fer a-t-il été transporté à Selkirk par la rivière?—R. Oui, en très-grande partie.

Q. La navigation est-elle susceptible d'une amélioration facile?—R. Je crois que oui.

Q. Que faudrait-il faire pour rendre la rivière navigable?—Tout se réduirait à enlever quelques grosses roches pour redresser le chenal, car il y a de l'eau abondamment.

Q. Si donc ces roches étaient enlevées, la rivière offrirait, jusqu'au point de traversée dont il s'agit, la même facilité de navigation qu'elle offre jusqu'à Selkirk?—R. Oui; il y a de l'eau abondamment dans le chenal; on n'aurait qu'à ôter les roches.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Est-ce que les facilités de construction offertes par la ligne sur Winnipeg, projetée d'abord, compenseraient la différence de longueur qui existe entre elle et le tracé fixé à l'est de la rivière Rouge?—R. Je crois que l'excès de longueur serait compensé, et au-delà, par la différence en moins de travail, entre Kéwatin et Winnipeg.

Q. Quelle ligne faciliterait davantage la colonisation de la province?—R. La ligne méridionale, cela n'est pas douteux. Sur le tracé, il n'y a point de terrain découvert, à l'est de Selkirk, et il n'y en a que très-peu de colonisable; au lieu que, sur la ligne du sud, il existe une zone de pays de prairie, large d'environ trente milles, propre à être mise en établissements.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Jusqu'où avez-vous été au nord du tracé?—R. Jusqu'à la rivière Winnipeg, distance d'environ vingt à trente milles.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quelle nature de pays trouve-t-on de ce côté-là?—R. Un pays inégal, rocheux, —fort semblable au territoire de la section 15.

Q. Favorable à la colonisation?—R. Non; peu engageant pour le colon.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Où commence la bonne terre? au chemin de fer, ou plus au sud?—R. Elle se trouve au sud du chemin.

Q. A quelle distance?—R. Elle commence à Selkirk et court diagonalement vers le sud-est.

Q. S'il en est ainsi, votre ligne de Kéwatin à Winnipeg n'effleurerait même pas cette région de bonne terre?—R. Oui, elle courrait à travers trente milles de bonne terre.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Y aurait-il plus de difficulté à construire un pont sur la rivière à Saint-Boniface qu'à tel ou tel autre endroit, entre Winnipeg et le Fort de Pierre?—R. Il n'y aurait pas, je pense, de grandes difficultés à construire un pont immédiatement en aval de Winnipeg; mais cet ouvrage y coûterait probablement un peu plus qu'au point dont j'ai parlé.

Q. Serait-il plus difficile à construire à Saint-Boniface qu'à la traverse de Selkirk?—R. Non, à ce que je pense du moins.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. D'après les cartes et les plans que vous avez vus, pourriez-vous vous former une opinion de la différence de coût entre la "section quinze" et la ligne méridionale?—R. La pensée ne m'est jamais venue d'examiner quelle pourrait être la dépense relative des deux lignes.

Q. Si la ligne sud avait été continuée jusqu'à Winnipeg, en tenant compte de l'inflexion de la rivière, y aurait-il eu quelque différence de longueur entre cette ligne et celle de Kéwatin-Selkirk?—R. Il n'y aurait aucune différence, quant à la longueur de la voie, eu égard à la totalité de son parcours; il résulterait une différence locale du fait que Winnipeg se trouve plus à l'ouest que Selkirk.

Q. Au point dont vous avez parlé, où votre ligne rencontrait la rivière, avez-vous examiné les rives pour voir si elles présentaient des difficultés à la construction d'un pont?—R. Oui; nous les avons examinées et nous avons fait une reconnaissance de la rivière jusqu'à Winnipeg.

Q. Avez-vous passé par la région située entre la rive occidentale de la rivière Rouge et les Rétrécis du lac Manitoba?—R. Non, je n'ai jamais été par là. Je ne puis parler de la nature de cette région, que par oui-dire.

Q. La ligne télégraphique est-elle construite de Selkirk aux Rétrécis?—R. Oui.

Q. Est-il à votre connaissance qu'on ait eu de la difficulté à tenir en position le fil de la ligne entre Selkirk et Northcote?—R. Oui; on a eu beaucoup de difficulté à la tenir en état. Il y a un an, le fil a été, deux ou trois mois, à bas.

Q. Savez-vous pourquoi le fil était à bas?—R. Oui; les poteaux avaient été plantés dans la neige et la mousse gelée; ils tombèrent, quand le dégel fut venu. L'entrepreneur n'avait pu pénétrer dans cette région en été; et avait dû exécuter la pose en hiver.

Q. Pourquoi n'avait-il pu y pénétrer en été?—R. Je crois que le pays était trop marécageux pour pouvoir être traversé en été.

Q. La ligne télégraphique a-t-elle été réparée?—R. Oui.

Q. Quand?—R. L'été dernier,—vers le mois de juillet.

Q. Pourquoi les facilités, pour la rétablir alors—en été—ont-elles été plus grandes qu'elles ne l'avaient été auparavant, à l'époque de la construction de la ligne?—R. Je ne pense pas, quant aux facilités, qu'elles aient été plus grandes; mais une absolue nécessité a forcé de s'avancer sur ce sol marécageux pour rouvrir la communication télégraphique. Le difficile était de s'y engager lors de la première pose. Après qu'on a eu échelonné les matériaux le long de la ligne pendant l'hiver, les difficultés du relèvement des poteaux dans l'été ne pouvaient pas être très-grandes.

Q. Savez-vous si les reconnaissances et les levés de plans, pour les Rétrécis, ont été exécutés en hiver ou en été?—R. Il y en a eu, je crois, d'exécutés dans ces deux saisons; mais j'ai entendu des explorateurs parler des difficultés que présentaient les opérations de tracé, dans cette région, en été. Je n'ai jamais parcouru moi-même le trajet de cette ligne.

Q. Avez-vous vu les cartes et plans de la section comprise entre le lac Plat et Northcote?—R. Je les ai vus.

Q. Comme ingénieur, quelle idée vous faites-vous, ayant vu ces cartes et plans, de la difficulté de construire un chemin de fer à travers cette région,—d'y trouver un

fond solide pour l'assiette du chemin ?—R. A en juger d'après les cartes et les plans, cette difficulté ne me paraîtrait pas bien grande. Les plans n'indiquent guère que la direction générale de la ligne.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Avez-vous vu les profils ?—R. Oui, ils représentent la délinéation de la surface, seulement.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Voit-on, dans ces cartes ou plans qu'on ait creusé des puits de recherche ?—R. Non, pas dans ceux que j'ai vu.

Q. Avez-vous été aux Rétrécis ?—R. Oui.

Q. Comment y avez-vous été ?—R. Par eau, dans le printemps de 1875.

Q. Avez-vous examiné la traverse des Rétrécis de manière à vous former une opinion sur les facilités qu'elle offre pour l'établissement d'un chemin de fer ?—R. Non ; je n'ai fait aucun examen de cette localité.

Q. A quel endroit, en vous dirigeant vers l'ouest, avez-vous pris le tracé ?—R. A la traverse de la branche sud de la Saskatchewan.

Q. Quel est le caractère du terrain, sur le parcours du tracé, entre la branche sud de la Saskatchewan et les Montagnes Rocheuses ?—R. Je n'ai pas toujours suivi le tracé ; je ne l'ai parcouru que jusqu'à la rivière de la Bataille, à l'embouchure de laquelle nous avons traversé la Saskatchewan. Je n'ai exécuté aucune exploration à l'ouest de la rivière Rouge. Je n'ai fait que traverser les plaines. J'ai exécuté des explorations dans les montagnes et, au-delà, dans la Colombie-Britannique.

Q. Avez-vous parcouru le territoire qui s'étend depuis Winnipeg jusqu'à la petite rivière Saskatchewan, au sud du lac Manitoba ?—R. Oui ; j'ai suivi le chemin de charrette nord, lequel passe tout auprès du lac Manitoba.

Q. Quand vous avez passé la Petite Saskatchewan, vous êtes-vous avancé vers le sud, à la distance de quelques milles—disons douze—de l'endroit où le chemin de charrette la traverse ?—R. Non.

Q. Quelle est la nature du pays depuis Winnipeg jusqu'à la Petite Saskatchewan ?—R. C'est presque tout le long du chemin un pays de prairie.

Q. Le sol est-il bon ou médiocre ?—R. Le sol est très-bon ; cette région est l'une des meilleures du Manitoba.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. A l'ouest de la Saskatchewan, entre cette rivière et la petite rivière de la Queue-d'Oiseau, on rencontre plusieurs cours d'eau, sont-ils considérables ?—R. Je ne me souviens pas d'avoir rencontré de larges vallées, excepté celles de la Petite Saskatchewan et de la rivière de la Queue-d'Oiseau ; ce sont les seules qui se trouvent entre Winnipeg et l'Assiniboine.

Q. Quelle est la nature du sol un peu plus bas que la rivière aux Ecailles (*Shell River*) ?—R. Je pense qu'il est un peu plus sablonneux là qu'à l'est ; il y a des ondulations, des élévations de sable.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Y aurait-il quelque difficulté à construire un chemin de fer de la rivière Rouge à la Petite Saskatchewan ?—R. Non.

Q. La première difficulté se présenterait donc à la Petite Saskatchewan ?—R. Oui.

Q. Où se rencontrent les premiers obstacles, sur le parcours du chemin de charrette, au-delà de la Petite Saskatchewan, en allant vers l'Assiniboine ?—R. A la vallée de la rivière de la Queue-d'Oiseau, je pense.

Q. Quel serait l'obstacle qu'on rencontrerait ensuite ?—R. L'Assiniboine elle-même.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quels sont les obstacles à ces différents points de traversée ?—R. De profondes vallées sur la Prairie. Le terrain, sur les deux rives, est sans dénivellation ; mais une profonde ravine a été cavée par le courant d'eau ; le lit est généralement très-étroit, comparé à la largeur des vallées. La traversée de la rivière de la Queue-d'Oiseau peut être de 1200 à 1500 pieds.

Q. Quelle serait la profondeur de sa vallée au milieu?—R. De 150 pieds peut-être.

Q. Par une largeur de 1200 pieds?—Oui; mais, comme de raison, on choisirait un autre point de traversée pour le chemin de fer. La traversée de l'Assiniboine serait beaucoup plus large; quant à la hauteur, elle serait la même.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous parcouru la région qui s'étend depuis l'Assiniboine, au sud de la rivière aux Ecailles, jusqu'à la branche méridionale de la Saskatchewan, à l'endroit où le tracé la traverse?—R. Oui; j'ai été par le chemin de charrette, à travers les Buttes du Tondre, de Carleton à la branche sud de la Saskatchewan et au fort Ellice.

Q. Quel est le caractère de ce pays-là?—R. Depuis l'Assiniboine jusqu'aux Buttes du Tondre, le pays est une prairie ondulée.

Q. Est-ce un bon pays, au point de vue de la colonisation?—R. Oui; on y trouve de très-bonnes terres. Je le pense fort propre à la colonisation. Les collines du Tondre sont des monticules de sable—de petites collines détachées.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Est-ce qu'elles formeraient obstacle à la construction d'un chemin de fer?—R. Non, aucunement. Il faudrait pratiquer quelques tranchées, celles-ci fourniraient un excellent ballast.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Il ne se présente aucune difficulté particulière entre l'Assiniboine et les Buttes du Tondre?—R. Aucune dont je me souviens.

Q. Vous avez traversé le pays entre les Buttes du Tondre et Carleton: existe-t-il quelque obstacle de ce côté-là?—R. Non, il n'en existe absolument aucun d'insurmontable. Le pays est ondulé, on aurait de forts déblais à faire, en terrain de sable et de gravier, l'espace d'un mille ou deux, entre les Buttes et la branche sud de la Saskatchewan.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Qu'entendez-vous dire par "obstacle insurmontable"?—R. J'entends un obstacle tel qu'il dût déterminer un ingénieur à ne pas avancer plus loin et à chercher sa route dans une autre région. Le pays est fort semblable à celui que traverse le tracé.

Par l'honorable M. Wilmot :

Q. Est-ce qu'il y aura beaucoup de travaux de ponts à faire sur le tracé adopté?—R. Il y en aurait moins sur cette ligne; mais les grands travaux à exécuter aux Rétrécis combleraient la différence.

Q. Quelle est la nature de ce pays? est-il propre à la culture?—R. Il l'est peu jusqu'à la branche sud de la Saskatchewan; il ressemble beaucoup à la section traversée par le tracé, étant comme elle un bon pays de pâturage, j'entends, dans l'intervalle entre les collines du Tondre et la branche sud de la Saskatchewan.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Si, à l'heure qu'il est, il y avait un chemin de fer de la limite occidentale de la province à Winnipeg, rapporterait-il, présentement, de quoi couvrir les frais d'exploitation?—R. Je crois que la recette couvrirait les frais d'exploitation dans l'étendue de la partie peuplée de la province, étendue d'environ 60 à 70 milles.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est la population de ce territoire?—Je ne sais pas. Je base mon calcul sur la circulation des voyageurs et des marchandises entre les établissements.

Q. Savez-vous que la population entière, le long de cette ligne de chemin de fer qu'on propose, y compris Winnipeg, n'est que de 25,000 âmes?—R. Je ne sais pas au juste.

Q. Et cependant vous vous hasardez à dire qu'un chemin de fer, établi par là, serait de bon rapport à l'heure qu'il est?—R. Je ne base pas mon calcul de son activité sur le nombre des habitants, mais sur la circulation en marchandises et en voyageurs.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Est-ce que cette partie de la province est celle où la population est le plus dense?—R. Oui; la partie occidentale est la plus densément peuplée.

Q. C'est le long de la ligne en question que se trouverait le trafic qu'il peut y avoir dans la province pour un chemin de fer, et non pas le long du tracé?—R. Oui; le gros du trafic se trouverait dans le parcours de la ligne méridionale.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Si donc on pose en fait que ce chemin de fer de Winnipeg à la limite occidentale de la province ne pourrait être d'un suffisant rapport, quel trafic aurait la ligne ouverte suivant le tracé qu'on fait passer par les Rétrécis?—R. Quand bien même on la pourrait tenir en service, je ne pense pas qu'elle fût d'aucun rapport comme ligne locale.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Quelle utilité reviendrait donc à la province du tracé, qui va de Selkirk à la limite occidentale, par les Rétrécis?—R. Il n'offrirait aucune utilité à la province, puisqu'il y pénètre à peine en dehors du coin nord-est de son territoire.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. De quel côté de Winnipeg la colonisation se développe-t-elle?—R. Principalement du côté de l'ouest, vers le Portage de la Prairie et la petite rivière Blanche. Il y a des établissements jusqu'à la petite rivière Saskatchewan, et des colons isolés, dans toute l'étendue de cette région.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Savez-vous s'il s'est formé des établissements au sud de l'Assiniboine?—R. Oui; il y en a un considérable à la montagne Pembina.

Q. Avez-vous quelque connaissance de l'établissement sur la Boyne?—R. Oui, il se trouve au sud de Winnipeg : c'est ce que j'appelle l'établissement de la montagne Pembina.

Par l'honorable M. Scott :

Q. A quelle distance est-il de Winnipeg?—R. A soixante et dix ou quatre-vingts milles, au sud-ouest.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Dans quelle partie de la province se trouve la population?—R. J'estimerais, d'après les apparences, que la moitié de la population est répandue à l'ouest de Winnipeg.

Q. Combien y a-t-il que vous résidez à Winnipeg?—R. Dix-huit mois; mais il y a cinq ou six ans que j'y fais des séjours plus ou moins longs.

Q. Quelle direction prennent ordinairement les colons qui arrivent dans la province?—R. Ils se dirigent vers l'ouest ou le sud-ouest.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Y a-t-il des colons, que vous sachiez, au nord du tracé?—R. Non; pas d'autres, à ma connaissance, que ceux de la Rivière Rouge, à Selkirk, et aussi, je pense, les Islandais.

Q. Quels sont ces colons,—au nord de la ligne?—R. Ce sont des habitants originaires du pays, des Métis, les colons primitifs, auxquels se sont joints quelques Canadiens. Je ne pense pas qu'il y en ait plus d'une centaine en tout.

OTTAWA, mercredi, 4 avril 1877.

Le comité se réunit à midi.

EDWARD W. JARVIS est rappelé.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Vous avez dit, si je ne me trompe, au comité qu'en inclinant la ligne un peu au sud, à partir de Kéwatin, pour atteindre un point plus occidental, on éviterait les gros travaux d'excavations dans le roc et les travaux de tunnel nécessaires sur le tracé adopté?—R. Pas les travaux de tunnel, car cette nature d'ouvrage se présente en deçà de cet espace. Il n'y a qu'un tunnel sur la ligne, et il se trouve à la rencontre de la rivière Winnipeg, à Kéwatin.

Q. Ce tunnel aurait-il pu être évité?—R. Je ne pense pas : c'eût été difficile.

Q. Jusqu'où faudrait-il mener la ligne, au sud du tracé, pour éviter le gros travail de tranchées dans le roc?—R. Elle divergerait de la direction du tracé, à

Kéwatin, pour courir vers le sud-ouest, puis, à la distance de quinze ou vingt milles au sud du tracé actuel, elle s'infléchirait de nouveau pour reprendre la direction de l'ouest.

Q. Où traverserait-elle la rivière Rouge?—R. Elle la traverserait, presque parallèlement au tracé existant, à la distance d'une vingtaine de milles au sud.

Q. N'avez-vous pas dit, l'autre jour, que le produit du trafic actuel couvrirait la dépense d'exploitation d'un chemin de fer entre Winnipeg et la limite occidentale de la province? Quel est ce trafic? quels seraient le nombre et la composition des trains nécessaires pour ce service?—R. Deux trains par jour suffiraient quant à présent—un départ et une arrivée—trains mixtes de voyageurs et de marchandises.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Entre Winnipeg et la limite occidentale de la province?—R. Oui, et au-delà.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Quels seraient les principaux articles de fret?—R. Le fret se composerait d'éléments très-mêlés—de ce qui se voiturerait de Winnipeg aux localités de l'ouest: marchandises destinées pour les traiteurs, effets et denrées pour les colons;—et, pour les retours, des pelleteries. Nous avons fait nous-mêmes, cet hiver, des transports considérables avec des attelages;—nous avons transporté des machines et du bois de construction pour moulins. Il n'y a pas de bois de charpente dans la région occidentale de la province.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Tel serait le trafic sur la ligne qui passerait au sud du lac Manitoba, à travers la partie habitée de la province?—R. Oui.

Q. Un chemin de fer établi par les points du présent tracé, recevrait-il quelque partie de ce trafic?—R. Non; de ce côté-là, il n'y aurait aucun trafic local de cette nature; et quant aux marchandises de grand parcours, je ne pense pas qu'on voudût les expédier par cette voie, à cause du mauvais état des chemins,—je parle ici des marchandises de traite à destination de l'ouest.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Entendez-vous dire que tout le fret à destination de lieux à l'ouest de Livingstone, ne prendrait pas la voie de la présente ligne directe, si elle était ouverte?—R. Certainement il la prendrait; mais je parlais du trafic entre Winnipeg et la limite occidentale de la province.

Q. A votre calcul, quelle serait l'étendue du parcours de ce trafic?—R. De quatre-vingts à cent milles, à l'ouest de Winnipeg.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Le trafic dont vous parlez, est-ce celui du Manitoba, ou celui de la région située au delà de Livingstone?—R. Non pas, je parle du trafic local de la province, comme aussi de celui qui sort de son territoire et de celui qui y cherche marché; j'ai en vue tout ce mouvement. Il va sans dire que dans le cas où la ligne serait continuée à l'ouest, cela aurait peu d'importance. La ligne du sud, néanmoins, bénéficierait par surcroît du trafic local, quel qu'il fût; au lieu que sur le tracé actuel il n'y aurait aucun trafic de cette sorte. Il n'y en aurait guère ou point, entre Selkirk et Livingstone, sur la ligne actuelle, maintenant ni par la suite.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Est-ce que vous avez parcouru cette ligne?—R. Non, je n'y suis jamais passé.

Q. Où résidez-vous?—R. A Winnipeg.

Q. Y faites-vous actuellement quelque commerce?—R. Oui; j'y fais le commerce de bois de construction.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quand avez-vous quitté le service du gouvernement?—R. Vers le mois de juin 1875.

Q. L'avez-vous quitté de votre propre gré?—R. Oui; j'avais été dans les affaires à Winnipeg une couple d'années auparavant, et je trouvai qu'il me serait plus profitable de laisser là l'exploration, et de me remettre aux opérations commerciales. M. Fleming m'ayant demandé de retourner à la Cache de la Tête-Jaune, pour y reprendre la direction de l'exploration, je préférerais rester à Winnipeg.

Q. Avez-vous parcouru le pays depuis la rivière Rouge, du côté de l'est, jusqu'à la hauteur des terres?—R. Oui, au nord du présent tracé. La ligne tirée par moi tendait, toutefois, à faire passer la voie au nord du lac Nipigon.

Q. Y a-t-il, le long de cette ligne, entre la rivière Rouge et la hauteur des terres, quelque canton colonisable?—R. Non, on n'y trouve point de bonnes terres d'une certaine étendue.

Q. Quelle est la distance entre la rivière Rouge et la hauteur des terres?—R. Environ trois cent quatre-vingts milles, en nombre rond.

Q. Y a-t-il du bois dans cette région?—R. Il n'y a que du pin tout rabougri.

Q. A peine marchand?—R. Non; pas du tout. Ça et là, on voit quelques bons brins d'arbres; mais ce n'est pas la peine d'en parler. Le pays est de formation laurentienne—rien que des rochers et des mousses.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous jamais été sur la ligne méridionale connue sous le nom de "ligne Dawson," qui passe au sud de Shebandowan et traverse les *rétrécis* du lac des Bois.—R. Jamais, que sur la route Dawson même.

Q. Avez-vous jamais été au Fort Francis?—R. Oui.

Q. Y a-t-il quelque région propre à être colonisée du côté canadien de la frontière?—R. Oui; il y a tout un établissement de notre côté. La compagnie de la baie d'Hudson avait par là une grande ferme à l'époque où j'y ai été; depuis, un certain nombre de colons s'y sont établis—sur le territoire de quelques townships qu'on a arpentés.

Q. Le bois à flotter pourrait-il passer par la chute au Fort Francis sans se briser?—R. Oui.

Q. En sorte qu'il n'y aurait nulle nécessité de construire une écluse à cet endroit pour la descente du bois à flot jusqu'au lac des Bois?—R. Non.

Q. Le Manitoba a-t-il reçu une nombreuse émigration l'an dernier?—R. Non; pas bien nombreux.

Q. Est-ce qu'il y est entré des émigrants du Minnesota?—R. Peu: l'immigration est en décroissance depuis quatre ou cinq ans, à cause des sauterelles.

Q. Les sauterelles n'ont-elles pas exercé des ravages plus considérables de l'autre côté de la frontière, dans le Dakota, le Montana et le Minnesota?—R. Oui; il n'y en a pas eu dans nos parages, à Winnipeg, l'an dernier.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quelle est, de Kéwatin à Caerlaverock-Station (au coude de la branche nord de la Saskatchewan), la différence de longueur entre la ligne proposée—la vôtre—et le tracé adopté?—R. En mesurant les distances la plus approximativement qu'il m'est possible sur l'échelle de la carte, je trouve que ma ligne serait de onze milles plus courte que l'autre.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Sans avoir *chainé* le terrain, pourriez-vous former une estimation?—Oui; je pourrais former, je pense, d'après la carte, une estimation assez juste.

Q. Êtes-vous en mesure de nous offrir une estimation des dépenses respectives d'établissement de la ligne sud et de la ligne du tracé?—R. De Kéwatin, la ligne sud serait la moins coûteuse selon moi: en effet, quoique la dépense puisse être un peu plus forte dans le voisinage des monts Dauphin, cette dépense même serait plus que contre-balancée par celle des grands travaux nécessaires sur la section 15 du tracé.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Ne se présente-t-il pas sur la ligne sud un obstacle qui n'existe pas sur le tracé?—R. Oui; il se présente des difficultés au passage de l'Assiniboine. Ce serait là le point où se feraient les travaux les plus considérables de la ligne. Voici la direction de cette ligne sud: partant de la ligne actuelle, à environ deux milles de Kéwatin, elle court vers l'ouest jusqu'au rivage nord du lac Plat, de là à la rivière Rouge, qu'elle traverse deux milles au nord de Winnipeg, pour aller passer huit milles au sud du lac Manitoba; elle se rend ensuite directement sur l'ouest, à la petite rivière Saskatchewan et de là, vers le nord-ouest, à la rivière Assiniboine, près de l'embouchure de la rivière aux Écailles, d'où elle atteint directement le point de jonction avec le tracé actuel, à Caerlaverock.

Par l'honorable M. Wilmot :

Q. Vous dites que cette route est d'environ onze milles plus courte que le tracé actuel?—R. Oui.

Q. Sans qu'il soit nécessaire d'établir un raccordement de Winnipeg avec Selkirk?—R. Elle ne nécessiterait point d'embranchement nord, de Winnipeg.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. En calculant la distance, vous n'avez nullement tenu compte de l'embranchement de Winnipeg à Selkirk?—R. Non.

Q. Ainsi donc, par votre ligne, on obtiendrait d'abord une abréviation de onze milles, et, parce qu'on n'aurait pas à construire l'embranchement, une économie de vingt autres milles?—R. Oui; l'économie totale serait de trente et un milles de chemin de fer. L'économie, en faisant partir la ligne de Selkirk, point de départ du tracé actuel, serait à peu près la même qu'en faisant la soudure à Kéwatin, abstraction faite de l'embranchement sur Selkirk. Je fais mes calculs d'après la carte de M. Fleming.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est la distance totale?—R. J'ai mesuré hier les deux lignes sur la carte; mais je n'ai pas mes chiffres ici. D'après l'échelle de la carte, il y a une différence de onze milles en faveur de la ligne sud. La distance entière est d'environ six cents milles.

Par l'honorable M. Girard :

Q. En exécutant le chemin, il faudrait peut-être allonger la distance par suite d'accidents de terrain, dans le cours des six cents milles?—R. Oui, je vois que les difficultés de la traversée de la petite rivière Saskatchewan—j'ai parlé de ces difficultés dans mon précédent témoignage—seraient évitées si l'on menait la ligne à douze milles au sud du chemin de charrettes.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Est-ce qu'il n'a été opéré aucun levé topographique de la route méridionale?—R. Non, aucun. Je désire exprimer au comité qu'en donnant ces renseignements je n'écoute aucun sentiment d'hostilité contre les ingénieurs du chemin de fer du Pacifique, car un tel sentiment n'existe pas chez moi. Je les donne tout simplement parce que mon honnête conviction est que la route méridionale est la meilleure, et non pas parce que j'aurais quelque prévention particulière contre le gouvernement. N'a-t-on pas insinué que j'avais été renvoyé du service de l'exploration!

L'honorable M. SCOTT conteste qu'une telle insinuation ait été faite.

FRANK CLAYTON, dessinateur au bureau des terres fédérales, est appelé et interrogé:—

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Vous avez les carnets d'opérations et les cartes se rapportant à la partie explorée du Manitoba, à l'est et à l'ouest du lac Manitoba?—R. Oui; ils sont sous ma garde.

Q. Pourriez-vous les consulter et nous dire les indications qu'ils contiennent sur le pays situé entre Selkirk et les Rétrécis du lac Manitoba, dans le voisinage du tracé du chemin de fer?—R. Le tracé traverse cette région pour atteindre les Rétrécis. Le pays tout auprès de cette ligne, au nord-est, vers les Rétrécis, est décrit en ces termes par M. Dubé, dans son rapport officiel au département sur la délimitation des blocs comprenant les townships 21-24 des rangs 4-9 ouest du méridien principal:—

“ La surface du sol, dans toute l'étendue de pays ci-dessus mentionnée, est relativement plane ou légèrement ondulée; de faibles reliefs de terrain boisés—n'ayant pas, aux points les plus élevés, plus de dix ou douze pieds de hauteur au-dessus du niveau général—alternent avec des espaces humides, où se trouvent des marais et des marécages. Ces reliefs ont une direction générale nord-ouest, presque parallèle à celle de la rive du lac Manitoba. Ils sont formés d'argile ou de loam argileux, mêlé de gravier calcaire; et en quelques endroits, à plus de dix ou quinze milles du lac, ils sont très-pierreux. Les marais et les marécages,—plusieurs impraticables aux charrettes,—sont nombreux et pleins de mares et de petits lacs. Il y a aussi d'assez

grandes nappes d'eau, qui, en été, servent de stations à une multitude innombrable d'oiseaux sauvages. La principale est le lac du Chien, qui a plus de douze milles de long sur six ou sept de large et couvre la partie occidentale du 8e rang O., avec la partie orientale du 9e rang O., dans les townships 23 et 24; je présume que ce lac a une quarantaine de milles carrés en superficie. Il abonde en poissons de diverses espèces, notamment en laquiches, poissons blancs et brochets. Dans le township 24, 4e rang O., il y a un autre lac, dont la nappe d'eau et les bords marécageux s'étendent sur tout le township. Le troisième—le lac du Cygne—occupe le nord-ouest du 5e rang O., et le nord-est du 6e rang O., dans le township 21, et, avec ses alentours marécageux, a une étendue de plus de dix milles carrés. Il existe un quatrième lac, presque aussi grand que le dernier, dans la partie est du township 23, 5e rang O. Après tous ceux-là viennent une infinité d'autres lacs et d'étangs de moindre étendue. L'un d'eux, d'environ un demi-mille carré, situé dans le nord de la section 13, township 22, 5e rang O., est remarquable, étant entièrement entouré (à l'exception de trois ou quatre brèches) par une muraille naturelle de pierre, épaisse de quatre à huit pieds et élevée de deux à cinq pieds au-dessus du marais environnant. Le lac, peu profond, a une rive en talus, formée d'argile et de menu gravier, et un beau fond d'une terre onctueuse; il nourrit de petits poissons, mais n'a ni entrée ni sortie. Le sol, le long du lac Manitoba et jusqu'à dix ou quinze milles à l'intérieur, comme autour du lac du Chien, est de riche loam noir d'excellente qualité, encore qu'il y ait des endroits, dans quelques élévations de terrain, où il apparaît à la surface un gravier calcaire. A de plus grandes distances du lac Manitoba, on rencontre des tertres très-rocheux. Le bois, dans toute cette région, se compose principalement de peupliers des trois espèces qu'on trouve au Manitoba: tremble, baumier et liard; cette dernière espèce, la moins commune, atteint une plus grande hauteur que les autres. Sur les pointes des éminences aboutissant aux lacs ou aux marais, il y a des chênes, généralement petits; on en rencontre des groupes d'assez belle qualité le long des rives du lac Manitoba. Il existe, disséminés dans la région à l'est du lac du Chien, et dans celle qui s'étend de la sixième ligne de rectification, environ, vers le nord, des bouquets d'épinette, le plus souvent de petites dimensions, mais qui acquièrent, sur quelques points, un diamètre de deux pieds et plus.

La ligne du chemin de fer et du télégraphe canadiens du Pacifique court, depuis la section 5, township 21, 5e rang O., près des 40° N., vers l'ouest, jusqu'aux Rétrécis du lac Manitoba, près de la section 23, township 24, 10e rang O."

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Qu'est-ce que M. Herman a arpenté?—R. La sixième ligne de rectification. Voici comment lui et M. Bolton, A.A., décrivent le terrain avoisinant le tracé, à l'ouest et au nord des Rétrécis :—

"Surface généralement unie, mais trop basse et trop humide pour que la terre soit de première qualité. Le sol a une épaisseur moyenne d'environ douze pouces, et repose sur une couche d'argile dure et de gravier—ancien lit du lac. Tous les hauts terrains sont couverts de peupliers, de quatre à huit pouces de diamètre; les bas terrains, qui s'étendent dans une direction nord et sud, canaux d'écoulement des eaux descendant des versants septentrionaux des monts Dauphin, sont des marais tremblants, sur lesquels il croît du foin, de mauvaises herbes, des jones et des saules. Les bois renferment quelques bonnes épinettes. Il y a des étendues de terre en excellente situation pour des éleveurs de bestiaux et des pêcheurs; nul doute qu'avec le temps, étant drainées, elles ne deviennent propres aussi à porter les céréales."

M. Edgar Bray opérait immédiatement à l'ouest de la ligne de M.M. Herman et Bolton, environ vingt milles au sud du tracé et autour du lac Dauphin. Voici son rapport :

"Le pays traversé par la ligne se compose principalement de bonne terre arable. On y rencontre bien çà et là des marais, des espaces humides; mais il y a apparence qu'ils ne forment qu'une petite portion de la superficie totale. Ainsi, les townships 23 et 24, du 15e rang, offrent un sol de bonne qualité, généralement sec, qu'il serait facile de mettre en état de culture. Pareillement, la plus grande partie du territoire

des townships 25, 26, 27 et 28, du 18^e rang, possède un sol favorable à la végétation, particulièrement le long des ruisseaux et des rivières qui croisent le méridien extérieur, entre le 18^e et le 19^e rangs. Le terrain, sur les monts Dauphin, est trop raboteux, trop accidenté pour être cultivable.

“ En ce qui regarde le bois, le township 22, des 17^e et 18^e rangs, et le township 23, des 15^e, 16^e, 17^e et 18^e rangs, sont principalement couverts d'épaisses forêts de peupliers, épinettes, bouleaux, chênes, etc. Dans la section d'arpentage prenant à la montagne, à venir jusqu'à trois milles en plaine, le bois est exceptionnellement gros; l'épinette ayant quelquefois presque trois pieds de diamètre. Dans le reste des arpentages, on ne trouve guère que des peupliers, très-généralement petits et fort drus. Ça et là des massifs de saules. Il y a aussi quelques petites prairies découvertes. Dans une partie considérable des townships 26, 27 et 28, du 18^e rang, les grands arbres ont été renversés par le vent, et d'épais halliers de jeunes peupliers couvrent maintenant le sol.”

La séance est levée à 1 heure .. l'après-midi.

28 mars.

M. A.-L. RUSSELL, A. A., est appelé et interrogé :

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Vous avez eu la conduite d'opérations géométriques lors de la fixation de la ligne frontière, sous les ordres de la commission britannique ?—R. Oui.

Q. Vous avez eu aussi la conduite d'un détachement d'arpenteurs-géomètres qui ont exécuté des opérations spéciales à l'ouest de Winnipeg ?—R. Oui.

Q. Quel était l'objet de ces opérations ? quelles instructions aviez-vous reçues ?—R. Il s'agissait principalement de déterminer le 102^e de long. O. comme ligne de base pour les arpentages.

Q. De quel point êtes-vous parti ?—R. De Winnipeg, sur la rivière Rouge ; et nous avons mené la ligne vers l'ouest jusqu'au fort Ellice, de là soixante-quinze milles au nord, ensuite quarante-huit milles à l'ouest, ensuite vingt-quatre milles au nord, puis enfin dix-sept milles à l'ouest.

Q. Dans votre marche vers l'ouest, avez-vous pris les nivellements ?—R. En opérant entre Winnipeg et le 102^e méridien, nous avons pris les nivellements, dans toute la région parcourue, jusqu'au fort Ellice.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Vous aviez-vous en tenant toujours la même ligne ?—R. Nous avons suivi la direction la plus favorable au succès de nos opérations, en pays découvert, jusqu'à ce que nous ayons atteint le 102^e méridien ; et à partir de là nous avons eu à suivre une ligne précise.

Q. Quel est le méridien occidental du Manitoba ?—R. Le 99^e.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Vos nivellements, jusqu'à la limite occidentale de la province, constatent-ils que le terrain s'élève à mesure qu'on avance vers l'ouest ?—R. Oui ; le terrain s'élève graduellement.

Q. Quelle différence d'altitude y a-t-il entre Winnipeg et l'ouest de la province ?—R. Environ trois cents pieds.

Q. Combien y a-t-il de Winnipeg à la limite occidentale de la province ?—R. Environ quatre-vingts milles.

Q. De la limite occidentale de la province au fort Ellice, quelle est l'élévation du terrain ?—R. Dans cet espace, il se produit une surélévation d'environ trois cent vingt pieds.

Q. Jusqu'où avez-vous poussé vers l'ouest au-delà du fort Ellice ?—R. Nous poussions nos opérations par les espaces découverts, où rien n'obstruait la vue ; nous n'allions donc pas en droites lignes. On trouverait une meilleure ligne au sud de la route que nous avons suivie.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelles sont, entre le limite occidentale de la province et le fort Ellice, les altitudes pouvant présenter des obstacles à l'établissement d'une ligne de chemin de fer?—R. Si, des hautes terres avoisinant la petite rivière Saskatchewan—du chemin de charrettes—on regarde vers le sud, la plaine qu'il y a de ce côté paraît beaucoup moins élevée que la région où j'étais.

Q. A partir du 102^e méridien en allant vers l'ouest, quelle est la nature du sol?—R. C'est un loam sablonneux de bonne qualité.

Q. Avez-vous été vers le nord jusqu'à la ligne du chemin de fer?—R. Jusque tout près de là—à environ quinze milles au sud du tracé.

Q. Quelle est la nature du pays à l'ouest du fort Ellice, jusqu'au 102^e méridien?—R. Le sol est bon, quoique un peu plus léger que celui de la région plus occidentale.

Q. Et sur le 102^e méridien?—R. Ce sont des landes sablonneuses, mais, à tout prendre, de bonne qualité propres à la culture, à l'exception de quelques parties.

Q. Quel est l'aspect de cette contrée?—C'est une prairie ondulée, parsemée d'îlots de bois, dans le sud. Le bois est beaucoup plus commun sur la 8^e ligne de base. Le sol, entre les Buttes du Tondre et l'Assiniboine, est généralement fort propre à la culture.

La séance est levée à un heure de l'après-midi.

OTTAWA, vendredi, 5 avril 1877.

Le comité s'est réuni à midi.

M. S.-J. DAWSON, ingénieur civil, a été appelé et interrogé.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Vous connaissez assez bien la région qui s'étend vers l'ouest entre Kéwatin et la rivière Rouge?—R. Je connais la région située entre le lac des Bois et la rivière Rouge.

Q. Avez-vous parcouru le tracé de la ligne du chemin de fer?—R. J'ai exploré, il y a plusieurs années, le pays qu'elle traverse, mais je n'ai pas parcouru le tracé actuel.

Q. Quelle est la qualité du sol? Est-il propre à la colonisation?—R. Dans le voisinage immédiat du lac des Bois, le sol est très-égal, et entrecoupé d'un grand nombre de petits lacs. On rencontre ensuite en allant à l'ouest, une région basse et marécageuse, pleine de ce que les Indiens appellent des " muskgs " mais en approchant de la rivière Rouge, le pays devient meilleur et le sol s'améliore.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Parlez-vous de la région où passe le tracé actuel ou de la région que traverserait la ligne plus méridionale?—R. La région que je décris est celle où passe le tracé. Il y a quelques années nous avons exploré cette région en tous sens afin de trouver la meilleure route pour un chemin de voitures.

Q. Quelle est l'étendue de bonne terre à l'est de la rivière Rouge?—R. Je ne puis dire avec précision quelle est l'étendue de bonne terre en arrière de la rivière Rouge, dans la direction du tracé de la ligne; mais je pense qu'il peut y avoir là une dizaine de milles de très-bonne terre, suivis de dix autres milles de qualité moyenne. Vers le sud, la zone de bonne terre s'élargit graduellement jusqu'à ce qu'elle atteigne, vis-à-vis le fort Garry, une largeur de trente milles, présentant un sol de prairie uni et riche. Le pays que traverse le tracé est plus ou moins boisé.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous jamais examiné le pays à dix ou douze milles au sud du tracé de la ligne, en vous dirigeant de Kéwatin vers le sud, dans le but d'ouvrir une route à l'ouest pour gagner la rivière Rouge?—Nous avons fait le levé topographique de la rivière Rouge à l'extrémité nord-ouest du lac Plat, et de ce dernier point au lac

des Bois, et nous avons fait des explorations et des recherches pour l'ouverture d'une route au nord de cette ligne.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quelle est la distance de Kéwatin à l'extrémité nord-ouest du lac Plat?
—R. La distance est d'environ trente milles, dans la direction du sud-ouest.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Quelle serait, dans la direction du nord, la distance du lac Plat à la ligne qui a été tracée?—R. La distance serait de dix à douze milles.

Q. Pourrait-on trouver une meilleure route, en se dirigeant vers le sud, de Kéwatin au lac Plat?—R. De nouvelles explorations pourraient peut-être faire découvrir une meilleure route, mais entre le lac Plat et Kéwatin le pays se ressemble beaucoup : il est rocheux, accidenté et présente de fréquentes élévations de terrain. Du lac Plat à la rivière Rouge, le pays est passablement uni, mais très-marécageux par endroits.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Si, au lieu d'aller vers le sud, en partant de Kéwatin, on s'éloignait du tracé en gagnant l'ouest, rencontrerait-on une région aussi mauvaise?—R. Après être sorti de la mauvaise région, on rencontre, en allant de Kéwatin vers l'ouest, une vaste plaine, et l'on peut alors se porter de tous les points vers l'ouest sans rencontrer d'autre région difficile. Pour ce qui est de la section comprise entre le lac Plat et Kéwatin je ne l'ai jamais examinée avec assez de soin pour pouvoir dire si la ligne serait plus avantageusement située en étant dirigée vers le sud, de Kéwatin au lac Plat.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Si la ligne eût pu être placée un peu plus au sud, n'eût-on pas rencontré un sol plus propice pour la colonisation?—R. Le sol n'est pas très-propre à la colonisation dans la région qui sépare le lac des Bois des prairies ; il est partout bas et marécageux, excepté dans le voisinage de la partie nord du lac des Bois, où il devient rocheux et en grande partie stérile. La meilleure route à suivre dans cette région est celle du chemin actuel de voitures. Cette route a été choisie après une exploration longue et minutieuse de toute la région située entre le lac des Bois et la rivière Rouge, et, même le long de cette route, qui évite pourtant les endroits rocheux, et autant que possible, les bas-fonds marécageux, il n'y a que très-peu de bonne terre, à l'est de la prairie. Sur les bords de la rivière Bouche-Blanche, cours d'eau traversé par le chemin dans la partie marécageuse, il y a une lisière d'assez bonne terre, mais pas assez large pour y créer un établissement considérable.

Q. Quelle étendue de prairie trouverait-on à l'est de la rivière Rouge, en se portant plus au sud?—R. Il y a une bonne zone de prairie entre la rivière Rouge et la région boisée, sur le chemin de charrettes. En sortant de cette zone pour gagner le lac des Bois, on tombe dans les marécages qui couvrent tout le pays jusqu'au lac Winnipeg. La prairie s'étend à 30 milles à l'est du Fort Garry. Le chemin de charrettes est situé au sud de la région rocheuse et accidentée qui s'étend à l'ouest de Kéwatin ; ce chemin offre une excellente ligne pour un chemin de fer jusqu'au lac des Bois.

Q. Cette région rocheuse s'étend-elle à l'est comme à l'ouest de Kéwatin?—R. Oui, le pays à l'est et à l'ouest de Kéwatin est très-accidenté.

Q. Sur quelle distance l'est-il?—R. Il n'est pas tout-à-fait aussi mauvais à l'est qu'à l'ouest de Kéwatin, mais c'est encore à l'est un pays très-difficile.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Cette mauvaise région s'étend à peu près à la même distance à l'est et à l'ouest de Kéwatin?—R. Oui, et c'est une très-mauvaise région.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous jamais examiné les traverses des Rétrécis du lac des Bois?—R. Oui. J'y ai fait des sondages, et j'ai dressé un plan des îles situées aux Rétrécis. Les chenaux sont généralement étroits. Le chenal principal a, je crois, 1,400 pieds de largeur, si je me rappelle bien.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est la profondeur d'eau dans ce chenal?—R. Dans un endroit, elle est, au milieu du chenal, de 35 pieds.

Q. Elle est moindre ailleurs?—R. Oui, la profondeur varie ailleurs de deux ou trois pieds à quinze pieds. Le profondeur moyenne pour tous les chenaux ne dépasse pas douze à quinze pieds. La traverse serait en grande partie par un fond plat, recouvert d'une médiocre épaisseur d'eau.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. De quoi est formé le fond des chenaux?—R. Le fond est dur et composé d'un mélange de sable et d'argile; dans quelques endroits, il est graveleux.

Q. Comment proposeriez-vous de construire un pont sur ces chenaux?—R. Ils sont abrités et couverts par les îles, et je bâtirais le pont sur des caissons.

Q. Cela serait-il suffisant?—R. Oui, les caissons, une fois bien assis, donnent une fondation solide.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Le niveau des eaux subit-il de grandes variations?—R. La différence extrême entre les hautes et les basses eaux dans le lac des Bois peut être de quatre à six pieds; elle ne dépasse certainement pas six pieds.

Par l'honorable M. Wilmot :

Q. Le courant est-il fort entre les îles?—R. Il y a un courant entre les îles, mais il n'est pas bien fort. Le lac qu'on désigne sous le nom de "Lac des Bois" est formé de deux nappes d'eau : l'une au sud des Rétrécis, appelée "Lac des Côteaux de Sable"; l'autre au nord des Rétrécis, appelée "Lac des Bois," et appelée aussi "Lac aux Eaux Claires" par les Sauvages. La différence de niveau est peu de chose; elle n'est pas appréciable pratiquement.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Le charroi des glaces n'offrirait pas de dangers?—R. Non. Le lieu est entouré par les terres. Il est toujours facile de se protéger contre les glaces dans des situations comme celles-ci : de nombreuses îles abritent ce point contre les vents et les glaces.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Se rencontre-t-il beaucoup de rochers à couper dans la région à l'est des Rétrécis?—R. Cette région est très-accidentée. Une partie en est bonne, mais en somme c'est une région montagneuse. Une des questions que je me suis posées est celle de savoir si cette région présenterait une mauvaise section de chemin plus longue ou plus courte que celle traversée par le tracé dans la région de Kéwatin.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Avez-vous constaté l'étendue de cette région sur la ligne méridionale?—R. Approximativement.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Avez-vous pris des niveaux?—R. J'ai pris des niveaux le long des étendues d'eau, non dans les terres. L'exploration du Pacifique a constaté les niveaux jusqu'à la chute à l'Esturgeon, et jusqu'à 40 milles à l'ouest de ce point. Dans la section intermédiaire qui sépare ces quarante milles des Rétrécis du lac des Bois, les niveaux n'ont pas été pris, et il n'a pas été fait de levé topographique.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Avez-vous parcouru ce pays?—R. Je l'ai parcouru en grande partie, et l'ai fait parcourir par des détachements d'explorateurs.

Q. Quelle opinion vous êtes-vous formée de cette région?—R. Mon opinion est que la route du sud est préférable à toute autre; l'un des avantages de cette route serait de provoquer la navigation sur toutes les sections d'eau navigables, et le trafic de la voie ferrée se trouverait ainsi alimenté par une vaste étendue de pays.

Q. A quelle distance la chute se trouve-t-elle de l'embouchure de la rivière?—La chute à l'Esturgeon est à 57 milles environ du fort Francis. Sur ce parcours, la navigation ne rencontre aucun obstacle. Une écluse au fort Francis relierait cette étendue navigable de la rivière la Pluie avec le lac des Bois, ce qui donnerait une ligne de navigation totale de 177 milles. Tout en tirant avantage de cette navigation, on dirigerait le chemin de fer par la ligne la plus directe sur le fort Garry.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Quelle est la distance par eau entre la chute à l'Esturgeon et le passage des Rétrécis?—R. De la chute au fort Francis, la distance est de 67 milles, et du fort aux Rétrécis elle est de 120 milles.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est la distance du lac Supérieur à la chute à l'Esturgeon, par la route que vous avez indiquée sur cette carte?—R. La distance est d'environ 160 milles.

Par l'honorable M. Aikens :

Q. Quelle est la nature des obstacles que présente la rivière la Pluie?—R. Entre le fort Francis, où l'on pratique un canal, et le lac des Bois, il y a deux rapides qui exigent des travaux; le rapide Manitou et le rapide Long, appelé aussi le Long Sault. Au Manitou, il y a une profondeur d'eau suffisante, mais le courant y est fort à certains états de la rivière. Au rapide Long, le courant est fort aussi; quoique la chute ne soit pas considérable, une écluse pourrait être nécessaire à ce point, et elle aurait l'effet de submerger le rapide Manitou; la distance entre les deux rapides est d'environ six milles. Les plus forts des petits remorqueurs que nous avons sur la rivière à la Pluie ont plusieurs fois remonté ces deux rapides, sans être touchés, mais le plus souvent, il a fallu avoir recours au halage. Il fallait quatre pieds d'eau pour les plus gros de ces remorqueurs. On pourrait aisément sur tout le parcours obtenir une profondeur d'eau suffisante pour des embarcations d'un tirant de cinq pieds.

Q. Quel éclusage faudrait-il?—R. Il faudrait un éclusage de 28 à 30 pieds entre le lac à la Pluie et le lac des Bois.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quelle est la distance des Rétrécis du lac des Bois à Winnipeg?—R. Des Rétrécis au fond de la baie de l'Angle-Nord-Ouest, il y a environ dix milles; de ce point, à Winnipeg, la distance par le chemin de charrettes est d'environ 90 milles; en tout, cent milles ou un peu plus.

Par l'honorable M. Aikins.

Q. Quelle serait la distance, par la ligne de chemin de fer que vous proposez, entre les Rétrécis et la chute à l'Esturgeon?—R. Elle serait d'environ 120 milles en ligne droite; mais comme il faut tenir compte des courbes dans un pays aussi inégal, on pourrait dire 130 milles, et peut-être même dépasserait-on les 130 milles.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est la distance par eau entre la chute à l'Esturgeon et les Rétrécis du lac des Bois?—R. De la chute à l'Esturgeon au Fort Francis, la distance est d'environ 57 milles; du fort aux Rétrécis, par la rivière à la Pluie et le lac des Bois, la distance est d'environ 120 milles, soit en tout 177 milles. Lorsque les travaux en cours de construction sur la rivière la Pluie seront terminés, tout ce parcours par eau pourrait être utilisé comme un des chaînons de la grande voie de communication directe, si l'on faisait arriver le chemin de fer à la chute à l'Esturgeon d'un côté, et au lac des Bois de l'autre côté, c'était là, suivant moi, le meilleur moyen d'établir une communication directe facile entre le lac Supérieur et la rivière Rouge. En profitant de cette voie d'eau navigable de 177 milles de long, on n'empêcherait pas l'exécution ultérieure de la voie ferrée continue, mais on obtiendrait une communication plus immédiate, et la construction de la section intermédiaire du chemin pourrait être entreprise après mûr examen, suivant que les circonstances le permettraient.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Votre ligne passe par Shebandowan; où va frapper la ligne adoptée?—R. Sur la rivière Sunshine, petit tributaire de la Mattawin, d'où elle court au nord et va rencontrer la ligne tirée d'abord de la baie de Nipigon, et vient traverser la petite rivière des Savanes, près du lac des Mille Lacs.

Q. Donnez la description de la route que vous proposez.—R. Comme vous le verrez sur cette carte, la route que j'indique passe par la vallée de la Mattawin et longe le côté nord du lac Shebandowan jusqu'au portage Kashahoiwe; de là, elle suit à l'ouest une vallée qui mène à la hauteur des terres; elle gagne ensuite par les lacs Windegoustegan la vallée de la petite rivière aux Français, et de ce point, elle aboutit à la chute à l'Esturgeon sur la rivière la Seine. De la chute à l'Esturgeon, elle

se dirige sur les Rétrécis du lac des Bois—parcours d'environ 130 milles—en suivant une ligne aussi droite que possible, qui touchera peut-être aux deux bras nord du lac à la Pluie; des Rétrécis, elle traverse presque en ligne droite une région très-facile jusqu'au fort Garry—parcours d'environ cent milles. Cette route va donc presque en ligne droite, et serait par conséquent la plus courte pour une voie ferrée continue du lac Supérieur à Fort Garry.

Par l'honorable M. Aikins:—

Q. Sur quelle étendue cette route a-t-elle été explorée et trouvée praticable?—La section est, c'est-à-dire la partie allant du lac Supérieur à la chute à l'Esturgeon, a d'abord été explorée par des partis attachés aux travaux que j'ai eu à diriger. Plus tard, cette section a été explorée par un ingénieur du corps d'exploration du Pacifique, et a été trouvée praticable. Le même ingénieur a fait aussi, je crois, un rapport favorable sur la région qui s'étend à quarante-cinq milles à l'ouest de la chute à l'Esturgeon.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est la longueur de la partie qui n'a pas été explorée entre la chute à l'Esturgeon et les Rétrécis du lac des Bois?—R. Quatre-vingts milles environ n'ont pas été explorés.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quelle est la distance de la chute à l'Esturgeon au passage des Rétrécis?—R. La distance, comme je l'ai déjà dit, est d'environ cent trente milles, en tenant compte des déviations.

Q. Quelle est la nature du pays dans cette section non explorée?—R. Le pays est généralement difficile, particulièrement sur la côte nord du lac des Bois; les montagnes cependant ne sont pas bien hautes, et le plus souvent elles sont isolées. Je ne doute point qu'en explorant soigneusement le pays, on ne pût trouver une route praticable. Si on ne pouvait en trouver une, il faudrait alors tirer une ligne de la chute à l'Esturgeon à Kéwatin ou au portage du Rat. En passant par le portage du Rat, on ferait une déviation qui ajouterait à la distance, mais la chute à l'Esturgeon doit être le premier objectif dans la fixation d'un tracé de chemin de fer entre le lac Supérieur et le Manitoba. Ce point est trop important pour qu'on n'en tienne pas compte.

Q. Quelle serait l'étendue de la région difficile qu'aurait à traverser une ligne allant de la chute à l'Esturgeon aux Rétrécis du lac des Bois, par comparaison avec l'étendue des mauvaises sections à l'est et à l'ouest de Kéwatin que traverse la ligne actuelle?—R. Il pourrait y avoir à peu près la même étendue de mauvais pays sur les deux lignes, quatre-vingts milles environ, mais sur la ligne des Rétrécis il ne se présenterait point, je le crois du moins, de partie aussi difficile que la section quinze immédiatement à l'ouest du portage du Rat.

Par l'honorable M. Scott :

Q. En partant du Rocher Rouge, sur la baie de Nipigon, comme d'un point commun aux deux lignes projetées dans leur direction à l'est, quelle serait la différence de distance de la baie de Nipigon à la rivière Rouge, entre la ligne que vous recommandez et celle qu'a suivie l'exploration du chemin de fer du Pacifique?—R. Je ne crois pas qu'il y eût beaucoup de différence dans la distance totale. Dans un pays aussi accidenté, une ligne ne peut être fixée sans des déviations très-considérables. La ligne de l'exploration du chemin du Pacifique irait à la baie du Chef, sur le lac Nipigon, de là suivrait le nord en se dirigeant sur Kéwatin pour arriver à la rivière Rouge; tandis que la ligne indiquée sur cette carte passerait par la baie Noire et la baie du Tonnerre pour entrer dans la vallée de la Kaministaquia et se diriger par la chute à l'Esturgeon et les Rétrécis du Lac des bois sur le fort Garry. Cette dernière ligne ferait un détour en venant de la baie de Nipigon à la baie du Tonnerre; l'autre ligne en ferait un aussi en remontant de la baie de Nipigon à la baie du Chef, et comme je l'ai dit, je ne crois pas qu'à tout prendre il y eût beaucoup de différence dans la distance totale, tandis que la ligne de la baie du Tonnerre, de la chute à l'Esturgeon et du fort Garry serait de beaucoup la plus courte entre le lac Supérieur et les Prairies.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Quelle est la nature du pays au point de vue des qualités agricoles sur la route du sud ?—R. Dans la section est, le pays est trop raboteux pour avoir jamais beaucoup de valeur comme pays d'agriculture. Il se rencontre néanmoins parfois des étendues de bonne terre, particulièrement dans les vallées des rivières; et un peu à l'ouest de la hauteur des terres, le climat devient très-favorable. Il y a le long de la rivière à la Pluie une belle et large lisière de bonne terre, qui s'ouvrirait à la colonisation, si la ligne venait passer à la chute à l'Esturgeon.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle différence y a-t-il entre le climat de la rivière à la Pluie et celui de la baie du Tonnerre ?—R. La différence est grande. L'été est un peu plus long et beaucoup plus chaud à la rivière à la Pluie qu'à la baie du Tonnerre. Comme exemple de la différence très-marquée de climat qui existe sur les versants oriental et occidental de la hauteur séparative des eaux, je signalerai le lac Nipigon et le Lac des Bois. Cette carte fait voir qu'ils sont tous deux à la même latitude ou peu s'en faut, et que leur élévation au-dessus du niveau de la mer diffère peu, la petite différence qu'il y a étant, pour ce qui est de l'influence climatérique, en faveur du lac Nipigon. Ces deux lacs sont à une distance d'environ trois cents mille l'un de l'autre, mais le lac Népigon est à l'est et le lac des Bois à l'ouest du faite des terres qui divise les eaux. Il y a à cause de cela une assez grande différence dans la longueur de l'été à ces deux lacs, et une différence encore plus marquée dans la chaleur moyenne des mois d'été. Au lac Népigon, on voit quelquefois de la glace jusqu'au commencement de juin. Au lac des Bois, le printemps est hâtif, le maïs croît bien et parvient toujours à maturité; il n'y a au lac Népigon que les fruits sauvages des espèces les plus vigoureuses qui mûrissent parfaitement, tandis qu'au lac des Bois, le riz sauvage, le raisin sauvage et autres plantes qui demandent une température élevée, viennent en abondance.

Q. Quelle culture fait la compagnie de la baie d'Hudson au Fort Francis ?—R. Autrefois, elle cultivait le blé, et elle avait un moulin à la chute. La charpente de ce moulin existait encore quand je suis passé là la première fois.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. La compagnie a-t-elle cultivé le maïs à cet endroit ?—R. Oui; et elle l'y cultive encore. Les Indiens ont cultivé le maïs sur la rivière à la Pluie et au lac des Bois, depuis un temps immémorial. Cette belle contrée, qui est d'autant plus avantageuse qu'elle est située au cœur d'une région dont le reste est peu propre à l'agriculture, sera, en grande mesure, négligée par suite de la détermination malheureuse qui a fait placer si loin au nord, dans une région aride et stérile, et sans avantages compensateurs que je connaisse, le tracé du chemin de fer du Pacifique. Mais il n'y a eu encore jusqu'ici que peu de chose de fait, relativement, pour détourner la ligne de la vallée de la Mattawin et la diriger vers le nord; et il importe, à mon avis, de bien réfléchir si l'on ne devrait pas encore à présent adopter la ligne de la chute à l'Esturgeon. La convenance de ce dernier choix devra, néanmoins, dépendre du résultat qu'on obtiendrait par une exploration complète et minutieuse (*exploration qui est encore à faire*) du pays qui s'étend de la chute à l'Esturgeon à Kéwatin, car il y a peut-être déjà trop d'ouvrage de fait entre ce dernier endroit et la rivière Rouge, pour qu'il soit maintenant à propos d'aller passer aux Rétrécis du lac des Bois, à moins que de ce point on ne fit dévier la ligne au nord-ouest pour aller rencontrer la section déjà nivelée à l'est de Selkirk, et de cette manière éviter entièrement les difficultés de terrain de la section quinze.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Où se trouvent principalement les forêts de pins dont vous avez parlé ?—R. Sur les tributaires du lac à la Pluie, on rencontre de temps en temps des forêts de pins. On trouve du pin en plus ou moins grande abondance dans toute cette région. La superficie de la région qui verse ses eaux dans le lac des Bois est d'environ 33,000 milles carrés; c'est dans cette région qu'il faudra chercher le bois de saiso aux prairies de l'ouest. Si le chemin de fer eût suivi la route méridionale, il eût, par sa liaison avec les étendues d'eau navigables, rendu accessible cette région boisée et

servi à développer une exploitation forestière très-importante pour la colonisation du pays et fort importante aussi pour le chemin de fer, au point de vue du trafic.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Quelle espèce de port offre Prince-Arthur's-Landing?—R. La carte fait voir que la Baie du Tonnerre est abritée de tous côtés. Cette baie est de fait comme un lac intérieur; elle n'est sujette à aucune houle, si ce n'est à celle qui peut se former dans l'étendue de son bassin. Le débarcadère est situé dans une anse abritée, et avec une dépense relativement minime, on pourrait créer ici un port des plus sûrs et de l'accès le plus facile.

Q. Jusqu'à quelle époque la navigation de la baie reste-t-elle ouverte l'automne?—R. La baie est ouverte pendant tout le mois de novembre; et jusque vers le milieu de décembre, on voit rarement beaucoup de glace.

Q. La rivière Kamini-tiquia gèle bien plus tôt que la baie, n'est-il pas vrai?—R. La Kaministiquia prend à glace quelquefois vers la fin d'octobre, généralement au commencement de novembre. A cette époque de l'année, le courant est presque nul, et la rivière se prend à la première gelée.

Q. N'y a-t-il pas beaucoup de houles dans les limites mêmes de la baie?—R. Les ingénieurs du gouvernement ne croient pas qu'il puisse s'élever une forte houle dans la baie, puisque, ayant pratiqué une passe dans la barre à l'embouchure de la Kaministiquia, ils ont été d'avis que cette passe restera libre sans ouvrages d'encaissement, bien que les bords en soient de terre molle d'alluvion. Quelques vagues seulement comme celles qui battent, dans les tempêtes, les endroits exposés de la côte du lac Supérieur, suffiraient pour remplir cette passe. Comme autre preuve de la tranquillité des eaux dans la baie du Tonnerre, je puis mentionner ici le fait qu'il y a sur le quai du débarcadère un hangar en planches de cent cinquante pieds de long, qui n'est élevé que de deux pieds huit pouces au-dessus de la surface de l'eau. Une seule grosse vague pourrait entraîner ce hangar, qui, cependant, est resté à sa place depuis que le quai a été construit.

Q. Quelle espèce de port présente l'entrée de la Kaministiquia?—R. Elle offre un port bien abrité, mais trop petit pour les gros bâtiments, et bien trop étroit pour un trafic considérable. De plus, les navires à voiles ne pourraient y entrer qu'à l'aide de remorqueurs à vapeur.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Vous dites que la Kaministiquia se ferme plus tôt que la baie; le fait que la navigation reste plus longtemps ouverte au débarcadère n'est-il pas dû à la situation exposée de ce dernier endroit?—Q. Toute grande masse d'eau a nécessairement des courants, et le lac Supérieur ne fait pas exception à cette règle. Ces courants conservent une température uniforme, même dans des baies qui tiennent au lac principal par une entrée beaucoup moins large que celle de la Baie du Tonnerre. Dans les beaux temps, le courant vient habituellement de l'ouest, passe lentement mais perceptiblement devant Prince-Arthur's-Landing et suit le détour de la baie. En deux mots, l'état libre du port, à l'automne, dépend de la température de l'eau, et non de sa prétendue exposition.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Il aurait donc été préférable de fixer le terminus du chemin de fer du Pacifique à Prince-Arthur's-Landing?—R. La Kaministiquia aura toujours de la valeur comme port, particulièrement pour les petits bâtiments qui y feront leurs quartiers d'hiver; mais mon opinion est que la ligne du chemin de fer devrait aboutir au Landing, qui est le point de la côte le plus rapproché auquel puisse accéder la navigation, sans rencontrer de barres, de battures ou autres obstacles.

Q. Quelle est la profondeur de la passe pratiquée dans la barre, à l'embouchure de la Kaministiquia?—R. Je ne puis dire au juste. La profondeur était d'environ cinq pieds six pouces, avant que le gouvernement d'Ontario eût entrepris de faire des dragages en 1872; mais le lac Supérieur s'est lentement élevé depuis quelques années, et l'automne dernier les eaux étaient plus hautes de beaucoup qu'il y a quatre ans; la différence était d'au moins deux pieds six pouces.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quel tirant d'eau admet la passe?—R. On m'a dit que l'automne dernier des bâtiments tirant de neuf pieds à neuf pieds et demi d'eau ont pu franchir la passe, mais tout juste. Les propulseurs qui remontent le canal Welland peuvent passer ici, mais lorsqu'ils sont chargés, ils s'échouent quelquefois, probablement en dérivant sur les côtés de la tranchée; il faut alors les alléger. Le bateau *Manitoba*, de la ligne Beatty, et le *Cumberland*, de la ligne de Collingwood, peuvent aussi entrer dans la rivière, mais les gros bateaux de la ligne Beatty ne s'y aventurent jamais.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Le Québec de la ligne Beatty pourrait-il virer de bord dans la rivière, s'il y entrerait?—R. C'est tout ce qu'il pourrait faire, s'il était chargé.

Par l'honorable M. Scott :

Q. La rivière est plus large au terminus, et le Québec pourrait virer là?—R. Même à ce point, un bateau comme le Québec n'aurait pas plus d'espace qu'il ne lui en faut. Toutefois, lorsque le chemin de fer sera ouvert jusqu'au Manitoba et que la baie du Tonnerre sera devenue le port du trafic avec le Nord-Ouest, il sera évidemment très-avantageux d'avoir les deux ports. Le dragage de la barre de la Kaministiquia ne peut donc être regardé que comme un travail utile.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Le gouvernement a-t-il au Landing des terrains suffisants pour l'emplacement d'un terminus?—R. Le gouvernement fédéral possède au Landing huit acres de terre; et le gouvernement d'Ontario s'est réservé une longue lisière sur la rive pour des objets publics; on pourrait avoir l'usage de cette lisière sans rien payer.

Par l'honorable Macpherson :

Q. Quelle serait la distance entre Prince-Arthur's-Landing et le fort Garry par la ligne que vous proposez?—R. En tenant compte des détours, la distance serait au plus de trois cent quatre-vingt-dix milles.

Q. Quelle est la distance pour se rendre à la rivière Rouge par la ligne adoptée, qui se détourne au nord pour passer par Kéwatin?—R. La distance excède de beaucoup quatre cents milles; je ne puis dire au juste de combien elle excède cette longueur.

Le comité a levé sa séance à une heure.

OTTAWA, vendredi, 6 avril 1877.

Le comité s'est réuni à midi.

DISTRICT A L'OUEST DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Suite de l'interrogatoire de M. S.-J. DAWSON :

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Avez-vous suivi à l'ouest le tracé de la ligne, de Selkirk aux Rétrécis?—R. Je n'ai pas suivi la ligne directement. J'ai exploré le pays il y a plusieurs années, et j'ai alors passé à peu de distance du tracé actuel.

Q. Quelles sont les qualités du sol au point de vue de la colonisation?—La région située entre le fort de Pierre et le lac Manitoba m'a paru être basse et marécageuse.

Q. Cette région n'est-elle pas couverte de marécages entre lesquels on rencontre des étendues de terre plus propices?—R. C'est là la nature du pays.

Q. Dites-vous cela de la partie du tracé qui est immédiatement à l'ouest de Selkirk ou de la région qui est située plus loin à l'ouest?—R. Immédiatement à l'ouest de Selkirk les terres sont passablement bonnes, mais un peu plus loin elles deviennent basses et marécageuses.

Q. Y a-t-il des établissements dans cette région?—R. Il n'y en avait pas lorsque j'y suis passé; il a pu s'en former depuis.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Combien y a-t-il d'années que vous êtes allé là ?—R. Il y a onze ans que j'ai exploré le pays; mais j'ai été au Manitoba depuis.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Vos explorations se sont-elles étendues plus au nord que le tracé de la ligne ?—R. Nos explorations se sont étendues de Selkirk au lac Manitoba et aux autres lacs; nous avons traversé la Saskatchewan, avons remonté la vallée de la rivière du Cygne jusqu'au fort Pelly et sommes revenus par l'Assiniboine au fort Garry. Les lacs paraissent avoir été représentés sur la carte d'après les relèvements pris par mon personnel pendant cette exploration.

Q. Pouvez-vous donner quelques renseignements sur la nature du sol dans la section que traverse le tracé ?—R. Dans toute cette région unie le sol est généralement très-bon, mais par cela même qu'il est extrêmement plat, il a l'inconvénient d'être sujet aux inondations.

Par l'honorable M. Wilmot :

Q. Est-ce une contrée difficile à drainer ?—R. Je ne dirai pas qu'il soit très-difficile d'y faire des drainages: avec un bon système de drainage, on pourrait, dessécher le sol.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Le sol est-il bien marécageux dans le voisinage du tracé ?—R. Il y a des marécages du genre de ceux que les Sauvages appellent "mas'egs" dans cette région. Les "mas'egs" des prairies sont des dépressions de terrain recouvertes d'eau, ayant généralement un fond ferme; quelquefois aussi ces mares d'eau sont marécageuses.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. D'après ce que vous connaissez de cette région, pensez-vous qu'il soit probable que les colons se porteraient sur ces terres, quand il y a de meilleures terres à l'ouest ?

R. Je crois que les colons se porteraient d'abord sur les meilleures terres. Il est probable que les établissements s'étendraient sur les rives de ces lacs, à cause de la facilité des communications par eau: je parle des lacs Manitoba, Winnipigous et Dauphin. Aux alentours du lac Dauphin, le pays est très-beau, et le sol est riche dans toute cette section.

Q. Avez-vous été aux Rétrécis du lac Manitoba ?—R. Oui.

Q. Quelle espèce de passage offrent ces Rétrécis, et quelle est la qualité du sol dans le voisinage ?—R. Le sol, dans le voisinage des Rétrécis, surtout vers l'ouest, est sec et de bonne qualité, à en juger par ce que j'ai pu voir en passant par là; mais je n'ai pas examiné les lieux d'assez près pour pouvoir dire quelle espèce de passage on pourrait y obtenir. Le but de notre exploration était de constater l'apparence générale de la contrée, et comment on pourrait le mieux y ouvrir une voie préliminaire de communication.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Je suppose que vous n'avez pas fait de sondages dans le chenal au lieu du passage pour y constater la profondeur de l'eau ?—R. Nous avons généralement fait des sondages en remontant ces divers lacs, pour en constater la profondeur.

Q. Vous ne vous rappelez pas d'avoir fait des sondages dans les Rétrécis en particulier ?—R. Je ne me rappelle pas ce lieu en particulier, mais je me rappelle que le lac Manitoba est comparativement peu profond, que le fond en est très-uni, presque aussi uni que les prairies qui s'étendent de chaque côté. Outre les observations que nous avons pu faire, nous avons obtenu de Sauvages et de Métis la plupart de nos renseignements sur la section qui sépare le lac Winnipeg du lac Manitoba; à l'ouest des lacs, nous avons exploré le pays soit à cheval, soit en canots.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. A quelle distance au sud du tracé actuel êtes-vous passé dans votre exploration ?—R. Mes renseignements par rapport aux lieux mêmes que suit le tracé ne sont guère précis; je n'ai là-dessus qu'une idée générale, et je ne voudrais point prendre la responsabilité d'exprimer une opinion allant au-delà d'une appréciation générale de la nature au pays. La qualité du sol est excellente; la seule objection, c'est que les terres sont très-basses.

Q. Vous êtes allé plusieurs fois au Manitoba?—R. Oui ; j'y ai passé chaque année un temps assez long.

Q. Quelle comparaison faites-vous entre les terres situées au sud du lac Manitoba et celles qui avoisinent le tracé, aux environs du lac Dauphin?—R. Les terres sont toutes de la même qualité,—couche profonde de terre noire—dans la vallée de la rivière Rouge. A une petite distance à l'ouest de la rivière, on rencontre des côtes gravelleuses, mais le sol est en général très-bon. Le long du tracé, jusqu'au lac Manitoba, les terres sont en général très-basses ; dans quelques parties sur le côté nord-est de ce lac, on ne peut gagner la rive sans marcher dans l'eau ; les vagues et les glaces ont formé un lisière de galets sur le bord ; entre cette lisière et la prairie s'étend un immense marécage. Aux environs de la Partridge-Cross, il y a des inondations de temps à autre.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Connaissez-vous le pays où passe le tracé, à l'ouest des Rétrécis?—R. Oui. J'ai fait des explorations entre l'Assiniboine et le lac Manitoba. C'est une belle région.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. N'avez-vous pas dit que les bords de ces lacs sont très-attractifs pour les colons?—R. Sur le côté nord-est des lacs, les terres sont basses par endroits, mais la situation est meilleure sur le côté sud-ouest. Les environs du lac Dauphin présentent une belle contrée. Les explorateurs que j'ai envoyés là m'ont rapporté que le pays est magnifique.

Q. Etes-vous en état d'exprimer une opinion sur le tracé de la ligne entre Selkirk et Northcote?—R. Pour ce qui est de mon opinion, je préférerais voir passer la ligne au sud du lac Manitoba ; mais il pourrait se rencontrer dans cette direction, des difficultés de terrain que je ne connais pas, et qui fissent pencher en faveur de la ligne qui a été suivie.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Indépendamment des difficultés de terrain, quelle ligne préféreriez-vous pour le chemin de fer?—R. Mettant de côté la considération des difficultés de terrain, je suis d'opinion que la meilleure ligne est celle qui passerait au sud du lac Manitoba, parce qu'elle traverserait une région étendue, propre à être immédiatement colonisée ; de plus, en étant relié au chemin, le lac deviendrait lui-même une route de colonisation.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. N'est-il pas important de faire passer la ligne au nord, par les Rétrécis, afin de pouvoir profiter de la navigation des deux lacs?—R. Je pense que l'on pourrait également atteindre cet objet en passant au sud du lac Manitoba. L'énorme traversée qu'il faudrait faire aux Rétrécis du lac Manitoba me paraît être l'une des grandes difficultés du tracé actuel. Les ingénieurs, en construisant un pont à cet endroit, devront prendre des précautions particulières contre l'action des glaces, qui ont laissé la preuve de leur force sur les côtes du lac.

Q. Savez-vous s'il existe des gisements miniers dans la région du lac Winnipeg?—R. La côte nord-est du lac Winnipeg offrirait, je crois, dans certaines parties, de riches dépôts de minerais. Je sais qu'on y a découvert de précieux minerais de fer et de cuivre. J'ai entendu dire qu'on avait aussi trouvé des traces d'or sur la côte nord-est. Le pays, d'après sa formation rocheuse, doit contenir des richesses minérales. Sur le côté ouest du lac Winnipeg, on rencontre des calcaires siluriens plats ; sur le côté est, la formation huronienne alterne avec la laurentienne. Cette formation a en grande partie le caractère de celle des riches districts métallifères du lac Supérieur et du lac Huron.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. D'après la connaissance que vous avez de la rivière Rouge, croyez-vous qu'il y ait quelque nécessité de la traverser aussi près de son embouchure que Selkirk?—R. Si on la traversait plus haut, il faudrait amener un embranchement de chemin de fer jusqu'à Selkirk, parce qu'un peu au-dessus de Selkirk il y a une suite de rapides plats qui ne peuvent être passés dans les basses eaux qu'avec des barges d'un faible tirant d'eau.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. La navigation à cet endroit ne pourrait-elle pas être facilement améliorée ?
—R. Le gouvernement l'a améliorée, jusqu'à un certain point, il y a quelques années, en faisant miner, sous ma direction, des roches qui obstruaient le chenal. Aujourd'hui les bateaux peuvent remonter la rivière par de bien plus basses eaux, qu'ils n'auraient pu le faire auparavant.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Quel est le tirant d'eau des bateaux qui voyagent actuellement sur la rivière Rouge jusqu'au lac Winnipeg ?—R. Ces bateaux sont très-plats et sont munis de roues à l'arrière ; complètement chargés, ils ne tirent que trois pieds d'eau.

Q. Ces bateaux remontent-ils et descendent-ils régulièrement ?—R. Pas durant l'étiage. Ils ne vont pas au fort de Pierre dans les basses eaux.

Q. Y a-t-il longtemps que vous êtes allé là ?—R. Il y a deux ans. Les bateaux voyageaient alors.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Des barges chargées de matériel de chemin de fer se sont-elles rendues là ?—R. Les bateaux peuvent descendre, excepté quand les eaux sont très-basses, et la force du courant n'est pas telle qu'elle puisse les empêcher de remonter.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Vous avez exploré la route Dawson au lac Supérieur ?—R. Oui, j'avais la direction du personnel envoyé par le gouvernement pour exécuter les travaux.

Q. C'est vous qui avez choisi comme port Prince-Arthur's-Landing ?—R. Oui.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Vous avez exploré l'emplacement du terminus actuel de chemin de fer du Pacifique à Kaministiquia, de même que l'emplacement de Prince-Arthur's-Landing ?—R. Oui. J'avais sous mes ordres trois détachements d'explorateurs. Nous avons exploré toute la région entre la rivière aux Tourtes et la tête de la Baie du Tonnerre, afin de découvrir l'endroit propice pour gagner l'intérieur. Après avoir parcouru toute cette région, alors qu'il n'avait encore été fait aucune exploration, et qu'il n'existait aucun établissement, je fis choix du lieu maintenant appelé Prince-Arthur's-Landing. Je n'ai eu depuis aucune raison de changer d'avis sur la convenance de ce choix.

Q. Vous préférez encore aujourd'hui cet endroit ?—R. Oui, et tout en choisissant ce lieu, je recommandai aussi d'ouvrir la Kaministiquia, de manière à la rendre accessible aux petites embarcations. J'ai, lors de la première exploration, fait prendre des sondages sur la barre à l'embouchure de cette rivière.

M. HENRY A. F. McLEON, ingénieur civil, est interrogé et répond comme suit :

Je suis actuellement employé par le gouvernement dans le bureau du chemin de fer du Pacifique.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Vous avez déterminé une partie de la ligne dans l'exploration pour l'établissement du chemin de fer du Pacifique ?—R. Oui. J'ai tracé la ligne entre le lac Plat et la rivière aux Mousses, décharge du lac Dauphin.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Est-ce que la ligne passe dans un rétréci du lac ?—R. Non, on ne peut dire que c'est un rétréci du lac ; ce n'est qu'un petit étang, ayant à peu près un pied d'eau.

Q. En quelle saison de l'année vous êtes-vous trouvé là ?—R. C'était, je pense, au commencement de novembre.

Q. Le sol était-il gelé ?—R. C'était vers le 10 novembre, et il avait neigé lorsque nous commençâmes nos travaux.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Combien de temps avez-vous mis à tracer ce tronçon de ligne ?—R. Cela m'a pris depuis le commencement de novembre jusqu'à la fin de février.

Q. Pourquoi a-t-on choisi l'hiver pour faire le tracé de cette partie de la ligne ?—R. Pour aucune raison. Nous avions fini les travaux au lac Vermillon, en octobre, et nous fûmes aussitôt après envoyés pour faire l'autre partie pendant l'hiver.

Q. Qui a fait le tracé entre Selkirk et le lac Plat?—R. Il a été fait plus tard par M. Carr.

Q. Savez-vous pourquoi vous n'avez pas commencé à Selkirk pour vous rendre, en gagnant à l'ouest au lac Plat, au lieu de commencer au lac Plat et de vous diriger à l'ouest vers la rivière aux Mousses?—R. Je suppose que la raison était de constater si l'on pourrait traverser le lac, après quoi, le tracé devait se faire à l'est et à l'ouest simultanément.

Q. Vous n'avez pas pu en hiver juger de la qualité du sol?—R. J'ai pu juger de la qualité du sol par l'abondance de l'herbe, qui a servi de pâture à nos chevaux. Nous avons eu de l'herbe jusqu'en décembre.

Q. Comme les étangs étaient gelés, je suppose que vous n'avez pas eu de difficultés à traverser les parties marécageuses qui peuvent se rencontrer dans cette région?—R. Nous n'avons pas eu de difficulté à passer les marécages; nous les avons examinés sur notre route; ceux que nous avons sondés avaient très peu de profondeur.

Q. Quelle en était la profondeur?—R. Elle était généralement d'un à deux ou trois pieds. Je n'en ai point rencontré qui eussent plus de cinq pieds de profondeur. Ces marécages sont étroits et ne couvrent pas une bien grande surface entre le lac Plat et les Rétrécis.

Q. Combien avez-vous examiné de ces marécages?—Toutes les fois que nous en avons passé un, nous l'avons examiné.

Q. Comment pouviez-vous reconnaître ces marécages en hiver?—Ils sont généralement nus, le bois n'y croît point.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Y a-t-il de bons bois dans la région que vous avez explorée?—R. Le bois de cette région n'est propre qu'au chauffage; ce bois est généralement le peuplier. Le long du lac, on rencontre aussi du chêne, mais de petites dimensions.

Q. Avez-vous remarqué des traces d'incendies dans cette région?—R. Oui, mais ces incendies datent de loin.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Étiez-vous là quand le télégraphe a été construit?—R. Non—il a été construit plus tard, quand j'étais allé plus à l'ouest.

Q. En quelle saison de l'année a-t-il été construit?—R. Je ne sais. Je pense qu'il l'a été pendant l'hiver, il y a deux ans. Je suis revenu pendant l'hiver de 1875-76 en suivant la ligne depuis le fort Pelly.

Q. Avez-vous jamais traversé en été la région située entre le lac Plat et les Rétrécis?—R. Non, j'ai passé par là en hiver seulement.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Avez-vous fait le tracé de la ligne depuis Livingstone en allant à l'ouest?—R. Oui.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Toute cette partie de la ligne qui va du lac Plat à la rivière aux Mousses a-t-elle été tracée par vous?—R. Oui.

Q. Et vous n'avez traversé cette région que lorsque le sol était gelé?—R. Oui.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Est-il à votre connaissance que quelques hommes de votre détachement, en voulant constater la profondeur des marais, n'ont pu atteindre le fond de quelques-uns de ces marais avec des perches de 20 à 30 pieds de long?—R. Je n'ai pas eu connaissance de telle chose. Je ne connais aucun tel endroit. Nous n'avons pu qu'avec beaucoup de difficulté enfoncer les perches jusqu'à la profondeur de cinq pieds. Je parle de ce que nous avons rencontré sur la ligne; nous n'avons pas exploré à distance des deux côtés de la ligne.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Quelle opinion vous êtes-vous formée de la ligne que vous avez explorée entre le lac Plat et la rivière aux Mousses; le terrain présente-t-il des difficultés de construction?—R. La ligne est très-bonne, et le chemin pourra être aisément construit sur ce parcours.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Votre exploration a-t-elle compris les Rétrécis ?—R. Oui.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. La voie pourra-t-elle être drainée facilement ?—R. Oui, je pense que le drainage sera très-facile.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Combien coûtera le passage des Rétrécis ?—R. Il faudra ici une forte dépense ; la largeur est de 2,800 pieds.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est la profondeur moyenne de l'eau ?—R. La plus grande profondeur, autant que je puis me rappeler, est de 15 pieds ; près de la rive, la profondeur est de trois, quatre ou cinq pieds.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Comment proposez-vous d'opérer le passage ?—R. Au moyen d'un pont de pilotis.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Sera-ce un pont mobile ?—R. Je ne puis dire.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Y a-t-il un courant en ce lieu ?—R. Cela dépend de la direction du vent ; il y a un courant dans les deux sens.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Avez-vous eu occasion de pousser vos explorations des deux côtés de la ligne ?—R. Je n'ai pas été plus loin qu'un ou deux milles. J'allais à une petite distance des deux côtés de la ligne pour découvrir s'il y avait des lacs en avant, afin de les éviter.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Pouvez-vous voir aisément devant vous ?—R. Dans certains endroits seulement ; le pays est généralement boisé.

Par l'honorable M. Girard :

Q. Êtes-vous passé au sud du lac Manitoba ?—R. Oui, souvent.

Q. Quelle espèce de terres trouve-t-on là ?—R. Jusqu'au lac, les terres sont bonnes ; mais à partir du lac en allant à l'ouest, je ne puis dire que les terres soient bonnes. Jusqu'à la rivière Blanche, les terres sont très-bonnes, pas partout pourtant. Elles sont bien meilleures aux environs du Portage de la Prairie.

Par l'honorable M. Scott :

Q. A quelle distance à l'ouest de ce point s'étendent les bonnes terres sur la ligne du sud ?—R. A environ quinze milles à l'ouest du Portage de la Prairie.

Q. Êtes-vous allé à la Rivière au Cygne par l'ancien chemin ?—R. Oui, je me suis rendu par ce chemin à l'ouest d'Edmonton.

Q. A quelle distance au sud des monts Dauphin êtes-vous passé ?—R. Du Portage de la Prairie, je me suis rendu à l'embouchure de la rivière Blanche, puis j'ai été traverser la petite Saskatchewan au chemin de charrettes, et de là, j'ai gagné le fort Ellice.

Q. Faisiez-vous là une exploration ?—R. Non ; je traversais simplement cette région.

Q. Le pays que traverse le chemin de charrettes serait-il propice pour construire un chemin de fer ?—R. Ce pays est très-difficile il est entrecoupé de vallées larges et profondes.

Q. Vous avez suivi le chemin de charrettes à l'ouest du fort Ellice ?—R. Oui.

Q. Quelle est la nature du sol entre le fort Ellice et les Buttes du Tondre ?—R. Le sol est en vérité très-pauvre. Il peut se trouver quelques petits espaces de bonne terre entre les Buttes du Tondre.

Q. En suivant la chaîne orientale des Buttes de Tondre, quel pays trouve-t-on entre cette chaîne et le fort Ellice ?—R. Cette région est très-pauvre, et le sol devient sablonneux au nord du fort Ellice.

Q. Quelles facilités y aurait-il pour construire un chemin de fer entre le fort Ellice et la Saskatchewan-sud, en traversant les Buttes du Tondre ?—R.

Pour ce qui est de la qualité du sol, le chemin passerait dans une région très-pauvre depuis le fort Ellice jusqu'aux environs de la Saskatchewan méridionale.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Vous avez simplement suivi le chemin ordinaire ?—R. Oui. J'ai traversé les Buttes du Tondre une fois, et j'ai été deux fois au fort Ellice.

Q. Quelle étendue de pays avez-vous explorée au nord et au sud du chemin de charrettes ?—R. Je ne suis pas sorti du chemin. Je parle seulement de ce que j'ai vu le long de ce chemin.

Q. Comment avez-vous parcouru ce trajet ?—R. Quelquefois à cheval ; quelquefois en "voiture à planche."

Par l'honorable M. Scott :

Q. Vous connaissez assez bien les Buttes du Tondre ; présentent-elles de sérieux obstacles à la construction d'un chemin de fer ?—Il faudrait faire une forte dépense pour les traverser.

MARDI, 17 avril 1877.

M. C. HORETZKY, ingénieur civil, est interrogé et répond comme suit :

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Êtes-vous jamais passé au nord du lac Manitoba ?—R. Non ; je ne connais rien par moi-même de cette région.

Q. Êtes-vous allé à l'ouest de Winnipeg vers la petite Saskatchewan, en passant au sud du lac Manitoba ?—R. Oui, je suis allé de Winnipeg à l'ouest par le Portage de la Prairie en suivant le chemin de charrettes.

Q. Avez-vous jamais été au sud du chemin de charrettes ?—R. Non, je n'ai jamais été au sud de ce chemin, à l'est de l'Assiniboine.

Q. Quelle est la nature générale du pays entre Winnipeg et le point où le chemin traverse l'Assiniboine ?—R. Le sol est assez bon, et il y a plusieurs lacs salés dans cette région.

Q. Rencontre-t-on de ces lacs salés à l'est de la petite Saskatchewan ?—R. Les lacs salés dont je parle sont situés au-delà de la petite Saskatchewan, dans la région du chemin de charrettes.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Quelle espèce de terres trouve-t-on sur les bords de ces lacs ; l'herbe croit-elle sur leurs bords ?—R. Oui, à l'exception du lac salé qui se rencontre à mi-chemin entre l'Assiniboine et la petite Saskatchewan. Il y a bon nombre de petits lacs salés dans toute cette région.

Q. Quelle est la nature du pays que vous avez traversé ?—R. Ce pays est très-bon.

Q. Cette région vous a-t-elle paru présenter de grandes difficultés pour la construction d'un chemin de fer ?—R. A l'endroit où le chemin de charrettes traverse la petite Saskatchewan, la vallée est très-large et très-profonde.

Q. En est-il de même des rivières moins fortes qui sont traversées par ce chemin ?—R. De l'autre côté du lac Plat, elles présentent les mêmes difficultés. La rivière de la Reine d'Oiseau n'est pas tout-à-fait aussi mauvaise. Sur le chemin même, jusqu'au fort Ellice, les rivières ne sont pas très-mauvaises ; mais du fort Ellice au fort Pelly, il y a la rivière aux Ecaillés qui présente une traversée très-difficile. La rivière aux Pins est aussi bien mauvaise. En remontant l'Assiniboine sur la rive est, on rencontrera des difficultés du même genre.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Êtes-vous allé du fort Ellice, en traversant les Buttes du Tondre, à un point quelconque de la ligne actuelle ?—R. Non, je suis descendu par les Buttes du Tondre au fort Qu'Appelle. Je m'en revenais alors des montagnes Rocheuses, et j'ai suivi la meilleure route pour gagner le fort Garry. Je ne connais, je puis dire, que le pays situé entre les Buttes du Tondre et le fort Qu'Appelle, et le pays en aval arrosé par la Qu'Appelle, mais non la région située au nord de cette rivière.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Quel est l'aspect des Buttes du Ton dre où vous les avez traversées ?—R. C'est un beau pays ondulé, parsemé de bouquets de peupliers.

Q. Ces Buttes sont-elles bien hautes ?—R. Non ; ce sont de simples collines qui ne s'élèvent qu'à cinquante ou soixante pieds au-dessus du niveau de la plaine.

Q. Présenteraient-elles des difficultés pour la construction d'un chemin de fer ?—R. Je ne le pense pas.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Ce ne sont donc pas de vraies montagnes ?—R. Non. Le côté nord paraît élevé, mais cela vient de la dépression de la vallée intermédiaire.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Quel est l'aspect du pays entre ces Buttes et l'endroit où vous avez traversé la branche sud de la Saskatchewan ?—R. C'est un pays de prairie ondulée et sans bois.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Avez-vous exploré cette région ?—R. J'ai fait partie d'un détachement d'exploration, dirigé par M. Frank Moberley, qui a traversé cette région pour en reconnaître l'apparence générale. Nous n'avons point fait le levé des lieux, mais nous avons mesuré la distance avec un hodomètre, fixé à la roue de la voiture. C'était une simple reconnaissance que nous faisons.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Êtes-vous arrêté dans vos courses au fort Edmonton ?—R. Oui, plusieurs fois.

Q. Du fort Edmonton, avez-vous suivi la rivière, ou avez-vous pris une ligne plus directe ?—R. J'ai presque suivi dans ma course le tracé du chemin de fer, entre les deux traverses de la Saskatchewan.

Q. Quelle est la nature du pays depuis Edmonton à l'ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses ?—R. Je ne connais par moi-même que la région qui s'étend d'Edmonton à Jasper House.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quel est l'aspect de cette région ?—R. C'est un pays qui ne sera jamais d'aucune valeur.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Quelle est l'étendue de cette région ?—R. Par le chemin que j'ai suivi, elle aurait environ 205 milles. Le tracé est plus court et peut avoir 160 milles.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Avez-vous pénétré dans le pays à quelque distance au nord ou au sud de la ligne ?—R. Oui, tantôt vers le nord, tantôt vers le sud. D'après ce que j'ai pu voir, la ligne ne s'écarte guère de la direction que j'ai moi-même recommandée.

Q. Le pays est-il meilleur en gagnant le nord ou le sud ?—R. Le pays est pire, au sud, parce que les terres y sont plus hautes.

Q. Est-ce là que la branche nord de la Saskatchewan prend sa source ?—R. Oui, le pays s'incline au nord, et par conséquent, il est meilleur de ce côté ; en allant vers le nord, on trouve que le climat s'améliore, parce que l'abaissement des terres compense la plus grande élévation de latitude. Je suis allé du fort Edmonton au fort Assiniboine, et de celui-ci au petit lac des Esclaves. J'ai longé ce dernier dans la direction de l'ouest ; j'ai traversé la rivière de la Paix vers le nord-ouest, ensuite j'ai dirigé ma course à l'ouest sur Dunvegan. De ce point, nous traversâmes de nouveau la rivière à la Paix pour aller sur son côté sud à quinze ou vingt milles à l'intérieur ; nous continuâmes ensuite notre course à l'ouest jusqu'au fort Saint-Jean. Ici, nous traversâmes sur la rive nord et nous nous rendîmes vis-à-vis de Hudson's Hope ; nous passâmes le portage et remontâmes en bateau la rivière de la Paix jusqu'à la rivière aux Panais, qui forme la branche sud-ouest de la rivière de la Paix. Nous étions alors en octobre. J'arrivai au fort McLeod le 5 novembre.

Par l'honorable M. Wilmot :

Q. La terre était-elle alors couverte de neige ?—R. Oui, il y avait cinq à six pouces de neige sur le sol. Nous allâmes du fort McLeod au fort James ; de ce dernier fort, nous longeâmes le lac Stewart et gagnâmes le lac à la Croix ; de ce dernier lac nous

nous dirigeâmes sur le lac Babine et sur les fourches de la Skeena d'où nous nous portâmes sur la Nasse pour atteindre la mer.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Vous fîtes cette course à pied ?—R. Oui, en janvier, à la raquette.

Q. Y avait-il beaucoup de neige ?—Q. La plus grande hauteur de neige que j'aie constatée a été de trois pieds. Près de la côte, la couche de neige était plus profonde.

Q. Pour ce qui est de l'étendue de pays que vous dites n'être d'aucune valeur, quel est l'aspect général de cette région ? Est-elle rocheuse ?—R. Cette région est élevée et marécageuse, pleine de maskegs, boisée d'épinettes rouges et d'épinettes blanches ; elle ressemble beaucoup à la région située au nord du lac Supérieur.

Par l'honorable M. Wilmot :

Q. Quelle est la grosseur de ces bois ?—R. Les arbres ont de deux à trois pieds de diamètre ; je parle des épinettes.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Quelle est la nature du sous-sol ?—R. Le sous-sol est argileux, et graveleux par endroits. Je ne crois pas que cette région soit le moins du monde cultivable. Elle est à 3,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Du fort Edmonton à Jasper House, on atteint une moyenne de 2,500 pieds au-dessus de la mer. Entre le fort Edmonton et la rivière Athabaska jusqu'au fort Assiniboine, le pays est très beau ; les terres sont bonnes et en partie boisées. Par endroits, le sol est inégal, mais il est cultivable. Entre le fort Assiniboine et le petit lac des Esclaves, le pays est pire encore que celui situé entre Edmonton et Jasper House. Nous avons atteint une élévation de 4,000 pieds au-dessus du niveau de la mer ; ce n'est autre chose qu'un contre-fort des Montagnes Rocheuses. Au petit lac des Esclaves (qui est à peu près au même niveau qu'Edmonton) la contrée s'améliore. Sur le côté sud du lac, l'herbe croît avec exubérance. Entre le petit lac des Esclaves et la rivière de la Paix, le pays est très beau. La distance d'un lieu à l'autre est de soixante à soixante et dix milles. La carte ne donne pas correctement la situation de ce lac, qui a une longueur de soixante et dix milles, environ.

Cette partie du pays est très belle, et va en s'améliorant vers l'ouest.

Q. Quelle est la largeur de la vallée de la rivière de la Paix ?—R. Le lit de la rivière peut avoir 400 verges de largeur aux fourches de la rivière à la Boucane ; la vallée a environ un mille et demi de largeur à cet endroit. La largeur de la rivière varie de 200 à 500 verges. Là se trouve le plus beau pays que j'aie jamais vu. En allant du lac des Esclaves à la rivière de la Paix, nous débouchâmes soudainement, au sortir du bois, sur un plateau qui offrit à nos regards un admirable spectacle. Devant nous s'étendait le cours de la rivière au milieu de la vallée, jusqu'à perte de vue.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Y a-t-il des colons par là ?—R. Non.

Q. A quelle distance se trouve l'établissement le plus éloigné de ce district ? Y a-t-il un établissement à la mission de St.-Albert ?—R. Il y a une mission catholique à neuf milles d'Edmonton. Il y a aussi une autre mission plus à l'ouest, à Ste.-Anne ; aussi, une autre au nord du lac La Biche.

Par l'honorable M. Scott :

Q. N'y a-t-il pas de population en dehors de ces endroits ?—Très-peu ; quelques colons épars se rencontraient lorsque je passai par là il y a six mois.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. La rivière à la Paix a-t-elle un volume d'eau considérable ?—R. Oui ; lorsque j'ai vu cette rivière, elle eût pu porter les plus gros bateaux qui naviguent sur le St.-Laurent

Q. Les eaux conservent-elles cette élévation pendant les sècheresses ?—R. Je le pense. Il n'y a pas de doute que depuis la rivière à la Boucane jusqu'au Portage des Montagnes Rocheuses, elle est navigable. A la chute de la rivière à la Boucane sa largeur est de 500 verges d'une rive à l'autre.

Q. L'avez-vous mesurée ?—R. Non, mais j'ai tiré avec ma carabine plusieurs coups à la portée de 500 verges, et les balles ont atteint le bord de l'eau du côté

opposé. La largeur de la rivière varie de 200 à 500 verges, au portage des Montagnes Rocheuses. La rivière descend des Montagnes Rocheuses dans une vallée, qui est de six à sept cents pieds au-dessous du niveau général de cette région.

Q. Quelle distance parcourt ainsi cette rivière?—R. Cent milles, au moins, de l'est à l'ouest.

Q. De la passe de la rivière de la Paix, vous êtes-vous porté au sud vers le fort George?—R. J'ai remonté la rivière de la Paix pour aller au lac McLeod.

Q. Où la rivière de la Paix va-t-elle se décharger?—C'est une branche du Mackenzie; elle reçoit les eaux d'une grande étendue de pays à l'ouest des Montagnes Rocheuses, dans la Colombie-Britannique. La contrée qu'elle arrose est supérieure, à mon avis, au Manitoba. Comme pays d'agriculture et de pâturage, elle l'emporte sur la région de la rivière Rouge.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est l'étendue de cette région fertile?—R. Je parle ici de ce que je connais. Cette région s'étend au nord à une distance considérable; je sais qu'on a récolté du blé à 300 milles au nord de Dunvegan. Il ne peut y avoir de doute sur ce point, car j'ai vu sur pied au fort St-Jean des légumes, des patates et des oignons, qui ne sauraient être surpassés nulle part. La végétation est forte et luxuriante. Dans la vallée de la rivière de la Paix, les pois sauvages atteignent leur perfection; ils sont plus gros que sur la Saskatchewan. On en transporte à Edmonton. Ceci indique sûrement un bon sol et un bon climat. L'élévation des terres est d'environ 1,800 pieds au-dessus du niveau de la mer. Je n'ai jamais été au fort George. M. Fleming m'avait donné instruction d'examiner une partie de la Skeena; il me fut impossible de descendre la Skeena à cette saison, et je descendis par la Nasse.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. A quelle distance du fort George êtes-vous allé?—R. J'ai été au fort St-James.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Serait-il possible de faire passer par la région méridionale de la rivière de la Paix un chemin de fer au fort George?—R. Je le crois.

Q. Savez-vous s'il a été fait des explorations au sud des sources de la rivière de la Paix?—R. La direction propice pour une ligne de chemin de fer n'est pas, suivant moi, celle de la passe de la rivière de la Paix. J'ai tout lieu de croire que la passe de la rivière aux Pins est très-basse. J'ai été le premier à recommander il y a quatre ans, la voie de cette dernière passe. Etant parti du fort St-Jean, accompagné de quelques Sauvages, j'allais me diriger sur le fort McLeod par cette passe, quand mes Sauvages refusèrent de prendre cette voie, en disant qu'il valait mieux remonter par la rivière de la Paix; je fus ainsi forcé de renoncer à mon expédition. Arrivé au fort McLeod, je voulus aller à l'est examiner la passe de la rivière aux Pins, mais je ne pus trouver de Sauvages pour m'accompagner, et je dus renoncer entièrement à ce projet. Les Sauvages m'ont dit qu'ils traversaient aisément avec des chevaux la passe de la rivière aux Pins. Les montagnes sont très-basses à ce point, et leur affaissement s'étend au loin des deux côtés. Des explorations ont été faites jusqu'au fort George; nous savons que depuis le portage Giscombe jusqu'au lac McLeod, le cours des eaux est très-horizontale. Il est bien probable que depuis le lac McLeod, on trouverait une communication non interrompue vers l'est.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Vous dites qu'il pourrait exister une communication entre Bute Inlet et le fort George?—R. Oui, je le crois; les rapports l'affirment.

Q. Veuillez dire par où vous avez gagné la côte?—R. Je me suis rendu, par la Nasse, près du chenal Portland.

Par l'honorable M. Vidal :

Q. Les terres élevées qui se rencontrent à l'est de la passe de la rivière aux Pins ne présenteraient-elles pas de sérieux obstacles à la construction d'un chemin de fer?—R. Mon impression est qu'une ligne passant plus au nord que le tracé actuel, et ayant le fort George pour objectif, serait plus courte que celle qui a été suivie. Entre Edmonton et le fort Assiniboine le pays est bon; mais entre le fort Assiniboine et le

petit lac des Esclaves, le pays est sans valeur aucune. En un seul jour, j'ai traversé vingt-cinq marécages ayant d'un quart à un demi-mille de long. Ces marécages sont couverts de bluets, ce qui indique toujours un sol pauvre.

Par l'honorable M. Wilmot :

Q. Le climat devient-il plus doux en gagnant le nord?—R. En octobre, pendant que je descendais la plaine de la rivière de la Paix, mon thermomètre Fahrenheit a marqué 75°, à l'ombre. Les jours étaient chauds; les nuits très-fraîches: le temps était magnifique.

Q. Le froid n'est-il pas excessif en hiver dans ces parages?—R. Le froid est sec; la neige ne mollit point. On m'a dit à Dunvegan que les Sauvages sortent souvent en décembre, en simples mocassins, et sans raquettes. La neige est généralement si sèche qu'elle ne se tasse point. Les chevaux et bestiaux peuvent hiverner dehors.

Le comité se lève à une heure p. m.

VENDREDI, 20 avril 1877.

Le comité s'est réuni à onze heures, et s'est ajourné faute de quorum.

SAMEDI, 21 avril 1877.

Le comité s'est réuni à 11 hrs. a. m.

M. SANDFORD FLEMING est interrogé et répond comme suit:—

Par l'honorable M. Scott :

Q. Pourquoi le tracé actuel a-t-il été choisi de préférence à une ligne qui serait allée du lac Supérieur au lac des Bois, en passant par la chute à l'Esturgeon?—R. On s'est efforcé de suivre la ligne la plus directe entre la baie du Tonnerre et le point unique auquel on croyait pouvoir passer le lac des Bois, c'est-à-dire la décharge du Portage du Rat. Nous commençâmes à opérer aux deux extrémités de cette ligne. Après avoir travaillé tout un été et l'hiver suivant ainsi que partie de l'année suivante, nous ne pûmes trouver de route praticable dans cette direction à l'est du Portage du Rat. Nous fûmes obligés de chercher une route plus au nord, et nous réussîmes à en trouver une plus septentrionale que celle essayée en premier lieu, et se rapprochant beaucoup du tracé actuel. Un peu plus tard, ayant particulièrement eu vue l'importance d'une route directe qui toucherait aux eaux navigables du lac Pluie, à la Lachute à l'Esturgeon, nous fîmes une nouvelle tentative pour découvrir une route propice de chemin de fer dans cette direction. Nous réussîmes à trouver une route praticable allant de l'est jusqu'à la chute à l'Esturgeon et un peu plus à l'ouest que cette chute, mais bientôt nous rencontrâmes une région entrecoupée de rochers et impraticable, ce qui nous força à retourner en arrière. Nous aurions pu avoir une bonne route vers le nord, de la chute à l'Esturgeon au lac appelé lac Wabigon, laquelle fût venue intersecter le tracé actuel dans le voisinage du lac Wabigon; mais cela eût occasionné un très long détour et ajouté considérablement à la distance, de sorte que le projet de faire arriver la ligne à la chute à l'Esturgeon a été jugé inadmissible, et l'on a pensé qu'il fallait chercher la route la plus directe entre le lac Wabigon et l'extrémité ouest du lac des Mille Lacs, puis entre ce dernier point et la Baie du Tonnerre. Je puis dire que nous avons exploré toute cette région en tous sens, et je suis convaincu que la direction du tracé est la meilleure et la plus courte que l'on puisse suivre entre le Portage du Rat et la Baie du Tonnerre. Je n'entends pas dire que le tracé ne puisse être amélioré, et j'espère que nous pourrons le rectifier sur certains points, avant que les travaux ne soient commencés.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Avez-vous parfaitement exploré et examiné le pays situé entre la chute à l'Esturgeon et le lac des Bois?—R. Oui, nous sommes partis des deux extrémités,

mais les rapports reçus furent si mauvais que nous n'avons pas jugé à propos de poursuivre les explorations de ce côté. Nous avons fait des levés topographiques, mais nous avons été rejetés loin de la ligne droite.

Q. Vos explorations ont-elles été poussées bien avant au nord et au sud?—R. Oui; les explorations ont été poussées à droite et à gauche sur une étendue considérable.

Q. Vous avez mentionné le Portage du Rat comme étant le seul point où le lac des Bois puisse être traversé?—R. La question de traverser le lac lui-même à un autre point, en suivant une suite d'îles, a fait le sujet d'un examen, mais cela entraînerait une très-grande dépense; franchir au moyen de ponts ces larges chenaux, est une entreprise fort discutable.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Quelle est la nature du pays à l'est des Rétrécis du lac des Bois?—R. Le pays a toute l'apparence d'être une continuation du lac des Bois : c'est un pays de lacs et d'îles, où il y a à peu près autant d'eau que de terre. On ne peut guère dire où commence le lac, et où finit la terre. C'est là l'aspect général que présente cette contrée.

Q. L'aspect est-il le même au nord qu'à l'ouest de la chute à l'Esturgeon?—R. Oui, il est le même au nord et à l'ouest de cette chute. Je parle du pays à l'est du lac des Bois. C'est une contrée pleine d'îles, de passes et de chenaux à eau profonde.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Est-ce qu'une ligne allant de la chute à l'Esturgeon à Winnipeg en passant par les Rétrécis ne serait pas beaucoup plus courte?—R. Oui, si cette ligne était possible. Un autre point à remarquer, c'est qu'une telle ligne passerait dans le voisinage du territoire américain. Je ne crois pas du tout qu'on puisse passer par les Rétrécis; il y a un nombre d'obstacles réellement insurmontables sur cette voie. On a essayé, à une moindre distance d'ici à traverser un lac bien moins grand—je parle du lac Rice—et la tentative a échoué, après une forte dépense.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Quelle est la distance entre les îles, aux Rétrécis?—Je ne puis vraiment vous le dire sans consulter les profils.

Q. Est-ce que dans le but d'utiliser les eaux navigables à partir de la chute à l'Esturgeon et aussi les bras nord du lac des Bois, on ne serait pas justifiable de faire une plus forte dépense pour la route du sud que pour la route du nord?—Oui, on le serait certainement, si cette route du sud était praticable, mais c'est le contraire que nous avons constaté.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quelle est la longueur de la ligne, de la baie du Tonnerre à Selkirk?—R. La longueur est de 410 milles; de Selkirk au Portage du Rat, il y a 177 milles.

Q. Quelle serait la distance par l'autre route, depuis la baie du Tonnerre, en passant par la chute à l'Esturgeon?—Je ne puis dire; il n'y a pas de route; chacun peut mesurer la distance sur la carte. Nous n'avons pu trouver de route.

Q. Depuis la chute à l'Esturgeon jusqu'au point où vous avez poussé votre reconnaissance à l'ouest, se présente-t-il des difficultés considérables à surmonter pour construire un chemin de fer?—R. Jusqu'à quatorze mille à l'ouest de la chute à l'Esturgeon, il ne se présente pas de grandes difficultés, mais à partir de là on rencontre de sérieuses difficultés sur tout le trajet.

Par l'honorable M. Scott :

A. Vous dites que vous avez obtenu des renseignements détaillés sur la région comprise entre ce point, situé quatorze milles à l'ouest de la chute à l'Esturgeon, et les Rétrécis du lac des Bois?—R. Oui.

Q. Vous êtes en état d'affirmer qu'on ne peut trouver là une route praticable?—R. Je ne veux pas du tout affirmer qu'il n'y ait point là de route praticable, mais je ne suis pas en état d'en indiquer aucune qui le soit. Je ne veux pas du tout affirmer que la chose est impraticable, car en fait de génie civil nous n'aimons pas à admettre qu'il y ait des obstacles insurmontables; mais c'est par cette raison seulement.

Q. La dépense à faire sur cette route, si elle était plus courte, excèderait-elle la dépense à faire sur la route plus longue passant au nord ?—R. En regardant la carte, on voit que la distance serait moindre pour la première route ; je ne puis dire de combien de milles, mais je suis sûr qu'en faisant le tracé, on aurait tellement à dévier de la ligne droite pour trouver des pentes propices, qu'il en résulterait une addition considérable de longueur. Le pays est très-difficile, très-accidenté. Le passage du lac des Bois est, suivant moi, tout-à-fait hors de question. Je sais que M. Dawson diffère d'avec moi et qu'il pense que le passage pourrait être effectué.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Avez-vous fait des sondages à la traverse du lac ?—R. Non : nous nous en sommes rapportés aux sondages faits par M. Dawson.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Avez-vous quelques données qui vous permettent d'estimer ce que coûterait le passage d'un chemin de fer aux Rétrécis ?—R. Non.

Q. Les difficultés vous ont-elles paru si sérieuses que vous n'avez point cru devoir faire une telle estimation ?—R. Oui, les difficultés m'ont paru telles que je n'ai jamais eu l'idée de faire l'estimation de pareils travaux.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Entre la baie du Tonnerre et Selkirk, quelle espèce de contrée, au point de vue de la colonisation, traverse la ligne telle que tracée ?—R. Il y a peu de terres colonisables dans cette région. Il se trouve de bons espaces entre la baie du Tonnerre et la hauteur des terres. Ces espaces suffiront pour plusieurs bons townships ; mais il ne s'établira guère de colons sur la hauteur des terres.

Par l'honorable M. Simpson :

Q. Jusqu'à quelle distance à l'ouest, voulez-vous dire ?—R. C'est plutôt au nord qu'à l'ouest ; je veux dire jusqu'à Shebandowan, distance de quarante milles environ.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. De la baie du Tonnerre à Selkirk il y a peu de terres colonisables le long du tracé. Ne trouve-t-on pas une bien plus grande surface cultivable dans le voisinage de la route Dawson ?—R. Il y a de bonnes terres le long de la rivière à la Pluie, dont l'un des côtés nous appartient. Il y a peu de bonnes terres autour du lac des Bois ; l'un des côtés du lac est bas et marécageux ; l'autre est rocheux et accidenté.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Les terres sont-elles bonnes entre le lac Seul et la rivière des Anglais ?—R. Il peut se rencontrer de bons espaces, propres à la colonisation, sur la rivière Wabigon, mais ce ne sont pas des lieux invitants pour la culture. Il y a de bonnes terres sur la rivière à la Pluie, mais ces terres partout où elles se rencontrent seront accessibles dans une certaine mesure, par le chemin de fer, quelle que soit la ligne qu'on adopte.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Le tracé touche au lac des Mille Lacs ; pourquoi continue-t-on les travaux jusqu'à la rivière aux Anglais ? Ces travaux sont-ils adjugés ?—R. Ils ont été adjugés.

Q. Pourquoi avoir adjugé les travaux sur ce tronçon, quand la section intermédiaire, à l'ouest de la rivière aux Anglais, ne doit être entreprise que plus tard ?—R. Les études préparatoires de cette section sont achevées, mais la détermination du tracé n'est pas encore complétée. On ne se propose pas d'adjuger cette section cette année ; mais on n'a pas l'idée d'y renoncer.

Q. Le premier ministre a déclaré que le gouvernement veut se servir d'ici à longtemps des voies d'eau navigables ; pour quelle raison alors le tronçon depuis le lac des Mille Lacs jusqu'à la rivière aux Anglais a-t-il été adjugé, quand les travaux de la section intermédiaire sont ajournés ?—R. On a dû agir ainsi par le motif que le pays situé au-delà de la rivière aux Anglais n'est accessible évidemment que par eau ou par chemin de fer. Le chemin de fer poussé jusque-là permettra aux entrepreneurs de transporter les matériaux et les approvisionnements nécessaires pour continuer les travaux de l'autre côté de la rivière aux Anglais.

Q. Mais si l'on n'a pas l'intention de continuer les travaux de l'autre côté de la rivière aux Anglais, avant quelques années, quel objet peut-on avoir en vue en cons-

truisant le tronçon compris entre le lac des Mille Lacs et cette même rivière?—R. Ce sera autant de fait.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Mais si, de l'autre côté de la rivière aux Anglais, le chemin n'a point de débouché, s'il vient aboutir à la forêt, à quoi bon construire alors ce tronçon isolé?—

R. Je ne sais trop comment répondre à cette question; c'est une chose nouvelle pour moi d'entendre dire que l'on doive s'arrêter là; j'ai compris que l'on continuerait le chemin aussitôt que possible. J'ignorais jusqu'à ce moment les raisons ou les faits que vous alléguiez.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Les travaux sur ce tronçon de quarante milles se bornent-ils aux nivellements?—R. Les travaux comprennent les nivellements, la pose des rails et le ballastage. Je puis ajouter que les entrepreneurs ont reçu instruction de ne faire ces quarante milles qu'en dernier lieu; le ministre des Travaux Publics a donné instruction de ne pousser les travaux au-delà de Port Savanne qu'en dernier lieu.

Q. Quand croyez-vous que le chemin doive être complété jusqu'à Port Savanne?—R. Les rails pourront probablement être posés en septembre prochain.

Q. Quand pensez-vous pouvoir atteindre la rivière aux Anglais?—R. D'ici à deux ans, à peu près.

Q. Les contrats vous donnent-ils la faculté de suspendre les travaux en tout temps?—R. Oui.

Q. Quelle est la distance du Fort William à Port Savanne?—R. Elle est d'environ 70 milles.

Q. Quelle espèce de ligne a-t-on sur ce parcours?—R. La ligne est très-bonne.

Q. Pouvez-vous donner une idée de ce qu'elle coûtera?—R. Je puis donner les prix des contrats. Je préfère ne point exprimer d'opinion sur ce que coûtera la ligne; je ne le sais vraiment point à présent.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. La voie a-t-elle été frayée pour la ligne du télégraphe?—R. Le télégraphe passe sur la voie du chemin de fer, et les entrepreneurs du télégraphe ont fait des abattis; ils précèdent ceux qui ont le contrat du nivellement de la voie.

Q. Du Fort William à Port Savanne, la ligne du chemin de fer dévie-t-elle sur quelques points de la ligne suivie pour le télégraphe?—R. Je ne sais s'il y a des déviations; il peut y en avoir, mais je ne l'ai pas encore appris.

Q. Quelle sera l'étendue de navigation vers l'ouest, à partir de l'extrémité du chemin de fer à Port Savanne?—R. La navigation sera ouverte jusqu'au bout du lac des Mille Lacs; viennent ensuite de nombreux portages et de nombreux espaces navigables.

Q. Combien de portages évitera-t-on par la construction du chemin de fer entre Fort William et Port Savanne?—R. On évitera d'abord le grand portage de 45 milles entre le Fort William et Shebandowan; ensuite la dénivellation entre Shebandowan et Kashabowie, puis le portage entre Kashabowie et le lac des Mille Lacs—en tout trois portages.

Par l'honorable M. Simpson :

Q. Quelle est la longueur de ces portages?—R. Elle est d'environ quarante-six milles en tout; deux sont très-courts, n'ayant ensemble qu'un mille et trois quarts, à peu près.

Par l'honorable M. Aikins :

Q. Combien y a-t-il de portages du port Savanne au lac des Bois?—R. Je ne puis le dire exactement sans consulter mon rapport. Le rapport du ministre des Travaux Publics estime que l'on évitera quarante-six milles et trois quarts de portage entre la baie du Tonnerre et le lac des Mille Lacs.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Combien y a-t-il ensuite de portages entre le lac des Mille Lacs et le lac des Bois?—R. Huit.

Q. Cela comprend-il l'écluse du fort Francis?—R. Non; il y a huit portages à venir au lac à la Pluie.

Par l'honorable M. Simpson :

Q. Quelle est la longueur de ces huit portages?—R. Six milles et demi.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Quelle est la différence des niveaux?—R. La dénivellation est très-forte; elle doit être de trois à quatre cents pieds.

Q. Pensez-vous qu'on pût opérer un transport de trafic par ces portages entre le terminus du chemin de fer et le lac des Bois?—R. Il serait bien incommode de faire un transport quelconque de marchandises par ces huit portages, sans faire usage de quelque moyen mécanique; ce transport serait bien lent et bien incommode.

Q. Quelques témoins ont exprimé l'opinion qu'en partant de Kéwatin, si l'on fléchissait un peu vers le sud, de manière à aller frapper la rivière Rouge à mi-chemin environ entre Winnipeg et Selkirk, l'on rencontrerait beaucoup moins de difficultés de construction et l'on traverserait des terres bien plus propres à la colonisation que sur le parcours du tracé qui a été suivi; en est-il ainsi?—R. Nous avons exploré dans la direction que vous indiquez, mais nous n'avons pas trouvé là ce qu'on croit s'y trouver. Les tranchées dans le roc seraient moins longues, mais plus difficiles. Nous avons espéré découvrir une route moins coûteuse, mais nous n'y avons pas réussi. Nous avons opéré plusieurs reconnaissances: une directement de Kéwatin à la traverse de la rivière Rouge, à mi-distance entre Winnipeg et Selkirk. Notre but était simplement de constater la possibilité de faire passer une ligne dans cette direction. Nous avons rencontré une région très-difficile à partir du Portage du Rat à trente mille à l'ouest. Pour éviter cette région, nous avons fait une autre reconnaissance plus au sud, près du lac des Bois. Nous avons réussi à traverser la région difficile par une ligne un peu plus courte; mais le coût de la construction n'aurait pas été diminué sur cette dernière ligne, le pays étant encore pire. Après ces tentatives, nous sommes retournés à la ligne primitive, et nous avons tâché de l'améliorer autant que possible.

Q. Quelle est la nature des terres entre Kéwatin et la rivière Rouge, sur le parcours de la ligne méridionale par comparaison avec les terres de la région que traverse le tracé tel que fixé?—R. Les terres ne sont nulle part bien bonnes; le pays est ou très-rocheux ou plat et humide. Les meilleures terres ne se trouvent point là.

Q. Quelle différence y aurait-il, quant aux travaux de construction de Kéwatin à la rivière Rouge, entre la ligne méridionale et la ligne choisie?—R. La ligne méridionale fait éviter une partie de la région difficile, mais si elle est plus courte, elle nécessite d'un autre côté de plus grands travaux. Le pays devient plus mauvais en gagnant le sud.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. Ainsi, on ne gagnerait rien, quant aux frais de construction, en adoptant la ligne méridionale?—R. Non; la ligne méridionale coûterait plus cher; c'est pour cette raison que nous sommes allés chercher une ligne au nord.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. Le pays par où passe le tracé est-il plus propre à la colonisation que celui par où passerait la ligne méridionale?—R. Je pense qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre ces deux régions. J'ai parcouru la région de la ligne méridionale; cette région est mauvaise en grande partie. Les terres valent bien mieux au sud qu'au nord du tracé.

Par l'honorable M. Scott :

Q. Quelle est la nature du pays le long de la rivière Winnipeg?—R. Les terres n'y sont pas bien bonnes.

Par l'honorable M. Macpherson :

Q. La connaissance que vous avez de ce pays ne vous vient-elle pas de vos assistants?—R. J'ai parcouru moi-même le pays; je suis allé de Winnipeg à l'ouest, mais je suis passé à la hâte. Je dois m'en rapporter à mes assistants pour les renseignements.

(M. Fleming produit ici une carte des territoires du Nord-Ouest, indiquant la zone fertile décrite dans le rapport de Hind, carte qu'il a dressée lui-même d'après les renseignements recueillis par les explorateurs de la route du chemin de fer du Paci-

fiqne, et qui fait voir que la ligne adoptée depuis Kéwatin jusqu'aux Montagnes Rocheuses, se rapproche plus du centre de la zone fertile qu'une ligne méridionale qui aurait passé, *viâ* Winnipeg, au sud du lac Manitoba, et au sud du chemin de charrettes dans la vallée de la petite Saskatchewan.)

Q. Nous voulons avoir la meilleure route de Kéwatin à l'ouest, non-seulement au point de vue du chemin de fer, mais encore au point de vue des avantages de la contrée, et nous croyons que, si cela peut se faire sans pertes sérieuses et sans surcroît de dépenses, ce serait simplement accomplir un acte de justice envers les pionniers de ce territoire, que de chercher une route au sud du lac Manitoba.—R. Votre manière de voir, sous ce rapport, est parfaitement juste. La route traverserait un très-beau pays de Winnipeg jusqu'aux environs du fort Ellice; mais à partir de ce point, on rencontre des terres médiocres, très-mauvaises même par endroits. Cette ligne présenterait des difficultés de construction bien plus grandes, et serait aussi plus longue. Il est très-important de faire passer la ligne par le Rétréci du lac Manitoba, parce qu'ainsi elle pourra desservir la région boisée, si précieuse par ses bois de construction et de chauffage. Si l'on adoptait la ligne méridionale, le chemin passerait par une région sans bois. Avant de commencer mon exploration, j'ai étudié les rapports des savants explorateurs qui m'ont précédé, tels que Pelessier et Hind. Après les avoir lus, je résolus de chercher une route précisément dans la direction que vous faites valoir, c'est-à-dire passant par la région située au sud du lac Manitoba et se dirigeant vers le fort Ellice. Nous fîmes des explorations avec cet objet en vue, mais nous rencontrâmes de trop grandes difficultés. Je fis alors faire des reconnaissances dans une autre direction, afin d'éviter ces difficultés. Nous découvrîmes que nous pouvions atteindre le côté ouest du lac Winnipeg par la vallée de la rivière du Cygne, et nous dirigeâmes ensuite au sud-est entre le lac Manitoba et les Monts Dauphin. Nous aurions dans cette direction une ligne de construction facile et traversant un pays bien boisé par endroits, ce qui est, à mes yeux une considération de grande importance. De nouvelles recherches me prouvèrent que la distance pouvait être considérablement abrégée en traversant le Rétréci du lac Manitoba. L'exploration entreprise dans cette direction démontra qu'à partir du point appelé "Northcote" sur la carte, à venir à Selkirk sur la rivière Rouge, on peut suivre une ligne presque droite, qui ne présente que de très-faciles travaux de construction. Sans doute que la traverse au Rétréci du lac sera assez coûteuse; mais cela n'est rien en comparaison de l'économie de distance qu'on effectue. Voilà, en abrégé, ce qui a été fait avant la détermination du tracé que j'ai suivi. On peut, je le conçois, penser que nous avons choisi cette route au hasard, mais nous n'avons pas agi ainsi; nous sommes allés pas à pas, et nous avons adopté la meilleure route, au point de vue de l'intérêt général du pays.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Croyez-vous que le tracé de Kéwatin à Caerlaverock soit réellement plus court que ne le serait une ligne plus méridionale?—R. Mon impression est que ce tracé est de beaucoup plus court.

Q. De combien?—R. Je ne saurais vraiment le dire, ne sachant point où se présenteraient les difficultés. Il n'est ni juste, ni correct de tirer une ligne droite sur la carte, pour comparer cette ligne avec le tracé tel que déterminé. Je n'ai point de doute que le tracé déterminé de Kéwatin à Caerlaverock ne soit plus court que la ligne proposée par M. Jarvis.

Q. Pourquoi a-t-on choisi Selkirk comme point de traverse de la rivière Rouge?—R. Nous avons constaté, dans nos investigations, que le pays aux alentours et à plusieurs milles de Winnipeg a été quelquefois inondé; mais, de mémoire d'homme, il n'y a jamais eu d'inondation dans le voisinage de Selkirk. Les alentours de la ville de Winnipeg se couvrent quelquefois d'une vaste nappe d'eau ayant peut-être de dix à douze milles d'étendue; cela peut arriver un printemps ou l'autre.

Q. Combien y a-t-il que cela est arrivé?—R. Je crois qu'un monsieur ici présent a vu cela deux fois. Je crois qu'il y a eu inondation en 1852 et en 1861.

Par l'honorable M. Wilmot :

Q. Quelle est la différence de niveau entre Selkirk et Winnipeg?—R. Vous verrez,

d'après les témoignages les plus certains, que les alentours immédiats de Selkirk n'ont jamais été inondés de mémoire d'homme, c'est une des principales raisons qui a fait choisir ce point pour le passage de la rivière.

Q. Ce choix a-t-il été fait sur votre recommandation ?—Oui.

Q. Serait-ce une entreprise bien considérable que celle de chercher une route qui, partant de Kéwatin, passerait au sud du lac Manitoba, traverserait la petite Saskatchewan à douze milles environ au sud du chemin de charrette, et se dirigerait à l'ouest sur Caorlaverock, pour rejoindre à ce point ou dans les environs le tracé qui a été suivi ?—R. Cela pourrait aisément se faire dans une saison par deux partis d'explorateurs, sans causer une grande dépense.

Par l'honorable M. Haythorne :

Q. On a dit que de larges lisières de terrain, réservées pour les routes publiques dans la province de Manitoba, pourraient être utilisées pour la voie du chemin de fer; cela pourrait-il se faire ?—R. Cela pourrait se faire si les colons y consentaient; c'eût été plus facile avant leur établissement, quand il n'y avait pas de droits acquis.

Q. Combien coûterait l'exploration d'une ligne qui traverserait le Manitoba, de Winnipeg vers l'Ouest ?—R. Je ne saurais dire. Je désire rappeler ici qu'un membre du comité ayant rapporté précédemment qu'un bateau était passé du lac des Cèdres au lac Winnipigous par le portage des Mousses, j'ai alors dit que cela n'aurait été possible qu'en tirant le bateau par dessus une élévation de quarante pieds. Le diagramme No. 11 de mon rapport de 1874 fait voir que cette élévation est de quatre-vingt-onze pieds: il faudrait donc faire franchir cette élévation au bateau en le traînant, au lieu de passer le portage à flot.

Par l'honorable M. Sutherland :

Q. Qui a pris ce niveau ?—R. Je crois qu'il a été pris par M. Bender.

ADDENDA.

TÉMOIGNAGE DE M. FLEMING.

Réponses à des questions posées par l'honorable M. Aikins.

La distance, sur la carte, de Selkirk au point A sur la petite Saskatchewan, de cette pointe en ligne droite au confluent de la rivière aux Ecaillés avec l'Assiniboine, et de là en ligne droite à Caerlaverock, est d'environ 505 milles. Cette longueur est celle de l'ensemble des lignes aériennes entre ces différents points.

Il n'est pas probable qu'on pût trouver dans la direction de ces lignes aériennes un passage propice pour l'établissement d'une voie ferrée, à cause des difficultés qui se présentent et que je mentionne dans ma lettre du 24 avril 1877 au président du comité. Je n'ai aucun doute que, pour découvrir une route, si toutefois on en découvrirait une dont les travaux ne dépassassent pas une dépense raisonnable, il faudrait suivre des courbes à fortes pentes sur les bords sinueux de vallées profondes, ce qui augmenterait considérablement la distance mentionnée ci-dessus.

Par le tracé adopté, la distance entre Selkirk et Caerlaverock est de 503 milles.

Après l'enquête, le président a communiqué au comité la lettre suivante de M. Fleming.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 24 avril 1877.

A l'honorable M. A. GIRARD, président du comité relatif à la route du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Kéwatin vers l'ouest.

MONSIEUR,—Ayant donné quelques renseignements au comité dont vous êtes le président, je crois devoir, en ma qualité de fonctionnaire public, vous demander la permission de présenter sur le sujet de mon interrogatoire quelques explications plus détaillées que celles que j'ai pu fournir au comité, et qui, par la manière dont elles ont été produites, doivent nécessairement paraître incohérentes et incomplètes.

On paraît être sous l'impression, 1o. que la ligne du chemin de fer devrait se rapprocher davantage de la ligne droite entre le point appelé Kéwatin et le point appelé Caerlaverock sur la carte. Le premier point est situé à la décharge du lac des Bois; le second est près des sources de la Saskatchewan septentrionale;

2o. Qu'entre ces deux points extrêmes, on aurait dû faire infléchir la ligne vers le sud plutôt que vers le nord, comme on l'a fait.

3o. Que la ligne aurait dû traverser la rivière Rouge au fort Garry, ou dans les environs de Winnipeg au lieu de la traverser à Selkirk;

4o. Que la ligne aurait dû suivre, d'aussi près que possible, la direction franc ouest, depuis le fort Garry jusqu'aux environs du fort Ellice, et de ce dernier point tourner au nord-ouest pour aller atteindre Caerlaverock.

Comme ces différentes opinions paraissent prévaloir, il convient que je donne les raisons qui m'ont porté à suivre une autre route.

Lorsqu'au printemps de 1871 on me chargea de conduire l'exploration, ma première idée fut précisément celle que se forment aujourd'hui les membres du comité. J'envoyai cette année-là un détachement d'explorateurs pour faire une reconnaissance générale du pays. Cette reconnaissance fut conduite par M. Frank Moberly, Erma-tinger, Nicol et Horetzky.

A la fin de l'année, je reçus le rapport suivant :

“ Du fort Garry à la troisième traverse de la rivière Blanche, (Palestine) distance de 96 milles, le pays est une prairie parfaitement unie, sans cours d'eau profonds et sans ravins; le sol est composé d'argile et de loam; on y rencontre le chêne, l'orme, l'érable et le peuplier, tous de belle venue.

“ De la troisième traverse de la rivière Blanche à la petite Saskatchewan, distance de 49 milles, on atteint le second steppe des Prairies (ou les monts Dauphin); le pays est entrecoupé de côtes de sable et graviers; le petit peuplier y croît en abondance.

“ La vallée de la petite Saskatchewan est le premier obstacle important; elle a 5,000 pieds de largeur, 184 pieds de profondeur et n'a point de vallées latérales de quelque longueur.

“ De la petite Saskatchewan à la rivière de la Queue d'Oiseau, distance de 58 milles, le pays est assez ondulé; il y a dans les bas-fonds des étangs alcalins; le sol est graveleux.

“ La vallée de la rivière de la Queue d'Oiseau a 3,400 pieds de largeur et 140 pieds de profondeur; elle a aussi des ravines latérales.

“ De la rivière de la Queue d'Oiseau à la rivière aux Ecailles, distance de 33 milles, le pays est ondulé et devient plus mauvais, en s'éloignant de l'Assiniboine; on y rencontre quantité de petits lacs et d'étangs, et le petit peuplier en abondance; le sol se compose d'argile et de gravier. La vallée de la rivière aux Ecailles a 3,700 pieds de largeur et 284 pieds de profondeur; elle serait très-difficile à traverser.

* * * * *

“ De la rivière Blanche au fort Pelly, le pays n'est pas favorable pour la colonisation; le sol est généralement léger, les eaux sont en bonne partie alcalines; les gelées d'été sont fréquentes.

“ Du fort Pelly à la Saskatchewan méridionale, distance de 226 milles, le pays est passablement onduleux jusqu'aux environs de la rivière; là commence une succession de côtes, ayant de 80 à 100 pieds d'élévation, qui s'étendent sur un espace de vingt-cinq à trente milles; mais ces côtes ont des pentes faciles et de nombreux passages. Sur cette partie de la ligne, nous avons rencontré plusieurs grands lacs, dont le plus considérable est le lac de la Plume, qui a une longueur de trente à trente-cinq milles; ses eaux sont alcalines au point d'être impropres à l'usage. Le sol se compose principalement d'argile et de loam sablonneux et contient beaucoup de cailloux; toutes les eaux courantes sont douces et bonnes; il y a très-peu de bois. A la latitude 52° 22' 12"; se rencontre un point où il serait comparativement facile de traverser la Saskatchewan méridionale; à cet endroit, les approches de la rivière sont faciles et s'élèvent de 50 à 60 pieds au-dessus de la surface de l'eau, qui, au milieu du courant avait une profondeur d'une dizaine de pieds. Il faudrait là un pont d'environ 1,400 pieds de long. Les berges et le fond sont de sable mêlé de gros gravais et de cailloux.

* * * * *

“ La reconnaissance opérée par M. Ermatinger entre les Buttes du Tondre, le fort Ellice et la rivière de la Souris, a constaté que les constructions de ponts dans cette direction nécessiteraient de grands travaux. On ne gagnerait rien en faisant suivre à la ligne du chemin de fer le cours général de l'Assiniboine.

“ En général, le pays qui s'étend des environs du Fort Pelly à la rivière de la Souris, et entre la Montagne Dauphin et le lac Manitoba jusqu'au Portage de la Prairie près du fort Garry, est, pour la plus grande partie, bien boisé et le sol en est excellent.

“ Ayant terminé l'exploration générale des routes diverses que vous m'avez indiquées, je suis convaincu, d'après ce que j'ai vu et ce que j'ai appris, que la meilleure route pour un chemin de fer serait celle qui, partant du Fort Garry, irait passer au nord des Montagnes aux Canards entre le Mont Tonnerre et le Mont Porc-épic, et irait traverser la Saskatchewan méridionale au 52°, 22', 12" de latitude.

* * * * *

“ Du Fort Pelly, on peut descendre sans difficulté par la vallée de la rivière du Cygne aux terres basses qui sont à l'est des Montagnes aux Canards. Le pays situé au nord des Montagnes aux Canards et de la Montagne Dauphin, à partir de la rivière du Cygne, a été trouvé presque uni et bien boisé: les bois sont formés d'épinettes, de peupliers et de quelques érables; on a rencontré de petits lacs et des marécages; le sol est un loam sablonneux, très-propre à la culture.”

* * * * *

En 1872, j'ai fait en personne la reconnaissance du pays, et je me suis convaincu que la route sur laquelle j'avais d'abord compté, de grandes difficultés; que le sol riche rencontré d'abord dans le Manitoba, ne s'étend guère au delà du fort Ellice, et que porter de ce point la ligne au nord-ouest serait s'écarter de la direction principale de la zone fertile et s'éloigner d'autres larges espaces de bonnes terres.

En 1873 et 1874, de nouvelles explorations furent entreprises. J'en ai donné un aperçu dans mon rapport de cette année, aux pages 38, 39, 40, et à la page 185 de l'appendice.

En 1875 et 1876, les reconnaissances se continuèrent, et l'on traversa fréquemment la région dont il s'agit.

M. A.-F. MacLeod, l'un des ingénieurs explorateurs, fit l'examen des vallées des rivières à traverser sur cette route, mais à des points autres que ceux où s'était porté M. Moberly. Voici le résultat des observations de M. McLeod :

“ La première difficulté de génie que présente l'établissement d'une ligne partant de Selkirk ou de Winnipeg, est le passage de la petite Saskatchewan, qui, au chemin de charrettes du fort Ellice, a au moins un demi-mille de largeur et 200 pieds de profondeur.

“ Vient ensuite la rivière de la Queue d'Oiseau, dont la vallée, à l'endroit où passe le chemin de charrettes, a un demi-mille de largeur et 120 pieds de profondeur.

“ La rivière du Serpent, à six milles à l'est du fort Ellice, présente une autre vallée profonde d'une centaine de pieds et large d'un quart de mille.

“ La vallée de l'Assiniboine, au fort Ellice, a environ un mille de largeur et 220 pieds de profondeur; la rivière large de 200 pieds, exigerait un pont de 300 pieds de débouché.

“ La vallée de la Qu'Appelle a aussi environ un mille de large et 220 pieds de profondeur, près du fort Ellice. La rivière, dont la largeur est de 120 pieds, exigerait un pont ayant un débouché de 200 pieds.

“ La vallée de la rivière du Bras Coupé a environ un quart de mille de largeur; sa profondeur est de 100 pieds; la profondeur d'eau est de 30 pieds.

“ Le chemin de la police à cheval partant du lac Plat et venant tomber dans le chemin des forts Ellice et Pelly, presque vis-à-vis la rivière aux Ecailles, traverse la rivière de la Queue d'Oiseau à un point où sa vallée est d'à peu près un mille de largeur et de 200 pieds de profondeur. Les deux côtés de cette vallée sont très-montagneux.

“ La traverso de l'Assiniboine, au confluent de la rivière aux Ecailles, a environ un mille de large; elle a 370 pieds de profondeur. A l'est, les terres s'élèvent à une hauteur de 800 pieds au-dessus de la rivière, le long du chemin qui conduit au lac Plat, entre Winnipeg et la rivière Blanche; le sol est très-bon, surtout en approchant de Winnipeg et du Portage de la Prairie. On rencontre aussi de grands espaces marécageux, parsemés de lacs et d'étangs.

“ A l'ouest de la rivière Blanche, le sol n'est pas aussi bon; les marécages sont plus fréquents.

“ Près de la petite Saskatchewan, le sol est pauvre, montagneux; il y a nombre de petits lacs.

“ Entre la petite Saskatchewan et le fort Ellice le sol est pauvre et devient très-rocheux à l'ouest de la rivière de la Queue d'Oiseau.

“ Les environs du fort Ellice et la vallée de la Qu'Appelle n'offrent qu'un sol pauvre et sablonneux, qui se continue à travers les plaines jusqu'à la rivière du Bras-Coupé. A l'ouest de celle-ci, il y a quelques bonnes terres, mais en général, les plaines de la montagne du Faisan, ne présentent qu'un sol pauvre, graveloux et pierreux.

“ Dans les Buttes du Tondre le sol est généralement léger, avec de bons espaces dans les vallées.

“ Ces Buttes forment des chaînes élevées qui s'abaissent abruptement du côté de l'ouest jusqu'au niveau des Plaines Salées.

“ Le sol des Plaines Salées est généralement pauvre, mais il s'améliore dans la direction du nord-ouest.

“ Entre les Plaines Salées et la Saskatchewan méridionale, on rencontre une étendue considérable de pays montagneux, d'un sol pauvre, avec quelques intervalles de bonnes terres.

“ Le tracé fléchit vers le nord, pour éviter ces montagnes.”

Ces rapports ont été transmis par des explorateurs, spécialement chargés, à différentes reprises, de faire l'examen du pays, afin d'obtenir des données qui nous permis- sent de découvrir la meilleure route à suivre dans la détermination du tracé de la ligne du chemin de fer.

Ces données sont confirmées par la reconnaissance générale que j'ai moi-même faite, en traversant le pays. Si l'exposé des difficultés que présente la route méridionale a besoin d'une nouvelle affirmation, je demande à soumettre au comité les résultats obtenus dans une quatrième exploration, faite indépendamment des nôtres.

J'ai ici devant moi un profil de mesurages et de niveaux, qui porte la date du 13 mai 1876, et qui a été dressé par M. Montague Aldous, en rapport avec les travaux de l'assistant-arpen- teur-général M. Lindsay Russell. Ce profil s'étend depuis l'extrémité méridionale du lac Manitoba vers l'ouest dans la direction du fort Ellice, jusqu'à un point situé sur le 102^e méridien à l'ouest de la rivière Assiniboine, et de là il se porte au nord jusqu'à la 50 ligne de base. Il traverse plusieurs des vallées profondes dont j'ai parlé, mais presque toujours à des endroits qui n'avaient pas encore été examinés. Je me bornerai à donner ici la largeur et la profondeur extrêmes de quelques-unes des vallées que comprend ce profil sur une étendue de moins de 150 milles :

	Largeur	Profondeur
1. Ravine	1 mille	60 pieds
2. Ravine	$\frac{1}{2}$ "	70 "
3. Petite Saskatchewan	$3\frac{1}{2}$ "	190 "
4. Rivière aux Oiseaux	$2\frac{1}{2}$ "	175 "
5. Ravine	$\frac{1}{4}$ "	100 "
6. Rivière du Serpent	$\frac{1}{2}$ "	160 "
7. Ravine	$\frac{1}{2}$ "	130 "
8. Assiniboine	$1\frac{1}{2}$ "	220 "
9. Ravine	$\frac{1}{4}$ "	130 "
10. "	$\frac{1}{4}$ "	90 "
11. "	$\frac{1}{10}$ "	60 "
12. "	$\frac{1}{10}$ "	50 "
13. "	$\frac{1}{4}$ "	290 "
14. "	$\frac{1}{4}$ "	240 "
15. Qu'Appelle	$2\frac{1}{2}$ "	450 "
16. Ravine	$\frac{1}{3}$ "	50 "
17. Bras-Coupé	$\frac{1}{2}$ "	130 "

Je suis bien prêt à admettre qu'une exploration plus minutieuse aurait probable- ment pour résultat de faire découvrir des passages plus favorables que ceux indiqués ci-dessus, et d'en faire éviter quelques-uns entièrement, mais il est évident que les dimensions de ces vallées, constatées par des mesurages, exigeraient des travaux vraiment formidables, et des rampes qu'on ne saurait comparer à celles qui peuvent être obtenues sur la tracé adopté.

Le comité sera maintenant convaincu, je l'espère, que je n'aurais pas été justi- fiable, en présence des faits dont j'avais acquis la connaissance, de chercher à faire passer le chemin de fer par la route que je m'étais proposée il y a six ans, au lieu de suivre celle beaucoup plus favorable de la vallée de la rivière du Cygne et des rétrécis du lac Manitoba.

Mes premiers rapports sur l'exploration font voir que j'étais d'opinion à l'origine que le chemin devait traverser la rivière Rouge au fort Garry, mais les renseigne- ments obtenus ont établi depuis que cette contrée est sujette aux inondations, que l'emplacement de la ville de Winnipeg a été inondé trois fois, au souvenir de per

sonnes qui habitent dans le voisinage. On dit que pendant une de ces inondations, l'eau s'est élevée à quatre pieds dans la prairie sur une largeur de plusieurs milles des deux côtés de l'emplacement actuel de la ville de Winnipeg, et sur un espace de plusieurs milles au nord et au sud de cet emplacement. Il a été constaté que personne n'a jamais vu les bords de la rivière inondés à l'endroit maintenant désigné sous le nom de Selkirk, et comme le gouvernement possède ici un bloc de terre de 600 acres propre à faire un emplacement de ville, ce point a été choisi pour traverser la rivière.

J'ai déjà dit que pour éviter les grands travaux et les fortes pentes que présenterait le passage des vallées larges et profondes qui se rencontrent sur la route projetée en premier lieu, on a descendu des hauteurs de la prairie à l'ouest du fort Pelly par la vallée de la rivière du Cygne. Pour suivre cette direction, il a fallu tourner le flanc nord des monts Dauphin, et faire le détour indiqué sur la carte, à l'endroit appelé Northcote.

Deux principaux points objectifs furent ainsi établis entre Kéwatin et Caerlaverock, l'un à Selkirk, l'autre à Northcote, et il devint nécessaire de relier entre eux ces différents points par la ligne la plus directe.

La détermination du tracé est maintenant effectuée entre Kéwatin et Caerlaverock par la voie de Selkirk et Northcote, et l'on a suivi ainsi, j'ai raison de le croire, la meilleure route générale qui se puisse rencontrer. Les travaux de construction seront légers en moyenne, et les pentes si faciles que le coût du transport, quand le chemin aura été achevé, se trouvera abaissé au minimum.

Mon rapport de cette année établit que les pentes ascendantes les plus fortes vers l'est, n'auront que la moitié du remont maximum général des rampes du Grand-Tronc. Ce point d'importance majeure fait l'objet de mes observations aux pages 79, 80, 83 et 84 de mon dernier rapport. Je doute que l'on pût, à des frais raisonnables, obtenir de telles déclivités sur la route méridionale qu'on a d'abord eue en vue.

Entre Selkirk et Livingstone, le tracé traverse une grande étendue de pays de forêt, circonstance très-importante, à cause des approvisionnements de bois de construction, de clôturage et de chauffage qu'on pourra tirer de cette région pour les besoins des vastes prairies sans bois qui se rencontrent sur d'autres sections du chemin. Sur le parcours de cette région boisée, le chemin sera aussi plus à l'abri des neiges.

L'autre ligne projetée ne desservirait aucune région forestière importante, et aurait par conséquent, à ce point de vue, un désavantage marqué.

Si le chemin de fer avait pour but l'avantage exclusif du Manitoba, s'il ne devait pas franchir les bornes de cette province, j'admets que l'on pourrait en modifier considérablement le parcours; mais ce chemin a pour objet, entre autres, la colonisation de territoires beaucoup plus vastes que le Manitoba, et j'affirme respectueusement que par le tracé qui a été adopté on atteindra plus sûrement cet objet qu'on n'eût pu le faire en suivant toute autre direction. La carte que j'ai préparée pour le comité fait voir que le tracé, s'il ne passe pas au milieu du Manitoba, traverse au moins une partie de cette province, et qu'il suit le centre des grandes régions fertiles des Territoires du Nord-Ouest.

Une somme de \$481,147 a été dépensée en travaux de construction sur la ligne *via* Selkirk et Northcote—\$165,910 à l'ouest de Selkirk, et \$315,237, à l'est de ce point,—des contrats importants ont été adjugés, de sorte qu'on ne pourrait aujourd'hui changer le tracé, sans de grandes pertes et de graves difficultés.

Je ne laisserai point votre attention par de plus amples détails. Il me sera néanmoins permis de dire que je crois devoir, en justice pour le gouvernement et pour moi-même, demander la permission de soumettre ces explications, pour qu'elles fassent partie du témoignage que j'ai donné devant le comité. Le gouvernement a bien voulu me charger du soin et de la responsabilité de rechercher la meilleure route à adopter pour le chemin de fer, et j'ai compris tout d'abord qu'à travers la vaste étendue de territoire à franchir, il était désirable de suivre, si on le pouvait, une ligne qui s'écartât le moins possible du centre de Manitoba, mais les renseignements que j'ai obtenus sur le pays situé à l'ouest du Manitoba ont été défavorables. J'étais appelé cependant à déterminer le tracé sans retard, afin que l'on pût ériger le

télégraphe dans la direction voulue. Rien n'eût pu me justifier à passer dans une région qui présente, à ma connaissance, tant de difficultés; et entreprendre de nouvelles explorations préliminaires dans cette même région, n'eût été rien moins, à mon avis, qu'une dépense inutile et une perte de temps. Il fallait donc agir, et, me guidant sur les connaissances que j'avais acquises, je pris le seul parti qu'il y eût à prendre: je traçai la ligne en suivant la route indiquée sur la carte. Cette route, dans toutes ses particularités essentielles, sera très-avantageuse pour la grande artère du réseau des voies ferrées du Pacifique.

J'ai toujours été d'opinion que la grande artère doit suivre la route la plus courte et la plus propice, les localités isolées peuvent être plus tard desservies par des embranchements, quand les besoins du trafic l'exigeront. Je suis persuadé qu'avec le temps plusieurs embranchements deviendront nécessaires, et je ne doute point qu'à une époque rapprochée, on ne projette d'en construire un pour le service des sections éloignées du Manitoba.

J ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SANDFORD FLEMING,

Ingénieur en chef.

RAPPORT

DU

COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT

ET

PROCÈS-VERBAL DE L'ENQUÊTE

FAITE PAR CE COMITÉ SUR LES CAUSES DE LA

Destitution de certains Employés

DE LA

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL

Imprimé par Ordre du Sénat.



OTTAWA :

IMPRIME PAR MACLEAN, ROGER & CIE., RUE WELLINGTON.



RAPPORT.

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ,
27 avril, 1877.

Le comité spécial chargé de s'enquérir des causes de la destitution de Pierre Côté, de Pierre Charbonneau et autres, par les commissaires du havre de Montréal, ou par leurs employés, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et pièces, et instruction de faire rapport de temps à autre, et d'interroger des témoins sous serment,—et autorisé à s'enquérir de toutes les plaintes, accusations, etc., portées contre la dite commission du havre de Montréal, et formulées dans les divers documents qui ont déjà été présentés à cette Chambre, en tant qu'elles ont rapport aux cas de Pierre Côté, Pierre Charbonneau et autres,—a l'honneur de présenter ce qui suit comme son rapport :

Conformément aux ordres de renvoi de votre honorable Chambre des 10e et 18e jours d'avril courant, votre comité a examiné sous serment plusieurs des témoins cités devant lui par les pétitionnaires et par les commissaires du havre de Montréal. Les témoignages des dits témoins ont été pris par écrit et sont ci-annexés avec les pièces produites devant votre comité.

La session étant sur le point de se terminer, et le temps qui reste étant insuffisant pour compléter l'enquête commencée, votre comité a cru devoir suspendre l'examen des témoins pour la présente session. Votre comité recommande que le rapport, les témoignages et les pièces produites devant le comité soient imprimés pour l'usage des membres.

Le tout respectueusement soumis.

J. B. GUÉVREMONT,
Président.

PROCÈS-VERBAL DE L'ENQUÊTE.

PRÉSENTS :

L'HON. M. GUÉVREMONT, *Président.*

Les honorables Messieurs :

Bellerose,	Ferrier,
Chaffers,	Paquet,
Chapais,	Penny.

Dépositions des témoins cités de la part des pétitionnaires.

PIERRE CÔTÉ, après avoir prêté serment, est interrogé et répond comme suit :

Je suis constructeur et entrepreneur de mon état. J'ai commencé à pratiquer à l'âge de 16 ans, et j'ai agi comme conducteur depuis l'âge de 22 ans. J'en ai maintenant 60. J'ai travaillé aux bâtiments depuis l'âge de 22 ans, sous le capitaine Vaughan et le capitaine Boyd, alternativement, comme *foreman* et menuisier de bateaux à vapeur ; je faisais les gabaris, les modèles et la menuiserie, et je surveillais le posage des engins, tout en y travaillant moi-même.

Vers 1839, le capitaine Vaughan voulant construire un grand navire, fit venir à Sorel M. Daniel McCarthy qui était de métier un constructeur de navires et le mit en charge de son chantier. Je laissai alors le capitaine Vaughan et continuai à exercer mon

métier. Je souffris dans ma santé pendant environ trois ans. Après mon rétablissement, je fus chargé de la menuiserie de l'ancien Québec. Ce bateau ayant été construit, je restai dans l'emploi de la compagnie de la ligne du Peuple pendant deux ou trois ans. Vers 1850 ou 1851, je construisis un bateau à vapeur, l'*Orléans*, dans la rivière Nicolet, pour Beauchemin et Cie. L'année suivante, autant que je puis me le rappeler, je construisis le bateau à hélice *Le Nicolet*, à Nicolet, pour le compte de Macdonald et Cie. Vers 1857, j'ai construit à Sorel le *British America*, bateau à vapeur qui existe encore. A St-Pierre-les-Becquets, j'ai construit le vapeur *Doré* pour le capitaine Chayer. Dans tous ces bâtiments, j'ai tout fait, y compris la mise en place des machines.

Après cela, j'ai construit un bateau à voiles pour M. Tranchemontagne. J'ai aussi fait la menuiserie pour le *St-Pierre*, bateau de la commission du havre. J'ai aussi posé pour les commissaires du havre les engins dans le vapeur *St-Lawrence*.

Après l'incendie du *St-Pierre*, j'ai mis en place les machines sous la direction de M. Burgess. J'ai relevé un remorqueur, le *Unity*, un cure-môle et une barge servant de forge, sous les ordres du capitaine Armstrong. La barge était calée à quarante-quatre pieds d'eau.

Il y a environ vingt-deux ou vingt-trois ans, le quai du port St-François fut emporté par les glaces. Depuis une dizaine d'années, il avait souffert tous les printemps, avait été emporté quelquefois, puis reconstruit à grands frais. Un des phares de la Trinité, qui était près du quai, avait été emporté en même temps, et on fut obligé de bâtir un autre phare environ un mille plus bas. J'ai eu le contrat pour reconstruire le quai ; je l'ai refait sur un autre plan ; il est resté en place depuis lors, et l'on a pu remettre le phare à son ancienne place. J'ai aussi reconstruit le quai de la compagnie du Richelieu aux Trois-Rivières, de manière à ce qu'il ne fût pas emporté par les glaces, et j'ai allongé le quai de la même compagnie à Sorel d'environ 200 pieds. J'ai aussi construit un quai de plus de 400 pieds pour Précourt et Cie, à Sorel.

J'ai, en différents temps, fait d'autres ouvrages du même genre, mais de moins d'importance que ceux-là.

En 1868, je suis allé aux Etats-Unis, où je suis resté pendant 5 ou 6 ans. Là, j'ai été employé continuellement. A Fall-River, j'ai été employé comme premier ingénieur de l'engin d'une manufacture d'huile. A Lowell, j'ai été occupé à faire et à poser des engins, des roues de moulins à eau et toutes sortes de machines. Ayant reçu des lettres du Canada, en 1874, me demandant de revenir et m'offrant de l'ouvrage, je suis revenu dans le mois de juin pour voir quelle chance j'aurais. Rendu chez moi à Sorel, j'ai rencontré le capitaine Charles Armstrong, qui me conseilla de rester, me disant : " Les ouvrages du havre vont commencer, tu feras mieux de rester ici et tu auras de l'ouvrage." Au commencement de novembre, l'hon. M. Young est descendu à Sorel et m'a envoyé avvertir de venir le trouver dans le chantier de M. McCarthy. Etant allé là, il me demanda si je voulais prendre la charge ou surveillance générale du chantier des commissaires du havre de Montréal à Sorel, et quel prix je demanderais au plus bas, — que l'ouvrage durerait au moins quatre ou cinq ans. Je lui dis que j'accepterais \$80 par mois, vu la durée de l'engagement. Là-dessus il me dit qu'il soumettrait mon offre aux commissaires et qu'il me laisserait savoir leur décision. Le jeudi suivant, M. McCarthy m'envoya chercher et me lut un télégramme des commissaires du havre, m'annonçant que mon offre était acceptée, et me disant de me mettre à l'ouvrage, et je commençai à travailler dans le chantier immédiatement ce jour-là, 12 novembre 1874. Ce soir-là, je refusais une offre de \$4.00 par jour aux Etats-Unis. Un mois plus tard, M. Young descendit à Sorel et me fit des compliments ; il me dit qu'il était parfaitement satisfait de ma conduite. Quelques jours après avoir commencé mes travaux, Colbert Paulet, ancien foreman de M. McCarthy, est venu me demander de l'ouvrage. Je lui répondis que je lui en donnerais. Là-dessus, il me demanda si M. John McCarthy avait contrôlé sur moi, disant que si tel était le cas, lui (Paulet) n'avait pas de chance, parce qu'il avait rendu un témoignage en cour contre les MM. McCarthy, et qu'ils lui en voulaient. Je lui dis que McCarthy n'avait pas de contrôle sur moi, et que je ne croyais pas qu'ils feraient quoi que ce soit pour lui faire tort. Je l'ai engagé alors.

Quelques jours plus tard, le capitaine Armstrong étant venu au bureau du chantier, il y rencontra M. John McCarthy. M. Armstrong revint à moi et me dit : " Côté

M. McCarthy dit que tu devrais chasser ce Paulet, car c'est un homme dangereux; que partout où il va, il y a du train; ça ne mérite pas de marcher sur le terrain d'un honnête homme." Mais il ajouta que je pouvais le garder s'il faisait mon affaire, et qu'il ne fallait pas s'occuper de ce que John McCarthy dirait.

M. John McCarthy fut nommé durant les premiers jours de janvier 1875. Quelques jours après, il rencontra Colbert Paulet. C'était la première fois qu'ils se parlaient depuis que Paulet travaillait au chantier. Paulet m'a dit plusieurs fois que M. McCarthy s'éloignait de lui pour ne pas le rencontrer.

Quelque temps après, je m'aperçus que Paulet était l'homme de confiance de M. John McCarthy. S'il avait quelque ordre à donner, quelque conseil à demander, c'était toujours à Paulet qu'il s'adressait au lieu de s'adresser à moi comme auparavant. Plusieurs hommes du chantier m'avertirent qu'il se passait quelque chose entre Paulet et John McCarthy, et que Paulet me coupait l'herbe sous le pied.

Au commencement de février, je reçus la lettre marquée B, m'annonçant la réduction de mes gages. Je répondis à cette lettre par la lettre marquée C, refusant d'accepter ce changement. A la fin de février, je reçus une autre lettre de la commission, m'annonçant qu'on pensait n'avoir plus besoin de moi après le 1er mai; cette lettre est marquée D. Le 2 juin, Colbert Paulet rendit témoignage pour la seconde fois dans une cause où les MM. McCarthy étaient les défendeurs, tel qu'il appert par le certificat marqué F du greffier de la Cour Supérieure du district de Richelieu. Ce témoignage était parfaitement opposé à celui qu'il avait rendu l'année précédente et entièrement en faveur des McCarthy, tel qu'il appert par les extraits marqués G et H du *factum* des deux parties, que je remets ici.

Vers le 20 juin, M. McCarthy vint me dire qu'il se rendait à Montréal pour donner sa résignation, disant qu'il ne voulait plus avoir rien à faire avec le chantier. Il revint de Montréal et reprit son ouvrage comme auparavant, et se montra plus sévère que jamais envers moi, et parut bien moins satisfait de moi qu'auparavant. Trois ou quatre jours après, M. Kennedy vint à Sorel et me dit de laisser le chantier à la fin de ce mois, (juin) qu'il n'avait plus besoin de mes services. Je lui demandai la raison pour laquelle on me renvoyait. Il me dit que c'était parce qu'on ne pouvait payer deux hommes un si haut prix pour le même ouvrage. Je lui demandai alors pourquoi M. McCarthy était venu me dire qu'il s'en allait à Montréal pour donner sa démission, et pourquoi lui (M. Kennedy) maintenant venait me dire qu'on me renvoyait. Il me répondit: "C'est ce qu'il a dit, mais je voudrais bien le voir faire." Je lui dis que je ne comprenais pas comment les choses allaient, et que je demandais si l'on avait à se plaindre de moi, qu'on m'expliquât ce que tout cela voulait dire, qu'il y avait évidemment quelque chose de caché. Pour toute réponse il me dit: "On le fait parce que ça nous plaît." Je lui répondis alors que je ne partais pas avant de recevoir un ordre des commissaires, et que mes gages me seraient payés comme il était convenu dans mon engagement. Il me dit alors de prendre les choses tranquillement, qu'il croyait que j'étais maltraité, et que je ferais mieux de laisser le chantier à la fin du mois, que peut-être alors il pourrait me donner une meilleure situation. Quant à mes gages, il me dit qu'il verrait à ce que je fusse payé, qu'un marché était un marché, *a bargain is a bargain*, ce sont là ses propres paroles. Sur cela, je me décidai à quitter le chantier. Vers la fin de juillet, ne recevant aucune nouvelle de la balance de mes gages, je fus voir un avocat pour poursuivre les commissaires. Mon avocat écrivit une lettre à la commission. On ne répondit pas à cette lettre, mais, quelques jours après, M. Armstrong me montra un télégramme venant de M. Kennedy, m'offrant trois piastres par jour si je voulais aller travailler à Montréal. J'acceptai cette offre, sur l'avis du capitaine Armstrong, et me rendis à Montréal vers le 15 août, où je travaillai jusque vers la fin de novembre, à la clôture de la navigation. M. Kennedy ne s'est jamais plaint à moi, ni de la quantité ni de la qualité de mon ouvrage, soit à Montréal, soit à Sorel; au contraire, sur la remarque que je lui fis une fois à Montréal, en plantant les poteaux, que l'ouvrage allait lentement, que c'était très-difficile, il me dit, comme pour m'encourager, que quand j'aurais tourné le coin ça irait mieux, et que je ne devais pas parler de m'arrêter parce qu'il fallait que l'ouvrage se fit. C'est la seule

fois qu'il m'ait jamais dit un mot sur mon ouvrage. Quand il venait me voir, il paraissait toujours satisfait.

A Sorel, je tenais le temps des hommes et certifiâis leurs comptes; et aucun compte n'était payé à moins d'être certifié par moi. Tout ce qui était nécessaire pour le chantier était acheté par moi.

Avant de s'être raccommodé avec Paulet, John McCarthy refusait toujours de se mêler de l'engagement ou de la conduite des hommes, ou d'autre chose que d'inspecter les ouvrages. Après sa réconciliation avec Paulet, il commença à se mêler des choses, me disant que c'était pour m'aider, et prit sur lui de m'enlever mon ouvrage et de le donner à différentes personnes. Il m'a ôté ainsi une à une toutes mes charges, et lorsqu'il ne me restait plus rien, les commissaires sont venus me réduire et ensuite me destituer, disant qu'on n'avait pas besoin de deux hommes pour faire le même ouvrage.

Je puis dire que M. John McCarthy n'est pas aussi au fait que moi des choses dont il avait à s'occuper au chantier. Ses connaissances en mécanique sont très-limitées. Le dernier jour de mars dernier, un des employés des commissaires nommé Sigman ayant dit à Paulet qu'on l'accusait lui, Paulet, dans une gazette, d'avoir fait un faux serment pour avoir sa place, John McCarthy le mit à la porte. Sigman avait fait cette remarque le samedi et fut destitué le lundi suivant.

Je connais Pierre Charbonneau depuis plus de 40 ans. En 1848, il a pris la place de second à bord du vapeur *Québec*, et il s'est fait une des meilleures réputations, ayant acquis le respect et l'affection de tous ceux qu'il a eus sous ses ordres, et l'estime de ses supérieurs. Au péril de sa propre vie, il a à ma connaissance sauvé la vie à 4 ou 5 personnes qui se noyaient.

Dans le temps que le capitaine Bell avait la charge des travaux de creusement du lac St-Pierre, Charbonneau était capitaine d'un des vapeurs. Il a aussi été en charge d'un cure-môle dans le havre de Montréal sous ce même capitaine Bell. Je l'ai vu à l'œuvre moi-même, et je puis dire qu'il a fait son ouvrage aussi bien qu'il était possible de le faire. En 1875 et 1876, il eut charge d'un cure-môle et je n'ai jamais eu connaissance d'aucune plainte contre lui.

Je connais M. P. Beaulac, fils, qui était capitaine à bord d'un cure-môle de la commission en 1875. Je le connais depuis plus de 28 ans. Il a été à mon service presque continuellement depuis près de seize ans. Il a toujours travaillé de la manière la plus satisfaisante. C'est un homme honnête et un bon ouvrier. Jamais depuis qu'il a travaillé pour moi, je ne me suis aperçu qu'il fût sous l'influence des boissons enivrantes. Je le connais pour un homme très-sobre. Dans ce moment, il est à mon service. Je l'ai laissé à Sorel en charge de mon ouvrage comme foreman pour la construction d'un bateau à vapeur que je bâtis pour le capitaine Joseph Duval, actuellement capitaine du *Trois-Rivières*, de la Cie du Richelieu.

Je connais M. Sigman, qui était capitaine d'un cure-môle en 1875. Je le connais depuis son enfance. Il a toujours été bien travaillant. Je sais que c'est un bon navigateur. Il a été employé par M. Champagne pendant quatre ou cinq ans avant 1875, à relever des bâtiments, des engins, ancrés, etc. Il a travaillé autrefois à bord des cure-môles. On peut dire qu'il a été élevé dans le chantier des McCarthy. D'après ce que je connais de lui, je crois qu'il était capable de conduire un cure-môle aussi bien au moins que son successeur, qui a été son apprenti. Sigman est connu pour être un homme paisible, et à ma connaissance, je puis dire que je n'ai jamais vu ni entendu rien qui soit de nature à me donner de lui une autre opinion.

Pierre Hurteau, était capitaine de cure-môles en 1875. Il a été homme d'équipage pendant 2 ou 3 saisons à bord des cure-môles sous le capitaine Bell. Il a aussi travaillé à bord des forges flottantes dans le lac St-Pierre pendant près de 3 ou 4 ans. Vers 1865, il a pris un bateau à voile à son propre compte et il a navigué jusqu'en 1874. En 1875, il a été nommé capitaine d'un cure-môle.

A mon avis, ces trois capitaines étaient aussi et peut-être plus capables que les conducteurs-mécaniciens de cure-môles qui ont pris leurs places.

PIERRE COTÉ,

MOÏSE BEAUCHEMIN, après avoir prêté serment, est interrogé et répond comme suit :

Je suis mécanicien et manufacturier. J'ai demeuré autrefois à Ste-Monique, comté de Nicolet. Je suis établi à Sorel depuis vingt et un ans, où je suis à la tête d'une maison manufacturière, sous le nom de Beauchemin et fils. Mon fils et moi en sommes les propriétaires. Nous manufacturons toutes sortes de machines agricoles, faucheuses, moulins à battre, engins d'aqueducs, etc. Nous avons fait les pompes et les engins de l'aqueduc de Sorel et de l'aqueduc des Trois-Rivières. Nous construisons aussi des machines fixes de toutes sortes et des machines de bateaux à vapeur. Actuellement nous avons deux engins en mains, un pour M. Gillespy et Maxwell de Cornwall et un autre pour un bateau traversier destiné aux Trois-Rivières. Nous faisons aussi toutes les pièces qui entrent dans les moulins à farine et les moulins à scies. Nous avons fait différents ouvrages de réparation dans les cure-môles des commissaires du havre de Montréal. Nous employons continuellement cinquante ou soixante hommes, quelquefois même cent.

Je connais M. Pierre Côté depuis vingt-trois ou vingt-quatre ans. M. Côté a bâti le bateau à vapeur *Orléans* pour moi. Il travaillait très rapidement et très bien. M. Côté a travaillé pour moi pendant une couple d'années en différents temps. Il faisait des modèles de machines. Il a posé des mouvements, à mon ordre, dans le bateau à vapeur *La Rivière-du-Loup*. Il a aussi fait un quai pour moi, il y a environ onze ans. Il a très bien rempli son contrat. Je n'ai jamais eu connaissance qu'il ait eu des difficultés avec les gens qui l'employaient. Le capitaine Duval m'a dit qu'il aimait autant employer M. P. Côté qu'aucune autre personne, qu'il travaillait toujours bien, fût-il, lui, Duval, présent ou non; je l'emploie actuellement. En 1855 ou en 1856, la compagnie du Richelieu fut obligée de consolider les engins des vapeurs *Victoria* et *Napoléon*, ses deux principaux bateaux, parce qu'ils avaient été mal posés par les MM. Couture et Burgess. L'ouvrage fut donné à M. Côté. J'ai entendu ensuite M. Sincennes, de la Cie du Richelieu, dire qu'il était bien heureux d'avoir un homme comme M. Côté pour refaire l'ouvrage qui avait été si mal fait à Montréal. M. Côté a construit un bateau à vapeur, le *British America*, pour MM. Pierce et Chatelaine, et y a posé les engins. M. Pierce m'a dit qu'il était très-satisfait de lui. L'opinion générale parmi les gens qui ont des ouvrages de mécanique à faire, est que M. Côté est un des meilleurs hommes que l'on puisse employer pour ce genre d'ouvrage. C'est aussi mon opinion. Lorsqu'on a posé l'engin dans le *British-America*, un des propriétaires, M. Chatelaine, avait commencé à poser l'engin lui-même, mais n'en pouvait venir à bout, à cause de quelque défaut de construction. M. Côté en fut chargé et il a remédié au défaut et bien posé l'engin. Hier, le capitaine Monarque, du *British-America*, m'a dit qu'il voulait faire reconstruire ce bateau, et qu'il voulait avoir pour cet ouvrage, celui qui l'avait bâti en premier lieu, il y a plus de vingt ans, c'est-à-dire M. Côté. M. Côté est un homme sobre et honnête et respecté par tout le monde, et, à ma connaissance, il n'a jamais eu de difficultés avec qui que ce soit. Je connais les deux MM. McCarthy de Sorel, depuis plus de 25 ans. Ils tenaient un chantier de construction de bâtiments. Ils ont cessé depuis six ou sept ans. J'ai toujours connu M. Daniel McCarthy comme celui qui conduisait le chantier. Quand je demandais du bois à John, il m'envoyait toujours à M. Daniel, me disant qu'il ne se mêlait pas de ces choses-là. M. Daniel McCarthy faisait tous les modèles, etc. M. John McCarthy agissait comme *foreman* des hommes. Quant aux capacités de John McCarthy, je ne lui en connais pas. Quand les MM. McCarthy faisaient des ouvrages, M. Daniel McCarthy conduisait tous les travaux, et M. John travaillait et portait avec les hommes.

J'ai eu connaissance des témoignages donnés par Colbert Paulet, dans la cause de Guévremont contre McCarthy, instruite devant la Cour Supérieure du district de Richelieu. J'en ai eu connaissance parce que j'avais une affaire en cour en même temps. Je sais que, dans un terme d'enquête, Paulet était le témoin de Didace Guévremont, et qu'au terme suivant, il était devenu le témoin de M. McCarthy. Je l'ai remarqué parce que c'était une chose extraordinaire.

Je connais M. Charbonneau comme bon navigateur. Je l'ai vu au quai de la compagnie du Richelieu sauver un homme qui se noyait. Il fut obligé de plonger

pour le ramener sur l'eau. Il en a sauvé une couple d'autres, mais non à ma connaissance personnelle.

Je n'ai pas connaissance que M. Côté ait eu une boutique à lui, mais je sais qu'il a contracté pour des bâtiments.

M. BEAUCHEMIN.

Dépositions des témoins cités de la part des Commissaires du Havre de Montréal.

JOHN KENNEDY, représentant la Commission du Havre de Montréal, après avoir prêté serment, est interrogé et répond comme suit :

J'ai pris connaissance de la plainte de certains habitants de Sorel contre les Commissaires du Havre de Montréal, signée par Pierre Côté et autres.

L'accusation se trouve réfutée par deux lettres adressées au ministre de la Marine et des Pêcheries et datées le 6 et le 7 avril 1877. Je fais allusion aux deux lettres, comme à une réponse générale, mais je puis entrer dans les détails.

Je suis ingénieur en chef des Commissaires du Havre de Montréal, et j'ai charge de tous leurs ouvrages. Je n'ai pas de cahier contenant les engagements de Pierre Côté, de Pierre Charbonneau et des autres hommes; il n'existe pas de tel cahier que je sache. J'ai la copie d'une lettre de Pierre Côté, relative à son engagement. Nous n'avons pas de cahier général dans lequel les conditions d'engagement des hommes soient consignées. J'ai une lettre du secrétaire des Commissaires du Havre de Montréal, adressée à Pierre Côté, en date du 3 février 1875, lui annonçant la décision des commissaires réduisant ses gages à \$60.00 par mois. Dans une lettre, en réponse, écrite au secrétaire des Commissaires du Havre, Pierre Côté se plaint de la réduction, et donne les raisons de sa plainte. J'ai une autre lettre datée du 18 février 1875 adressée à P. Côté par le secrétaire des Commissaires, signifiant à P. Côté que ses services ne seront plus requis après le 1er mai, 1875. Ce sont tous les papiers que j'ai, ayant rapport à l'engagement de Pierre Côté.

(Ces lettres sont marquées B. C. D. respectivement.)

Il était employé au mois et payé au mois, et aucune condition que je sache n'avait été faite. J'ai compris que son engagement avait été fait par l'honorable John Young, président des Commissaires du Havre de Montréal. Je ne puis dire si le président a informé les commissaires de la nomination de P. Côté.

Après son renvoi, il a réclamé une balance de gages, et a donné avis aux commissaires qu'il intenterait une action pour l'obtenir. Il n'a pas, à ma connaissance, été plus loin. Je ne puis dire si les commissaires ont fait des plaintes contre Côté, par lettre. Il n'y eut pas de plainte faite, puisqu'il n'y avait personne à qui se plaindre. Son salaire a été réduit de \$80.00 à \$60.00 par mois, tel que mentionné dans la lettre cotée B. Il a protesté contre la réduction, et n'étant pas satisfait, il a été renvoyé. Je ne sais s'il a refusé de travailler au prix réduit, mais il ne travaillait pas de bon cœur sous M. McCarthy, qui était le surintendant du chantier. Je ne puis assurer qu'à ma connaissance il n'a pas fait son ouvrage aussi bien après qu'avant la réduction, parce que je n'étais pas alors dans l'emploi des Commissaires du Havre. Je suis entré au service des Commissaires du Havre le 1er mai, 1875.

J'ai vu M. Côté travailler pendant le mois de mai, 1875. Il a été employé pendant l'été de 1875, dans le havre de Montréal, après avoir été renvoyé de Sorel. Il a été employé depuis le milieu d'août jusqu'à la fin de novembre de cette année. Il recevait trois piastres par jour. Côté a été engagé par moi pour travailler dans le havre de Montréal. Il se peut qu'une conversation, au sujet de la balance qui lui était due, ait eu lieu entre Côté et moi; mais je ne me rappelle rien de particulier. Je n'ai pas été satisfait de son ouvrage à Montréal. Il n'a pas fait assez d'ouvrage en égard au nombre d'hommes qu'il avait sous ses ordres. Il enfonçait des pilotis.

M. McCarthy a été engagé comme surintendant du chantier à Sorel, et des coques des bâtiments composant la flotille des commissaires du havre, vers le mois de janvier 1875. Personne n'occupait la position de M. McCarthy avant sa nomination, c'est-à-dire, personne, autant que je puis le savoir, n'avait la même charge générale.

Par sa nomination, il a la charge générale du chantier à Sorel. Il surveille le travail des hommes, les réparations et la construction des nouveaux bateaux, etc. Il inspecte aussi les différents bâtiments composant la flotte des commissaires du havre, tant à Montréal que dans le chenal des navires, quand ces bâtiments sont en service, et il est aussi chargé des réparations des coques des bateaux à Montréal comme à Sorel. Quand les commissaires font des contrats avec des constructeurs de navires pour la construction de bateaux, il inspecte ces ouvrages, fait les spécifications et les plans, etc. Quand les commissaires achètent des bateaux déjà construits, il les inspecte et fait rapport. Ces devoirs sont remplis sous ma surveillance générale.

Il n'y a pas eu quatre capitaines de bateaux-dragueurs de renvoyés dans le printemps de 1876; mais trois capitaines, dont le service finissait à l'automne de 1875, n'ont pas été employés au printemps de 1876. Les noms de ces capitaines sont Beaulac, Hurteau et Sigman. Je ne me rappelle pas quels étaient les devoirs de Colbert Marcotte. Beaulac, Hurteau et Marcotte ont été engagés au printemps de 1875, par quel-que agent des commissaires, probablement par M. Nish, mais je ne puis l'assurer positivement. Leur emploi comme capitaines s'est terminé à l'automne, et ils n'ont pas été repris au printemps. Je crois que Sigman et Hurteau ont demandé à être repris au printemps, mais je ne me rappelle pas que Beaulac l'ait demandé. Je leur ai expliqué que les commissaires faisaient un changement dans la manière de travailler avec quelques-uns des bateaux-dragueurs, et qu'en conséquence leurs services ne seraient plus requis. Je ne leur ai pas offert la place de seconds aux mêmes gages. J'ai offert la place de second à Sigman et Hurteau à des gages réduits, je crois à \$40 par mois. Autant que je puis le savoir, ces capitaines n'avaient pas d'expérience dans la manœuvre de ces bateaux-dragueurs. Et il a été jugé prudent par les commissaires de prendre trois de ces bateaux-dragueurs et de les confier à des ingénieurs expérimentés, de la même manière que les bateaux-dragueurs des commissaires sont manœuvrés dans le havre de Montréal, et comme c'est la règle dans toutes les opérations de dragage qui s'exécutent sur le continent. Le changement opéré a été jugé avantageux, et il a été fait plus d'ouvrage par les dragueurs de cette manière. Charbonneau n'a pas été employé de nouveau ce printemps (1877) pour la même raison, son bateau-dragueur ayant fait un montant d'ouvrage peu satisfaisant en 1876, moins, en effet, qu'aucun autre dragueur du chenal à navires. Le lieu où Charbonneau a travaillé n'était pas le plus difficile.

Aucun plongeur n'a été employé en 1875, autant que je puis me le rappeler. En 1876, un plongeur a été pour la première fois employé pour repêcher les seaux du dragueur que dirigeait le capitaine Charbonneau; une seconde fois, pour repêcher ceux du dragueur du capitaine Hunter.

Quand les hommes sont renvoyés à l'automne, leurs services sont censés être complètement discontinués, et ils n'ont plus de droit jusqu'à ce qu'ils soient engagés de nouveau. En 1876-77, ces engagements ont été faits au printemps; les hommes qui n'ont pas été engagés, savaient alors qu'ils ne le seraient pas, et ils pouvaient chercher d'autres places.

L'ingénieur du bateau-dragueur transmet un état du nombre des charges de chalands dragués par son bateau. L'ingénieur du remorqueur qui vide les chalands transmet aussi un état du nombre de chalands qu'il a vidés pour chaque bateau-dragueur. L'ouvrage auquel Côté était employé dans le havre de Montréal a été achevé vers la fin de la saison des opérations de 1875. Ses services ont été discontinués lors de l'achèvement de l'ouvrage.

Je ne me rappelle pas de m'être jamais plaint à Côté de son ouvrage ou de sa manière de travailler. Côté a été démis à Sorel à la fin de juin 1875. Ses services étaient plus importants en hiver qu'en été en sa qualité de foreman à Sorel.

Colbert Paulet a remplacé M. Côté à Sorel; c'est-à-dire que Paulet est maintenant *foreman*. Les commissaires ont renvoyé Côté de leur propre mouvement. Paulet a été engagé pour remplir ses devoirs actuels sur l'avis de M. John McCarthy.

Les commissaires donnent une grande latitude à M. John McCarthy en ce qui regarde l'engagement de ses hommes. Les principaux hommes sont engagés par les chefs de départements. Leur engagement néanmoins est soumis à l'approbation des

commissaires, qui en prennent directement connaissance. Les ouvriers ordinaires et les équipages sont engagés d'ordinaire par les officiers sous lesquels ils doivent travailler. Ces derniers sont strictement responsables de leurs qualifications. Les chefs de départements sont strictement responsables envers les commissaires de tous les hommes sous leurs ordres et des différentes quantités d'ouvrage exécutées.

La feuille des salaires, montrant les noms de tous les employés, leurs occupations, leurs gages et le lieu où ils sont employés, est certifiée par les différents surintendants, puis par moi, et est ensuite soumise au comité des finances de la commission, qui s'assemble chaque semaine et examine toutes les feuilles des salaires avant de faire les paiements. Je fais aussi des rapports semi-mensuels des travaux exécutés et du personnel de travailleurs par classes.

M. John McCarthy est un constructeur de navires de profession. Il a à peu près soixante ans. Je crois qu'il a bâti le bateau-dragueur No. 1 en 1837. Il appartenait à une maison qui avait un établissement considérable à Sorel. La construction des dragueurs et des navires était l'industrie de la société, dont M. John McCarthy était un des associés.

Les réparations des dragueurs et la construction des bâtiments se faisaient autrefois à l'entreprise en différents endroits. Depuis 1874, ces travaux se font dans les chantiers des commissaires à Sorel.

M. John McCarthy a été choisi à raison de ses connaissances et de son expérience dans ce genre d'ouvrage.

L'établissement de Sorel est considérable. La flotte des commissaires se compose de plus de soixante et dix bateaux, dont le coût est d'à peu près \$750,000.00. Trente de ces bateaux sont mus par la vapeur. Toutes les réparations importantes sont faites dans cet établissement. John McCarthy y surveille les travaux et fait rapport sur les réparations de la flotte.

Les réparations des machines se font au même lieu, c'est-à-dire les réparations considérables. Les réparations peu considérables, qui se font dans le courant de l'été aux machines employées dans le havre, ont lieu à Montréal. Les chalands sont construits à Sorel. Actuellement, on y construit un "stone-lifter."

Le nombre des hommes à Sorel varie de quinze à vingt, en été, et s'élève jusqu'à cent cinquante et au-delà en hiver et au printemps. Tous ces hommes sont de Sorel, à quelques exceptions près. Un fort montant d'argent a été dépensé à Sorel l'année dernière.

A ma connaissance personnelle, M. John McCarthy a offert deux fois sa résignation. Il ne voulait pas être dans une position subordonnée à celle d'aucun autre officier.

M. McKenzie surveille les travaux des dragueurs, dans le chenal des navires.

Son salaire est de \$1,200 par année.

J'ai la surveillance générale de tous les travaux.

Le salaire de M. John McCarthy est de \$2,000 par année. Le mien est de \$5,000.

Je ne puis dire que j'aie accès à tous les livres des commissaires du havre. Je ne puis dire, à ma connaissance personnelle, que j'ai eu accès à tous les livres des commissaires pour ce qui peut concerner l'engagement de P. Côté. Mais l'assistant-secrétaire m'a informé que les livres, dont on m'avait mis en possession, étaient les seuls qui fissent mention de la destitution de Côté.

Je n'étais pas au service des commissaires avant la nomination de M. McCarthy. Quand j'y suis entré, Côté était sous M. McCarthy. Ceci était au 1er mai 1875.

Les commissaires tiennent une minute des engagements de leurs principaux officiers. J'ai lieu de croire qu'il y a des minutes des engagements de M. McCarthy et de Côté. Les commissaires ne publient pas un procès-verbal de toutes leurs délibérations. Il n'y a qu'une assemblée publique des Commissaires par mois; les autres assemblées ne sont pas publiques. Je ne me rappelle pas d'avoir pris connaissance des délibérations d'une assemblée des commissaires, tenue au mois d'octobre 1877, sous la présidence de l'honorable J. Young, à laquelle assemblée la question de nommer P. Côté pour surveiller et diriger quelques travaux importants pour les Commissaires au port de Sorel aurait été discutée.

Contre-interrogé par l'honorable M. Bellerose :—

Q. Côté n'avait-il pas la charge générale du chantier à Sorel, avant M. McCarthy?—R. Je trouve son nom sur la feuille des salaires de ce temps-là comme *foreman*. Il était en charge comme *foreman*.

Q. Qui avait la charge générale du chantier en ce temps-là?—R. Je ne connais rien personnellement de plus que ce que je viens de dire, n'ayant pas été là dans le temps.

Q. Quelle charge remplit M. McCarthy?—R. Il est surintendant du chantier et des coques de la flotte des Commissaires.

Q. Quels sont les officiers supérieurs à M. McCarthy?—R. Je suis le seul.

Q. Veuillez dire quels officiers étaient au dessus de M. Côté?—R. Je ne puis le dire, d'après une connaissance personnelle.

Q. N'étiez-vous pas dans l'emploi des Commissaires à Sorel, quand Côté était *foreman*?—R. Seulement pendant les deux derniers mois.

Q. Étiez-vous tellement étranger à ce qui se passait dans le chantier que vous ne pouvez dire quels officiers avaient le contrôle sur M. Côté?—R. Je sais parfaitement quels étaient les officiers supérieurs à M. Côté pendant ces deux mois.

Q. Veuillez les nommer?—R. M. John McCarthy, qui était son supérieur immédiat, puis moi-même.

Q. Depuis combien de temps M. McCarthy était-il au service des Commissaires à Sorel quand vous y êtes entré comme ingénieur?—R. Depuis à peu près quatre mois, d'après les informations que j'en ai eues.

Q. De sorte que M. McCarthy avait été là avant vous?—R. Il avait été là avant moi.

Q. M. Côté avait-il à prendre les ordres de M. McCarthy, pendant les deux derniers mois que vous avez passés à Sorel, comme vous le dites plus haut?—R. Oui.

Q. D'une manière pratique?—R. Oui.

Q. Aviez-vous coutume de transmettre vos ordres à Côté par l'entremise de McCarthy, ou les donniez-vous vous-même?—R. Je n'ai transmis aucun ordre quelconque à Côté, à l'exception de l'avis de son renvoi.

Q. Si vous ne savez pas ce qui s'est passé dans l'assemblée du mois d'octobre 1874, sur quelle autorité vous fondez-vous pour dire qu'il n'y a pas de documents relatifs à la nomination de M. Côté?—R. Quand je dis dans mon témoignage que j'ai lieu de croire qu'il existe une minute de l'engagement de M. McCarthy et de Côté, je parle d'après des conversations que j'ai eues avec le secrétaire, et d'après les témoignages rendus dans cette enquête.

Q. Vous n'avez jamais vu ces minutes?—R. Je ne me rappelle pas de les avoir jamais vues.

Q. Voulez-vous prendre communication des délibérations des commissaires du havre de Montréal, publiées dans le *Herald* du 2 octobre 1874, qui vous est maintenant montré, et dire si Pierre Côté, dont il est fait mention dans ces délibérations, est le même Pierre Côté qui a été démis de ses fonctions à Sorel?—R. Je crois que c'est le même.

Q. Voulez-vous dire quel était le salaire de M. McCarthy et celui de M. Côté, quand vous êtes entré au service des commissaires?—R. Je vois, d'après les documents auxquels j'ai eu accès, que le salaire de Côté était de \$60 par mois.

Q. Avait-il été réduit?—R. Par les documents, je vois, qu'il avait été réduit de \$80 à \$60.

Q. Côté n'avait-il pas la surveillance des hommes dans le chantier quand vous êtes entré?—R. Il avait seulement charge en second comme *foreman*.

Q. Savez-vous s'il y avait aucun autre officier ayant la surveillance générale du chantier avant que M. McCarthy soit entré en charge?—R. Je ne puis le dire d'après ma connaissance personnelle, mais j'ai compris que le capitaine Armstrong exerçait une certaine surveillance.

Q. Veuillez nous dire si le capitaine Armstrong est encore au service des Commissaires?—R. Il l'est encore.

JOHN KENNEDY.

Le capitaine CHARLES LOGIE ARMSTRONG, ayant été assermenté, est interrogé et répond comme suit :

J'ai été employé, de 1857 à 1865, comme surintendant des travaux de creusement du chenal du fleuve St.-Laurent en bas de Montréal. Je connais le chenal parfaitement, particulièrement là où il a été creusé. Depuis 1874, les commissaires du havre de Montréal ont requis mes services comme aiseur, et j'ai rendu des services de ce genre quand on me l'a demandé.

En 1874, les commissaires ont été obligés de hâler des chalands (*scows*) pour y faire des réparations, et ils avaient besoin d'un homme pour surveiller ces travaux. On m'a demandé si je pouvais recommander quelqu'un. J'ai répondu que je pouvais recommander Pierre Côté. L'honorable John Yong étant venu à Sorel, nous sommes allés ensemble voir M. Côté de l'autre bord du Richelieu. L'honorable M. Young et Côté ont eu une conversation que je n'ai pas entendue, m'étant tenu à l'écart. Quelque temps après, l'honorable M. Young est venu me trouver, et en réponse à une question de ma part, m'a dit : " Il demande un très-haut prix, \$80.00 par mois." Quelques jours après, j'ai vu M. Côté travaillant dans le chantier, et l'y ai vu plusieurs jours après. On m'a dit qu'il avait été payé pendant plusieurs mois au prix de \$80.00 par mois.

Je connais Pierre Côté depuis quarante ans. Il a été employé par moi à la construction du steamer *Ontario*, en 1851 ou 1852, et depuis il a été employé sous mes ordres par les commissaires du havre. C'est un homme sobre et honnête, et à qui l'on peut se fier, lorsque sa parole est donnée. Il a toujours fait travailler ses hommes comme on n'aurait pas pu mieux faire. Quand j'ai recommandé M. Côté, je l'ai fait parce que j'ai cru que c'était le meilleur homme pour ces sortes d'ouvrages. Autant que je puis m'en rappeler, M. McCarthy m'a dit que Côté avait engagé Paulet et que c'était un homme sur lequel on ne pouvait compter ; qu'il l'avait déjà employé pendant longtemps, et que dans le moment le plus pressé, Paulet l'avait quitté.

Je connais Pierre Charbonneau depuis plus de 20 ans. Il a été employé comme mon second à bord du *Sydenham*, et j'ai été très-satisfait de ses services. J'ai vu à bord des cure-môles les hommes suivants : Pierre Beaulac, James Sydenham et Pierre Hurteau, pendant l'année 1875, et Pierre Charbonneau en 1875-6. A mon avis, Pierre Beaulac ne faisait pas son ouvrage d'une manière convenable et satisfaisante. Il s'est enivré plusieurs fois et s'est querellé avec son équipage. Quand je lui faisais des reproches, il me disait que les hommes de l'équipage ne l'écoutaient pas ; alors je lui dis de les congédier immédiatement.

Quant à Sigman, je crois qu'il faisait bien son devoir, mais qu'il ne s'accordait pas avec l'ingénieur ; mais je ne puis dire que c'était sa faute.

Pierre Hurteau est un bon homme, mais n'était pas heureux, bien qu'il fît de son mieux.

Pierre Charbonneau a toujours bien rempli son devoir, et je n'ai jamais rien eu à lui reprocher. Le lieu où il travaillait pendant une partie de la saison était très-difficile, c'est-à-dire qu'on ne pouvait y faire, dans un temps donné, autant d'ouvrage qu'ailleurs. Il ne lui est pas arrivé d'accidents, à ma connaissance. Je n'ai pas eu connaissance qu'on ait jamais employé un plongeur pour Charbonneau. En 1876, j'ai entendu dire qu'on avait été obligé d'avoir recours à un plongeur pour un autre cure-môle commandé par Dunbar. Dans les premiers temps, c'est-à-dire depuis 1857 à 1865, je n'ai jamais été obligé d'avoir recours à un plongeur. Le capitaine du cure-môle et l'ingénieur ont toujours relevé les seaux quand ils sont tombés hors du " frame."

Ce que j'ai dit de ces hommes se rapporte à ce que je connais de leur caractère, d'après une expérience de bien des années, et non de quelques années seulement.

Quand on a employé Côté, ça été à ma suggestion. Côté a employé Paulet comme un de ses hommes dans le chantier. M. McCarthy m'a dit qu'il (M. McCarthy) n'accepterait aucune situation lors de la nomination de Côté. Je crois qu'il m'a dit cela avant la nomination de ce dernier. Les commissaires ont un mécanicien-surintendant qui surveille les machines. La position qu'occupe M. McCarthy ne demande pas de connaissances comme ingénieur ou comme ajusteur (*millwright*). M. McCarthy a construit le cure-môle No. 4, en 1857. Il a aussi construit un *stone lifter* en 1857 ou 1858.

Sigman s'était querellé avec son ingénieur ; je ne crois pas qu'il soit prudent de continuer de les mettre ensemble.

Simpson a servi sous Langlade en 1876, et je n'ai pas entendu dire qu'il y ait eu de trouble. Langlade a bien plus d'expérience que Sigman ; il est très-actif et très-capable. Sigman n'avait pas d'expérience dans le dragage ; il était autrefois charpentier. Simpson draguait dans le lac en 1864-65, je crois. Hurteau n'avait aucune expérience comme dragueur avant 1875. Jusqu'alors il avait été aide dans une forge flottante.

Beaulac n'avait pas eu d'expérience antérieure comme dragueur. L'ingénieur sous Beaulac était Casey, un homme intelligent. Charbonneau n'avait aucune expérience comme dragueur avant 1875. C'est un bon matelot.

Je crois que l'arrangement consistant à faire l'ingénieur capitaine du cure-môle est bon.

La localisation du chenal des navires a été faite par moi. Je suis encore l'aviseur principal, et aucun changement, que je sache, n'a été fait sans mon avis.

Je ne pense pas que le capitaine McKenzie ait aucun contrôle dans la localisation du chenal des navires. Il n'est pas nécessaire que le capitaine McKenzie ait une connaissance approfondie du fond de la rivière pour bien remplir son devoir. Ses devoirs ne sont pas tels qu'ils demandent les connaissances d'un pilote pour leur accomplissement.

Je connais le capitaine St.-Louis du remorqueur *St.-Louis*. Je ne saurais dire s'il a échoué son bateau. Je sais qu'il est venu en collision avec un remorqueur et un chaland. Il était en faute. Il a été condamné par moi, après une enquête dans laquelle des témoins ont été entendus.

M. Dunbar a agi comme ingénieur et capitaine. J'ai entendu dire qu'il lui était arrivé un accident. Je ne me rappelle pas qu'un capitaine d'expérience ait jamais éprouvé d'accident. Un capitaine d'expérience peut mieux conduire les opérations à bord d'un cure-môle, qu'un ingénieur sans expérience pratique ne pourrait le faire.

Je n'ai jamais eu besoin d'un plongeur pour relever les seaux, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'employer un plongeur quand le capitaine est au fait de sa besogne.

Je ne connais pas d'autres capitaines d'expérience, à part les quatre employés par les commissaires, si ce n'est peut-être le capitaine Hart, employé par les Allan.

Le cure-môle No. 4 et le *stone-lifter* auxquels j'ai fait allusion ont été construits par la compagnie McCarthy. J'ai toujours entendu dire que M. Daniel McCarthy était le plus capable des trois pour faire les plans de bâtiments, etc.

C. L. ARMSTRONG.

M. JOHN MCCARTHY, après avoir prêté serment, est interrogé et répond comme suit :

Mon nom est John McCarthy. Je suis constructeur de navires et menuisier de navires. J'ai commencé à m'occuper de cette industrie il y a quarante-deux ans. J'ai étudié à Québec pendant cinq ans sous Allan Gilmour et Cie. J'ai exercé l'industrie de la construction des navires, depuis trente-quatre ou trente-cinq ans, d'abord sous la raison sociale de D. et J. McCarthy, ensuite sous celle de D. et J. McCarthy et Cie, puis de nouveau sous celle de D. et J. McCarthy. Nous avons construit un grand nombre de bâtiments, navires, bateaux, barges, etc. Ma besogne dans notre société consistait à surveiller tous les ouvrages en bois, à faire les épures et dessins de gabaris que je pouvais modifier à volonté. J'ai souvent aidé à préparer des modèles, dessins et devis. Dans notre société, nous travaillions de concert et nous nous aidions dans les différentes branches. J'ai donné instruction aux ouvriers de faire des gabaris, mais je n'en ai point fait moi-même. Cet ouvrage était au-dessous de mes fonctions. J'ai souvent tracé des gabaris. Nous avons construit le dragueur No. 1 pour les commissaires. La première coque de ce dragueur a été construite à l'entreprisa, par Molson et Vaughan. Je fus chargé de l'ouvrage de charpenterie. Nous avons construit un dragueur sous la surintendance de M. Hatherton. Le dra-

gueur No. 3 a été bâti par M. Cantin, de Montréal, d'après les plans et devis de notre société, D. et J. McCarthy. J'avais aidé à préparer ces plans.

Je suis entré au service des Commissaires du Havre vers le 22 décembre 1874. L'honorable John Young m'offrit un emploi, mais je ne me souciais point de m'engager, parce que j'étais en état de vivre dans l'indépendance.

On me télégraphia, ou on m'écrivit de Montréal. Je me rendis à Montréal, et je crois que je refusai encore de m'engager. On me gagna cependant à accepter l'emploi offert, moyennant un salaire de \$2,000.

Ma fonction consistait à exercer une surintendance sur tous les bâtiments composant la flotille des Commissaires du Havre, c'est-à-dire à les tenir en bon ordre de fonctionnement, en tant qu'il s'agissait de l'œuvre du constructeur. J'exerce encore aujourd'hui cette fonction. Dans le cours du printemps de 1875, après avoir mis les affaires en ordre, je donnai ma démission, parce que je n'étais pas satisfait de l'état général des choses.

Six semaines plus tard, on m'engagea de nouveau à reprendre mon emploi. En avril 1876, je donnai de nouveau ma démission, mais elle ne fut pas acceptée. En restant au service de la Commission, j'eus pour principal objet de prêter mon concours à l'accomplissement des travaux en cours d'exécution. Je ne pouvais pas aisément me refuser à cela. M. P. Côté était au chantier de construction lorsque j'y suis entré. Je crus qu'il était sous moi. Je ne lui en ai point fait la remarque. Je lui ai donné des instructions au besoin comme à quelqu'un sous mes ordres. Paulet était au chantier de construction, si je m'en rappelle bien, lorsque j'entrai en fonctions. Je n'avais point fait d'objections à l'engagement de Paulet, avant de m'être moi-même engagé. Je n'avais point cherché à le faire employer. Je le connaissais; il avait été à mon service pendant quelques années, pendant environ trois ou quatre ans. Il avait travaillé comme charpentier à la journée, puis ensuite comme contre-maître. Depuis qu'il est entré au service des Commissaires, il a toujours continué à travailler pour eux. Je crois qu'il est capable de construire une bonne barge ordinaire. Je dis ceci pour l'avoir entendu dire comme une opinion commune. On a dit qu'il a construit une barge pour Labelle et Vignault. Mon opinion est qu'il est capable de construire une bonne barge ordinaire.

Je me rappelle la grande inondation qui a eu lieu à Sorel, il y a quelques années. Grand nombre d'embarcations furent endommagées.

Trois ou quatre bâtiments appartenant aux Commissaires furent submergés. Un dragueur, une couple de barges à charbon et quelques chalands emplirent d'eau dans cette circonstance. J'ai aidé à relever l'une des barges à charbon et l'un des dragueurs. Je crois qu'un dragueur à cuiller a aussi été perdu ce printemps-là; toutefois, je ne suis pas sûr si c'est cette fois-là ou une autre fois. J'avais la direction générale du relèvement de ces embarcations, Armstrong agissant comme surintendant des travaux. Personne n'était auprès de moi; peut-être mon frère aîné, le chef de la société, vint-il se consulter avec moi.

Contre-interrogé :

Q. Le capitaine Armstrong est-il encore l'un des officiers de la Commission?—R. Je pense que oui.

Q. Quel est son rang?—R. Il n'a pas le rang qu'il avait auparavant. Il est à la retraite.

Q. A-t-il été nommé à un grade inférieur?—R. Je pense qu'il est retiré du service, mais qu'il continue d'être l'un des officiers rétribués. Je ne connais point son grade.

Q. Combien d'années a-t-il été au service de la Commission?—R. Seize ans environ.

Q. Depuis quand est-il à la retraite?—R. Depuis un an environ.

Q. Avez-vous eu quelque conversation depuis le commencement de cette enquête, avec quelque personne pouvant être directement ou indirectement intéressée dans l'événement de cette enquête?—R. J'ai eu une conversation avec M. Kennedy.

Q. Avez-vous eu quelque conversation à ce sujet avec quelqu'autre personne?—R. Oui, avec le capitaine Mackenzie, qui est chargé de la flotille des commissaires, et aussi avec M. Williams, jeune homme employé au bureau des commissaires.

Q. N'avez-vous pas dit qu'on ne pouvait compter sur Paulet, parce qu'on ne savait pas si un moment ou l'autre, il ne laisserait pas là son emploi?—R. Il se peut que j'aie dit cela.

Q. Connaissez-vous Pierre Côté?—R. Je le connais.

Q. Voulez-vous dire si Côté a bien fait son service pendant qu'il a été employé à Sorel?—R. Je n'ai pas toujours été dans le chantier, mais je crois qu'il a rempli son devoir comme les autres ouvriers.

Q. Lorsque vous êtes entré au service des commissaires, Côté était-il là?—R. Il y était.

Q. Est-ce qu'alors Côté n'était pas chargé de tenir les bâtiments en bon état de fonctionnement?—R. Je suis entré au service des commissaires en hiver. Côté était alors occupé aux réparations.

Ré-interrogé :

Q. Lorsque vous avez pris la conduite du chantier à Sorel et que vous y avez trouvé Paulet, l'avez-vous traité comme vous traitiez les autres ouvriers du chantier?—R. Oui.

Q. Il a été question du procès de Guévremont vs. McCarthy, étiez-vous personnellement intéressé dans ce procès?—R. J'y étais intéressé seulement au titre de tuteur ou d'exécuteur testamentaire.

Q. Avez-vous eu avec M. Guévremont quelque procès dans lequel vous étiez vous-même partie intéressée?—R. Je n'en ai jamais eu.

Par l'honorable M. Bellerose :

Q. N'êtes-vous pas entré au service de la commission dans l'intervalle qui s'est écoulé entre les deux procès dont il a été parlé?—R. J'y suis entré après que la première cause eût été plaidée.

Q. Les biens à l'occasion desquels vous avez été nommé tuteur ou exécuteur testamentaire n'étaient-ils pas les biens dépendant de la succession de votre frère Thomas?—R. Oui.

JOHN MCCARTHY.

M. JEAN-BAPTISTE LAMÈRE, étant assermenté, dépose et dit :

Je suis gérant-général de la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario depuis à peu près 1862. Je connais M. John McCarthy depuis vingt ans au moins. Je crois qu'il a été associé de la maison D. et J. McCarthy, pendant quinze ou vingt ans; jusqu'au moment où ils se sont retirés des affaires. Ils étaient constructeurs de navires. Ils avaient un grand établissement. Ils ont construit quelques navires pendant les premières années qui ont suivi leur arrivée à Sorel; aussi des vapeurs, barges et dragueurs pour les commissaires du havre, quand ces derniers ont commencé les travaux dans le lac. Ils ont fait tous les ouvrages en menuiserie des vapeurs Québec, Trois-Rivières, Berthier, Chambly, Terrebonne et Canada, pour la compagnie du Richelieu. Ils ont construit des remorqueurs à roues. Les coques en fer des vapeurs ci-dessus mentionnés, ont été fabriquées dans la Clyde; elles ont été montées à l'entreprise, mais non par les MM. McCarthy. Je considère M. John McCarthy comme un constructeur de navires de première classe. La menuiserie de nos vapeurs n'est surpassée sur aucun vapeur en Amérique. Je ne l'ai pas vu travailler dans toutes les parties des vapeurs. Je ne crois pas qu'aucun homme puisse faire plus d'ouvrage à ses employés que M. John McCarthy. D'après ce que j'en connais, je le crois parfaitement capable de construire un bâtiment en bois dans toutes ses parties. J'ai une connaissance générale de la flotte des commissaires du havre dans le St-Laurent, et dans le havre de Montréal. Je crois M. John McCarthy entièrement capable de veiller au bon entretien des coques de ces bâtiments, comme constructeur, et capable de surveiller les réparations ou la construction des dragueurs d'une manière très-économique. Je crois que la nomination de M. John McCarthy à la place qu'il remplit actuellement a été une nomination judicieuse. Je ne connais personne dont on pût se procurer les services, qui ferait mieux cet ouvrage. M. John McCarthy avait la surveillance active du chantier.

C'est mon opinion que M. John McCarthy pourrait construire complètement un navire, sans aide, c'est-à-dire sans recevoir de directions.

Contre-interrogé par M. Bellerose :

Q. Qui préparait les gabaris quand MM. J. et D. McCarthy étaient en société?—
R. Je n'en sais rien.

Q. Qui faisait les dessins?—R. Je n'en sais rien.

Q. Connaissez-vous M. Côté?—R. Je connais M. P. Côté depuis à peu près 20 ans. Je ne connais pas toutes ses capacités, ni les ouvrages qu'il a faits. Il est de Sorel. Je vais très souvent à Sorel et j'y demeure d'assez longs espaces de temps, surtout le printemps. Je connais les différents chantiers où se construisaient les bâtiments. Je ne connais aucun des ouvrages que M. Côté a faits.

Quand on a réparé les engins des vapeurs *Victoria* et *Napoléon*, de la compagnie du Richelieu, j'étais à Sorel, comme agent de la compagnie. Je ne puis dire si c'est M. Côté qui a fait cet ouvrage. A cette époque, les MM. McCarthy avaient construit le *Jacques-Cartier* pour la compagnie du Richelieu. C'est M. Cantin, de Montréal, qui a construit les steamers *Napoléon* et *Victoria*. Les MM. McCarthy ont fait la coque du *Jacques-Cartier*. Je ne puis me rappeler s'ils ont posé les engins, mais ils ne les ont pas faits. Je ne me rappelle pas si M. Côté a plus tard été appelé à consolider les engins du steamer *Jacques-Cartier*.

Je ne me rappelle pas si M. Côté, depuis que je suis agent de la compagnie du Richelieu, ait jamais travaillé pour la compagnie.

Je suis agent de la compagnie depuis à peu près 21 ans. Je demeurais en 1856-57 à Sorel. Je ne me rappelle pas combien il y a que le quai de la compagnie du Richelieu à Sorel a été allongé.

Je ne me rappelle pas qui a fait l'ouvrage. J'étais à Québec vers ce temps-là. Je crois cependant que c'est M. Côté qui a été employé par M. Sincennes pour faire ces travaux. Ces travaux ont été faits à peu près entre les années 1857 et 1867, au meilleur de ma connaissance.

Il est possible que M. Côté ait réparé le quai de la compagnie du Richelieu aux Trois-Rivières, mais je ne m'en souviens pas.

Je ne crois pas que M. John McCarthy ait fait un bâtiment à lui seul, vu qu'il était en société avec son frère Daniel, et qu'ils ont dû se consulter. Les MM. McCarthy sont arrivés à Sorel vers 1839 ou 1840. M. Côté est à Sorel depuis longtemps—depuis plus de trente ans—mais je ne sais s'il est né là.

J. B. LAMÈRE.

A.

REPONSE ET REPONSE SUPPLEMENTAIRE

- A une ADRESSE DU SÉNAT, en date du 21 mars, 1877;—Demandant 1o. Copie d'une requête, avec les signatures des requérants, se plaignant de l'injustice faite par la Commission du Havre de Montréal ou ses agents, en destituant arbitrairement Pierre Charbonneau, Pierre Côté et plusieurs autres qui étaient employés aux travaux entrepris dans le fleuve St-Laurent par la dite Commission.
- 2o Un état des noms, prénoms, professions et résidences, dans chaque cas, des personnes qui ont été appelées à remplacer les anciens employés destitués.
- 3o Copie de toute plainte et correspondance relatives aux dits employés destitués, et s'il n'existe point de plainte ou correspondance par écrit, un exposé des raisons qui ont motivé leurs destitutions.

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

Département du

Secrétaire d'Etat, 10 avril 1877.

OTTAWA, 9 avril 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus la réponse à une adresse de l'honorable Sénat, demandant la correspondance échangée au sujet de la destitution de Pierre Charbonneau et autres, du service de la Commission du Havre de Montréal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WM SMITH,

Assistant au Ministère de la Marine etc.

A l'honorable R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 6 avril 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 26 du mois dernier, demandant certaines informations au sujet de la destitution de Pierre Charbonneau, Pierre Côté et plusieurs autres, qui étaient employés aux travaux de la Commission, et j'ai reçu instruction de vous répondre ce qui suit :

1o Les Commissaires du Havre n'ont reçu aucune pétition au sujet de la destitution des personnes dénommées, non plus qu'au sujet d'autres destitutions pendant ces années dernières; et ils n'ont jamais été saisis d'aucune copie d'une pétition de ce genre.

2o Nicholas McGuire, ingénieur mécanicien de Sorel, a été nommé à la fonction que remplissait avant lui Pierre Charbonneau; et Colbert Paulet, charpentier de navires de Sorel, a remplacé Pierre Côté.

3o Les commissaires n'ont reçu ni lettre ni plainte écrite au sujet de Pierre Charbonneau. Il a été employé comme capitaine sur un bateau dragueur pour les travaux d'approfondissement du chenal des navires entre Montréal et Québec, pendant les étés de 1875 et 1876. Le terme de son service a pris fin avec la clôture de la saison de navigation de 1876. Il en est de même à la fin de chaque été de tous ceux qui font le service des dragueurs. Pierre Charbonneau n'a pas été retenu pour l'été prochain, mais M. N. McGuire, ci-dessus nommé, ingénieur du dragueur, a été chargé du service de ce dragueur et remplira la fonction de capitaine en même temps que celle d'ingénieur-mécanicien.

Le même changement a été fait sur d'autres dragueurs au commencement de 1876, les Commissaires ayant constaté par expérience que le service des dragueurs confié à un seul homme, ingénieur-mécanicien, s'opère plus efficacement et plus économiquement que lorsqu'il est, dans une certaine mesure, partagé entre un capitaine ordinaire et un ingénieur-mécanicien.

Pierre Côté a d'abord été employé comme contre-maître dans le chantier de construction des commissaires à Sorel. Il fut renvoyé le 30 juin 1875, après avoir été dûment notifié. C. Paulet, ci-dessus nommé, fut engagé pour le remplacer. Au milieu d'août suivant, Côté fut engagé de nouveau comme conducteur des sonnettes employées aux travaux du havre de Montréal; il resta à cette besogne jusqu'à l'achèvement des travaux à la clôture de la navigation, et fut alors renvoyé avec les autres employés. Il n'a pas été rengagé, parce que les services qu'il rendait n'ont plus été requis.

Les commissaires ignorent quelle est celle de ces démissions dont il s'agit dans votre lettre, et ils ont l'honneur d'offrir les explications suivantes sur les deux démissions. La flotille des dragueurs employés à l'approfondissement du chenal des navires ayant dû être considérablement augmentée, il fallut nommer une personne d'une habileté supérieure comme surintendant du chantier des navires et de la coque des bateaux; après cela, on n'avait plus besoin que d'un contre-maître à salaire modéré pour remplacer Côté, qui recevait \$80 par mois. Son salaire fut donc réduit à \$60 par mois, ce qu'il n'accepta que sous protêt. Il fut alors destitué, et le nommé C. Paulet fut engagé à sa place à \$2 par jour (ou \$52 par mois); de la sorte, on a réalisé une économie de \$28 par mois, sans que le service en ait souffert. Pour ce qui est de la seconde destitution de Côté, il me suffit de répéter qu'elle n'a eu lieu que par suite de l'achèvement des travaux auxquels il était employé, et qu'aucune lettre ou plainte n'a été reçue à ce sujet.

Les commissaires désirent qu'il soit bien compris que tous les engagements sont faits en vue de l'efficacité et de l'économie de l'administration, et que dans tous ces engagements, ils conservent la liberté de mettre fin à un emploi, après avoir donné un avis raisonnable de cette détermination, toutes les fois que, dans leur opinion, le changement résultant du renvoi d'un employé peut contribuer à l'efficacité du service. Dans aucun cas, il n'a été fait de destitution qui n'ait été considérée comme avantageuse pour la Commission, et quand un changement de cette nature a été trouvé nécessaire, il n'a pas été opéré de la manière arbitraire dont vous parlez dans votre lettre.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-humble serviteur,

H. D. WHITNEY,

Assist.-secrétaire.

Wm Smith écr.,

Assistant au ministère de la marine, etc.,

Ottawa.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 7 avril 1877.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre d'hier, qui donne des explications sur la démission de P. Charbonneau, P. Côté et autres, je désire ajouter que P. Côté n'a été employé par les commissaires à Sorel que pendant un court espace de temps,—depuis à peu près le 15 novembre 1874 jusqu'au 30 juin 1875,—et qu'il ne peut en conséquence se réclamer de la longueur de son service.

J'ai, etc.,

H. D. WHITNEY,
Assistant-secrétaire.

WM SMITH, écr.,
Assistant au ministère de la marine, etc.,
Ottawa.

SOREL, 26 août 1876.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre une pétition que m'ont envoyée mes électeurs, et qui contient de graves allégations au sujet des travaux du havre à Sorel. Veuillez faire traduire cette pétition en anglais et la passer avec cette lettre à l'honorable ministre des Travaux Publics. J'espère que vous ne perdrez pas la chose de vue, et que le gouvernement, qui est grandement intéressé dans ces travaux, interviendra pour apporter un remède aux abus qui ont motivé les plaintes de mes commettants.

Veuillez accuser réception.

Tout à vous,

G. I. BARTHE.

A l'honorable L. S. HUNTINGTON,
Maître-Général des Postes.

A G. I. BARTHE, écr., M. P.
Richelieu.

MONSIEUR,—Les soussignés, formant partie de vos électeurs, désirent attirer votre attention sur la manière dont les travaux de la commission du havre sont conduits, pour ce qui concerne la ville de Sorel et le comté de Richelieu, principalement ceux exécutés sur le fleuve St-Laurent et le lac St-Pierre, ainsi que sur la conduite des employés de la commission et les injustices commises envers plusieurs des soussignés par les employés en chef; et ils croient qu'il est de leur devoir de vous soumettre un exposé succinct des plaintes portées contre l'administration de ces travaux, afin de vous mettre en état de juger de la gravité du mal et de faire des efforts pour y faire apporter un remède efficace le plus tôt possible.

Des injustices si grandes ont été commises en renvoyant du service de la commission des employés capables en tout point de remplir les charges qui leur étaient confiées, l'incapacité de ceux qui les ont remplacés et de plusieurs autres employés actuels qui occupent des places importantes est si évidente, qu'il est regrettable de voir qu'une entreprise considérable, entraînant une dépense de deniers publics aussi forte, soit conduite d'une manière si contraire à la justice, à l'intérêt public, et si désavantageuse pour le gouvernement et le pays.

Le simple énoncé des faits suivants est suffisant pour le démontrer :

Lorsque la commission commença l'organisation nécessaire à l'exécution des travaux du creusement du fleuve St-Laurent et du lac St-Pierre dans l'automne de 1874, elle s'assura les services de monsieur Pierre Côté, qu'elle engagea comme maître

charpentier et surintendant du chantier de construction à Sorel, à raison d'un salaire de neuf cent soixante piastres par année.

Ce monsieur, bien connu ici, est un ouvrier de première classe, non-seulement comme constructeur de vaisseaux, mais de plus comme mécanicien, menuisier, ajusteur et dessinateur (*millwright et draftsman*), toutes choses dont la commission a besoin. Il est au fait de la construction et du fonctionnement des dragueurs plus que qui que ce soit, ayant travaillé à la construction du premier de ces vaisseaux construits en Canada, et ayant servi durant longtemps ensuite sous les capitaines Vaughan, Bell, Smith et Armstrong, anciens employés des travaux du St-Laurent, qui tous ont été satisfaits des services de M. Côté. C'est un homme d'une grande expérience et de grandes connaissances, acquises durant trente-huit ans, pendant lesquels il a été conducteur de travaux de tous genres, tant en Canada qu'aux Etats-Unis.

C'est, de plus, un homme d'un caractère affable, sobre et honnête, dont l'activité et l'énergie sont reconnues, et qui peut prouver ses états de service par des personnes compétentes, en outre des certificats suivants qui lui ont été offerts par quelques-uns de ceux qui l'ont employé :

SOREL, 16 mars 1868.

Je certifie que Pierre Côté a été plusieurs années dans l'emploi de la compagnie de navigation du St-Laurent, et que pendant nombre d'années il a été employé par moi comme maître-charpentier. Il est familier avec tous les genres de machines. Il est d'un caractère doux et obligeant ; il est sobre et digne de confiance à tous égards.

C. L. ARMSTRONG,

*Ci-devant surintendant de la Cie de navigation
du lac St-Pierre et du fleuve St-Laurent.*

SOREL, 24 mars 1868.

Je, soussigné, certifie que je connais M. Pierre Côté, porteur du présent certificat, depuis trente ans. C'est un homme sobre et un excellent charpentier de navires. Il a construit plusieurs barges et bateaux à vapeur, et a mis en place les machines de ces derniers à la parfaite satisfaction des armateurs. En ma qualité d'inspecteur de bateaux à vapeur, je sais qu'il a été appelé à corriger des erreurs faites par les fondeurs en construisant des machines. C'est une des raisons pour lesquelles je n'hésite pas à recommander cet homme comme capable en tous points de bien remplir ses devoirs.

X. BEFORT,

Inspecteur de bateaux à vapeur.

SOREL, 17 mars 1868.

Le porteur, Pierre Côté, a travaillé pour moi comme menuisier et ajusteur, pendant que je conduisais des steamers et des dragueurs sur le St-Laurent. Il a toujours fait son ouvrage à ma satisfaction. Il est sobre, et tous ceux qui l'emploieront seront, je pense, contents de lui.

W. SMITH,

Capitaine du vapeur "Rocket".

SOREL, 17 mars 1868.

Je certifie par le présent que le porteur, M. Pierre Côté, a construit pour moi deux charpentes de machines qu'il a mises en place sur les bateaux à mon entière satisfaction. Je n'hésite donc pas à le recommander comme mécanicien de premier ordre.

JOHN BURGESS,

Ingénieur-mécanicien du remorqueur "Meteor"
(Cie. Paquebots océaniques de Montréal.)

SOREL, 16 février 1868.

Je certifie que je connais Pierre Côté comme mécanicien habile. Il sait faire les modèles et gabaris de bateaux et de barges, peut construire des bateaux et des barges, mettre en place les machines de bateaux à vapeur et de moulins, et aussi construire des moulins à scier et des moulins à farine, et installer toute la machinerie dans ces moulins. C'est un homme sobre et actif, qui se recommandera de lui-même à quiconque voudra le mettre à l'épreuve.

JAMES HUNTER,

Ci-devant ingénieur, commission du havre, Montréal.

RIVIÈRE-DU-LOUP, avril 1865.

M. Pierre Côté a travaillé, pour la "Hunterstown Lumber Company" à la construction de barges et de steamers, depuis deux ans. Nous le recommandons avec plaisir comme un ouvrier actif qui s'entend parfaitement à la construction des vapeurs et des barges, comme le font voir le steamer *Tyler* et les barges *Hunterstown* et *Burlington*, qui voyagent actuellement à la baie de Burlington, Vermont.

IGNATUIS TYLER,

Gérant général "Hunterstown Lumber Co".

SOREL, 21 septembre 1868.

Je donne mon adhésion aux certificats ci-dessus en faveur de M. Pierre Côté, qui a fait et exécuté pour moi plusieurs importants travaux, tels que construction de quais, jetées, etc.

J. B. L. PRÉCOURT, N. P.

Les connaissances d'un homme aussi bien qualifié étaient donc très-utiles à la commission et elle aurait dû traiter M. Côté avec justice et le payer libéralement pour les services qu'il pouvait rendre, mais malheureusement elle ne l'a pas fait.

M. P. Côté fut engagé par le président de la commission, l'hon. John Young, et entra en charge du chantier le 12 novembre 1874. Il n'y avait alors dans ce chantier que le terrain nu et tout était à y créer; M. Côté se mit à l'œuvre avec un nombre d'hommes très-restreint, sans même l'aide d'un *foreman* pour conduire les hommes et d'un commis pour tenir les comptes du chantier; et, au commencement du mois de décembre suivant, il avait réussi à faire les appareils nécessaires et à mettre six chalands, une barge et un *stone lifter* sur le chantier, et placé tous les dragueurs, vapeurs et autres vaisseaux de la commission en hivernement dans le port de Sorel, ce qui lui valut les compliments de l'hon. M. Young, lorsqu'il visita le chantier au mois de janvier, avant son départ pour l'Angleterre.

Dans le cours de janvier 1875, et en l'absence de l'hon. M. Young, la commission nomma M. John McCarthy inspecteur des vaisseaux de la commission, avec un salaire de deux mille piastres par année. Cette nomination était parfaitement inutile, parce

que la commission avait, en M. Côté, un homme bien mieux qualifié à remplir cette charge que M. McCarthy, et, si elle eût donné un *foreman* à M. Côté pour conduire les hommes du chantier en son absence, ce monsieur pouvait agir comme inspecteur des vaisseaux de la commission, sans augmentation de salaire, et d'une manière bien plus satisfaisante que M. McCarthy ne peut le faire, parce que ce dernier n'est nullement qualifié pour cela, et ne possède pas les connaissances nécessaires pour remplir les devoirs des charges qui lui sont confiées. En effet, M. John McCarthy n'est ni maître-charpentier, ni ingénieur, ni mécanicien, ni dessinateur, ni ajusteur, (*draftsman, millwright*), et il n'a jamais fait autre chose que conduire un certain nombre d'hommes sous la surveillance de son frère dans le chantier de construction de D. et J. McCarthy. Les capacités de ce monsieur, comme ouvrier ou comme administrateur de travaux, ne peuvent entrer en comparaison avec celles de M. Côté, non plus que leurs manières dans leurs rapports avec le public, parce que M. McCarthy est un homme brusque et emporté et n'est pas du tout sociable vis-à-vis du public.

La raison de sa nomination reste inexplicable et ne peut être expliquée à l'avantage de la Commission, et cependant le contrôle des affaires de la Commission paraît être exercé ici bien injustement par les MM. McCarthy, qui, après avoir fait une belle fortune avec l'ancienne Commission des travaux du St.-Laurent, sont en train d'en faire une seconde avec la Commission actuelle; ils lui ont loué leur chantier et leurs quais à des prix exorbitants, et le salaire de l'un d'eux est tout-à-fait disproportionné aux services qu'il peut rendre.

Aussitôt après sa nomination, J. McCarthy commença à s'immiscer dans la conduite du chantier, prétendant, disait-il, alléger le fardeau de M. Côté, qui n'avait pas de *foreman* et surveillait les travaux seuls; il diminua les gages d'une grande partie des employés, qui durent souffrir cet acte injuste parce qu'on était alors au milieu de l'hiver et que tous les emplois étaient remplis ailleurs; puis il notifia M. Côté que ses gages seraient réduits à soixante piastres par mois à dater du mois de février suivant, au lieu de quatre-vingts qu'ils étaient avant. M. Côté, qui avait laissé faire M. McCarthy jusque-là, afin de rester en bons termes avec lui, protesta contre cette injustice en invoquant son engagement par l'honorable M. Young. Pour toute réponse, on l'avertit que la Commission ne pouvait pas régler la chose en l'absence de ce dernier, alors en Angleterre, mais qu'il était probable que ses services ne seraient plus requis au mois de mai suivant; et, à la fin de juin, il fut déchargé et payé au prix de soixante piastres par mois seulement, et remplacé par J. McCarthy, dont le salaire était plus du double du sien.

M. Côté insista alors pour être payé de la balance due sur son salaire et demanda les raisons pour lesquelles on le renvoyait du service, lorsque M. Kennedy, ingénieur de la Commission, vint le voir et lui dit qu'il avait une meilleure chance à lui donner à Montréal et de venir travailler là. M. Côté s'y rendit et fut employé par la Commission durant trois mois et payé à raison de trois piastres par jour, puis il fut déchargé. Voyant que la Commission ne voulait pas lui rendre justice, ce monsieur institua des procédés légaux contre la Commission pour le recouvrement de la balance de son salaire, et ces procédés sont pendants devant la Cour à Sorel.

Le fait d'avoir renvoyé M. Côté du service sans raisons valables constitue une grande injustice envers ce monsieur, tout en étant très-préjudiciable aux intérêts de la commission, au point de vue des capacités et du salaire de son remplaçant, M. McCarthy. En effet, cet acte injuste et inqualifiable a nui considérablement à la commission, et a eu pour effet immédiat d'augmenter les dépenses d'administration d'une manière notable, parce que M. J. McCarthy engagea un *foreman* avec un bon salaire et deux commis pour tenir le bureau, aussitôt après le départ de M. Côté.

La commission nomma aussi, dans le cours du printemps de 1875, M. Thomas McKenzie au poste d'assistant-surintendant des travaux du St.-Laurent, avec un gros salaire. Cette nomination n'était pas plus nécessaire que celle de M. J. McCarthy, parce que le capitaine C. Armstrong, alors surintendant des travaux, n'avait pas besoin d'assistant et n'en avait pas demandé. D'ailleurs, si la chose était nécessaire, on devait choisir un homme compétent pour remplir cette charge, et non un homme comme M. T. McKenzie, qui est un étranger à la province de Québec, n'a jamais étudié notre

navigation intérieure et ne connaît le fleuve St.-Laurent et le lac St.-Pierre que pour l'avoir remonté trois ou quatre fois à bord d'un steamship qu'il commandait autrefois, en faisant le trajet de Halifax à Montréal. On ne pouvait choisir un assistant plus incapable d'assister le surintendant des travaux que ce M. McKenzie, et cette nomination est évidemment due à un favoritisme de famille et à l'influence de ceux qui contrôlent injustement les affaires de la commission ici, à Sorel. Cette nomination appartenait de droit à l'un des pilotes de la commission, qui sont tous des hommes possédant les connaissances nécessaires pour remplir cette charge, qui connaissent bien le lit du fleuve et les endroits où il faut le creuser; un de ces hommes pouvait rendre des services à la commission en remplissant ses devoirs d'assistant-surintendant, mais non pas un homme comme M. McKenzie, qui ne connaît rien du tout dans cette branche et n'a pu être d'aucune utilité au surintendant, parce que ce dernier ne pouvait se fier au savoir de M. McKenzie pour le remplacer au besoin.

Dans le cours de l'été de 1875, il arriva un acci lent à un chaland, causé, paraît-il, par la faute d'un des capitaines des vapeurs de la commission; comme on ne put découvrir le véritable auteur des dommages, tous les capitaines des vapeurs furent condamnés à en payer le coût conjointement, de sorte que les innocents ont payé pour le coupable.

Dans l'automne de 1875, la commission expédia deux chargements de charbon de Montréal à Sorel; quand le charbon fut livré, les capitaines des vaisseaux qui l'avaient transporté demandèrent le prix du fret, qui était de soixante centins la chaudronne, prix convenu à Montréal. J. McCarthy et T. McKenzie prétendirent alors que ce charbon était livrable à la mesure d'Angleterre et non à la chaudronne de trente-six minots du Canada, ce qui faisait une grande différence; l'un des capitaines refusa d'accepter cela et intenta une action à la commission pour le paiement de son fret. La cour lui donna gain de cause et condamna la commission aux dépens. L'autre capitaine, qui était pauvre et avait besoin de son dû immédiatement pour la subsistance de sa famille, fut forcé d'en passer par les prétentions de MM. McCarthy et McKenzie pour toucher son argent de suite; on lui extorqua ainsi environ quinze piastres.

Tout dernièrement encore, un capitaine de vaisseau entreprit de charroyer une charge de charbon de Québec à Sorel pour la Commission, le fret étant payable par le vendeur du charbon à Québec. Le capitaine prit son chargement à même la cargaison d'un navire en rade et ne tint pas compte de la quantité prise; comme cela se fait toujours dans ces cas-là, il signa un connaissance pour deux cent cinquante chaudronnes, "plus ou moins." Rendu à Sorel, le charbon fut mesuré par ses hommes et les employés de la Commission: et il se trouva avoir plus de trente chaudronnes de plus que le nombre porté au connaissance; le capitaine demanda alors un reçu constatant qu'il avait livré tant de chaudronnes de charbon, afin qu'il pût se faire payer de son fret par le propriétaire à Québec, mais ces messieurs ne voulurent pas lui donner un reçu pour plus que les deux cent cinquante chaudronnes portées au connaissance, ne voulant tenir aucun compte des mots "plus ou moins" y énoncés; l'affaire est encore pendante et va probablement être la cause d'un autre procès intenté contre la Commission.

Dans le cours de l'hiver dernier, MM. J. McCarthy et T. McKenzie firent faire pour un montant considérable d'ouvrage dans les boutiques de Montréal, au grand détriment des propriétaires de boutiques de Sorel, qui pouvaient faire tous ces ouvrages à meilleur marché qu'à Montréal. Depuis ce temps, ça été une règle dans le bureau de Sorel de donner tous les contrats avantageux à Montréal et de ne plus faire faire ici que des bagatelles, et encore à plus bas prix qu'ailleurs. Cependant, il y a à Sorel des boutiques de première classe, pouvant faire tout l'ouvrage de la Commission, à la satisfaction des plus exigeants. Il en est de même pour le bois de construction, que la Commission achète toujours des marchands de l'Outaouais et d'ailleurs, et ce bois lui coûte plus cher quand il est prêt à être employé que celui que les marchands de bois et propriétaires de moulins à scier de Sorel peuvent lui vendre, parce que la manœuvre de ce bois est si coûteuse à la Commission pour l'envoyer scier aux moulins de Sorel et le rapporter aux chantiers ensuite, que le prix en est grandement

augmenté quand il est prêt à être employé, et il y aurait un bon profit à faire en l'achetant des marchands de Sorel.

Il en est de même pour le patronage de la Commission chez les marchands de Sorel; il n'y a que ceux qui sont amis personnels avec MM. McKenzie et McCarthy qui sont favorisés de ce patronage.

Au printemps de 1876, quatre capitaines de dragueurs furent renvoyés du service, et l'on donna leur emploi aux ingénieurs à bord de ces dragueurs, conjointement avec la charge d'ingénieurs, quoique ceux-ci ne soient nullement au fait du commandement et de la manœuvre d'un dragueur et ne puissent remplir ces deux charges sans que le service en souffre beaucoup; on offrit en même temps aux capitaines démis de les employer comme seconds capitaines à bord des mêmes dragueurs avec les mêmes gages qu'ils avaient comme capitaines, afin sans doute de fournir aux ingénieurs l'occasion d'apprendre la manœuvre de ces hommes; pas un ne voulut accepter ces offres humiliantes et ils furent déchargés. Pourquoi donc renvoyer ces hommes qui avaient fait leurs preuves les années dernières, et étaient reconnus comme capables de conduire et faire fonctionner un dragueur avec habileté, pour les remplacer par des hommes qui ne connaissent rien autre chose que leur métier d'ingénieur et ont assez à faire pour en remplir convenablement les devoirs? Et, si ces capitaines n'étaient capables que comme seconds, pourquoi leur payer les gages de capitaines, pendant qu'ils feraient l'office de seconds seulement? Ces changements doivent avoir été faits dans un but moins avouable que celui d'économiser les deniers de la Puissance, et l'on peut dire que le favoritisme a été une des raisons, sinon l'unique raison, de cet acte injuste et stupide.

L'expérience a démontré depuis que ces changements ont été extrêmement préjudiciables aux intérêts de la Commission et à l'avancement des travaux, parce que l'incapacité de ces capitaines-ingénieurs a été la cause d'accidents graves et nombreux arrivés aux dragueurs, dont six ont été mis hors de service dans une même semaine, ce qui a causé des retards considérables dans l'exécution des travaux. Dans un cas surtout, l'incapacité du capitaine-ingénieur du dragueur No. 9 causa des dommages au dragueur pour une somme d'au-delà de deux mille piastres, et cela seulement parce qu'il ignorait la manière de s'y prendre pour repêcher une certaine partie du mécanisme dragueur qui était tombée à l'eau, chose que tous les capitaines de dragueurs savent faire parfaitement et considèrent comme élémentaire dans leur métier. Après avoir brisé les parties essentielles du dragueur, sans réussir dans ses efforts, on dut avoir recours à un plongeur pour retirer cette partie du mécanisme brisée, ce qui causa une grande perte de temps et coûta très-cher.

Depuis le printemps, on a eu recours aux services du plongeur plusieurs fois pour des accidents analogues, et cela uniquement parce que les capitaines-ingénieurs ne savent pas manœuvrer les dragueurs sous leur charge. Avant cet été, jamais on ne s'était servi de plongeur pour repêcher les parties du mécanisme dragueur qui se brisaient, et les capitaines les repêchaient eux-mêmes sans perte de temps et sans dépense. Cependant, le capitaine du dragueur No. 9 ne fut pas déchargé.

Dans le même temps, le capitaine du vapeur servant le dragueur No. 9 fut la cause accidentelle d'une collision entre le vapeur et le dragueur, et causa à ce dernier un léger dommage; il fut suspendu de son emploi durant un mois.

M. Maxime Lacouture, ingénieur de première classe, avait servi la Commission durant six ans, à la satisfaction de tous; il a été renvoyé du service injustement et sans raisons et remplacé par un autre.

M. P. Pigeon, forgeron, a été également renvoyé du service, après avoir travaillé deux ans pour la Commission, et remplacé par un autre, sans raisons.

M. X. Comtois, vieux serviteur de la Commission depuis plus de dix ans, a toujours fait un bon devoir comme capitaine de barge et gardien; renvoyé sans raisons et remplacé par un étranger non qualifié à remplir son emploi.

M. Casimir Lemay, capitaine de barge et maître-calfat de la Commission a été renvoyé sans raisons au printemps et remplacé par un autre moins capable que lui.

M. Théodore Marcotte, second capitaine à bord d'un dragueur, faisait bien son devoir et était capable comme second; a été renvoyé à la veille de commencer les

travaux du printemps et remplacé par un autre qui n'est pas qualifié à remplir cette charge.

M. Alexis Dumas, second ingénieur à bord d'un dragueur, servait la Commission depuis longtemps et faisait bien son devoir ; a été renvoyé au printemps et remplacé par un autre.

Enfin, des hommes capables et ayant servi longtemps comme seconds ingénieurs, et qui méritaient d'être promus au grade de premiers ingénieurs sur les dragueurs-neufs de la Commission ne l'ont pas été, mais on a fait venir des étrangers pour leur donner ces emplois.

Il n'est donc pas étonnant qu'avec un nombre aussi considérable d'employés-incapables de remplir leurs devoirs, et dont quelques-uns occupent des charges importantes, les travaux n'avancent pas, les accidents soient nombreux et dispendieux, que le public soit mécontent de l'administration et que les intérêts publics souffrent.

En présence de cet état de choses, les soussignés se croient justifiables, dans l'intérêt public, de vous soumettre le présent réquisitoire et de vous prier d'user de votre influence pour obtenir qu'une enquête soit tenue sur l'administration des travaux de la Commission du Havre de Montréal à Sorel et ses employés, afin que les abus et les défauts soient constatés, les remèdes à y apporter suggérés, pour rendre justice à qui elle est due, et sauvegarder en même temps les intérêts publics et les deniers de la Puissance.

SOREL, août 1876.

Pierre Côté.

Pierre Beaulac,

Théodore ^{sa} Marcotte, } (M. C. Blais, témoin.)
marque

F. St. Louis,

J. B. Guévremont,

Paul ^{sa} X Lamothe, } (M. C. Blais, témoin.)
marque.

J. O. Bellerose,

Théophile Vigneau,

J.-Bte. ^{sa} X Vigneau, } (M. C. Blais, témoin.)
marque.

Edouard Letendre;

Maxime Rajotte,

N. Beaulac,

A. C. Beaulac,

Clément Levesque,

Edouard Lussier,

Raphaël Gagné,

Achille Gagné,

Joseph Gagné,

George Veuillette,

Aimé Martel,

Joseph Champagne,

Jean-Jacques Bruneau,

Nazaire Provost,

Louis Allard fils,

Pierre Péloquin,

Ferdinand Quantin, charpentier,

Charles Pager, charpentier,

Pierre Cayer, navigateur,

Pierre Hurteau,

Joseph Moysan,
Onésime B. Mondor,
Calixte Crédit,
Joseph Champagne, mécanicien,
F. Girard,
Michel St. Michel,
Prime Dauphinois, constructeur de navires,
Modeste Fréchette,
Charles Nault,
D. Guévremont,
Didace Guévremont. (M. C. Blais, témoin.)

(B.)

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 3 février 1875.

MONSIEUR,—Les Commissaires du Havre de Montréal m'ont donné instruction de vous informer qu'ils ont dernièrement délibéré sur la question des salaires. Votre cas, entre autres, a été examiné, et les Commissaires ont été d'avis que la somme de soixante piastres par mois est une rémunération raisonnable. Ils sont disposés à vous allouer ce salaire pour le temps qu'ils auront besoin de vos services.

Votre obéissant serviteur,

H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

M. PIERRE CÔTÉ,
Sorel.

(C.)

SOREL, 8 février 1875.

MONSIEUR,—J'ai reçu en son temps votre communication du 3 du courant, relative à la question des salaires, par laquelle vous m'informez que les Commissaires du Havre ont été d'avis que la somme de soixante piastres par mois est dans tous les cas une rémunération raisonnable.

Les circonstances dans lesquelles a eu lieu mon engagement, l'automne dernier, m'autorisent à penser que mon cas n'aurait pas dû être compris dans l'examen fait par les Commissaires lors de leur délibération sur la question des salaires, et que je puis m'attendre raisonnablement à continuer de recevoir, sans aucune diminution, le salaire convenu par mon engagement.

Je vais énoncer ici ces circonstances, et je vous prie de vouloir bien les porter à la connaissance du bureau, pour qu'il les prenne en favorable considération. Le ou vers le 9 novembre dernier, l'honorable John Young, président du bureau, vint à Sorel, et l'engagement que je passai avec lui fixait mon salaire à \$80 par mois: Je fus induit à accepter ce salaire par l'assurance que l'engagement contracté durerait au moins quatre ou cinq ans. C'est en conséquence du caractère de durée qui s'attachait à cet emploi que j'ai alors décliné d'accepter un autre emploi qui s'offrait à moi avec l'attrait d'une rémunération beaucoup plus lucrative. J'aurais pu facilement avoir alors \$4 par jour.

Je dois aussi mentionner le fait que, après avoir ainsi contracté mon engagement à Sorel, j'ai reçu en cette ville, à la date du 12 novembre 1874, un télégramme de la Commission me donnant avis de me mettre à l'œuvre, conformément à mon engagement. Aussitôt, je commençai à établir le chantier, et j'entrai en fonctions généralement. Depuis lors, j'ai activement exécuté le service dont j'étais chargé, avec la pleine conviction que je continuerais de recevoir le salaire de \$80 par mois, convenu comme susdit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

PIERRE COTÉ.

(D.)

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 18 février 1875.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 8 du courant, qui a été soumise aux commissaires. Il n'est pas certain que vos services seront requis après le 1er mai prochain, et j'ai reçu instruction de vous donner avis à cet effet.

Les commissaires ne passent aucun engagement qui ne puisse être mis à fin par un avis de trois mois au plus. Il vous font la présente communication pour prévenir tout malentendu.

Je ne sache pas qu'il ait été rien convenu par rapport à vos gages; mais d'ici au retour du président, qui est actuellement absent, aucune somme excédant \$60 par mois ne peut être portée sur la feuille des salaires.

Votre obéissant serviteur,

H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

M. PIERRE CÔTÉ, Sorel.

(E.)

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 14 avril 1877.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de la part des commissaires du havre de Montréal d'accuser réception de votre communication du 13 du courant, qui leur est parvenue ce matin, accompagnée d'une copie de la pétition à laquelle elle se réfère.

Vous demandez que la réponse aux allégations de la pétition vous soit transmise d'ici à lundi prochain le 16 du courant. Comme ces allégations sont à la fois très-nombreuses et très-générales dans leur forme, et qu'elles portent sur la conduite administrative de la Commission depuis nombre d'années, les commissaires ne sauraient préparer convenablement un document de cette nature, sans un délai beaucoup plus long. Ils m'ont en conséquence donné instruction de vous informer que l'ingénieur en chef de la commission, M. Kennedy, qui a la direction principale des travaux dont il s'agit particulièrement ici, a reçu ordre de se rendre à Ottawa, lundi prochain, et de comparaître devant le comité du Sénat, afin de fournir tous les renseignements nécessaires sur les détails de l'administration à Sorel et aux autres lieux.

Je dois de plus ajouter que pour ce qui est de la destitution de Pierre Côté et de Pierre Charbonneau dont parle la pétition, les commissaires ont en date du six courant adressé au ministre de la Marine et des Pêcheries une communication pour l'information du Sénat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. D. WHITNEY,
Assistant-secrétaire.

A l'honorable
J. B. Guévremont,
Sénateur.

(F.)

CANADA,
Province de Québec. }
District de Richelieu. }

COUR SUPÉRIEURE.

No. 1274. }

DIDACE GUÉVREMONT,

Demandeur.

vs.

DAME MARY EMMA TUNSTALL *et al.*,*Défendeurs.*

Je, soussigné, protonotaire de la Cour Supérieure, dans le district de Richelieu, certifie que Colbert Paulet, constructeur de navires, de la ville de Sorel, a, dans cette cause, donné une déposition pour les défendeurs, commencée le deuxième jour de juin mil huit cent soixante et quinze et produite ce jour-là tel qu'il appert par le dossier, et une autre pour le demandeur, laquelle appert par le dossier avoir été reçue le cinquième jour de novembre mil huit cent soixante et quatorze, et produite le même jour.

En foi de quoi mon seing et le sceau de la dite cour à Sorel, ce dix-huitième jour d'avril mil huit cent soixante et dix-sept.

A. N. GOUIN,
P. C. S.

(G.)

Canada,
Province de Québec, }
District de Richelieu. }

COUR SUPÉRIEURE.

No. 1274 }

Présent : L'hon. T. J. J. LORANGER, J. C. S.

DIDACE GUÉVREMONT,

Demandeur.

vs.

DME. M. E. TUNSTALL *et al.*,*Défendeurs.*

Le cinquième jour de novembre dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent soixante et quatorze, est comparu Colbert Paulet, constructeur de navires, de la ville de Sorel, âgé de trente-trois ans, témoin produit de la part du demandeur.

Lequel, après serment prêté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :—Je ne suis point intéressé dans l'événement de ce procès. Je connais les parties en cette cause. Je me rappelle de l'élection de mil huit cent soixante et sept, à laquelle élection feu Thomas McCarthy a été élu. J'étais alors à l'emploi de la société D. et J. McCarthy dont le dit feu Thomas McCarthy était un des membres.

Q. Est-il à votre connaissance que le dit feu Thomas McCarthy ait donné un festin à ses électeurs après son élection ? où a-t-il fait ce festin ? qui a-t-il chargé de faire ce festin pour lui ? et rapportez-nous toutes les circonstances qui sont venues à votre connaissance personnelle à propos de ce festin ?—R. La connaissance que j'ai de ce festin c'est que quelques jours avant, feu Thomas McCarthy m'a envoyé chez le demandeur pour voir si tout était prêt pour le festin. J'y suis allé et j'ai vu M. J.-Bte. Guévremont. Ils étaient après préparer le festin, c'est-à-dire la famille du demandeur, et il y

avait d'autres personnes aussi. Je pense bien qu'il y avait quelqu'un de la famille de M. J.-Bte. Guévremont, mais je ne puis pas le jurer. Le demandeur me dit alors que tout serait prêt pour le jour fixé.

Q. Est-il à votre connaissance que le dit feu Thomas McCarthy ait employé le demandeur à faire pour lui le dit festin et qu'est-ce qui a été dit en votre présence à propos de cela ?—R. Je sais que feu Thomas McCarthy a demandé au demandeur de faire le festin pour lui. Monsieur Guévremont le demandeur, a dit : " Cela nous force bien, mais on fera ce que l'on pourra." En réponse M. McCarthy a dit : " Faites toutes les dépenses : je suis capable de payer, je vous paierai." Il ne lui a pas dit de quelle manière faire le festin. Il lui a dit de faire le festin en grand, de rien négliger. Dans le commencement, le demandeur ne voulait pas faire le festin ; M. McCarthy a demandé M. J.-Bte. Guévremont, qui a fait consentir M. Didace Guévremont le demandeur. Le feu Thomas McCarthy a dit à quelqu'un de St-Robert ou de Ste-Victoire de faire annoncer le festin à la porte des églises le même dimanche qu'il l'a fait annoncer ici. C'est monsieur Thomas McCarthy lui-même qui a annoncé le festin à la porte de l'église de Sorel, sur le husting, à la fin de la messe un dimanche. Je sais qu'il a invité ses gens à venir se réjouir avec lui à son festin chez M. Didace Guévremont le demandeur. J'ai assisté au triomphe de feu Thomas McCarthy, qui m'avait engagé pour l'escorter à cheval et suivre son carrosse : Nous étions une dizaine de cavaliers pour escorter son carrosse. Pour escorter le carrosse de feu Thomas McCarthy, j'ai engagé le cheval d'un nommé Cournoyer.

Q. Qui vous a promis de payer ces dépenses-là, et qui les a payées ?—R. C'est M. McCarthy qui a promis de les payer, mais c'est moi qui les ai payées. Je ne les ai pas demandées à M. McCarthy. Le triomphe a été, suivant mon goût, un beau triomphe. Je prenais le dit feu Thomas McCarthy pour un homme bien riche, et il était réputé tel. Il a été parlé devant M. McCarthy par M. J.-Bte. Guévremont que ce dernier aiderait au demandeur à faire le festin pour l'engager à le faire. M. McCarthy en a d'abord parlé à M. J.-Bte. Guévremont et ce dernier a fait consentir le demandeur, qui ne voulait pas d'abord, en lui promettant de l'aider.

Transquestionné.

Q. Est-ce avant ou après l'élection que cette conversation entre feu Thomas McCarthy, le demandeur et son frère, M. Jean Bte. Guévremont, à propos de la préparation du festin, a eu lieu ?—R. C'est après l'élection, je ne puis pas dire combien de jours, c'est entre l'élection et le triomphe.

Q. Cette conversation a-t-elle eu lieu à la résidence du demandeur ou à celle de feu Thomas McCarthy ?—R. Elle a eu lieu dans la rue, en la ville de Sorel, tout vis-à-vis la résidence de feu Thomas McCarthy, ou celui-ci s'était adonné à rencontrer le demandeur et son frère M. Jean Bte. Guévremont, un soir.

Q. Comment est-il arrivé que vous avez été présent à cette entrevue et à cette conversation ?—R. C'est parce que j'étais là présent. Je suis arrivé pendant que les deux MM. Guévremont et feu M. McCarthy étaient ensemble à parler, et je me suis arrêté pour parler avec eux autres. Nous n'étions que quatre personnes, c'est-à-dire feu Thomas McCarthy, le demandeur, son frère l'honorable Jean Bte. Guévremont et moi, lorsqu'a eu lieu la conversation en question au sujet de la préparation du festin, et lorsque le demandeur est convenu tel que je l'ai mentionné dans mon examen en chef, de le faire avec feu M. Thomas McCarthy. Je ne suis pas parent ni allié avec la famille Guévremont.

Et le déposant ne dit rien de plus, la présente déposition lui ayant été lue, il déclare qu'elle contient la vérité, y persiste et a déclaré ne savoir signer.

Assermenté, pris et reconnu les jour,
mois et an ci-dessus mentionnés en
premier lieu, cour tenante. }

A. N. GOVIN,
P. C. S.

Je, soussigné, protonotaire de la Cour Supérieure dans le district de Richelieu, certifie que ce qui précède est une vraie copie de l'original déposé de record au greffe de la dite cour.

En foi de quoi mon seing et le sceau de la dite Cour à Sorel, ce vingt-sixième jour du mois d'avril, mil huit cent soixante-dix-sept.

A. N. GOUIN,
P. C. S.

(H.)

Canada,
Province de Québec, }
District de Richelieu. }

COUR SUPÉRIEURE.

Présent : L'honorable T. J. J. LORANGER, J. C. S.

DIDACE GUÉVREMONT,

No. 1274. }

vs.

Demandeur.

DAME MARY EMMA TUNSTALL *et al.*,

Défendeurs.

Le deuxième jour de juin dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et quinze, est comparu Colbert Paulet, constructeur de navires de la ville de Sorel, âgé de trente-trois ans, témoin produit de la part des défendeurs.

Lequel après serment prêté sur les Saints Evangiles dépose et dit :—Je ne suis point intéressé dans l'événement de ce procès, je connais les parties en cette cause.

Q. Avez-vous eu connaissance du festin qui a eu lieu sur le terrain de M. Didace Guévremont, le demandeur, en mil huit cent soixante et sept à propos d'élection ?—
R. Oui.

Q. Avez-vous eu connaissance de quelques arrangements ou marchés entre feu Thomas McCarthy, M. Didace Guévremont, le demandeur, et l'honorable J. Bte. Guévremont relativement à la préparation et aux dépenses de ce festin, et dites ce que vous en savez ?

(Objecté à cette question comme illégale, comme étant la répétition de la même question posée dans l'examen du témoin fait le cinq novembre dernier et comme tendant à faire contredire le témoin par lui-même. Objection rejeté par la Cour. Le demandeur excipe du jugement renvoyant l'objection à la question ci-dessus.)

Q. Avez-vous eu connaissance d'aucune conversation entre eux à propos de ce festin ?

(Même objection que ci-dessus, réservée par les parties.)

R. Je n'ai pas eu connaissance, je ne m'en souviens pas.

Q. Après l'élection de M. McCarthy, avez-vous eu occasion de le rencontrer quelque part avec les deux messieurs Guévremont, le demandeur, et Jean-Baptiste ?

(Même objection que ci-dessus. Même réserve.)

R. Je ne me souviens pas de les avoir rencontrés. Je puis les avoir rencontrés dans la rue, mais je ne m'en souviens pas.

Q. Vous rappelez-vous les avoir souvent rencontrés ensemble avant ou pendant l'élection ?—R. Oui.

Q. Avez-vous jamais entendu feu Thomas McCarthy dire à Didace Guévremont, le demandeur, de faire ce festin pour lui et qu'il le paierait bien, ou autres paroles ayant le même sens ?

(Même objection que ci-dessus, même réserve.)

R. Non.

Q. Avez vous jamais entendu l'honorable Jean Baptiste Guévremont en présence de feu Thomas McCarthy demander ou tourmenter son frère, le demandeur, de faire ce festin pour M. McCarthy ?

(Même objection que ci-dessus, même réserve.)

R. Je n'ai pas eu connaissance de cela.

Q. Avez vous jamais rencontré ces trois messieurs dans la rue parlant ensemble de la préparation et des dépenses de ce festin ?

(Même objection que ci-dessus, même réserve.)

R. Non, je n'ai pas eu connaissance de cela, ça peut peut-être avoir été dit, mais je ne me rappelle pas de cela. Si cela a été dit c'est après l'élection, et après l'élection je n'ai plus rôdé avec eux, à part du festin auquel j'ai assisté, ainsi qu'à la promenade à Ste. Victoire.

Q. Entre le jour de l'élection et celui du festin, avez vous eu occasion de rencontrer ensemble ces trois messieurs ?

(Même objection que ci-dessus, même réserve.)

R. Je n'en ai pas eu connaissance.

Q. Avez-vous eu connaissance, que feu Thomas McCarthy, et l'honorable Jean-Baptiste Guévremont aient parlé devant vous de celui qui devait faire ce festin ?

(Même objection que ci-dessus, même réserve.)

R. Non.

Q. L'honorable Jean-Baptiste Guévremont a-t-il jamais parlé devant vous d'aider au demandeur pour l'engager à faire ce festin ?

(Même objection que ci-dessus, même réserve.)

R. Je n'ai pas eu connaissance de cela.

Q. Le cinq de novembre dernier, par qui étiez-vous employé et chez qui travailliez-vous ?—R. Chez M. Didace Guévremont, le demandeur. Je faisais des réparations à sa maison.

Transquestionné sous réserve des objections ci-dessus.

Q. Vous rappelez-vous d'avoir donné votre déposition ici en cour, dans la présente cause le 5 novembre dernier ?—R. Oui.

Q. Cette déposition contient-elle la vérité, et lorsque vous l'avez donnée, avez-vous raconté les faits tels que vous les connaissiez ?—R. Je pense bien que oui.

Q. Vous avez dit dans cette déposition du 5 novembre dernier, que feu Thomas McCarthy, avait ordonné au demandeur, devant vous dans la rue, en la ville de Sorel, vis-à-vis la résidence du dit feu Thomas McCarthy, de faire le festin pour lui, et qu'il le paierait bien ; est-ce qu'en disant cela, vous avez dit la vérité ?—R. Si je l'ai dit, comme de raison, j'ai dit la vérité ; mais je ne pense pas que cela ait été demandé de même.

Q. Vous avez dit dans cette déposition que cette conversation avait eu lieu vis-à-vis la demeure de feu Thomas McCarthy, un soir, quelques jours après l'élection ; en disant cela avez-vous dit la vérité ?—R. Je ne me remets pas de cela ; peut-être que je l'ai dit ; si c'est marqué, c'est que je l'ai dit, et si je l'ai dit c'est que c'est la vérité.

Q. Dans le temps de l'élection de 1867 et après, n'étiez-vous pas l'employé de M. McCarthy, et ne l'avez-vous pas été assez longtemps après l'élection ?—R. Oui.

Q. Lors du festin, n'étiez-vous pas un des principaux officiers ordonnateurs, et pour l'élection de M. McCarthy, n'étiez-vous pas un de ses principaux hommes de confiance ?—R. J'étais comme tous les autres. J'étais à cheval comme cinquante autres et plus l'étaient. Je pense qu'il y en avait d'autres au-dessus de moi durant l'élection, mais j'étais un de ses principaux hommes de confiance.

Q. Combien de temps avez-vous été employé par le demandeur, l'automne dernier ?—R. Je pense que c'est six ou sept semaines.

Q. N'est-il pas vrai que c'est votre père, Léandre Paulet, qui avait, en novembre dernier, l'entreprise de la réparation de la maison du demandeur, et que vous travailliez pour votre père à la maison du demandeur ? que c'était votre père qui vous avait engagé et non le demandeur ?—R. Je pense que lorsqu'on est en société, mon père et moi, nous travaillions autant l'un que l'autre pour le demandeur.

Q. Qui vous a demandé pour travailler à la réparation de la maison du demandeur, n'est-ce pas votre père ?—R. Mon père est venu chez nous me demander si je voulais prendre la *job* en société avec lui, que si je ne voulais pas, il ne la prendrait pas, et j'ai consenti.

Q. N'est-il pas vrai que c'est votre père seul, et sans vous qui a fait le marché avec le demandeur, et qui en a posé les conditions ?—R. Oui.

Q. Le cinq novembre dernier, avez-vous donné votre déposition librement, sans contrainte et sans aucune promesse de la part du demandeur ?—R. Oui ; le demandeur ne m'a fait aucune promesse pour donner ma déposition première.

Q. Lorsque vous dites dans votre déposition que vous ne connaissez pas les faits sur lesquels on vous a interrogé, n'entendez-vous pas par là dire que vous ne vous rappelez plus de ces faits-là ?—R. Lorsque j'ai dit que je ne m'en rappelais plus, c'est une chose que j'ai oubliée.

Q. Lorsque vous avez dit que vous ne les connaissiez pas, vouliez-vous dire que vous ne vous en rappelez plus ?—R. C'est que je ne les connaissais pas.

Q. Comment se fait-il que vous ne connaissez pas maintenant des faits que vous connaissiez et que vous avez affirmés dans votre déposition du 5 novembre dernier ?—R. Tout ce que je vous ai dit, c'est ce que j'en pensais ; je n'en connais pas plus.

Q. Les défendeurs, MM. McCarthy, ne vous ont-ils pas employé très longtemps, et ne vous ont-ils pas fait gagner votre vie depuis un grand nombre d'années ?—R. Oui.

Q. Actuellement et depuis le mois de mars dernier, n'êtes-vous pas employé par eux à la construction ou réparation de vaisseaux ?—R. Non.

Q. Pour qui travaillez-vous depuis le mois de mars dernier ?—R. Je travaille pour le gouvernement au chantier du havre, vis-à-vis la ville de Sorel, sur le terrain des messieurs McCarthy, qu'ils ont loué aux commissaires du havre de Montréal.

Q. Qui est le surintendant ou le directeur de ces travaux ?—R. Je connais M. John McCarthy qui est inspecteur ou surintendant ; mais ce n'est pas lui qui conduit les travaux, nous n'avons pas d'affaire à lui, mais au foreman ; il ne fait qu'inspecter les ouvrages. C'est M. Pierre Côté qui est foreman, et qui m'a dit avoir été engagé par M. Young de Montréal.

Q. N'est-ce pas M. McCarthy qui vous a engagé là, ou n'avez-vous pas été engagé là par son entremise ?—R. Non ; parce que lorsque j'ai été engagé là, M. McCarthy n'y avait pas d'affaire, c'est l'automne dernier de bonne heure, et il n'est entré en charge qu'en hiver ; c'est M. Pierre Côté qui m'a engagé.

Q. N'est-ce pas M. McCarthy qui fixe le prix des hommes employés au dit chantier ?—R. Je ne m'en suis pas aperçu moi, parce que mon salaire a été fixé par le foreman et le capitaine Charles Armstrong, l'automne dernier.

Q. Avez-vous reçu un subpoena pour venir rendre témoignage aujourd'hui ?—R. Je suis venu de la même manière que pour M. Guévremont, je n'ai pas reçu de subpoena, M. Guévremont m'avait demandé ce que j'en pensais, et M. McCarthy m'a demandé lui aussi de dire ce que j'en pensais.

Q. Quand est-ce que M. McCarthy vous a demandé pour être témoin, et n'est-ce pas sur le chantier qu'il vous a demandé ?—R. C'est ce matin, à son office, que M. McCarthy m'a demandé si j'avais objection à venir déclarer ce que j'en connaissais, et nous sommes venus tout droit en Cour. C'est M. Daniel McCarthy ici présent qui m'a demandé. Il m'a fait demander par un des hommes d'aller à son office, ce que j'ai fait, et là il m'a demandé si j'avais objection à venir conter ce que j'en connaissais, c'est tout ce qu'il m'a dit alors. En traversant, il m'a dit que tout ce qu'il voulait c'est que je dise la vérité.

Q. N'avez-vous pas dit à plusieurs personnes en novembre dernier, que vous étiez présent, lorsque feu Thomas McCarthy avait donné ordre au demandeur de faire le festin, et entre autres à votre père Léandre Paulet ?—R. Je n'ai pas connaissance de cela.

Q. Lorsque vous avez donné votre témoignage, l'automne dernier, le demandeur vous avait-il parlé de votre témoignage avant de venir le rendre ?—R. Il m'a parlé souvent de cette affaire-là ; je ne me rappelle pas tout ce qu'il m'a dit ; il m'a parlé de choses et d'autres sur l'affaire du procès.

Q. N'est-ce pas dans l'office de M. McCarthy que vous êtes payé de vos gages?—
R. Non, dans l'office du havre, parce que M. McCarthy l'a loué au havre; les MM. McCarthy ont leur office en dehors du chantier.

RÉ-EXAMINÉ.

Q. Si vous aviez été présent à quelque conversation, dans la rue ou ailleurs, entre feu Thomas McCarthy, Didace Guévremont, le demandeur et l'honorable J.-Bte. Guévremont, à propos de la préparation et des dépenses du festin en 1867, ne pensez-vous pas que vous vous en rappelleriez encore?

(Objecté à cette question de la part du demandeur comme illégale, comme ne découlant pas des transquestions et comme étant la répétition des questions déjà posées. Objection réservée par les parties.)

R. Je pense bien que je m'en rappellerais.

Q. Lorsque vous avez donné votre première déposition dans cette cause, en novembre dernier, n'aviez-vous pas pris quelques traites ou quelques verres de boisson avec le demandeur, et cela aurait-il pu nuire à votre mémoire?

(Objecté à cette question de la part du demandeur comme ne découlant pas des transquestions, comme suggestive et comme illégale. Objection réservée par les parties.)

R. J'en avais pris cinq ou six verres dans le courant de la journée, pas tous avec le demandeur; mais je ne pense pas que cela ait pu nuire à ma mémoire ni à mon témoignage. J'avais pris cela depuis la matinée jusqu'à une heure de l'après-midi, heure à laquelle j'ai commencé mon témoignage. J'en avais pris une couple de verres avec le demandeur, avant de prendre le dîner, que je n'ai pas pris avec le demandeur mais dans ma famille. Lorsque j'ai pris ces verres-là nous ne parlions pas du procès.

Et le déposant ne dit rien de plus, et la présente déposition lui ayant été lue, il déclare qu'elle contient la vérité, y persiste et a déclaré ne savoir signer.

Assermenté, pris et reconnu,
Cour tenante, les jours, mois
et an ci-dessus en premier
lieu mentionnés. }

A. N. GOUIN.

P. C. S.

Je, soussigné, protonotaire de la Cour Supérieure, dans le District de Richelieu, certifie que ce qui précède est une vraie copie de l'original déposé de record au greffe de la dite Cour.

En foi de quoi mon seing et le sceau de la dite Cour à Sorel, ce vingt-sixième jour d'avril mil huit cent soixante et dix-sept.

A. N. GOUIN.

P. C. S.