

*Nixon, payeur et  
pourvoyeur—  
Tenue des livres.*

Explication du  
système.

9910. Voulez-vous maintenant expliquer, par exemple, le système d'après lequel était tenu le brouillard?—Toutes les transactions étaient entrées dans le journal, dans l'ordre dans lequel elles étaient faites, excepté, cela va sans dire, la livraison des chèques, qui était entrée dans le livre de chèques ou le livre du compte de banque.

9911. Lorsque vous dites livre de chèques ou livre de compte de banque, voulez-vous dire qu'il y avait deux livres, ou qu'ils ne faisaient qu'un?—Ils ne faisaient qu'un livre.

9912. Avez-vous dit que toutes les transactions, à mesure qu'elles étaient faites, étaient entrées soit dans le journal ou dans le livre de caisse?—Oui; comme de raison. Il y avait des réquisitions, mais elles étaient entrées dans le livre de réquisition. Lorsqu'un ingénieur faisait une réquisition, M. Nixon l'entrait dans le livre de réquisition.

9913. Ce n'était pas là une transaction, mais une demande?—Oui.

9914. Mais lorsqu'une transaction avait lieu, dites-vous qu'elle apparaissait dans le journal ou dans le livre de caisse?—Oui.

Pas d'entrée des  
approvisionnement  
livrés, tant que le  
compte n'en était pas  
produit.

9915. Alors, lorsque les approvisionnements étaient livrés sur quelque réquisition, une entrée en était faite?—Lorsque les approvisionnements étaient livrés, il n'en était pas fait d'entrée, tant que le compte n'en était pas produit.

9916. Quel compte?—Le compte du marchand. Par exemple, M. Nixon reçoit une réquisition de la part de l'ingénieur; cette réquisition est entrée dans le livre de réquisitions, et M. Nixon remplit la commande. Cela peut prendre un certain temps; et, à la fin du mois, le compte arrive, puis il est vérifié sur le livre de réquisition.

9917. Alors, lorsqu'un compte était produit par le marchand, parce qu'il avait livré des approvisionnements pour quelque ouvrage, quelque exploration, ou pour quelque personne, vous entendez que cette livraison d'approvisionnements apparaissait dans votre journal?—Elle apparaissait dans le livre d'expédition. Ils étaient tous gardés ou collés dans le livre d'envoi, de manière à ne pas figurer dans le journal.

9918. Était-ce là la seule entrée faite de cette transaction, par laquelle le marchand avait fourni des approvisionnements à quelque personne employée au chemin de fer du Pacifique?—C'était la seule entrée.

L'entrée des approvi-  
sionnements était  
faite en collant sim-  
plement les factures  
dans un livre.

9919. Et comment cette entrée était-elle faite: était-ce en collant la facture sur la feuille du livre?—La facture était collée sur la feuille du livre d'expédition.

9920. Une entrée en était-elle faite dans aucun de vos livres?—Non.

9921. Alors nul item n'était imputé à aucun ouvrage, à raison de ces approvisionnements?—Non.

Dans des transactions  
ordinaires, le témoin  
ne tiendrait pas les  
livres de cette ma-  
nière.

9922. Croyez-vous que c'était un mode convenable de tenir des livres, que de coller les factures sans en tenir d'entrée?—Dans des transactions d'affaires ordinaires, si je tenais les livres pour un marchand, je ne suivrais pas ce mode; mais lorsque ces livres ont été ouverts, je ne savais pas à quel débit ces comptes seraient portés, nous ignorions sous quel titre les items devaient être entrés. Nous n'avions pas de

*Nixon, payeur et  
pourvoyeur—  
Tenue des livres.*

renseignements au sujet des divisions, et n'avions pas d'instructions d'Ottawa. Je comprenais que nous envoyions simplement, à la fin du mois, une liste des états d'argent, accompagnés des pièces justificatives.

9923. Mais vos réquisitions, sur lesquelles ces approvisionnements étaient livrés ne vous indiquaient-ils pas à quels comptes ils devaient être portés?—Quelquefois, mais pas toujours. Lorsque j'arrivai sur les lieux, je n'avais pas l'idée des comptes qu'il fallait ouvrir; je commençai par en ouvrir un au chemin de fer du Pacifique. J'ai compris alors que nous ne devons pas tenir de grand livre général; que ces entrées devaient être expédiées à Ottawa, où elles seraient portées aux comptes auxquels elles appartiendraient.

*Lorsque le témoin prit la charge des livres, il ne savait pas comment procéder.*

9924. Devons-nous alors comprendre, comme question de fait, que vous n'aviez à tenir dans votre grand livre aucuns comptes auxquels les approvisionnements, expédiés ou fournis par divers marchands, fussent portés?—Non; c'est cela.

*N'a pas entré dans le grand livre à quels comptes les approvisionnements livrés par divers marchands étaient portés.*

9925. Le seul moyen de s'assurer de ce fait serait de regarder non dans vos livres, mais dans les papiers volants?—Oui.

9926. Et si l'un de ces papiers volants s'était égaré ou perdu, il n'en aurait pas été laissé de trace?—Les pièces justificatives étaient reçues en triplicata—c'est-à-dire après quelles avaient été payées.

9927. Je parle de l'autre partie de la transaction?—Ça serait là la seule chose qui fût indiquer ce pour quoi ces comptes ont été payés.

9928. Alors, à part ces papiers volants, vos livres indiquaient-ils la transaction de cette succursale ou de ce bureau?—On pouvait la constater, comme de raison, par les papiers volants.

9929. Savez-vous ce que veut dire le mot à part?—Oui.

9930. Il semble absurde de dire que vos livres démontreraient cela, à part les papiers volants, si vous examinez les papiers?—Je veux dire qu'il vous faudrait les papiers volants avec les livres.

9931. Je vous demande si vos livres l'indiqueraient sans les papiers?—Non.

*A part les feuilles volantes, etc., les livres n'indiquaient pas les transactions par lesquelles, les approvisionnements étaient renvoyés par les marchands de qui ils avaient été achetés.*

9932. Je suppose que quelques articles aient été fournis par d'autres que par les marchands, tels que des chevaux ou des bestiaux, ou des animaux d'aucune sorte—y aurait-il eu dans vos livres une autre entrée que ces papiers volants, pour indiquer la transaction?—Pas dans un autre livre que le livre d'expédition.

9933. Le livre d'expédition est, si je comprends bien, une collection de feuilles volantes?—C'est une collection des comptes de toutes les marchandises livrées.

*Livre d'expédition une collection de factures.*

9934. Ce n'en est pas une mention, mais ce sont les feuilles elles-mêmes?—Oui.

9935. Le livre d'expédition ne contient nulle part un compte courant indiquant toute la somme des transactions?—Non.

*Nixon Payeur et  
Pourvoyeur—  
Tenue des livres.*

Les animaux et autres articles qui n'étaient débités que sur des comptes volants étaient quelquefois remis.

9936. Les articles dont vous avez parlé, lesquels consistaient en animaux ou en approvisionnements, qui étaient en premier lieu achetés pour certaines personnes, et dont vous colliez les comptes, étaient-ils quelque fois renvoyés, soit en entier ou en partie?—Oui, sans doute.

9937. Faisiez-vous mention dans vos livres de ces remises?—Le garde-magasin en prenait note.

Le témoin n'en a pas pris note.

9938. Prenez vous note de ces transactions?—Non.

Les livres, même avec les comptes, ne montraient pas l'état des affaires.

9939. Quelque livre d'expédition, ou quelques-uns de vos livres indiquaient-ils l'opération de ces remises, sans donner la valeur ou la quantité des articles renvoyés?—Non.

9940. Vos livres seuls, ou en y comprenant le livre d'expédition, donneraient-ils le véritable état des affaires?—Oui; je crois qu'ils le devraient.

9941. Voulez-vous m'expliquer comment ils le donneraient, si vous dites que les remises n'y étaient pas entrées?—Sans doute ils ne le donneraient pas. Je n'avais pas compris la question.

N'a jamais examiné le livre de magasin de Parr, mais est positif qu'il n'indiquait pas la valeur des marchandises en magasin.

9942. Maintenant pouvez-vous dire, comme question de pratique, si le livre du magasin, que tenait M. Parr, avez-vous dit, contient un compte courant indiquant, à quelque époque, la quantité de marchandises qui étaient alors en magasin?—Je ne sais pas. Je n'ai jamais examiné son livre.

9943. Alors êtes-vous plus en état de dire si le livre indiquait la valeur des marchandises en magasin?—Il ne l'indiquait pas; j'en suis positif.

Comptes avec sous-agents, personnels.

9944. Alors, pour ce qui est de la manière dont les comptes avec les sous-agents étaient tenus, pouviez-vous dire si l'on tenait avec le sous-agent un compte personnel, ou les articles étaient-ils portés au compte de la personne avec laquelle il négociait, ou au débit de l'ouvrage, auquel il était occupé?—Le compte était personnel.

9945. Quel était le débit de ce compte contre les sous-agents?—Le montant d'argent avancé.

Débité aux sous-agents les ventes pour argent comptant, seulement.

9946. Leur débitait-on autre chose que de l'argent?—Les ventes pour argent comptant; je crois que c'est tout.

9947. Débitiez-vous à un sous-agent des approvisionnements que vous lui expédiez pour être distribués de quelque manière, ou à quelqu'un de ses hommes?—Je les entráis sur une feuille séparée.

9948. Je vais répéter ma question: Débitiez-vous à un sous-agent des approvisionnements que vous lui expédiez pour être distribués de quelque manière, ou à quelqu'un de ses hommes?—Ils étaient débités, mais pas dans son compte.

9949. Comme de raison, je parle de vos livres; je ne parle pas des mémoires volants éparpillés dans le bureau. Comprenez-vous que je parle maintenant de votre mode de comptabilité?—Oui.

*Nizon, Payeur et  
Pourvoyeur—  
Tenue des livres.*

9950. Je vais alors répéter cette question, la restreignant seulement à votre système de livres?—Non.

9951. Creditiez-vous au compte des sous-agents les sommes qu'ils avaient payées aux ouvriers, au moyen d'aucun de ces approvisionnementnements?—Non.

9952. Aviez-vous, dans vos livres, quelque compte, soit avec des particuliers, ou sous un titre général, indiquant le montant entier des approvisionnementnements que vous envoyiez à divers sous-agents, ou à tous vos sous-agents, et ce que l'on faisait de ces approvisionnementnements?—Non ; il n'y avait pas de compte de ce genre.

9953. Alors y a-t-il dans vos livres quelque méthode par laquelle nous puissions maintenant nous assurer s'il a été dûment tenu compte des approvisionnementnements qui ont été expédiés?—Il n'y en a pas ; le seul moyen serait de repasser les livres.

9954. Mais j'ai compris que vous aviez dit que cela n'apparaissait pas dans les livres?—Je parlais du grand livre quand j'ai dit qu'il n'était pas tenu de compte.

9955. Voulez-vous dire qu'il est tenu dans un livre qui n'est pas votre grand livre un compte de ces approvisionnementnements?—Il en était fait des entrées en détail.

9956. Mais il n'y avait pas d'état sommaire?—Il n'y avait pas de compte sommaire.

9957. Y a-t-il dans votre journal, des mémoires mêmes détachées qui indiquent comment les sous-agents tenaient compte de ces approvisionnementnements?—Je crois que oui.

9958. Croyez-vous que votre journal, en en parcourant les diverses entrées, donnerait assez de détails pour faire un compte de grand livre sur ce sujet?—Non, il n'en donnerait pas suffisamment.

9959. Alors, si l'on désirait faire un compte de grand livre pour voir quels sont le débit et le crédit à ce sujet, où prendrait-on les informations?—Dans le livre d'expédition et le journal.

9960. Cela suffirait-il sans le livre du magasin?—Si des marchandises avaient été remises ou des remboursements effectués, ils étaient entrées dans le livre du magasin.

9961. Si le compte avait été détaché du livre d'expédition, et n'y avait pas été remis, aurait-il été possible de tirer ce compte exactement?—Pas à ce bureau-ci. Comme de raison, le duplicata aurait été trouvé au département, à Ottawa.

9962. Savez-vous si les factures étaient soigneusement gardées dans le livre d'expédition, ou si quelquefois elles ne s'y trouvaient pas?—Je crois qu'elles sont toutes dans le livre d'expédition.

9963. Avez-vous emporté avec vous le livre d'expédition?—Non.

9964. Regardez aux pages 58 et 59 du livre d'expédition, et dites si des comptes qui devraient s'y trouver sont remplacés par des mémoires?—Les comptes n'y sont pas.

On ne débitait pas au sous-agent les approvisionnementnements qui lui étaient envoyés pour être distribués ; on ne lui créditaient pas non plus ce qu'il avait payé aux ouvriers, au moyen d'approvisionnementnements.

Pas de compte général des approvisionnementnements.

Le journal n'indiquait pas le détail des approvisionnementnements.

Le livre d'expédition, le journal et le livre du magasin.

Le livre d'expédition ne renferme pas tous les comptes.

*Nixon, payeur et  
pouvoyeur—  
Tenue des livres.*

9965. Trouvez-vous un mémoire?—Il y a un mémoire qui indique, je suppose, en faveur de qui était le chèque.

9966. Qui a écrit ce mémoire?—Moi-même.

9967. Croyez-vous maintenant que le livre d'expédition renferme tout les comptes?—Non ; je ne le crois pas.

9968. En trouvez-vous d'autres aux pages 63 et 65?—Oui.

9969. En trouvez-vous un autre à la page 66?—Oui.

9970. Pour une somme de \$6.53?—Oui.

9971. En trouvez-vous un autre à la page 45?—Oui.

Le détail des approvisionnements ne pouvait être constaté par les livres, même en les parcourant.

9972. Sans repasser le livre ou sans chercher les blancs, dites-vous maintenant qu'il y a des pièces justificatives pour former cette somme, si le livre d'expédition tenu au bureau de Winnipeg n'en fait pas mention?—Non ; je vois que plusieurs items ont été omis. Je crois pouvoir maintenant me rappeler la raison de quelques-unes de ces omissions, en voyant le livre.

Entrées des sommes appartenant au gouvernement et qui passaient par les mains de Nixon.

9973. Je ne trouve pas à redire maintenant, et je ne prétends pas qu'il n'y avait pas de raisons valables pour omettre ces items. L'interrogatoire que je vous fais subir dans ce moment a pour but de découvrir s'il y a un moyen suffisant de faire une enquête sur les transactions de ce bureau. C'est là la seule chose dont nous occupions à présent ; parce que, vous pouvez facilement comprendre que si nous n'avons pas ici les pièces justificatives, pour les examiner, il est inutile d'essayer de faire une enquête. Saviez-vous s'il était tenu un état des sommes payées à M. Nixon, pour le gouvernement?—Oui ; on en faisait une entrée dans le journal.

Pas reportées à un compte sommaire dans le grand livre.

9974. Faisait-on une entrée dans un autre livre, d'après cette entrée ; —en d'autres termes, les entrées de ce compte étaient-elles portées à un compte sommaire tenu dans le grand-livre?—Non.

9975. Alors, il n'y a pas dans le grand livre de compte qui puisse indiquer le montant de ces items?—Non ; il n'y a pas de compte de ce genre.

9976. Y a-t-il quelque entrée vous indiquant de quelle manière M. Nixon employait ces sommes?—Il en était fait une entrée dans le journal.

9977. Faisait-on dans un autre livre une entrée sur celle qui était faite dans le journal?—Pas dans d'autre que le livre de copies de lettres. Je crois qu'il y a un mode régulier indiquant où l'argent était déposé et reçu. Un rapport régulier en était envoyé à Ottawa.

9978. Vous n'appelleriez guère cela partie de vos livres?—Non.

Nul compte indiquant de quelle manière ces sommes étaient employées.

9979. Je parle maintenant de vos livres à cet endroit, les états financiers des comptes?—Non ; il n'y a pas de semblable compte dans aucun livre.

Nixon lui disait quelles étaient les sommes qu'il avait reçues du gouvernement.

9980. L'argent que recevait M. Nixon, pour le gouvernement, passait-il sous votre contrôle personnel, ou vous nommait-il les items afin que vous en fissiez une entrée?—Il me les donnait de vive voix.

*Nixon, payeur et  
pourvoyeur—  
Tenue des livres.*

9981. De cette manière, avez-vous, que vous sachiez, quelque moyen de connaître si les entrées faites dans le journal donnent un état de ces sommes?—Non, je ne puis, comme de raison, dire cela.

Ne peut dire si les entrées dans le journal étaient exactes ou non.

9982. Avez-vous lieu de croire qu'ils donnent un pareil état?—Oui

9983. Quelle raison avez-vous de le croire?—Aucune autre que la confiance que j'ai que M. Nixon ne ferait rien de mal.

9984. Vous n'avez pas d'autre raison que cette confiance?—Non ; comme de raison, je n'avais aucun moyen de le savoir.

9985. Cela ne faciliterait pas votre système de comptabilité?—Non.

9986. Vous occupiez-vous de la gestion de son compte de banque personnel avec la banque?—Non ; je ne le crois pas. Je ne me souviens pas de m'en être jamais occupé.

Ne croit pas qu'il se soit occupé du compte personnel de Nixon.

9987. Par exemple, s'il vous arrivait de faire des dépôts à la banque à son propre crédit, preniez-vous dans la suite le contrôle de ce compte, et négociez-vous avec la banque au sujet de ce compte, en votre qualité de fonctionnaire du gouvernement?—Non.

9988. Avez-vous quelque moyen de vous assurer, si les sommes que vous déposiez à son crédit personnel étaient toutes entrées dans les états qui étaient par la suite fournis au gouvernement comme contenant un état exact de ces transactions—c'est-à-dire êtes-vous en état de vérifier l'exactitude de ces états qui étaient expédiés de temps à autre par M. Nixon?—Je n'ai pas d'autre moyen que le livre de copies de lettres.

9989. Je parle de leur vérification avant qu'il ne fussent expédiés. Aviez-vous vous-même une connaissance personnelle suffisante de ses affaires personnelles ou de son compte de banque pour pouvoir dire si les états qu'il expédiait au gouvernement étaient strictement exacts, ou s'ils renfermaient des erreurs?—J'avais ce moyen ; que chaque fois qu'une somme d'argent était reçue pour lui au département, j'en faisais une entrée dans le journal, et lorsque le dépôt était fait, je pouvais, comme de raison, dire alors, en référant au livre, si le dépôt couvrait ou non, toutes les sommes reçues.

9990. Alors, vous voulez dire, je suppose les sommes reçues dont vous aviez connaissance?—Certainement.

9991. Pouvez-vous dire si, avant que ces états ne fussent envoyés au gouvernement, vous examiniez les mémoires détachés dans le journal, afin de pouvoir dire si les états envoyés par M. Nixon étaient absolument exacts, ou s'ils ne l'étaient pas?—Je sais que je les ai examinés quelquefois. Je ne puis dire si je l'ai toujours fait ou non.

Ne pourrait dire si, avant d'envoyer les états de Nixon, il comparait toujours les items avec les mémoires détachés dans le journal. ]

9992. Aviez-vous dans vos livres un compte de ces sommes qui étaient reconnues comme ayant été reçues pour le gouvernement, et un autre compte des sommes que vous déposiez au crédit du receveur-général, de manière à présenter un état sommaire de ces comptes?—Non ; il n'y a pas de compte de cette sorte.

9993. Où peut-on trouver ce compte, s'il en existe un?—On ne peut le trouver que dans le journal et le livre de copies de lettres.

*Nixon Payeur et  
Pourvoyeur—  
Tenue des livres.*

Ne sait pas si la banque avait un livre dans lequel les sommes reçues pour le gouvernement, et déposés au compte particulier de Nixon, étaient entrées.

9994. Savez-vous s'il était tenu un livre de banque dans lequel les employés de la banque entraient les sommes qui avaient été reçues pour le gouvernement et déposées au crédit personnel de M. Nixon?—Je n'ai jamais vu un tel livre.

9995. Vous savez qu'il est d'habitude pour les particuliers d'avoir ce qu'ils appellent un livre de banque—un petit memorandum?—Oui.

9996. Dites-vous que vous en avez vu un?—Je ne me souviens pas d'en avoir vu.

9997. Vous ai-je interrogé au sujet de plusieurs comptes qui ont été balancés dans vos livres : entre autres, par exemple, celui de John Brown?—Oui.

Pas de moyen d'expliquer comment les comptes tels que ceux de John Brown étaient balancés.

9998. Etes-vous arrivé à pouvoir expliquer cette balance?—Non, je crois la comprendre, bien que je n'en voie aucune indication. Je puis me rappeler la chose de mémoire.

Explication de mémoire.

9999. Mais les livres n'en font aucunement mention?—Cela est indiqué clairement dans ce compte, mais vous ne pouvez pas le découvrir.

10000. Nous voulez dire que l'état que présentent les livres est exact, mais vous n'êtes pas capable de le constater par les entrées faites dans les livres?—Non ; je ne le puis pas. Je veux dire qu'autant que je me rappelle, l'état qui apparaît est exact.

10001. Vous dites cela de mémoire?—Je me rappelle la transaction jusqu'à un certain degré. Je me souviens que ce montant a été porté à son crédit dans une banque, pour qu'il le retirât en sa qualité de sous-agent à Edmonton. Pour une raison quelconque il ne l'a pas retiré, on n'a pas voulu prendre de chèques, et le montant a été plus tard déposé au crédit du receveur-général.

10002. Est-ce ainsi que vous vous rappelez comment la chose a été arrangée?—Oui.

10003. Alors, si votre mémoire ne vous fait pas défaut, il n'a jamais réellement retiré l'argent de la banque?—Je crois qu'il ne l'a jamais retiré.

10004. S'il l'a retiré, alors votre mémoire fait défaut?—Oui ; à moins que cet argent n'ait été remis à M. Nixon et déposé au crédit du receveur-général.

10005. Regardez l'entrée, au compte de John Brown, et voyez quelle en est la date?—C'est le 15 décembre 1876.

10006. Voyez-vous dans cet état de M. Nixon (Exhibit No 104) quelque preuve qu'un montant de ce genre ait été déposé au crédit du receveur général, à cette époque ou vers ce temps, le montant étant de \$2,861.28?—Non ; je ne vois pas de tel montant.

10007. J'ai compris que vous aviez dit que si l'argent a été retiré au moyen de ce chèque fait à John Brown, ça ne serait régulier que dans le cas où il en serait tenu compte, où s'il avait été réellement porté au crédit du receveur-général?—Lorsque j'ai dit que je pouvais me souvenir de la transaction—la partie se rattachant au crédit porté au receveur général—je n'en étais pas sans doute tout-à-fait convaincu, mais

*Nison, Payeur et  
Pourvoyeur—  
Teneur des livres.*

je savais que des faits de ce genre se produisaient, et je crois que c'est dans le compte de John Brown.

10008. Pouvez-vous expliquer ce crédit autrement que par le fait que Brown n'a pas réellement pris le chèque?—Brown n'a pas pris le chèque; c'est à cette conclusion que j'en arriverais.

10009. S'il en était ainsi, cette entrée serait-elle régulière, à votre avis?—Non.

10010. Regardez le chèque qui vous est présenté, et dites s'il a été retiré de la banque par John Brown?—Oui; je vois par la note qu'il y a sur le chèque que ce dernier a été déposé pour lui rembourser ses chèques sur son compte particulier.

10011. Dites-vous maintenant que votre première explication à l'effet qu'il n'a pas été retiré de la banque, était une explication exacte de la transaction?—Non; ce n'était pas exact. Explication inexacte.

10012. Vous croyez que l'explication que, de mémoire, vous croyiez exacte, ne l'était pas?—Non.

10013. Vous dites maintenant qu'il y a une autre explication?—Oui.

10014. Quelle est cette autre explication?—Je ne puis la trouver que par l'explication du chèque, savoir que Brown, lorsqu'il était là-bas, doit avoir donné des chèques sur son compte particulier, jusqu'à concurrence de ce montant. Une autre explication  
du compte de Brown.

10015. Cela est-il indiqué dans vos livres, ou faudrait-il recourir au compte particulier de John Brown pour le voir?—Ce chèque apparaît dans son compte, n'est-ce pas?

10016. Pouvons-nous vérifier l'exactitude de votre dernière explication sans recourir au compte particulier de John Brown?—Non; à moins que nous n'examinions quelques-uns des états, ou quelques-uns des papiers détachés.

10017. Alors vos livres ne donnent pas l'explication de cette transaction?—Non. Les livres ne donnent  
pas l'explication.

10018. Pour ce qui est des autres comptes que j'ai mentionnés—tels que ceux, par exemple, de Valentine Christian, et d'autres sous-agents, les avez-vous regardés pour voir si vous pouviez mieux les expliquer que vous ne l'avez fait déjà?—Non.

10019. En somme, quelle est maintenant votre opinion, en votre qualité de teneur de livres,—car j'ai appris que vous aviez quelque réputation comme teneur de livres,—relativement aux livres tels qu'ils étaient tenus alors? Etablissent-ils d'une manière satisfaisante les transactions du bureau?—Non; je ne crois pas qu'ils soient tels que je les tiendrais si j'en avais aujourd'hui la charge. L'opinion du témoin  
en sa qualité de teneur  
de livres est que les  
livres n'établissent  
pas d'une manière  
satisfaisante les tran-  
sactions du bureau.

10020. Est-il vrai que vous ayez quelque réputation comme comptable, et que vous soyez consulté relativement à la comptabilité?—Oui, comme de raison, l'explication que j'ai donnée avant de m'assurer du fait, était telle que je le comprenais.

10021. C'est-à-dire de mémoire?—Oui.

*Nixon, payeur et  
pourvoyeur—  
Tenue des livres.*

10022. Cela démontrerait que l'on peut être induit en erreur par les livres?—L'autre explication que j'ai donnée comportait que je croyais n'avoir à tenir que les comptes des hommes et ceux qui devaient être réglés ici; mais que les comptes du département étaient tenus à Ottawa.

10023. Désireriez-vous ajouter quelque chose sous forme de témoignage ou d'explication relativement à cette question?—Non.

**Nixon.**

Suite de l'interrogatoire de THOMAS NIXON :

**PAYEUR ET POUR-  
VOYEUR—  
TENUE DES LIVRES.**

*Par le Président :*

10024. Vous avez assisté au dernière interrogatoire de M. Conklin?—Oui.

10025. Pouvez-vous nous donner quelque éclaircissement au sujet du compte indignant les sommes reçues du gouvernement, et qui étaient portées à votre compte particulier, à la banque?—Non.

10026. Nous permettez-vous, ou désirez-vous que nous examinions votre compte particulier avec la banque, y compris ces items entre autre?—Je n'y ai pas d'objection.

10027. Auriez-vous la bonté de produire votre livre de banque particulier?—Vous feriez mieux de le demander à la banque.

10028. Et voulez-vous produire votre livre de banque particulier?—Oui; il y en a trois ou quatre. Je faisais affaires avec les marchands en premier lieu, et j'ignore si je puis retrouver ce livre, mais je le crois.

Conklin avait connaissance de tout l'argent que le témoin recevait.

10029. Au sujet des faits sur lesquels j'ai interrogé M. Conklin, lesquels démontraient en pratique l'insuffisance du mode de comptabilité, voulez-vous donner les explications sur ce que vous croyez nécessaire à ce sujet?—Je n'ai rien autre chose à dire que ceci, savoir que M. Conklin avait connaissance de toutes les sommes que je recevais. Je n'ai reçu aucune somme hors de sa connaissance. Par exemple, si une vente avait lieu, les comptes de vente étaient remis à M. Conklin; ou lorsqu'on vendait des chevaux, mon comptable en avait toujours connaissance.

10030. Ne croyiez-vous pas qu'il était prudent de lui suggérer de tenir un état sommaire de ces sommes?—Je puis vous dire franchement que chaque fois que j'envoyais de l'argent à Ottawa, j'allais trouver M. Conklin, et lui disais : " Donnez-moi un état des montants des sommes pour le mois dernier. " Vous voyez donc qu'il doit en avoir eu connaissance. Je parle maintenant en termes généraux. C'est par mes comptables, tant par celui qui est actuellement au bureau que par M. Conklin, que ces états étaient, je puis dire, vérifiés, lorsqu'ils me les remettaient.

N'a jamais enjoint à Conklin de tenir un compte collectif de ces transactions.

10031. La question que j'avais l'intention de vous poser est celle-ci : savoir, en votre qualité de fonctionnaire supérieur de M. Conklin, jugiez-vous opportun de lui enjoindre de tenir dans ses livres un état sommaire

*Payeur et Pour-  
voyeur—  
Tenue des livres.*

de ces transactions?—Je ne l'ai pas fait. Je puis dire qu'on supposerait naturellement que le comptable du bureau entrât toutes les sommes regues, mais il semble dire qu'il les a entrées dans le journal.

10032. Mais d'après ce qu'il dit, il n'avait aucun moyen d'en vérifier l'exactitude. Par exemple, si vous omettiez par hasard de mentionner le fait que vous aviez reçu vous-même personnellement une telle somme il n'avait aucun contrôle sur les livres, ou la balance qui figurerait à quelque époque future, de manière à vous rafraîchir la mémoire à ce sujet?—Il n'avait pas d'autre moyen que celui-ci : lorsque les transactions étaient portées à la connaissance du comptable—comme j'ai dit qu'elles l'étaient—il en apprenait tous les détails.

10033. Mais s'il avait tenu un état sommaire indiquant le débit et le crédit d'une personne quelconque ou d'un ouvrage, il aurait alors été en état de constater, par la balance, s'il y avait eu quelque erreur ou omission, et de vous signaler le fait, ou d'y appeler votre attention?—Je crois qu'il l'aurait pu.

10034. Mais croyez-vous que c'aurait été là le meilleur mode de constater la transaction?—Oui ; décidément.

10035. Je crois vous avoir déjà demandé si vous étiez au fait de la manière dont Parr préparait de temps à autre ses états—s'il se basait sur les marchandises qu'il avait alors en magasin, ou sur celles qu'il devait avoir d'après ses livres?—Je ne puis vous dire exactement comment il les préparait. Je ne voudrais rien affirmer d'une manière positive, à ce sujet. Je crois qu'il était fait au gouvernement des retours annuels de la quantité de marchandises en magasin, avec désignation des articles, mais sans indiquer leur valeur, ce que nous ne pouvions faire, cela va sans dire.

10036. Vous rappelez-vous cette affaire Brown, de manière à pouvoir l'expliquer plus en détail que ne l'a fait M. Conklin?—Non.

10037. Croyez-vous que l'on pourrait, par votre compte particulier de banque, auquel quelques-unes de ces sommes appartenant au gouvernement ont été déposées, distinguer les sommes qui vous appartiennent de celles que vous aviez en dépôt pour le gouvernement?—Je ne le crois pas.

10038. Si ce compte était produit, nous fournirait-il quelque éclaircissement sur cette question?—Je ne le crois pas. Prenons par exemple le cas de ce cheval, disons \$25—vous vous rappelez la transaction—J'aurais pu ce jour-là déposer \$40 ou \$50 à la banque, à mon crédit particulier. Dans ce cas—comme de raison je parle entièrement de mémoire—vous ne pouviez pas trouver les \$25 par eux-mêmes. Je ne me souviens pas que j'aie toujours déposé la somme précise en banque. Comme de raison, il y a des années de cela maintenant.

10039. Croyez-vous, pour parler d'une manière générale, que vous ayez eu des montants considérables mêlés aux sommes appartenant au gouvernement, ou seulement de faibles montants?—Ils étaient quelque fois considérables. Par exemple, j'ai reçu de l'Archevêque, pendant le séau des sauterelles, des sommes considérables que j'ai eu à employer à l'achat de blé et de farine. L'argent lui était envoyé, et il me le remettait.

*Ne peut expliquer le compte de Brown plus en détail que ne l'a fait Conklin.*

*Le compte particulier de banque ne ferait pas distinguer les sommes du gouvernement de celles qui appartiennent au témoin.*

*Payer et Pour-  
voyeur—  
Tenue des livres.*

Ne peut suggérer aucune méthode par laquelle l'exactitude de ses états fournis au gouvernement puisse être vérifiée.

10040. Pouvez-vous—Je vous demande cela parce que je sais que vous passez pour bien vous entendre en affaires—nous suggérer une méthode par laquelle nous puissions nous enquerir de l'exactitude de vos états fournis de temps à autre au gouvernement, au sujet de l'argent que vous aviez entre les mains, et qui appartenait au gouvernement?—Non ; je ne le puis pas.

10041. Croyez-vous que ce livre de banque particulier nous serait utile dans cette enquête?—Je crois que non, mais je n'ai pas d'objection à ce que vous l'ayez. J'ai donné au département des détails complets de toutes les transactions ; et je puis dire que je l'ai fait environ un mois seulement après ces opérations, pendant que les choses étaient encore fraîches dans ma mémoire.

10042. Mais vous aviez, comme de raison, le maniement de sommes immenses?—Non.

10043. Je crois que vous avez eu le maniement de plus d'un demi-million, dans cette seule affaire du chemin de fer du Pacifique?—Je n'ai rien touché de cette somme. Vous devez comprendre que cela ne pouvait venir sous mon contrôle ni directement ni indirectement.

10044. Je ne parle pas du montant sous votre contrôle, mais des sommes dont vous faisiez le calcul. Vous avez dit que ces états étaient fournis au gouvernement à de courts intervalles?—Oui.

Explique pourquoi il ne pouvait pas oublier les montants.

10045. Et je suppose que vous mentionnez ce fait pour faire comprendre que, pour une aussi courte période, vous aviez vraisemblablement les choses si fraîches à la mémoire, que vous ne pouviez pas faire d'erreur?—Est-ce pour cela que vous avez parlé de courts intervalles?—Oui.

10046. J'opposerai à cette prétention le fait que vous aviez l'esprit chargé de transactions si importantes, que vous auriez pu oublier quelques-unes de vos propres affaires?—Non ; nous différons ici d'opinion, parce que je ne recevais pas de montants considérables. J'étais des mois, par exemple, à ne recevoir que \$25—ou je pouvais être des mois à ne recevoir que \$25. Je n'avais à manier que l'argent qui venait en ma possession, de la manière dont nous sommes à parler.

10047. Mais n'aviez-vous pas l'esprit occupé d'autres transactions dont les opérations ne figuraient pas dans vos livres? Par exemple, l'achat d'approvisionnements—les transactions avec les marchands?—Sans doute ; mais je croyais que vous vouliez dire qu'ayant des sommes aussi considérables, j'aurais pu, par inadvertance, en oublier quelques-unes.

10048. Non, je voulais dire que vous aviez l'esprit tellement occupé d'autres affaires, telles qu'approvisionnements et transactions avec les marchands, qu'il pouvait être commis une erreur?—Certainement ; mais mes comptables et mon garde-magasin avaient connaissance de toutes les sommes que je recevais. Aucune transaction n'avait lieu sans que l'un ou l'autre en eût connaissance.

10049. Maintenant, comme affaire de pratique, ne receviez-vous pas quelque fois de l'argent que vous déposiez à votre compte particulier, à la banque, avant que votre teneur de livres n'en fût averti?—Je ne le crois pas.

*Payeur et Pour-  
voyeur—  
Tenue des livres.*

10050. L'en avertissiez-vous pendant que vous aviez l'argent dans la main ou sur vous?—C'était ordinairement le comptable qui recevait l'argent.

10051. Il a dit que non. J'ai compris qu'il avait dit que vous receviez cet argent, et l'en avertissiez?—Je suppose qu'il en était ainsi quelquefois. Par exemple, si je faisais une vente, soit seul ou conjointement avec mon garde-magasin, l'acheteur pouvait venir au bureau et me donner l'argent, au lieu de le donner au constable. Des faits de ce genre pouvaient arriver. Dans les détails, vous trouveriez qu'il y a de temps à autre plusieurs petites sommes—quelquefois, par exemple, on vendait un chien, ou peut-être un harnais de chien.

Circonstances dans lesquelles Nixon recevait d'abord de l'argent, et en faisait ensuite part au teneur de livres.

10052. Que faisiez-vous dans ce cas-là?—Je recevais personnellement l'argent.

10053. Le déposiez-vous parmi votre propre argent?—Je crois que oui.

10054. Et ensuite, vous communiquiez de mémoire la transaction à votre teneur de livres?—Je lui en faisais part immédiatement. Nous n'aurions pas laissé passer un mois sans le dire au teneur de livres.

10055. Je veux dire un jour ou deux plus tard?—Non; je ne le crois pas. Comme vous le verrez par ma lettre adressée au département, j'étais scrupuleux au sujet de l'argent que je recevais. Je n'aimais pas à manipuler l'argent.

10056. Croyez-vous que cet état fasse mention de tout l'argent déposé au crédit du receveur-général?—Je crois que oui. Il y a des années que cela a été fait.

10057. Avez-vous raison de croire que les états que vous avez fournis, à diverses époques, des sommes reçues et de celles placées au crédit du receveur-général, sont vraiment exacts?—J'en suis très positif.

10058. De sorte que s'il y a quelque erreur, c'est dans le système de comptabilité et non dans les transactions elles-mêmes?—Je ne crois pas qu'il ait été omis un seul dollar, et ne l'ai jamais pensé. J'étais très soigneux.

Ne croit qu'il ait été perdu un seul dollar.

10059. Aimerez-vous à donner quelque autre explication ou témoignage, sur ce sujet. Non; je ne sais rien autre chose.

10060. Je suppose que, sous l'administration de M. Currie, vous avez trouvé un mode différent de comptabilité?—Oui; la comptabilité de M. Currie paraît satisfaisante.

10061. Au sujet de ces sommes, en pareil cas, il aurait pu vous le dire; parce que cet état fait mention de sommes déposées par vous?—Ces montants n'ont pas été entrés à la fois.

10062. Vous savez, je suppose, que les livres de M. Currie contiennent le compte au sujet duquel je vous ai interrogé, et qui ne figurait pas dans les livres tenus d'après le système précédent?—Oui. Je vous ai déjà dit que je n'étais pas satisfait du mode qui avait été suivi.

10063. Seriez-vous assez bon de chercher, dans votre livre de banque particulier, si vous pouvez le trouver, pour voir si cela éclaircira l'affaire?—Je vais le faire.

*Payeur et Pour-  
voyeur—  
Tenue des livres.*

10064. Si vous voyez que ce livre peut nous aider, dans l'enquête sur cette affaire, nous vous serons obligés?—Je vais y voir.

10065. Mais si vous voyez qu'il ne peut nous être utile, voulez-vous venir nous le dire?—Je viendrai vous le dire franchement.

**Stronach.**

JOHN STRONACH est assermenté et interrogé :

**TÉLÉGRAPHE—  
ENTRETIEN.**

*Par le Président :*

**CONTRAT No. 1.**

Employé à la ligne pendant trois ans.

10066. Avez-vous eu occasion de juger de l'efficacité des lignes télégraphiques en rapport avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien?—Oui, depuis trois ans.

10067. Où avez-vous passé ce temps?—Pendant les trois premiers mois que j'ai été employé à la ligne, j'ai travaillé à la Bouche Blanche, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien ; j'ai passé le resté du temps au bureau de Winnipeg.

10068. Quelles étaient vos fonctions au bureau de Winnipeg?—J'étais opérateur et teneur de livres.

La ligne entre Winnipeg et Fort Pelly fonctionne bien, à certaines époques.

10069. Pouvez-vous dire si la ligne entre Winnipeg et Fort Pelly a généralement été suffisamment entretenue pour en assurer le bon fonctionnement?—A certaines époques de l'année seulement. En hiver elle fonctionne bien ; de fait, tout l'hiver. La ligne fonctionne bien tout le temps, probablement six mois. Comme de raison, il y avait des ruptures, de temps à autre.

10070. Mais la même chose arriverait sur n'importe quelle ligne?—Oui.

10071. Il n'y avait pas plus de ruptures durant l'hiver qu'il y en aurait sur une ligne de cette longueur?—Non.

10072. Comment est-ce en été?—Cela varie beaucoup. Il y a beaucoup à faire en été. Les fils s'abaissent, et il y en a une telle longueur, et il y a si peu d'hommes pour les réparer qu'il faut quelque temps pour les relever. Lorsqu'ils s'abaissent, c'est généralement une rupture passablement mauvaise.

La ligne a passé trois semaines ou un mois sans fonctionner.

10073. Lorsqu'il y a une rupture, combien de temps est-on sans se servir des fils?—A ma connaissance on a été jusqu'à trois semaines ou un mois.

10074. Combien de temps, pendant l'été, était-on incapable, croyez-vous, de se servir de la ligne?—Cela variait beaucoup. J'ai apporté avec moi un " check book " (il produit le livre). Nous tenions dans ce livre un compte de toutes nos transactions avec le bureau. Les entrées remontent jusqu'en mai 1877. Il indique exactement le temps que la ligne a été en communication, chaque mois sur la Rivière du Cygne.

10075. Vous tenez apparemment dans ce livre un compte de chaque jour que la ligne a fonctionné?—Oui ; c'est-à-dire chaque jour que nous avons quelque chose à entrer, nous l'y enregistrons.

10076. Ces comptes ne sont que pour les transactions de la ligne que vous entriez?—Oui.

10077. De sorte que s'il y a des blancs dans ce livre, il ne s'en suit pas nécessairement que la ligne ne fonctionnait pas durant ce temps-là?—Non; surtout pour une courte période de quatre jours. En mai 1878, j'oserai dire que la ligne a fonctionné tout le temps.

10078. Dois-je comprendre que vous pouvez, par ce livre, vous former une opinion du temps probable des diverses ruptures?—Oui.

Peut dire par le livre quand avaient lieu ces ruptures.

10079. Voulez-vous référer au livre et dire à peu près combien de temps la ligne n'a pas fonctionné dans le cours des trois derniers étés?—Dans le cours des trois dernières années, je calcule que la ligne a fonctionné entre la moitié et les trois quarts des cinq mois qui se sont écoulés à partir du 1<sup>er</sup> de mai jusqu'au 30 septembre, soit de la saison d'été.

La ligne a bien fonctionné entre la moitié et les trois quarts de cinq mois, de mai à septembre.

10080. Et durant le reste de l'année, devons-nous comprendre que, selon vous, elle a fonctionné sans plus d'interruptions que celles auxquelles on aurait pu s'attendre sur toute autre ligne?—Elle figure avec avantage à côté de notre autre ligne, celle du Nord-Ouest, qui s'étend jusqu'à Saint-Paul, pendant l'hiver,

Elle figure avantageusement, pour le reste de l'année, à côté des autres lignes.

10081. Avez-vous fait ce calcul que vous nous soumettez actuellement, en examinant votre livre; et en comptant les diverses périodes durant lesquelles aucun ouvrage n'a été fait sur la ligne?—Oui; c'est-à-dire aucun ouvrage payant.

10082. Alors prétendez-vous que la ligne a été à terre durant tout le temps pendant lequel vous trouvez qu'il n'y a pas eu d'ouvrage payant, ou avez-vous fait quelque réduction?—S'il y avait eu de l'ouvrage un jour, disons le 13 du mois, et qu'il n'y en eût pas eu jusqu'au 15 ou au 16, je verrais probablement un message ce jour-là; mais ce n'est pas une raison pour conclure que la ligne ait été à terre durant ce temps.

10083. Après avoir supposé que la ligne ait pu fonctionner pendant les courts intervalles dont vous parlez, bien qu'elle n'ait pas fonctionné?—Oui; en faisant cette réponse, j'ai pris une moyenne de trois années.

La réponse ci-dessus est basée sur une moyenne de trois années.

*Par M. Keefer:—*

10084. La ligne s'améliore-t-elle?—En 1878 elle a très-bien fonctionné. En mai et juin de cette même année, elle a fonctionné l'espace d'un mois entier; en juillet 1877, un mois. Je n'ai pas d'entrée qui indique qu'elle ait été à terre durant tout le mois d'août. En septembre 1878, elle a fonctionné l'espace de vingt-trois jours.

*Par le Président:*

10085. S'améliore-t-elle maintenant, ou devient-elle plus mauvaise?—Je ne puis dire qu'elle s'améliore; mais elle garde sa moyenne.

Elle garde la moyenne.

10086. Que connaissez-vous de la ligne à l'ouest de Pelly?—Je n'ai rien à y voir.

CONTRAT No. 2.

10087. Les messages expédiés de votre bureau sont-ils transmis par cette ligne?—Oui.

Entretien au Télé-  
graphe—  
Contrat No. 1.

10088. Ils sont répétés de Pelley à Edmonton?—Oui.

10089. Connaissez-vous quelqu'un ici qui puisse nous renseigner à ce sujet?—Oui; il y a ici un réparateur, du nom de G. W. Wright, qui a travaillé à cette ligne.

CONTRAT No. 4.

10090. Connaissez-vous quelque chose de la ligne à l'est de Selkirk?—Oui.

A travaillé dans la direction du Portage du Rat. Les messages à l'est de ce point étaient répétés.

10091. A quelle distance à l'est, travaillez-vous maintenant?—Nous travaillons actuellement dans la direction du Portage du Rat. Les messages à l'est de ce point sont répétés.

La ligne allant au Portage du Rat est bonne en moyenne.

10092. Dans quel état avez-vous trouvé la ligne allant au Portage du Rat?—Elle est très bonne en moyenne. Il n'y a pas beaucoup à faire, je crois, depuis quelque temps, depuis que ces travaux sont interrompus sur la section 15—c'est-à-dire depuis que l'on a fini de faire sauter les rochers. Pendant que l'on faisait sauter les rocs, les fils étaient continuellement rompus. C'est ce que dit le réparateur. Je n'ai pas d'autre source où je puisse me renseigner à ce sujet.

Interruptions fréquentes durant la période de construction sur la section 15.

10093. Voulez-vous dire qu'il y avait de fréquentes interruptions durant la période de la construction des travaux sur la section 15?—Oui; mais ces interruptions étaient relativement de peu de durée. Il y avait sur les lieux des réparateurs qui se rendaient immédiatement là où il y avait des ruptures et les réparaient. Très souvent le contre-maitre de l'escouade qui brisait les fils les réparait, et les interruptions étaient promptement réparées.

10094. Alors la ligne n'était pas longtemps sans qu'on pût s'en servir?—Non; il arrivait très rarement que l'on ne pût s'en servir.

10095. Ces remarques s'appliquent-elles à votre expérience des trois années?—Pour ce qui est des avaries causées aux fils—cela avait lieu à l'époque où l'on enlevait les rochers sur la section 15.

10096. Oui; mais je vous interroge au sujet de votre dernière réponse—lorsque la ligne n'était que, durant un court espace de temps dans un trop mauvais état pour qu'on pût s'en servir?—Oui; c'est-à-dire jusqu'au Portage du Rat.

TÉLÉGRAPHE.  
EMBRANCHEMENT  
DE PEMBINA SUD.  
Deux lignes différentes sur l'Embranchement de Pembina.

10097. Qui a la direction du télégraphe sur l'embranchement de Pembina Sud—je veux dire de St-Boniface dans la direction sud?—Il y a deux différentes lignes, qui appartiennent toutes deux à la compagnie télégraphique du Nord-Ouest, à moins qu'elles n'aient été transférées à la compagnie de l'embranchement de Pembina pour son usage.

10098. Voulez-vous dire, la compagnie du chemin de fer?—Non; le gouvernement, je suppose. Du moins, je ne sache pas que le gouvernement l'ait fait; mais il y avait un arrangement avec Swift, Upper & Cie., lorsqu'ils avaient le contrôle de l'embranchement de Pembina.

10099. Et la ligne au nord de St-Boniface, sur l'embranchement de Pembina, fait-elle partie du réseau télégraphique du chemin de fer?—Non; il n'y a pas de ligne sur le chemin de fer dans la direction de Selkirk. La ligne descend le long de la rive ouest de la rivière, et passe par la traverse de Selkirk.

*Télégraphe—  
Embranchement de  
Pembina Sud.*

10100. Y a-t-il autre chose que vous puissiez mentionner afin de nous faire mieux comprendre la manière dont ces lignes sont entretenues?—Ce qui manque le plus aux lignes, je crois, c'est un personnel suffisant pour les entretenir convenablement; une autre cause de difficultés, c'est le pays désavantageux qu'elle traversent. Je ne puis en parler que d'après les rapports que nous en font les réparateurs et les ouvriers qui y travaillent. Dans l'exercice de mes fonctions à ce bureau, j'ai eu un grand nombre de conversations avec différentes personnes.

Ce qui manque le plus, c'est un personnel suffisant pour les entretenir.

WINNIPEG, mardi, 5 octobre 1880.

Caddy.

JOHN S. CADDY est assermenté et interrogé :

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER.  
SECTIONS NOS. 25  
ET 41.

*Par le Président :—*

10101. Où demeurez-vous?—Je demeure à Fort William.

10102. Depuis quand demeurez-vous là?—Depuis le printemps. Je demeurais à Landing avant cette époque.

10103. Combien de temps avez-vous demeuré à Landing?—Depuis le mois de septembre dernier.

10104. Et avant cette époque?—Je demeurais à Fort William. Je logeais chez Neebing, dans notre-bureau.

10105. Combien de temps y avez-vous demeuré?—J'y étais arrivé le 11 mai 1879.

10106. Avant cela ou demeuriez-vous?—J'habitais Sarnia, comté de Lambton.

10107. Depuis que vous avez demeuré près de la Baie du Tonnerre, avez-vous été employé en quelque qualité au chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui; j'avais la direction des sections 25 et 41.

10108. Étiez-vous employé au chemin avant le mois de mai 1879?—Non; j'ai été nommé en avril 1879.

10109. Mais vous avez pris connaissance des affaires en mai 1879?—Oui.

10110. Avez-vous toujours été employé au chemin depuis cette époque?—Oui.

10111. En quelle qualité?—Comme ingénieur chargé de la direction des travaux. Ingénieur chargé de la direction des travaux.

10112. Quel personnel aviez-vous eu sous vos ordres?—J'ai eu trois ingénieurs de division; j'oublie le nombre exact d'assistants. (Après avoir examiné un retour que le juge a présenté au témoin); Je vois maintenant que le nombre des assistants était de dix-sept en tout.

*Par M. Kefer :—*

10113. Y compris les ingénieurs de division?—Oui.

Construction des chemins de fer—  
Contrats Nos. 25 et 41

*Par le Président.*

10114. Trois ingénieurs de division et combien d'assistants?—Quatorze premiers et seconds assistants, et des subalternes. Le comptable et le commis sont compris dans ce nombre.

Parcourt sa division tous les mois.

10115. Jusqu'à quel point de l'ouest vous êtes-vous rendu vous-même, sur la ligne, à diverses époques, afin d'en faire une inspection personnelle?—J'ai parcouru moi-même plusieurs fois toute ma division. Je me fais un devoir de la parcourir tous les mois.

Les trains se rendent à 150 milles.

10116. Jusqu'à quel point de l'ouest se rendent les trains?—Ils se rendent maintenant à 150 milles environ.

10117. Cela comprend-il une partie de la section 41?—Oui.

Voie posée jusqu'au quarante-sixième mille de la section 41.

10118. Combien environ?—Samedi, jour où je suis parti de Fort William, j'ai reçu une dépêche m'apprenant que la voie était posée jusqu'au quarante-sixième mille de la section 41, c'est-à-dire jusqu'à la station 2550.

*Par M. Keefer :*

10119. Les numéros commencent-ils à Fort William?—Non ; ils partent de l'extrémité de la section 25.

FRASER.

J. H. FRASER continue sa déposition :

SOUSSIONS—  
SECTION No. 42.

*Par le Président :—*

10120. Vous avez déjà été assermenté au sujet de cette enquête?—Oui.

10121. Vous comprenez que vous êtes maintenant sous serment?—Oui.

A expliqué dans des occasions précédentes, autant qu'il les connaissait, les négociations relatives à la production des sécurités pour la soumission plus basse que celle de la société dont le témoin faisait partie.

10122. Vous avez déjà expliqué quelques-unes des négociations qui vous ont amené à former une société avec Manning, Shields & Cie., pour la section 42 : nous avez-vous expliqué, autant que vous les connaissiez dans le temps, les négociations relatives à la production des garanties pour celui dont la soumission était plus basse que la vôtre?—Je l'ai fait, autant que je savais qu'on avait omis de fournir les sécurités, on ne les avait pas fournies, on ne voulait pas les fournir. Les premiers soumissionnaires étaient Nicholson, Morse & Cie. Leur soumission était la plus basse.

10123. Avez-vous participé aux négociations qui ont été cause que l'une de leurs sécurités a failli?—Nullement. Faites-vous allusion à M. Close.

Première nouvelle des intérêts de Close.

10124. Oui, je parle de M. Close?—La première nouvelle que j'ai eue de se fait ça été lorsqu'un document légal m'a été signifié, après que le contrat m'eût été adjugé, me notifiant que M. Close avait des intérêts dans l'entreprise. J'ai demandé à MM. Manning et Shields ce que cela voulait dire, et ils m'ont répondu que s'ils avaient obtenu le

*Soumission—  
Contrat No. 43.*

contrat, M. Close en aurait eu une certaine partie ; je leur ai répliqué que je voulais n'avoir rien à faire avec eux ; qu'ils avaient la moitié de l'entreprise et pouvaient la diviser en autant de parts qu'ils le voudraient ; mais que nous avions l'autre moitié et entendions la garder, et que nous n'en donnerions aucune partie à personne autre que des actionnaires actuels. Les négociations ont été toutes faites avec Shields et Manning, au sujet de Close. Je n'ai avant cela eu aucune conversation avec lui à ce sujet.

10125. Alors je comprends que vous dites que vous n'avez en aucune manière contribué à engager M. Close à retirer aucune sécurité qu'il aurait eu l'intention de fournir ?—Je n'y ai aucunement contribué, et je ne savais pas à cette époque qu'il était répondant. N'a pas contribué à engager Close à retirer sa sécurité pour qui que ce fût.

10126. Avons-nous compris que vous avez dit que Smith, qui était un des répondants, ou l'un des répondants probables pour le soumissionnaire dont l'offre était immédiatement la plus basse ensuite de la première avait déclaré qu'il ne fournirait pas de sécurité ?—Pas à moi, Pas à moi.

10127. Comment êtes-vous arrivé à croire qu'il refusait de se porter répondant ?—La rumeur général comportait que leur soumission était très mal préparée, et l'opinion parmi nous, les entrepreneurs, était nul homme de moyens ne voudrait se porter répondant, parce que leur pierre n'était estimée qu'à \$1.50. C'était un item très-important. section de Whitehead, pour laquelle la pierre était estimée à \$2.75, était voisine, et cela produisit une mauvaise impression, la soumission d'Andrews, Jones & Cie., étant si basse. L'impression générale était qu'Andrews, Jones & Cie., ne pourraient pas trouver de répondants, vu la forme défectueuse de leur soumission.

10128. Dites-vous que vous êtes arrivé à cette conclusion en raisonnant sur les probabilités qu'il y avait qu'il se porterait répondant ?—Passablement, jusqu'à ce que je l'eusse appris par la suite.

10129. Lorsque vous dites " passablement, " voulez-vous dire entièrement, ou pas tout-à-fait ?—Je crois entièrement qu'il n'était pas satisfait de la soumission.

10130. Aviez-vous d'autre raison que celle-là de croire qu'il ne se porterait probablement pas répondant ?—Beaucoup de personnes disaient que certains entrepreneurs essayaient d'obtenir le contrat de la section B. Je ne sais pas s'il y avait du vrai dans cette rumeur. M. Shields a passé une grande partie du temps à Ottawa ; mais je ne puis dire s'il essayait sérieusement de se concilier l'influence, quelle qu'elle fût, d'autres personnes. Lorsque j'ai donné ici mon témoignage, j'ai oublié une petite affaire que j'ai remarquée dans la déposition de John J. McDonald—au sujet de Chapleau. John J. (Je ne me rappelle pas si c'est après que le contrat m'eût été adjugé, ou lorsque Smith était à New-York), m'introduisit à Chapleau, et me dit que Chapleau s'était occupé de quelque manière à nous obtenir le contrat, ou à l'obtenir pour lui, et j'ai répondu que c'était très bien. INFLUENÇANT LES EMPLOYÉS. McDonald présenta le témoin à Chapleau, et dit qu'il avait travaillé en leur faveur.

10131. De qui voulez-vous parler, lorsque vous dites " pour lui " ?—McDonald a déclaré voulez-vous parler de John J. McDonald ?—Il m'a dit pour nous, ou notre compagnie réunie à la leur. Il déclara alors, comme il l'a fait dans son témoignage, qu'il avait fait une promesse. Je lui dis : " Vous devriez la remplir, si vous l'avez faite. " J'étais sous l'impression—vu que j'avais

*Submissions—  
Contrat No. 22.  
Influencant les  
commis.*

essayé de me séparer de l'autre compagnie et de m'associer James Goodwin que j'avais eu les \$80,000 que je déposai lorsque je crus qu'ils essaieraient de me frustrer de ma part dans le contrat.—J'étais sous l'impression, dis-je, que je pourrais m'associer Goodwin, et je croyais qu'ils essaieraient de l'emporter sur moi en disant qu'ils avaient aidé à obtenir le contrat. Mais je ne pourrais dire si j'ai beaucoup ajouté foi à cette conversation. Toutefois, je lui dis que s'il avait fait quelque convention, il devait l'exécuter.

A compris que Chapleau et McDonald avaient signé un arrangement.

10132. Ont-ils signé quelque papier à ce sujet?—Pas avec ma participation. J'ai compris qu'ils avaient signé un arrangement, mais je ne l'ai jamais vu.

10133. N'avez-vous pris aucune part au marché par lequel Chapleau devait influencer Smith, avant que la chose eût lieu—Je veux dire en engageant Smith à se retirer?—Je n'ai pas eu connaissance d'autre chose que ce que m'a dit de lui-même John J. McDonald, et je ne me rappelle pas si j'ai eu ou non quelque conversation avec Chapleau; mais je n'ai jamais abordé personne, ni fait aucune offre.

10134. Avez-vous compris avant cette entrevue qu'une convention de ce genre avait été arrêtée entre Chapleau et McDonald?—Non; pas que je me souviene.

10135. Cette entrevue a-t-elle eu lieu avant l'expiration de la période durant laquelle Andrews, Jones & Cie., aurait pu obtenir le contrat, ou était-ce avant l'expiration de ce temps?—Je crois que cette entrevue a eu lieu pendant que Smith était à New-York.

10136. Vous ne répondez pas là, à la question?—C'était pendant qu'ils attendaient leurs sécurités.

10137. Alors ils avaient encore du délai pour fournir leurs sécurités?—Oui; j'ai été notifié le 5 mars.

L'entrevue du témoin avec Chapleau a eu lieu avant l'expiration du délai pendant lequel Andrews, Jones & Cie., auraient pu fournir leurs sécurités.

10138. Veuillez ne pas vous écarter des questions que je vous pose, de crainte que vous ne nous embrouilliez tous. J'essaie pour le moment de découvrir quand a eu lieu l'entrevue avec M. Chapleau. Est-ce que nous vous comprenons bien, en croyant que vous dites que cette conversation entre vous, McDonald et Chapleau a eu lieu avant l'expiration de la période durant laquelle Andrew, Jones & Cie., avaient le privilège de fournir leurs sécurités?—Oui; je crois que c'était avant l'expiration du délai. C'était pendant l'absence de Smith.

10139. Smith n'était-il pas absent un mois après cela, et n'a-t-il pas toujours été absent depuis lors?—Oui.

10140. Ne comprenez-vous pas alors, qu'en me disant que c'était pendant l'absence de Smith, cela n'établit pas si c'était avant ou après l'expiration du délai?—C'était avant l'expiration du délai.

10141. A-t-il été entendu à cette époque, entre vous et McDonald, à l'entrevue personnelle avec Chapleau, que McDonald dût lui donner de l'argent, et que vous laissiez fournir votre part de la somme?—Je lui ai dit qu'il était tenu en honneur de le payer.

10142. Ne comprenez-vous pas que vous ne répondez pas là à ma

*Soumission—  
Contract No. 83.  
Influencant les  
commis.*

question?—Je ne vous demande pas si McDonald devait le payer ; mais s'il était entendu que vous dussiez en payer une partie?—Nous avons très peu parlé de l'affaire. Nous avons tout vendu si peu de temps après.

10143. Ce qui est arrivé dans la suite n'a pas de rapport avec ce que je vous demande. Vous comprenez que je vous demande ce qui a eu lieu à cette entrevue—de sorte qu'il ne m'importe pas de savoir ce qui est arrivé plus tard. A cette entrevue, ou le même jour, a-t-il, oui ou non, été entendu entre vous et McDonald que vous fourniriez une partie de la somme qui devait être payée à Chapleau?—Je crois que non. La chose devait être laissée à la compagnie. Je ne crois pas que nous ayons promis de rien payer. J'étais là seul ; mes associés étaient partis ; et je ne crois pas que j'aie fait aucune promesse dans cette circonstance, jusqu'à ce que l'affaire eût été soumise à la compagnie.

*Ce qui eut lieu à l'entrevue du témoin avec Chapleau et McDonald.*

10144. Qu'entendez-vous par la compagnie?—Ce sont mes associés ; Pitblado, Grant et Manning ; et je ne crois pas qu'il fût présent. Je ne me souviens pas d'avoir fait aucune promesse moi-même.

10145. A cette entrevue, qu'est-ce qu'il a été entendu que Chapleau entreprendrait, en considération de l'argent qui lui a été promis?—Je ne pourrais vous dire qu'il dût rien entreprendre. Je ne considérerais pas moi-même que cela valût la peine. Je ne savais pas ce qu'il avait fait.

10146. Que vous a-t-on expliqué comme étant les services qu'il avait rendus, et en considération desquels il devait recevoir \$400?—Que Smith et lui étaient très intimes ; qu'ils se connaissaient depuis longtemps ; et qu'il allait dire à Smith que c'était une soumission très basse et qu'il serait très imprudent pour lui et ses amis de placer et de risquer de l'argent dans cette entreprise. C'est tout ce que j'ai compris que Chapleau avait fait. Qu'il était un ami personnel de Smith.

*Chapleau étant ami intime de Smith, devait lui apprendre que la soumission d'Andrews, Jones & Co., était basse, et qu'il serait imprudent d'y risquer de l'argent.*

10147. Mais avez-vous compris qu'il avait l'intention à cette époque de conseiller Smith sincèrement et fidèlement, comme un ami?—Je ne saurais vous le dire, parce qu'il était un étranger pour moi à cette époque. Je ne le connaissais pas, et je ne savais pas s'il agissait ainsi pour rendre service à Manning, McDonald et Cie., ou à moi, ou à Smith.

10148. Je ne vous demande pas si c'était ou non un ami. Je demande si vous et McDonald croyiez à cette époque—vous comprenez ce que je veux dire—si vous étiez fortement sous l'impression qu'il allait rendre un service à Smith, comme à un ami, ou si ces services devaient être payés comme étant votre ami?—Il avait accompli sa tâche lorsque je lui ai été présenté. Je lui ai été présenté comme la personne qui avait accompli la tâche.

10149. Qu'entendiez-vous par la tâche qu'il avait remplie?—Que Smith était d'opinion que la soumission était trop basse, et qu'il ne voulait pas fournir les sûretés—ou que ses amis ne voulaient pas l'aider à fournir les sûretés.

*Service rendu par Chapleau.*

10150. Avez-vous dans l'esprit que ce qu'il avait fait dans son entrevue avec Smith était un acte de bienveillance à l'égard de Smith?—Je crois que c'en était un maintenant.

*Soumissions—  
Contrat No. 42.  
Influençant les  
commis.*

10151. Vous croyez que c'est là maintenant votre opinion?—A cette époque je le croyais. J'étais d'avis que la soumission de Smith était trop basse.

10152. Je ne vous demande pas du tout ce que vous pensiez à cette époque de la soumission. Je vous demande dans quel esprit Chapleau a donné ce conseil à Smith—si c'était comme ami de Smith qu'il lui avait conseillé de ne pas fournir de sûretés?—Je ne puis répondre à cette question, parce que je ne saurais le dire.

Opinion du témoin  
relativement au ser-  
vice rendu par  
Chapleau.

10153. N'aviez-vous aucune opinion à ce sujet?—Je n'y a pas beaucoup songé; parce que c'était tout nouveau pour moi, et je ne croyais pas que cela me fût d'aucun intérêt, en tant que j'étais concerné; j'ai simplement écouté la conversation et l'ai laissée passer, parce que cela ne m'était d'aucun avantage.

10154. N'était-ce pas pour vous un avantage que d'obtenir ce contrat?—A moins de l'obtenir d'une manière irréprochable, je n'en voulais pas.

10155. Ne croyiez-vous pas que le contrat était pour vous un avantage pécuniaire?—Oui, je le croyais.

10156. Comprenez-vous que vous aviez cet avantage en conséquence de l'intervention de Chapleau auprès de Smith?—Pas du tout. Je n'ajoutais pas foi à ce qu'avait fait Chapleau pour moi. Je ne croyais pas que cela eût été d'aucune utilité.

10157. Aviez-vous quelque raison de croire que Smith ne se porterait pas répondant, soit que Chapleau l'eût ou non conseillé?—Je n'en avais aucune.

10158. N'aviez-vous aucune raison de réfléchir à ce sujet?—Je ne puis donner la raison pour laquelle il n'est pas venu déposer l'argent, parce qu'ils étaient tous étrangers pour moi.

10159. Voulez-vous dire maintenant que vous n'aviez aucune idée si l'influence de Chapleau auprès de Smith vous était ou non de quelque avantage pécuniaire?—Pas à moi.

10160. A l'époque de l'entrevue, n'aviez-vous aucune opinion à ce sujet?—Je n'avais pas d'opinion relativement à l'avantage pécuniaire que j'aurais pu en retirer. Je n'avais pas besoin de son influence, et en conséquence je ne considérais pas qu'elle me fût d'aucune utilité.

Pas d'écriture pro-  
duite à l'entrevue;  
mais on produisit  
une dépêche de  
Smith, disant que ses  
amis lui avaient con-  
seillé de ne pas dé-  
poser d'argent.

10161. A-t-il été produit quelque écriture à cette époque?—Pas un seul bout; il y avait une dépêche qu'il avait reçue de Smith; j'en ai oublié le contenu; c'est de cette manière qu'il m'a montré la dépêche, ainsi qu'à McDonald.

10162. Voulez-vous dire que vous avez oublié ce que contenait cette dépêche?—Elle annonçait que ses amis avaient été conseillés de ne pas déposer l'argent. Il y a si longtemps que j'en ai oublié la teneur.

10163. A qui était-elle adressée, à Chapleau ou à McDonald?—Je ne pourrais vous le dire. Elle comportait que ses amis considéraient les prix comme étant trop bas, et l'avaient conseillé de ne pas s'en occuper.

*Submissions—  
Contrat. No. 22.  
Influencant les  
amis.*

10164. Les amis de qui?—De Smith.

10165. Cela vous a-t-il enlevé un doute au sujet de savoir si le contrat vous serait adjugé?—Aucun.

10166. Cela ne vous a enlevé aucun doute?—Non.

10167. Jusqu'à cette époque, n'aviez-vous pas quelque doute?—J'en avais à cause de leur manière d'agir.

10168. Après que la dépêche vous eût été expliquée, aviez-vous quelque doute?—Je ne saurais vraiment le dire; je ne crois pas que j'en eusse. De fait, je crois que je me rappelle à peine quand la dépêche est arrivée.

Après lecture de la dépêche, le témoin n'avait aucun doute que ses amis auraient le contrat.

10169. N'a-t-elle pas été montrée, lors de cette entrevue que vous avez eue avec McDonald et Chapleau?—Oui; c'est dans cette circonstance qu'elle a été montrée.

10170. Mais cette dépêche n'informait-elle pas de fait Chapleau qu'il n'y avait plus de danger que Andrews Jones & Cie ne pussent vous nuire, pour obtenir le contrat?—Non, je ne le crois pas.

10171. Telle n'a-t-elle pas été la conséquence de l'information?—Non; parce que je ne pouvais pas dire quelle était la nature de la dépêche. A cette époque je n'étais certain de rien, tant que je n'ai pas eu le contrat. Ce genre d'affaires est si singulier que tant que le contrat n'a pas été adjugé, on ne sait pas ce qui peut arriver.

10172. Y a-t-il quelqu'un autre que M. Chapleau, employé dans aucun des départements du gouvernement, à Ottawa, qui ait contribué en quelque manière à vous aider, ou à aider vos amis dans cette affaire?—Personne que je sache; pas une seule personne que je sache.

Nul autre employé du département que Chapleau n'a aidé au témoin ou à ses amis.

SOCIÉTÉ DE WHITEHEAD AVEC FRASER & GRANT—  
CONTRAT NO. 15.

10173. Avez-vous quelque raison de croire que votre société formée plus tard avec Whitehead, fût due à l'influence de quelque personne employée dans un des départements d'Ottawa?—Pas dans les départements; mais je crois que ça été par l'influence de quelques autres personnes.

La société avec Whitehead n'était pas due à l'influence d'aucune personne employée au département.

10174. Quelles autres personnes?—Je crois que Cooper, Fairman & Cie ont beaucoup fait dans ce sens.

Il croit qu'elle était due à Cooper, Fairman & Cie.

10175. Était-ce par l'influence de quelque membre du Parlement?—Non; parce que le contrat a été effectué avant qu'aucun membre du parlement n'en eût connaissance.

10176. Avez-vous engagé quelque membre du parlement à travailler à la réalisation de votre arrangement avec Whitehead, au sujet de votre société?—Non; aucun. Je ne me rappelle pas avoir parlé à un membre du parlement à ce sujet. J'étais à cette époque dans la Nouvelle-Ecosse; je n'étais pas ici ni dans le pays.

Elle n'était due à l'influence d'aucun membre du Parlement.

10177. Soit que vous ayez ou non recherché une telle influence, savez-vous si quelque influence de cette nature a été employée?—Je ne pourrais dire ce qu'a fait Grant. C'est lui qui a conclu les arrangements.

Grant fit un arrangement avec Whitehead.

*Société Fraser &  
Grant-Whitehead—  
Contrat No. 15.*

Je n'ai jamais fait personnellement aucun marché avec Whitehead. Je suis intervenu au contrat après que Grant eût conclu tous les arrangements.

10178. Si je me rappelle bien, vous avez dit que le marché a été terminé à Winnipeg?—Oui.

10179. Et il a été conclu par Grant au nom de votre société?—Oui.

Grant ayant fait des arrangements télégraphia au témoin pour lui demander s'il voulait s'associer à lui.

10180. Il était ici, à Winnipeg, dans le temps?—Non; il ne représentait pas la société, vu que je n'étais pas tenu d'être partie au marché, contre mon gré. Lorsque Grant fit tous les arrangements il me télégraphia me demandant si je voulais m'associer à lui.

10181. Alors le marché était-il fait avec Grant seul?—Oui.

10182. Et l'on vous a offert dans la suite une part dans l'affaire, si vous le désiriez?—Oui, après qu'il eut fait le marché, vu qu'ils n'étaient pas certains que j'accepterais une part dans l'entreprise.

10183. Alors, à l'époque du marché vous n'y étiez pas véritablement intéressé?—Non; bien que mon nom figurât dans le contrat, à cette époque, il m'était facile d'y consentir ou de refuser. Grant avait stipulé cela dans les conventions.

SOUSSIONS—  
SECTION No. 42.

INFLUENCE SUR LES  
EMPLOYÉS.

L'affaire Chapleau

10184. Avez-vous quelque chose à ajouter?—Non; si ce n'est au sujet de Chapleau. A mon avis il est difficile de concilier les faits. Je ne sais si c'était afin de me mettre sous l'impression qu'ils avaient de l'influence auprès de certaines personnes pour obtenir à notre société le contrat, en me présentant à ces personnes dans le but de me faire accepter une part dans l'entreprise, parce que je voulais me séparer d'eux et m'associer Goodwin; mais je n'ai pas tout-à-fait compris la situation de ces personnes, lorsqu'elles disaient qu'elles avaient beaucoup d'influence.

10185. Vous voulez dire les personnes de Toronto?—Oui; c'est là mon impression. Je n'ai jamais eu rien à faire moi-même avec ces personnes. Je ne leur ai jamais parlé.

10186. Étiez-vous présent lorsque l'argent a été donné à Chapleau?—Non; je ne l'ai jamais vu recevoir en dollar.

Caddy.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
SECTIONS Nos. 13  
et 25.

Suite de l'interrogatoire de J. S. CADDY :

*Par le Président :—*

Les trains se rendaient dans la direction ouest jusqu'à l'extrémité de la section 25, lorsque le témoin prit la direction des travaux.

Nature du chemin tel qu'il était complété au printemps de 1879.

10187. Vous rappelez-vous jusqu'à quel point de l'ouest se rendaient les trains, lorsque vous avez pris la direction des travaux?—Ils se rendaient jusqu'à l'extrémité de la section 25, environ à peu près au bout du 13<sup>ème</sup> mille.

10188. Quelle est maintenant votre opinion au sujet de la nature du chemin, tel qu'il était complété à cette époque—je veux parler des sections 13 et 25—en supposant que vous ayez à vous prononcer sur la

manière dont les travaux avaient été terminés, et les contrats exécutés ?  
—Les travaux de la section 13 paraissent beaucoup meilleurs que ceux de la section 25, et ils paraissaient beaucoup mieux faits à cette époque, parce que sur la section 25 le ballastage n'était fait qu'en partie, c'est-à-dire à partir du 35ème mille, dans la direction ouest. Pour ce qui est des travaux de construction. Tout le ballastage de la section 13 était compris dans le contrat 25.

10189. Dites-vous que la section 13 avait été bien parachevée comme chemin de fer?—Oui. Section 13 bien parachevée.

10190. Elle paraissait mieux faite?—Oui.

10191. Sans la comparer à d'autres lignes, quelle est votre opinion de la section 13 telle qu'elle était terminée à cette époque?—Je crois qu'elle paraissait être très bien faite à cette époque, pour une nouvelle ligne.

10192. La voie était-elle terminée sur une largeur complète de dix-sept pieds?—Je crois qu'elle l'était sur la section 13, mais pas sur la section 25. Voie complétée sur une largeur complète de dix-sept pieds, sur la section 13, mais non sur la section 25. Beaucoup de muskegs sur la section 25.

10193. Qu'avez-vous à dire, alors, à ce sujet, de la section 25, en général?—Une partie de la section 25 traverse une contrée trop désavantageuse, pour qu'il fût possible de lui donner immédiatement la forme voulue. Il y a beaucoup de muskegs, et cette espèce de terrain s'affaisse et puis pend son assiette. Ce terrain est très inégal.

10194. Voulez-vous dire que ce terrain prend son assiette après que les rails sont posés?—Oui, et avant que les rails ne soient posés. Je n'avais jamais eu d'expérience dans ce genre de travaux, avant cette époque, et cela me paraissait passablement raboteux.

10195. Qu'avez-vous encore à dire de la section 25?—Y a-t-il autre chose de remarquable dans la nature des travaux?—Il y avait beaucoup de travaux à finir, que j'ai complétés depuis.

10196. Ces travaux étaient-ils, dans votre opinion, compris dans le contrat primitif?—En partie.

10197. Quels étaient les travaux à faire?—Il fallait tout réparer le ballastage sur la section 25; à partir de Linkoping dans la direction ouest il n'avait pas été fait de ballastage, et il y avait des tranchées à faire. A partir de Linkoping dans la direction ouest la section 25 n'était pas terminée.

10198. Quelle est la distance entre les points que vous avez nommés?—La partie de la ligne qui n'avait pas été ballastée, à l'ouest de Linkoping, était d'environ cinquante-trois milles.

10199. Savez-vous si cette partie de la ligne avait été reçue des entrepreneurs comme étant terminée?—Non; je ne le crois pas.

10200. Après que l'entreprise vous eût été confiée, les entrepreneurs ont-ils fait quelques travaux sur cette partie de la section?—Oui; surtout comme travaux faits à la journée.

10201. Votre devoir était-il de donner des certificats au sujet de ces travaux?—Oui, pour tout ce qui était fait.

*Construction du chemin de fer—  
Contrats Nos. 13 et 25.*

Par ce contrat primitif le ballastage était payé à la verge ; cependant certains travaux étaient payés à la journée.

10202. Ce ballastage devait-il, d'après le contrat primitif, être payé à la verge ou à la journée ?—Principalement à la verge, et une partie a dû être faite à la journée.

10203. Je parle du contrat primitif ?—D'après le marché primitif, il devait être fait à la verge.

10204. Les conventions primitives se trouvaient-elles par là modifiées ?—Pas que je sache.

10205. Comment se fait-il qu'une partie du ballastage a été faite à la journée ?—A la partie inférieure de l'extrémité est de la section, ils avaient abandonné leurs puits d'emprunt, et travaillaient sur l'extrémité ouest, à l'ouest de Linkoping ; et lorsqu'ils eurent terminé le ballastage de l'extrémité ouest, il restait quelques travaux à faire sur l'extrémité est, ce qui leur occasionna en conséquence plus de dépenses ; une partie de ces travaux consistait en tranchées, et l'autre partie en ballastage, et ces travaux ne pouvaient guère être estimés autrement qu'à la journée.

Les travaux sont encore entre les mains des entrepreneurs.

10206. Les entrepreneurs ont-ils actuellement livré toute cette section ?—Je ne le crois pas. Il y a encore des travaux à y exécuter.

10207. Quelle espèce de travaux ?—Seulement des tranchées et du ballastage aux extrémités des ponts, à quelques endroits où les berges se sont tassées, faire de bons talus sur les berges, et de la maçonnerie en pierres perdues, mettre un soutènement aux murs, et autres travaux de ce genre.

10208. Faites-vous encore des estimations périodiques des travaux accomplis en vue de l'achèvement de cette section ?—Oui.

10209. L'entrepreneur emploie-t-il un ingénieur sur les lieux ?—Oui.

CONTRAT No. 25.  
Bien que les trains circulent sur la section 23, on peut dire qu'elle n'est pas tout à fait terminée.

10210. De sorte que l'on travaille encore à la construction de la section 25 ?—On pourrait le dire ; elle n'est pas encore terminée sous ce rapport ; cependant les trains y circulent.

Pas terminée partout sur toute sa largeur, ni jusqu'à son niveau.

10211. La voie a-t-elle été faite dans toute sa largeur ?—Pas partout.

10212. Elle est terminée en général jusqu'au niveau ?—Elle l'a peut-être été autrefois ; mais, comme je l'ai dit, elle s'est tassée.

10213. Croyez-vous qu'elle ait jamais été terminée sur toute sa longueur jusqu'au niveau ?—Je n'en ai aucun doute.

CONTRAT No. 41.  
Sur la section 41 les travaux commençaient lorsque le témoin en a pris la direction.

10214. Quels travaux avaient été faits sur la section 41 lorsque vous en avez pris la direction ?—Ils commençaient la section 41 lorsque j'en pris la direction.

10215. Les entrepreneurs ?—Oui.

L'entreprise adjugée avec l'entente que le profil devait être modifié.

10216. Quels travaux le gouvernement y avait-il fait exécuter ? Je veux dire, l'entreprise avait-elle été adjugée ? La localisation était-elle terminée, à l'époque de votre arrivée ?—Ils avaient pris un profil, d'après lequel le contrat avait été adjugé, avec l'entente qu'il devait être modifié, et l'on traçait l'ouvrage sur la partie de la section qui avait été définitivement localisée.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 41.*

10217. Le tracé était-il marqué de la manière ordinaire, au moyen de jalons?—Oui; il était jalonné.

10218. La ligne principale et les sections transversales?—Oui.

10219. De même que les points de repère?—Oui; tout ce qu'il fallait pour les travaux.

10220. Dites-vous sur toute la longueur de la ligne, ou seulement sur quelques parties?—Seulement sur les parties qui étaient définitivement localisées.

10221. Quant aux autres parties qui avaient été définitivement localisées, qu'avait-on fait?—On avait fait les travaux de déblaiement, mais une partie de la ligne devait être modifiée, et on ne l'avait pas encore déblayée. Il y avait sur toute la longueur une ligne d'environ deux chaînes de largeur pour le télégraphe. En 1878, je crois, Gamsby a fait subir quelques modifications au profil d'après lequel l'entreprise avait été adjugée. Le profil d'après lequel l'entreprise fut adjugée comprenait l'ancienne ligne télégraphique et les modifications faites par Gamsby.

10222. Sur tout le profil de la section 41, y compris les parties qui suivaient l'ancienne ligne télégraphique et celles qui suivaient les modifications faites par Gamsby, le tracé avait-il été fait régulièrement et marqué de manière à à montrer l'ingénieur où faire les travaux, s'il le désirait?—On faisait le tracé partout où ils désiraient travailler.

*Lorsque les entrepreneurs désiraient travailler, le tracé était prêt.*

10223. Alors, quels travaux avait exécutés le gouvernement sur les parties du profil sur lesquelles ils ne demandaient pas que le tracé fût fait?—Un profil avait été tiré sur toute la longueur, comme je l'ai dit, d'après lequel l'entreprise avait été adjugée, mais ce profil était sujet à modifications.

10224. Cela ne me dit pas quels travaux on y avait faits. Ce que vous dites ne m'apprend pas si on avait pris des sections transversales, ni à quelle distance on les avait prises?—On n'en avait pris aucune.

10225. Je cherche à apprendre de vous ce qui était fait?—Il n'avait été pris qu'un profil, une ligne principale, sur toute la longueur, sur ces modifications faites par Gamsby, et se raccordant à toute la partie de la ligne télégraphique projetée qui était déblayée.

*Sur d'autres parties du profil, il n'y avait qu'un tracé et une ligne principale.*

10226. Avait-on pris des sections transversales sur l'ancienne ligne télégraphique jusqu'au point arrêté dans le contrat?—Non; pas pour le tracé.

10227. Quelle est la nature du pays que traversent ces parties de la ligne dont les sections transversales n'avaient pas été jalonnées, et dont on ne pouvait pas connaître exactement les quantités?—C'est une contrée très inégale. Il n'y en a pas cinq milles semblables. On passe d'un aspect du pays à un autre. Dans des endroits ce sont des plaines sablonneuses, dans d'autres des muskegs, ailleurs du roc ou de l'argile.

*Nature du pays que traversent ces parties de la ligne dont les sections transversales n'étaient pas jalonnées, très inégale: du sable, du muskeg, du roc et de l'argile.*

10228. Alors, sur ces données, pouvez-vous dire si, à cette époque, il était possible de donner des quantités exactes aux soumissionnaires?—Non; je ne crois pas que cela fût possible.

*A l'époque de l'adjudication de l'entreprise, il était impossible de donner des quantités exactes aux soumissionnaires.*

*Construction du chemin de fer—  
Centrat No. 41.*

La ligne, telle qu'elle est finalement localisée, a réduit les quantités et raccourci le chemin.

Lorsque la ligne sera terminée, les quantités seront beaucoup moindres que celles qui avaient été estimées.

Si l'on avait plus de temps, la ligne pourrait être encore améliorée.

L'épargne probable dans le coût par la modification de la ligne est d'environ \$500,000.

La distance abrégée de quatre milles et demi.

La ligne n'était pas localisée comme elle aurait dû l'être, lorsque l'entreprise a été adjugée.

10229. Est-il probable, à votre avis, en votre qualité d'ingénieur, que les quantités finalement exécutées soient approximativement les mêmes que celles qui ont été estimées à l'époque de la demande des soumissions, ou est-ce entièrement une question de hasard?—La ligne, telle qu'elle est finalement localisée aujourd'hui, a considérablement réduit les quantités et raccourci le chemin. Une des premières choses que je me suis proposées, lorsque je me suis rendu sur les lieux, a été d'améliorer autant que possible la localisation de la ligne, et lorsque cette dernière sera terminée, les quantités seront de beaucoup moindres que celles qui avaient été estimées.

10230. En supposant qu'aucune modification n'eût été apportée à la localisation de la ligne, était-il probable que les quantités exécutées auraient été approximativement les mêmes que celles qui avaient été estimées à l'époque des soumissions?—Dans certaines parties elles l'auraient été, et dans d'autres elles ne l'auraient pas été. Quelques parties des travaux auraient beaucoup approché des quantités estimées, les travaux en terre, par exemple; mais l'ouvrage en pierre, surtout en pierres perdues, et les muskegs varient beaucoup en nature. Ils diminuent dans une proportion plus ou moins grande.

10231. Quelle est votre opinion maintenant au sujet de la ligne telle qu'elle est localisée actuellement? Est-elle encore susceptible d'améliorations, ou croyez-vous qu'elle ne saurait être mieux localisée?—Je ne doute pas que, si nous en avions eu le temps, nous eussions pu encore l'améliorer; mais je tenais beaucoup à ne pas retarder les entrepreneurs dans leurs travaux, et je l'ai localisé le mieux qu'il m'a été possible pendant le temps à ma disposition.

10232. Combien croyez-vous qu'il aurait pu être épargné, en améliorant la ligne, si le temps de la faire n'eût pas manqué?—Je ne pourrais guère le dire. Je puis cependant vous dire ce qu'on épargnera probablement dans le coût, telle qu'elle est localisée aujourd'hui. Je crois que cette épargne sera de \$400,000 à \$500,000, sans compter la réduction dans la distance.

10233. Combien en distance?—La distance est abrégée d'environ quatre milles et un quart. La valeur capitalisée de la réduction dans la distance dépendra, cela va sans dire, de la somme de trafic qui se fera sur le chemin.

10234. En prenant pour base les frais d'exploitation, et en calculant sur le capital?—Oui.

10235. Pouvez-vous vous former une opinion des améliorations que l'on aurait encore pu faire subir à la ligne, si l'on n'avait pas eu à s'occuper du temps—je veux dire dans le coût et la distance—ou avez-vous suffisamment réfléchi à la chose pour vous en former une opinion?—Je puis difficilement le dire, mais je crois que, si nous en avions eu le temps, nous aurions pu épargner considérablement tant sur l'alignement que sur la distance.

10236. Alors, au point de vue du génie civil, croyez-vous que le contrat a été adjugé trop tôt?—Oui; je ne crois pas que la ligne ait été localisée comme elle aurait dû l'être. Cela est évident d'après ce que nous avons fait pour l'améliorer durant le court espace de temps que nous avons eu à notre disposition.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 41.

10237. Pouvez-vous expliquer les raisons pour lesquelles l'entreprise a été adjugée dans de pareilles circonstances, à cette époque?—Non; je ne le puis pas; à moins que ce ne soit parce qu'il fallait que l'ouvrage fût prêt sans délai, et que l'on en commençât la construction.

10238. Voulez-vous dire qu'il aurait pu être préférable pour le pays que les travaux fussent terminés de bonne heure, que d'épargner l'argent qu'ils auraient coûté en moins s'ils avaient été achevés plus tard?—On a pu l'entendre ainsi à cette époque. Et ça probablement été le cas.

10239. Je ne demande pas s'il en était réellement ainsi; mais je vous demande si, à votre avis en qualité d'ingénieur, vous voyez quelque raison pour cela?—C'est là la raison que j'en donnerais: savoir, qu'il importait que le chemin fût construit le plus tôt possible.

On avait évidemment cru nécessaire de commencer le chemin sans plus de délai; de là la clause comportant que la localisation devait être modifiée.

10240. Sans égard au coût?—Oui; j'étais d'avis qu'il était nécessaire que le chemin fût construit sur toute sa longueur, et pour cette raison les contrats ont été adjugés avec cette clause spéciale; que la localisation en serait améliorée, que le tracé était sujet à des améliorations.

10241. D'après ce que vous connaissez à ce sujet, croyez-vous que l'on aurait pu généralement localiser la ligne mieux qu'on ne l'a fait en employant un personnel plus nombreux pour faire les examens et la localisation?—Je le crois. Je crois que si, avant d'ajuger aucune partie des travaux, on avait fait plus d'arpentages, on aurait mieux fait. Je crois que si l'on avait attendu quelque temps on aurait pu améliorer le tracé avant l'adjudication de l'entreprise.

C'eût été mieux s'il avait été fait plus d'arpentages avant d'adjuger l'entreprise.

10242. Je vous demande dans le moment si, en employant un personnel plus nombreux d'arpenteurs, il n'aurait pas été possible de le faire sans retarder trop longtemps la localisation?—Non, je ne le crois pas.

10243. Ainsi, il aurait absolument fallu ce temps pour apporter les modifications dont vous parlez?—Oui, il l'aurait fallu. Les entrepreneurs ont travaillé tout le temps que nous avons passé sur les lieux, et nous étions obligés de les devancer dans la localisation, afin de ne pas les retarder.

Il aurait fallu plus de temps pour cela.

10244. Alors l'amélioration de la ligne ne dépendait pas du nombre des ouvriers ou arpenteurs?—Non.

10245. Vous voulez dire qu'elle dépendait entièrement du temps? Est-ce là ce que vous voulez dire?—Oui, c'est ce que je veux dire.

10246. Avez-vous parcouru la contrée que traverse la section 42, ou la section 15?—J'ai parcouru une partie de la section 42, environ les dix premiers milles, ou ces dix derniers milles, à partir d'ici.

10247. Comment la partie la plus difficile de la section 41 figure-t-elle à côté de cette partie de la section 42 que vous avez vue?—D'après ce que j'ai vu de la section 41, elle paraît être passablement avantageuse.

La partie est de la section 42 traverse une contrée très avantageuse.

10248. C'est-à-dire l'extrémité est de la section 42?—Oui.

10249. Le terrain y est plus avantageux que la partie la plus désavantageuse de la section 41?—Oui.

Plus avantageux que la section 41.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 41.

10250. Quel est en général la nature du pays, dans la partie la plus désavantageuse de la section 41 ?—C'est du roc et du muskeg.

Environ un tiers de la section 41 est en roc et en muskeg.

10251. Dans quelle proportion se trouvent, à votre avis, le roc ou le muskeg, ou le terrain de cette nature, dans la section 41 ?—Dans la proportion d'un tiers environ.

Trente-quatre milles à l'ouest sont en argile ; le centre en sable et en roc ; la partie est en muskeg et en roches détachées.

10252. Quelle est en général la nature du sol, sur le reste de la section 41 ?—Presque tous les trente-quatre milles à l'ouest sont en argile, avec très peu de muskeg. Le centre est en muskeg, en sable et en roc, et la partie Est est composée des travaux les plus difficiles à exécuter dans le muskeg et les roches—les roches éparses.

10253. Cette dernière partie est celle qui est terminée, et sur laquelle les trains circulent aujourd'hui ?—Oui.

Les trains circuleront sur la section 41 dans l'automne de 1881.

10254. Pouvez-vous vous former une idée, d'après votre expérience, de l'époque probable à laquelle la section 41 sera terminée, de manière à ce que les trains puissent y circuler ?—A moins de quelque retard imprévu, je crois que la voie sera posée sur cette section l'automne prochain, de manière à ce que les trains puissent circuler.

10255. Voulez-vous dire environ un an à partir d'aujourd'hui ?—Oui.

1,400 hommes employés aux travaux, par l'entrepreneur, ainsi que des chevaux et l'outillage.

10256. Voulez-vous nous dire, d'une manière générale, quel est le nombre d'ouvriers actuellement employés aux travaux par les entrepreneurs ?—Je crois qu'il y a environ 1,400 hommes.

10257. Et quel est l'outillage ?—Il y a sur les lieux des chars à bascule, des chevaux et des tombereaux.

10258. Des dragues à vapeurs ?—Ils n'ont pas de dragues à vapeurs, excepté pour le ballastage. Ils en ont deux pour les travaux de ballastage.

10259. Avez-vous quelque idée approximative du nombre de chevaux qu'ils emploient en tout ?—Je ne saurais le dire dans le moment.

10260. Serait-ce une centaine ?—Oui ; il y en a au delà de 100.

Les travaux exécutés d'une manière satisfaisante.

10261. Les travaux de la section 41 sont-ils exécutés à votre satisfaction ?—Oui.

10262. Les entrepreneurs remplissent-ils, à votre connaissance, les conditions de leur contrat ?—Oui.

Contestations entre les entrepreneurs et l'ingénieur du gouvernement.

10263. Y a-t-il eu quelque contestation entre vous et les entrepreneurs ou leurs ingénieurs au sujet de la nature des travaux ou des quantités ?—Qui ; naturellement il y a eu des contestations.

10264. Ces contestations ont-elles duré longtemps, ou ont-elles été réglées facilement ?—Quelquefois elles sont réglées facilement, et d'autres fois elles sont référées par les entrepreneurs à l'ingénieur en chef.

10265. Quels sont les sujets de contestation référés à l'ingénieur en chef ?—Les contestations se rapportent aujourd'hui aux travaux que, suivant moi, ils devaient exécuter, et pour lesquels ils prétendent qu'ils devraient être payés d'une autre manière.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 41.

10266. Quelle espèce de travaux?—Des traverses, par exemple—  
c'est là une des contestations aujourd'hui en litige—ils veulent employer des traverses en épinette. Je ne considère pas que l'épinette soit un bon bois, et je ne veux pas qu'ils en emploient.

10267. Quelles sont les autres contestations?—Il y avait, sur la section 25 par exemple, une quantité de ballast que je considérais comme n'étant pas utilisée, et qu'ils prétendaient avoir été posé là pour élargir les remblais; mais j'ai donné à l'assistant ingénieur chargé de la direction des travaux, instruction de déduire ce ballast de la quantité qui a été remise, et ils ont référé l'affaire à l'ingénieur en chef. De plus, dans quelques parties des tranchées, c'était leur avantage de ne pas utiliser les matériaux enlevés, et je leur ai permis de le faire, dans les endroits où ils le demandaient, mais à la condition qu'ils les remplacent par une quantité équivalente prise ailleurs. Par exemple ils voulaient quelque fois évaser une extrémité de la tranchée, et ne pas utiliser les matériaux enlevés, et ils devaient, à leurs propres frais, les emprunter ailleurs, pour exhausser le remblais. Aujourd'hui ils veulent être payés pour ces matériaux enlevés dans les deux cas.

Contestations relatives à la qualité des traverses.  
CONTRAT No. 25.  
Ballast inutile.  
Demandent à être payés pour les matériaux enlevés et pour ceux qui n'ont pas été utilisés.

10268. Il était entendu, dites-vous, qu'ils devaient déposer sur le remblai une quantité de matériaux empruntés égale à celle des matériaux non utilisés?—Précisément.

10269. Et au lieu de cela, ils veulent faire compter des matériaux enlevés et ceux qui n'ont pas été utilisés?—Oui; c'est là une des choses qu'ils ont demandées à l'ingénieur parce que je le leur avais refusé.

10270. Y a-t-il d'autre sujet de contestation?—Je ne m'en rappelle pas d'autre dans le moment.

10271. Avez-vous trouvé qu'il y ait eu quelque erreur grave dans le calcul des quantités du remblai à travers les muskegs, par exemple, que les muskegs se soient tassés beaucoup plus qu'on ne l'avait estimé, à l'époque de la demande des soumissions?—Je crois que le tant pour cent alloué dans les quantités primitives était suffisant dans certains cas, et insuffisant dans d'autres. Comme je vous l'ai dit, les muskegs varient beaucoup en nature; les uns sont plus solides et renferment une quantité beaucoup plus grande de matériaux solides, tandis que vous pouvez difficilement dire quelle est la nature des autres, lorsque vous y commencez les travaux, à moins que vous n'avez une longue expérience.

REMBLAIS DANS LES MUSKEGS.

10272. Avez-vous jamais eu quelque expérience dans le sondage des muskegs, pour en connaître l'épaisseur?—Je n'ai jamais eu aucune expérience dans ces travaux à travers des muskegs, avant mon arrivée ici.

10273. Depuis votre arrivée ici, avez-vous essayé de constater si l'on peut en atteindre le fond, ou avez-vous fait des forages?—Oui; les ingénieurs les sondent tous à mesure qu'ils avancent; c'est là une partie des fonctions du niveleur.

On peut atteindre le fond des muskegs au moyen de forages.

10274. Pontez-vous les muskegs?—Dans très peu d'endroit sur notre section. Chaque fois que nous pouvons le drainer, nous le faisons disparaître.

10275. Avez-vous remarqué s'il y avait eu beaucoup de tassement après que la ligne eut été apparemment faite jusqu'à son niveau?—Oui; beaucoup de tassement après que la ligne eut été faite jusqu'à son niveau.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 25.  
Remblais dans les muskegs.

la ligne se tasse, et elle se tassera encore pendant des années à travers les muskegs. Nous avons parfois à abaisser les ponts de trois pieds sur la section.

10276. Pour les mettre de niveau avec les parties avoisinantes de la voie?—Oui; pour en abaisser le niveau. Je puis vous montrer, si vous le désirez, des sections transversales prises sur la section 25.

10277. Connaissez-vous le pays au nord ou au sud de la ligne dans la proximité du Lac Supérieur?—Non; je ne connais ce pays que d'après les profils des travaux qui y ont été exécutés.

10278. Vous voulez parler d'explorations?—La seule connaissance que j'ai du pays, je l'ai obtenue d'après les explorations qui en ont été faites, et dont j'ai vu les profils.

10279. Vous voulez parler des explorations dont les rapports ont paru dans les livres?—Je veux parler des études d'avant-projet faites par McLennan.

10280. Mais vous n'en connaissez rien par vous-même?—Non.

10281. Les entrepreneurs ont-ils livré quelque partie de la section 41?—Non.

10282. Comprenez-vous qu'ils doivent toute la compléter, avant d'en livrer aucune partie?—Oui.

10283. C'est sur cette base que vous procédez à l'exécution des travaux?—Oui.

10284. Pouvez-vous dire approximativement dans quelle proportion la localisation de la ligne avait été faite d'une manière définitive lorsque vous êtes arrivé sur les lieux?—Elle était localisée sur une longueur d'environ vingt-sept milles, jusqu'à la rivière à la Mouette à l'extrémité est.

10285. Avez-vous jamais étudié les prix de la soumission pour ces travaux?—Oui; j'ai cru que les prix pour les travaux en terre étaient très bas, lorsque j'ai vu l'ouvrage la première fois, et que les prix pour les autres travaux étaient raisonnables.

10286. Avez-vous examiné si les prix pour le tout étaient ou non proportionnés?—Voulez-vous dire à d'autres travaux?

10287. Non; s'ils étaient en proportion les uns des autres. Les uns disent que, dans quelque partie de la section, ils sont proportionnés, et d'autres qu'il ne le sont pas?—Je suis d'avis que le prix du ballastage est raisonnable, et que le prix des travaux en terre est bas. Pour les travaux en pierre, je crois qu'il était à peu près impossible de les faire exécuter à meilleur marché.

10288. D'après ce que vous dites, les prix n'étaient pas tels qu'il eût été avantageux pour les entrepreneurs d'augmenter les quantités des travaux d'une classe, et de diminuer les quantités d'une autre classe?—Oui; ils l'étaient.

10289. C'est pour cette raison que je vous interroge au sujet de la proportion des prix les uns à l'égard des autres?—Prenons le muskeg.

CONTRAT No. 41.  
Les entrepreneurs n'ont livré aucune partie de la section 41.

Les prix pour les travaux en terre étaient bas; les prix pour les autres travaux étaient raisonnables.

Les entrepreneurs gagnent plus dans les muskegs.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 41.

pour exemple. Les entrepreneurs gagnent plus en creusant dans le muskeg que dans aucune autre espèce de terrain.

10290. Vous voulez dire plus en proportion du prix?—Oui.

10291. Une plus grande proportion du prix est bénéfice?—Précisément.

10292. Pour quelle raison?—L'ouvrage est plus facile; et il y a une grande diminution. L'ouvrage doit être mesuré en excavation, et il en faut plus. On est obligé de prendre plus de matériaux dans les puits d'emprunt pour faire un remblai. Prenons pour exemple un remblai contenant 100 verges. Dans quelques muskegs il faut 150 verges de matériaux pour faire 100 verges de remblai.

L'ouvrage est mesuré en excavation, et il faut plus de muskeg que de matériaux d'aucune autre sorte pour faire un remblai. 150 verges de muskeg font 100 verges de remblai.

10293. Voulez-vous dire que ces matériaux, que l'entrepreneur prend dans ces muskegs, et qui se tassent comme vous l'avez dit, sont enlevés à meilleur marché pour l'entrepreneur que le seraient d'autres matériaux?—Oui, c'est précisément cela. D'après les explications que je vous en ai données, vous verrez que c'est exactement ce que je veux dire.

10294. Alors, partout où il faut des travaux en terre pour exhausser la voie dans les *muskegs*, le prix de la verge pour les travaux en terre de cette classe, devrait être moindre que pour des travaux en terre d'une autre classe?—Oui.

10295. Et la soumission basée sur le même prix pour les travaux en terre de ses deux classes n'est pas une soumission bien proportionnée?—A moins que l'entrepreneur n'ait eu l'intention d'utiliser ce *muskeg*. Par exemple l'entrepreneur, en faisant sa soumission, pouvait savoir qu'il a une certaine quantité de sable ou d'argile, et une certaine quantité de *muskeg*; et il pourrait faire un prix moyen, sachant qu'il pourra utiliser ce *muskeg* avec plus de profit.

10296. Comprenez-vous l'expression ou le mot "proportionné" (*consistent*) qu'emploient souvent les ingénieurs, en l'appliquant aux divers prix, dans une soumission, de travaux de différentes classes?—Je ne le comprends pas dans le sens dans lequel vous l'employez.

Soumission "proportionnée."

10297. D'après ce que j'ai lu et entendu dire par d'autres ingénieurs, j'ai conclu que le mot "proportionné" (*consistent*) signifie qu'un entrepreneur fera à peu près la même proportion de bénéfices sur chaque espèce de travaux, de sorte qu'il lui est indifférent quelle espèce de travaux est augmentée ou diminuée, parce que la même proportion de pertes s'appliquera à chaque classe de travaux. Une soumission disproportionnée (*inconsistent*), à mon avis, est celle par laquelle il gagnera sur certains travaux, et perdra sur d'autres; et perdra ou gagnera par un changement de la classe de travaux, en raison de la classification des quantités?—Alors je suis d'avis, que le contrat de la section 41 était un contrat disproportionné (*inconsistent*). Les prix étaient disproportionnés.

Contrat pour la section 41 disproportionnée.

10298. En quoi?—Par exemple, si des travaux d'une certaine classe étaient diminués, l'entrepreneur perdrait plus d'argent que si cette diminution était faite sur des travaux d'une autre classe.

10299. Y a-t-il quelque autre item à part ce remblai dans les muskegs auquel cette disposition pourrait s'appliquer pour la peine dans le cas

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 41.

de la section 41 ?—Non ; pas que je sache. Je crois qu'il n'aurait guère été possible de faire exécuter les travaux dans le roc pour un prix moindre que celui que l'on paye. Je ne crois pas que l'entrepreneur gagne beaucoup aux travaux dans le roc.

Il est mieux pour l'entrepreneur qu'il y ait moins de travaux dans le roc, et plus dans le muskeg. 10300. Alors, moins l'entrepreneur rencontrera de roc, et plus il fera de ramblai dans les muskegs, le mieux ce sera pour lui ?—Oui.

10301. Les déviations qui ont été faites, et sur lesquelles le coût des travaux a été réduit, l'ont-elles été dans le but d'éviter le roc ?—Oui.

Des déviations qui ont été faites dans la ligne n'ont occasionné aucune perte à l'entrepreneur. 12302. De sorte que ces déviations n'ont occasionné aucune perte à l'entrepreneur ?—Je ne le crois pas ; pas dans la proportion.

10303. Si elles ont eu pour effet de permettre à l'entrepreneur de faire plus de remblai en muskeg qu'il n'en aurait fait par l'ancienne ligne ?—Non ; je crois qu'il y en a moins ; je crois qu'il y a moins de muskeg et moins de roc.

Toute la division ouest, qui avait été construite dans le roc, a été modifiée et traverse un sol argileux. 10304. Alors, la plus grande proportion des travaux a consisté en excavations ordinaires ?—Oui ; en excavations ordinaires dans la terre. Presque toute la division ouest qui, d'après l'ancien tracé, devait être construite dans le roc, traverse un sol argileux.

10305. Y a-t-il quelque autre fait se rattachant aux travaux dont vous avez la direction et au sujet duquel vous aimeriez à donner des explications, on à ajouter quelque chose dans votre témoignage ?—Non ; pas que je sache.

TÉLÉGRAPHE—  
ENTRETIEN.  
CONTRAT No. 4.  
P. J. Brown, gérant.

10306. Qui est chargé des travaux des lignes télégraphiques sur votre section ?—Je crois que c'est M. P. J. Brown.

10307. En quelle qualité ?—Je crois qu'il en est le gérant.

10308. Ou demeure-t-il ?—Je crois qu'il demeure à Ingersoll.

10309. En quelle qualité dirige-t-il ces travaux ?—Je crois qu'il en est le gérant.

Oliver, Davidson & Cie. 10310. Pour d'autres ?—Oui ; pour Oliver, Davidson & Cie.

10311. Quelqu'un des associés principaux demeure-t-il à proximité de la ligne ?—Non.

10312. Brown demeure-t-il à proximité de la ligne durant quelque partie de l'année ?—Il est généralement allé au Landing une fois par année. Il y est allé une fois l'an dernier, et cet été je crois. Je ne l'ai pas vu cet été.

Neil Macdougall gérant en l'absence de P. J. Brown. 10313. Qui a la direction des travaux de la ligne sur les lieux, durant son absence ?—Neil MacDougall.

10314. Où demeure-t-il ?—A Fort William,

10315. En quelle qualité ?—Je suppose qu'il est gérant de la ligne jusqu'au lac de l'Aigle, je crois. Il est le seul que je connaisse.

10316. Est-il opérateur ?—Il remplit aussi ces fonctions.

Messages répétés à la rivière de l'Aigle. 10317. Les messages sont-ils répétés au lac de l'Aigle, ou se rendent-ils au Portage du Rat ?—Je crois qu'ils sont répétés au lac de l'Aigle.

*Entretien du Télé-  
graphe—  
Contrat No. 2.*

10318. C'est là l'extrémité de votre section ?—Oui.
10319. Qui est opérateur à cet endroit ?—Je l'ignore.
10320. Quel est l'arrangement au sujet des messages, sur cette section de la ligne, se rattachant aux affaires du chemin de fer ?—Ils sont censés avoir préséance sur les autres. Les messages du chemin de fer canadien du Pacifique ont préséance sur les autres.
10321. Les paie-t-on ?—Non ; nous ne payons rien. On ne les paie pas.
10322. Etes-vous autorisé à expédier sans frais des messages se rattachant aux affaires du chemin ?—Oui.
10323. Et sans retards ?—Non ; pas sans retards. Retards fréquents.
10324. Arrive-t-il souvent que des retards vous empêchent d'expédier des messages ?—Oui ; passé l'extrémité de la section 41, la ligne est très incertaine. Quelquefois les messages n'arrivent pas à destination avant un mois. Un message qui m'avait été adressé ne m'est parvenu qu'au bout d'un mois de retard. Quelquefois un message n'arrive pas à destination avant un mois.
10325. Y a-t-il quelque partie de l'année où la transmission des messages semble être plus régulière que dans d'autres ?—Non ; cela varie. Pendant une courte période, la ligne peut bien fonctionner ; alors elle prend un autre cours et ne fonctionne pas l'espace d'une semaine. On ne peut recevoir un message de Winnipeg avant une semaine.
10326. Savez-vous si la règle est que la ligne soit mieux entretenue en hiver qu'en été, ou en été qu'en hiver ?—Je ne crois pas que ce soit la règle. La ligne n'est pas mieux entretenue en hiver qu'en été.
10327. On a prétendu que là où il y a beaucoup d'eau sur la ligne, durant l'hiver, elle fonctionne avec moins de retards qu'en été, parce que la glace devient un isolateur ; savez-vous, par votre propre expérience, s'il en a été ainsi ?—Oui, chaque fois qu'il se forme de la glace sur les fils, mais cela n'arrive que quelquefois dans le cours de l'hiver, et généralement, je sais, au commencement de l'hiver.
10328. A quoi attribuez-vous ces retards dans la transmission des dépêches ?—Je suppose que cela arrive quand les fils sont à terre—que la ligne est abattue par le vent ou par un corps quelconque—les poteaux n'étant pas bien plantés. Les retards résultent du fait que la ligne est à terre.
10329. Avez-vous dit qu'à travers les régros boisées la ligne est ouverte sur une largeur de deux chaînes ?—Oui ; c'est la largeur—deux chaînes, je crois.
10330. Savez-vous si les poteaux sont abattus par la chute sur eux des arbres, ou cela dépend-il de ce que la construction primitive était défectueuse ?—Il arrive très rarement que des arbres tombent sur les poteaux.
10331. Quels sortes de poteaux sont employés sur cette section ?—Il y en a de toutes sortes—en épinette rouge, en épinette et en pin.—Ce sont là les principales espèces de bois qu'ils emploient.
10332. Attribuez-vous la chute des poteaux à l'espèce de bois dont ils sont faits, ou à la manière dont ils sont assujettis dans le sol ?—Je ne suis pas bien posé là où il y a du roc. Les poteaux ne sont pas bien posés là où il y a du roc.

*Extrait des Télé-  
graphes—  
Contrat No. 1.*

suppose que sur la section 42 il y a tant de roc, que les poteaux n'ont pu être posés comme il aurait fallu qu'ils le fussent.

Sur la section 41, les poteaux tombent parce qu'ils sont pourris; le bois en est mauvais et les isolateurs se détachent.

10333. Mais sur la section 41 et dans la direction est?—Sur la section 41, lorsque la ligne manque c'est parce que les poteaux tombent, après qu'ils sont pourris. Les poteaux sont en mauvais bois, et les isolateurs se détachent. Parfois une certaine quantité d'isolateurs sont arrachés par une tempête, et les fils touchent au sol.

10334. Les avez-vous vu dans cet état?—Oui; et les ai relevés.

10335. Souvent?—Je les ai vus souvent.

Les isolateurs n'ont pas été bien posés en premier lieu.

10336. Croyez-vous que les isolateurs aient été suffisamment bien posés en premier lieu?—Non; je ne crois pas qu'il l'aient été.

10337. J'ai compris que vous aviez dit que les isolateurs se détachent, bien que les poteaux demeurent solides?—Oui; lorsqu'un poteau tombe il fait également tomber des autres un certain nombre d'isolateurs.

10338. Voulez-vous dire que l'isolateur est posé verticalement au sommet du poteau. Un clou ou autre corps de ce genre tient-il aussi solidement sur le sens du fil du bois qu'en travers?—Non.

10339. En est-il plus particulièrement ainsi dans les bois mous, comme ceux dont vous avez parlé?—Oui, comme de raison. Plus le bois est mou, moins il y a de résistance, et il pourrit plus vite.

10340. Avez-vous remarqué que les poteaux soient tombés par le fait qu'ils fussent pourris?—Oui, très souvent.

Durée des poteaux suivant la qualité du bois: les poteaux en tamarack dix ans; ceux en épinette trois ou quatre; ceux en pin de sept à dix.

10341. Avez-vous une idée de la durée moyenne des poteaux faits avec les bois de la qualité dont vous avez parlé?—Prenons pour exemple le tamarack. Je crois qu'un poteau en tamarack durera environ dix ans au plus, avant de pourrir. Je crois qu'un poteau en épinette ne durera pas plus de trois ou quatre ans. Les poteaux en pin durent probablement de sept à dix ans, suivant la nature du sol. Ils pourrissent plus vite dans le sable que nulle part ailleurs.

La plus grande partie des poteaux sur la section 41, est en pin (*jack pine*) ou en épinette.

10342. Avez-vous quelque idée de la proportion dans laquelle se trouvent les poteaux faits avec les bois de ces diverses qualités sur la section 41 et dans la direction est?—Non; mais je puis dire que la plus grande proportion consiste en pin (*jack pine*) et en épinette.

La ligne n'est pas entretenue comme elle aurait dû l'être.

10343. Depuis que vous connaissez la ligne dont vous avez la direction, considérez-vous qu'elle a été bien entretenue?—Non; je ne crois pas qu'elle ait surveillé convenablement. Si elle avait été entretenue comme elle devait l'être, nous aurions pu expédier les messages plus rapidement.

Le quart du temps on ne peut faire parvenir de message à destination.

10344. Pourriez-vous dire, en général, dans quelle proportion du temps à peu près, la ligne a été hors d'état de fonctionner depuis que vous y êtes employé?—Sur toute sa longueur jusqu'à Winnipeg?

10345. Oui?—Je crois que le quart du temps environ nous ne pouvions faire parvenir les dépêches.

10346. Avez-vous quelque idée si, généralement, cela était dû à des défauts au sud de Selkirk, ou à l'est?—Je ne pourrais le dire. Je suppose que c'était à l'est de Selkirk, entre la rivière de l'Aigle et Selkirk.

*Entretien du Télé-  
graphe—  
Contrat No. 4.*

10347. Au sud de Selkirk, quelle est la nature du terrain que traverse la ligne?—Je ne la connais pas par moi-même, mais j'oserais dire que c'est principalement une prairie unie, ou un sol couvert de buissons.

10348. En supposant qu'elle fût entièrement sur la rive ouest de la Rivière Rouge, connaissez-vous quelque chose de la nature du pays?—Non ; pas par moi-même.

10349. Avez-vous à aucune époque parlé aux personnes employées au télégraphe au sujet des retards ou de l'insuffisance de l'entretien de la ligne?—J'en ai parlé à l'homme qui en a la direction sur les lieux.

10350. Qui est-ce?—Macdougall ; et j'en ai aussi parlé à notre bureau principal.

10351. Où?—A Ottawa.

10352. Vous êtes-vous plaint souvent à MacDougall ou au bureau S'est plaint fréquemment principal?—Je me suis plaint au bureau principal une ou deux fois, et ment. j'ai écrit à ce sujet, disant que ça fonctionnait très-mal.

10353. Savez-vous s'il se fait beaucoup d'affaires sur cette ligne?—Je crois qu'il s'en fait beaucoup.

10354. Je veux dire à part les affaires du chemin de fer—les affaires du gouvernement?—Oui ; il s'y fait beaucoup d'affaires, à part celles du chemin de fer.

10355. Connaissiez-vous le tarif exigé sur la partie de la ligne qui appartient à Oliver & Davidson?—Non ; je ne le connais pas.

10356. Savez-vous quel est le nombre d'hommes employés à réparer Trois hommes employés à entretenir cette ligne?—Je n'en connais que trois. J'ai vu trois employés à travailler de temps à autre. hommes occupés à travailler sur notre division.

10357. Ces hommes sont-ils continuellement tenus à l'ouvrage, ou seulement de temps à autre?—Seulement de temps en temps.

10358. Désirez-vous ajouter quelque chose à votre témoignage?—Non ; il n'y a rien que je me rappelle.

JOHN PARR est assermenté et interrogé :

**Parr.**

*Par le Président :*

**NIXON POURVO-  
YEUR—  
COMPTE DES APPRO-  
VISIONNEMENTS.**

10359. Ou demeurez-vous?—A Winnipeg.

10360. Depuis quand y demeurez-vous?—Depuis l'hiver de 1875.

10361. Avez-vous jamais été employé au chemin de fer du Pacifique?—Oui.

10362. En quelle qualité?—Je remplissais les fonctions de garde-magasins. Garde-magasin à partir du printemps de 1875 jusqu'à l'été de 1880.

10363. Pendant combien de temps?—Depuis le printemps de 1875 jusqu'à il y a environ un mois.

*Nixon, pourvoyeur—  
Compte des approvi-  
sionnements.*

10364. Quelles étaient vos fonctions?—Dans mes rapports avec le chemin du Pacifique?

Fonctions.

10365. Oui?—J'avais coutume d'apporter la malle et de surveiller l'expédition de toutes les marchandises; et lorsque les ingénieurs avaient besoin de quelque chose, ils m'envoyaient le faire; ou si M. Nixon avait besoin de quelque chose il m'envoyaient le faire.

10366. Quelle était, de plus, votre principale fonction?—Je ne puis le dire.

10367. N'aviez-vous pas la surveillance des approvisionnement?—Oui.

10368. Était-ce votre principale fonction?—Je ne passais pas la plus grande partie de mon temps aux magasins. J'y allais une fois la semaine, des fois chaque jour, et d'autres fois à chaque quinzaine.

La plupart du temps absent du magasin.

10369. Alors vous étiez absent du magasin la plus part du temps?—Oui.

10370. Teniez-vous des livres pour les affaires du magasin?—Je n'en tenais pas d'autres que celui que vous avez entre les mains.

10371. Comment l'appellez-vous: est-ce un grand livre?—Non.

10372. Un journal?—Non.

10373. Pouvez-vous lui donner quelque nom?—Je l'appelle livre d'approvisionnement.

10374. Teniez-vous d'autre livre?—Non.

Le livre d'approvisionnement indique la quantité des marchandises qui entrent dans le magasin et de celles qui en sortent.

17375. Quelles entrées ce livre est-il destiné à contenir?—Il doit indiquer la quantité des marchandises qui entrent dans le magasin et de celles qui en sortent.

Il contient les comptes relatifs au chemin de fer du Pacifique canadien, à la police à cheval, aux affaires des Indiens, et à des affaires privées.

10376. Ne se rapporte-t-il qu'aux approvisionnement du chemin de fer du Pacifique?—Non; il y a d'autres entrées que celles-là. Il y en a pour la police à cheval, pour des affaires privées et pour des affaires des sauvages.

10377. Qu'entendez-vous par affaires privées?—Le col. Richardson avait coutume d'envoyer des marchandises ici, à sa propre adresse, et j'avais coutume de les surveiller.

10378. N'y a-t-il pas d'autres comptes d'une nature privée?—Oui; il y en a pour des effets d'hommes de police—des paquets, des sacs et des sacoches, des valises et autres articles de ce genre.

10379. Avez-vous fait dans votre livre des entrées de toutes ces sortes d'articles?—Oui; au meilleur de mon souvenir.

10380. Alors ce livre d'approvisionnement était destiné à contenir les entrées de toutes les marchandises qui entraient dans le magasin, quelle qu'en fût la provenance?—Oui.

10381. Est-ce là ce que vous voulez dire?—Oui; c'est ce que je veux dire.

*Nixon, pourvoyeur—  
Comptes des approvi-  
sionnements.*

10382. Contient-il les entrées des marchandises qui sortaient du magasin?—Oui.

10383. La valeur des marchandises est-elle mentionnée dans le livre?—Non; je ne connaissais rien de leur valeur; il y en a cependant, je crois, dont la valeur est mentionnée. La valeur des marchandises n'est pas mentionnée.

10384. Aviez-vous l'habitude de marquer les prix?—Non.

10385. Outre les marchandises ordinaires, aviez-vous, en votre qualité de garde-magasin, charge des animaux?—Quelquefois, lorsqu'un sous-agent les amenait, et était retenu, il avait soin des chevaux jusqu'à ce qu'ils fussent envoyés ailleurs; mais si un sous-agent venait de l'ouest et amenait quarante chevaux, il était retenu ainsi que l'homme, pour avoir soin des chevaux jusqu'à ce que ces derniers fussent expédiés à l'établissement des Mennonites, ou à d'autres endroits de ce genre. Système de comptabilité expliqué.

10386. Votre livre faisait-il mention de cette transaction?—Non; celui à qui ils étaient livrés en laissait un reçu au bureau.

10387. Étiez-vous généralement au bureau?—Non; j'étais le plus souvent au dehors.

10388. Comment appreniez-vous qu'il y avait un reçu au bureau?—J'y ai vu des reçus.

10389. Chaque fois?—Non, je ne pourrais le dire chaque fois.

10390. Alors pourquoi dites-vous que des reçus étaient laissés au bureau?—Parce que j'en ai vu quelques-uns.

10391. Voulez-vous dire que vous croyez qu'il y avait des reçus; mais ne le savez-vous pas?—Non; j'en ai vu quelques-uns qu'avaient donnés les Mennonites.

10392. Qu'entendez-vous lorsque vous dites que vous avez vu des reçus au bureau?—Vous avez fait une assertion à ce sujet, et je veux savoir à quoi elle se réduit?—J'ai vu au bureau des reçus faits par ceux qui avaient eu les articles.

10393. Voulez-vous, oui ou non, dire que des reçus étaient toujours donnés et laissés au bureau?—Non.

10394. Vous faites mieux alors de vous borner à répondre à ma question. Je vous demande ce qu'a eu lieu à votre connaissance. Vos livres indiqueraient-ils les transactions dont vous avez parlé, au sujet de la remise d'un grand nombre de chevaux qui étaient ensuite expédiés dans le pays?—Le livre d'expéditions les indique.

10395. Ce livre d'expéditions, est-ce votre livre?—Je l'examine de temps à autre.

10396. Je me suis servis des mots "votre livre"?—Je ne vous comprends pas.

10397. Je vous ai demandé, il y a quelques instants, si vous teniez quelque livre, et vous m'avez répondu affirmativement, en me montrant le livre d'approvisionnement, et maintenant je vous interroge au sujet de votre livre. Quel livre croyez-vous que je veuille dire?—Il n'en est pas fait mention dans ce livre.

*Nixon, pourvoyeur—  
Compte des approvisionnements.*

10398. En est-il fait mention dans aucun autre livre dont vous ayez eu, ou dont vous eussiez alors le contrôle?—Non; si ce n'est dans le livre d'expéditions.

Le livre d'expéditions.

10399. Aviez-vous un livre d'expéditions?—Oui.

10400. Où est-il?—Quelque part ici (le témoin cherche le livre).

10401. Expliquez la nature de ce livre que vous dites avoir tenu—que vous appelez livre d'expéditions?—C'était le compte des marchandises que les partis emportaient à leurs travaux—les partis d'arpenteurs.

10402. Ces livres avaient-ils trait aux choses dont vous aviez le contrôle, ou aux approvisionnements que d'autres personnes fournissaient aux partis d'arpenteurs, ou y avait-il d'autres livres?—Ils avaient trait aux deux. On y faisait les entrées des choses dont j'avais le contrôle, et des approvisionnements fournis par d'autres personnes.

10403. Maintenant, ces livres indiquent-ils les transactions dont vous avez parlé, c'est-à-dire les reçus donnés pour les animaux que les partis d'arpenteurs ont remis?—Non.

10404. Y a-t-il quelque livre qui indique cela?—Je le crois (le témoin examine le livre d'approvisionnements).

10405. Comme de raison, vous comprenez la question a trait à la pratique générale, et non pas à des transactions isolées?—Je crois que les transactions générales étaient entrées dans ce livre.

Rien dans ce livre n'indique le nombre d'animaux confiés à la garde du témoin et de ceux dont la garde lui a été enlevée.

10406. S'il fallait, maintenant, faire sur ces livres un état pour établir le nombre total des animaux que vous avez eus à diverses époques sous votre contrôle, et le nombre de ceux dont la charge vous a été enlevée, trouverait-on dans ces livres des indications suffisantes à cet effet?—Non.

10407. Pourquoi pas?—Parce que des chevaux sont morts, d'autres ont été perdus, dont je n'ai pas tenu compte. Il n'en est pas fait mention dans ce livre.

10408. Alors est-il possible, avec ces livres que vous aviez, d'établir maintenant le résultat de toutes les transactions de ce genre?—Non.

On lui demandait environ deux fois dans l'année de faire un état indiquant les marchandises qui restaient sous ses soins.

10409. Vous demandait-on de temps à autre de faire des états indiquant quels articles restaient sous vos soins?—Oui.

10410. A quels intervalles?—Environ deux fois par année, je crois.

Il faisait son état d'après ce qu'il trouvait sous ses soins.

10411. Sur quoi vous basiez-vous pour faire cet état; était-ce sur ce que vous indiquaient les livres, ou sur ce qui restait sous vos soins?—Sur ce qui restait sous mes soins.

10412. Avez-vous jamais essayé de constater si les articles qui restaient sous vos soins s'accordaient avec les entrées faites dans les livres que vous teniez, ou vous basiez-vous entièrement sur ce que vous voyiez?—Je crois que je me basais sur ce que je voyais.

10413. Savez-vous si M. Nixon ou d'autres personnes donnaient des reçus lorsque des marchandises ou des animaux étaient remis?—Je l'ignore.

*Nixon, pourvoyeur—  
Compte des approvi-  
sionnements.*

10414. Supposons, par exemple, qu'un parti d'arpenteurs ait remis trente animaux?—Oui; j'en aurais donné un reçu.

10415. Faisiez-vous une entrée de ces reçus?—Non; je n'avais que ce qui était dans mes livres.

10416. Il n'y avait aucun livre dans lequel vous détachiez toujours les reçus?—Non. Il n'y avait pas de livre de reçus dans le magasin.

10417. Il n'y a pas de talons par lesquels vous puissiez les constater aujourd'hui?—Non.

10418. M. Nixon délivrait-il lui-même quelquefois des reçus de tels articles?—Je ne saurais le dire; je ne le crois pas.

10419. Quand vos fonctions de garde-magasin ont-elles expiré?—Il y a eu un an en juin ou en juillet dernier. Les fonctions du témoin comme garde-magasin ont expiré en juillet 1879; mais il est resté en fonction jusqu'à ce qu'il eût remis les marchandises à Scott, au printemps de 1880.

10420. Le magasin a-t-il continué d'exister après cette époque?—Oui.

10421. Qui en a pris la direction?—J'ai dû en prendre la direction.

10422. Après l'expiration de vos fonctions?—Oui; jusqu'à l'époque où je l'ai remise à M. Scott, ici, le printemps dernier.

10423. Dans ce cas vos fonctions n'ont expiré qu'après le printemps dernier, pour ce qui se rapporte à ces approvisionnements?—Non; je ne devrais peut-être rien insinuer.

10423. Oui; parlez?—Eh bien, j'ai pris en soin des choses dont personne ne voulait se charger. Il a pris soin de certains articles que personne ne voulait prendre.

10425. Les avez-vous offertes?—Oui.

10426. A qui?—A M. Skead. Il m'a dit que je n'avais pas droit de les recevoir dans le magasin.

10427. Qu'était-ce?—Un harnais double, une barouche, des casseroles d'étain, de la toile cirée, de la vaisselle, et autres articles de ce genre.

10428. Pourquoi disait-il que vous n'aviez pas droit de recevoir ces choses dans le magasin?—Il m'a dit qu'ils les avait vendues, le printemps dernier, au professeur Selwyn. C'étaient des marchandises du chemin de fer du Pacifique Canadien qu'il avait vendues au professeur Selwyn, le printemps dernier, et il était employé dans un autre département, sous le ministre de l'Intérieur.

10429. Avez-vous rempli d'autres fonctions que celles qui se rattachait aux approvisionnements?—J'ai été employé comme messenger par la compagnie du chemin de fer du Pacifique, et je surveille généralement l'expédition des marchandises qu'elle a actuellement à expédier. Messenger et expéditeur pour le chemin de fer du Pacifique Canadien.

10430. Vous rappelez-vous que le bureau du chemin de fer ait un jour été enfoncé, et des papiers dérangés?—Oui, je m'en souviens. LES PAPIERS SONT DÉRANGÉS. Le bureau du chemin de fer du Pacifique Canadien est enfoncé.

10431. A quelle époque à peu près était-ce?—Je crois qu'il doit y avoir eu de cela trois ans au mois d'avril dernier. Je ne pourrais l'assurer.

*Nixon, pourvojeur—  
Les papiers ont été  
dérangés.*

10432. Comment déterminez-vous l'époque dans votre esprit?—J'en ai entendu parler.

10433. S'est-il passé autre chose vers le même temps, que vous puissiez vous rappeler, afin de vous aider à déterminer l'époque d'une manière certaine?—Je me rappelle ce qui est arrivé le même jour, M. Currie et moi en avons causé dans le bureau.

10434. Vous croyez que c'était en avril 1877?—Non ; je crois que c'était en avril 1878.

10435. Cela ne fait que deux ans au mois d'avril dernier? Quelle année croyez-vous que vous voulez dire?—Je ne sais si c'était en 1877 ou en 1878, mais je sais que c'était au printemps, en avril.

10436. Quelle est la première nouvelle que vous en ayez eue?—Un messenger est venu chez moi le matin—c'est par lui que j'en ai eue la première nouvelle.

10487. Quel était ce messenger?—Un nommé Baily.

10438. Que vous a-t-il dit alors?—Il m'a dit qu'un vol avait été commis dans le bureau. Je lui ai demandé: "Quel est ce vol"? Il a répondu qu'il l'ignorait. Je lui ai répliqué qu'il n'y avait rien qui pût être volé. Il a dit qu'un vol avait été commis, et m'a demandé ce qu'il y avait à faire, et je suis allé au bureau.

Les livres et les papiers sont trouvés épars sur le plancher.

10439. Qu'avez-vous vu?—J'ai vu les livres et les papiers épars sur le plancher du bureau.

10440. Avez-vous vu par quel moyen on était entré?—J'ai vu un tourne-vis sur le plancher.

10441. Comment semblait-il qu'on était entré?—Il semblait qu'on était entré par la fenêtre du bureau de M. Nixon.

10442. Y avait-il d'autres personnes que Baily et vous?—Il y avait M. Hespeler, le Capt Howard, M. Luxton, M. Smith, je crois, et M. Pierce, ainsi que M. Hespeler, jr.

10443. Qu'a-t-on fait?—Ils ont regardé et vu les livres et les papiers sur le plancher, et M. Luxton ou le Capt Howard, je ne sais lequel des deux, m'a dit qu'il était inutile de les laisser là ; que je ferais mieux de les mettre dans une boîte ; alors je les ai ramassés et mis dans la boîte.

10444. Savez-vous s'ils ont été assortis depuis?—Oui ; je crois qu'ils l'ont été.

10445. Avez-vous aidé à ce travail?—Oui.

10446. Qui encore?—Je ne sais si M. Currie a, ou non, aidé à les assortir.

Nixon a aidé au témoin à assortir les papiers.

10447. D'autres vous ont-ils aidé?—M. Nixon.

10448. Était-il chez lui, à Winnipeg, lorsque le bureau a été enfoncé?—Non ; il n'était pas chez lui.

10449. Où était-il?—Je crois qu'il était à Ottawa, ou ailleurs dans l'est.

*Nixon, pourvoyeur—  
Les papiers ont été  
dérangés.*

10450. Croyait-on généralement dans le temps qu'il était dans l'est ?  
—Je l'ignore ; mais je crois que c'était l'impression dans la ville.

10451. Comprenez-vous qu'il était aller visiter des amis ?—Je ne me rappelle pas s'il était allé pour affaires, ou en visite.

10452. On voit par un des Livres Bleus imprimés en 1878 que, le 15 avril 1878, il rendait témoignage devant un comité de la Chambre des Communes ; savez-vous s'il était absent pour cet objet, à cette époque ?—Je ne pourrais jurer que c'était à cette époque, sans le savoir.

10453. Lorsque les papiers ont été assortis, savez-vous s'ils y étaient tous, on s'il en manquait ?—Je l'ignore. Je ne sache pas qu'il manquât aucun livre ; mais quant aux papiers et aux pièces justificatives, je ne saurais le dire.

10454. Étaient-ils beaucoup mêlés ?—Étaient-ils en liasses, ou quelques-uns des paquets étaient-ils ouverts ?—Quelques-uns des paquets étaient ouverts, et les papiers éparpillés sur le plancher. Quelques-uns des paquets de papiers ouverts, et ses derniers éparpillés.

10455. En morceaux détachés, ou en paquets ?—Quelques-uns étaient détachés, et d'autres en paquets, comme le seraient des comptes mensuels.

10456. Savez-vous qui a enfoncé le bureau ?—Je l'ignore.

10457. Savez-vous si l'on a fait des démarches dans le temps pour découvrir qui avait enfoncé le bureau ?—Pas que je sache. Il n'y avait ici personne autre que M. Currie et le capt. Howard.

10458. Désirez-vous ajouter quelque chose comme témoignage ou comme explication de votre témoignage précédent ?—Au sujet de quoi que ce soit ?

10459. Au sujet de quoi que ce soit se rapportant directement ou indirectement au chemin de fer du Pacifique ?—Non ; je n'ai rien à dire. Comme de raison, mon opinion n'aurait dans tous les cas, aucun poids.

10460. Je parle de faits à votre connaissance ?—Non ; je veux vous dire tout ce que je sais, et dire la vérité autant que je la sais. Je pourrais peut-être me rappeler autre chose une autre fois.

Le colonel W. OSBORNE SMITH, est assermenté et interrogé :

Col. W. O.  
Smith.

*Par le Président,*

TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER—  
INONDATIONS DE LA  
RIVIÈRE ROUGE.

10461. Où êtes-vous domicilié ?—A Winnipeg, qui est mon quartier-général.

10462. Depuis combien de temps y demeurez-vous ?—Depuis 1871, à quelques exceptions près.

10463. Y avez-vous occupé quelque position officielle ?—Je suis sous-Aide-adjutant adjudant-général, commandant les forces stationnées dans le Nord-général. Ouest.

*Tracé du chemin de  
fer—  
Inondations de la  
Rivière Rouge.*

10464. Avez-vous eu quelque affaire se rattachant au chemin de fer du Pacifique?—Aucune.

Comme officier d'état major, il est de son devoir de se rendre compte de la condition physique du pays.

10465. Vous êtes-vous mis au fait de la question des inondations dans cette partie du pays?—Comme officier d'état-major, il est de mon devoir de me renseigner, autant que cela m'est possible, sur la condition physique du pays.

10466. Avez-vous fait beaucoup de recherches dans ce sens?—Oui, j'en ai fait beaucoup.

10467. Avez-vous pris note, de temps à autre, du résultat de ces recherches?—Je n'ai noté ce résultat que dans ma mémoire.

10468. Sans vous interroger sur les différents aspects de la question, seriez-vous en état de nous en faire un exposé général?—Au sujet des inondations?

10469. Oui?—Je puis vous communiquer, plus particulièrement, les renseignements qui m'ont été donnés relativement aux inondations, de 1852 et 1861. J'ai eu plusieurs entretiens avec nombre de personnes qui habitaient le pays à l'époque, et j'en ai recueilli beaucoup d'informations. D'après le résultat de ces informations et de certains faits que j'ai recueillis, et d'après mes propres observations, je puis dire que le chenal de la rivière s'est élargi d'une manière considérable; si considérablement même, que je suis porté à croire qu'une inondation sérieuse n'est pas à redouter à l'avenir.

Le chenal des rivières Rouge et Assiniboine s'est tellement élargi que les inondations ne sont pas à craindre.

10470. Parlez-vous de la Rivière Rouge?—Des Rivières Rouge et Assiniboine. J'ai des données relatives l'Assiniboine. Mon domicile étant situé sur les rives de cette rivière, à 500 ou 600 verges de la rivière Rouge, j'ai fait des observations, pendant deux ou trois ans, sur la rapidité du courant, et j'ai pris note de l'élargissement de la rivière en cet endroit.

10471. Lorsque vous vous servez du mot élargissement, voulez-vous dire par là l'augmentation de la rivière en largeur?—L'extension de la rivière en largeur et l'approfondissement du chenal, vu qu'on y a fait des travaux de curage considérable. Lorsque je suis arrivé ici, j'avais constamment à voyager en bateau jusqu'au Fort-d'en-bas où un détachement se trouvait stationné. Par là suite, je suis descendu tous les ans jusqu'à l'embouchure de la rivière, et j'ai remarqué qu'elle a gagné considérablement en largeur, plus particulièrement là où les berges sont plates.

S'est élargi surtout là où les berges sont plates, sur un parcours de 12 milles à partir de Winnipeg; de là jusqu'à Selkirk, berges granuleuses et rocheuses.

10472. Quelle est la longueur de cette portion?—A peu près 12 milles.

10473. Et à partir de ce point en gagnant vers le nord, quel est, en général, le caractère des berges?—De ce point en gagnant vers le nord presque jusqu'à Selkirk, elles sont plus graveleuses et plus rocheuses. Cette portion aussi, d'après les informations qui m'ont été communiquées par les anciens habitants, doit s'être élargies considérablement depuis 1852, date de la dernière inondation sérieuse. L'inondation de 1861 ne paraît pas avoir atteint les mêmes proportions.

1852, date de la dernière grande inondation.

*Tracé du chemin de  
fer—  
Inondations de la  
Rivière Rouge.*

10474. Quant à l'élargissement de cette portion qui est bordée de berges solides, vous rappelez-vous, d'après les informations que vous ont fournies les anciens habitants, quelle idée vous vous êtes faite de l'étendue de l'élargissement?—Dans un certain endroit, je présume que la largeur de la rivière a dû s'étendre d'un tiers—c'est-à-dire à ce point, situé à douze milles d'ici, où le chenal était très étroit, si j'ai bien compris, causant par là des obstacles qui avaient pour effet de faire refluer les eaux et de les faire se répandre sur cette partie du pays.

10475. Voulez-vous nous donner à entendre que vous étiez sous l'impression que la rivière est devenue d'un tiers plus large qu'elle ne l'était en 1852?—Oui; la personne qui m'a donné ces informations habitait en cet endroit qui a été entièrement emporté par les eaux. Suivant son impression, "une ferme d'une étendue assez considérable a été balayée." C'est un nommé Joseph Monkman domicilié actuellement à Poquis.

10476. D'après vos propres observations, vous êtes vous rendu compte de la progression naturelle qui suit l'élargissement de la portion de la rivière qui coule entre des berges solides?—Non; je ne pourrais le dire parce que je n'ai jamais habité sur cette partie de la rivière, et je ne l'ai remarqué qu'en la remontant en bateau. D'après des notes que j'ai retrouvées ce matin dans un vieux calepin, je puis vous donner une idée de l'élargissement qui s'opère dans le cours de l'Assiniboine. Les berges sont plates, il est vrai, mais j'ai été quelque peu surpris. Les deux premiers mesurages dont je vais faire mention, ont été faits à la chaîne, sous ma surveillance. Un autre a été fait ce matin. Je n'étais pas présent parce que j'étais occupé ailleurs, mais il a été fait avec tout le soin possible au moyen d'une corde tendue à travers la rivière. Le premier mesurage a été fait d'une berge à l'autre, en 1874, le pont de glace étant formé; la largeur était de 120 pieds.

*Par M. Keefer :*

10477. Était-ce au niveau de l'eau?—Non; d'une berge à l'autre. Des mesurages pratiqués à certain endroit sur l'Assiniboine ont donné comme résultat un élargissement, entre 1874 et 1880, de 120 à 216 pieds. La rapidité du courant, de 2 3/8 milles à 2.78 milles par heure.

Les berges y sont très accrues, et ne présentent pas plus de dix pieds de talus. En 1876, la largeur était de 132 pieds, et ce matin, le mesurage a donné 216 pieds d'une berge à l'autre, c'est-à-dire que la largeur s'est augmentée d'une chaîne et trois quarts à un peu plus de trois chaînes dans l'espace de six ans. Je puis vous faire connaître la rapidité du courant d'après des observations. En 1877, elle était de 2 5/8 milles par heure; c'était à l'époque de la rupture de la glace, lors de la débâcle, lorsque le courant a atteint son maximum de vélocité; en 1878, le résultat a été à peu près le même; mais je n'ai pas les chiffres. En 1879, j'ai fait les calculs avec soin, de concert avec M. Graham, du bureau des terres, et le résultat a été à près identique, 2.78 par heure.

*Par le Président :—*

10478. Prenant en considération les faits que vous avez cités, c'est-à-dire la largeur de la rivière à diverses époques et la vélocité de son cours, quels seront, à votre avis, leurs effets quant à la probabilité de nouvelles inondations?—Je ne pense pas que nous ayons à craindre d'inondations considérables à l'avenir, non-seulement par ces causes, mais par le fait qu'il se fait tant de culture et de drainage, qu'il y aura Inondations futures non-seulement la rivière est plus large, mais la terre étant plus cultivée, l'absorption sera plus considérable.

*Traçé du chemin de fer—  
Inondations de la Rivière Rouge.*

une absorption plus considérable et, j'ose dire, moins d'évaporation, c'est-à-dire, la terre absorbera plus d'humidité et l'écoulera graduellement dans la rivière. Bien que nous ayons une saison pluvieuse exceptionnelle, je ne pense pas que nous ayons d'inondation considérable le printemps prochain, tout remplis que soient les marais.

10479. Voulez-vous dire par là, qu'avant que la terre ne soit labourée et cultivée, l'eau s'écoule plus facilement de la surface dans la rivière?—Oui.

10480. Mais après la mise en culture, l'eau sera-t-elle absorbée dans le sol et s'écoulera-t-elle plus graduellement?—Oui.

10481. Et cela aura pour effet de diminuer la probabilité des inondations?—Oui; je le pense ainsi.

10482. Je présume qu'à votre avis ce raisonnement doit s'appliquer au pays qui borde les rives tant de la rivière Rouge que de l'Assiniboine?—Certainement.

Le même raisonnement s'applique au pays qui borde les rivières Rouge et Assiniboine.

10483. Quant à l'effet que l'élargissement de la rivière pourrait avoir sur les conditions à venir, vous êtes-vous jamais demandé si la probabilité de ces inondations se trouve amoindrie par cette seule cause—c'est-à-dire l'élargissement—et non par le drainage du sol?—Elle se trouve considérablement amoindrie. Le chenal est généralement reconnu à présent comme ayant une largeur double de celle qu'il avait en 1861. Mais la pluie n'augmente pas dans la même proportion, et je présume, en conséquence, que les inondations ne seront pas à craindre à l'avenir.

10484. Avez-vous remarqué la nature des berges à différents endroits dans le bas de la rivière, dans le but de vous assurer quel serait le meilleur point où le chemin de fer pourrait la franchir, ou bien cette question a-t-elle été soumise à votre considération?—Non; je n'ai fait que des observations générales, et les connaissances générales que j'ai acquises sur les différents endroits sont le résultat d'entretiens ou autres sources d'informations.

Pas de danger à craindre du refoulement des glaces.

10485. Avez-vous observé les effets produits par les obstructions causées par le refoulement des glaces, et comment elles pourraient affecter les inondations?—Oui; j'ai fait des observations minutieuses à ce sujet, et je n'ai pas remarqué qu'il y ait eu d'inondation par suite de la débâcle. La glace disparaît d'une manière toute particulière. Le niveau de la rivière, durant l'hiver, n'est pas seulement plus bas qu'au printemps, mais le chenal est, jusqu'à un certain point, plus étroit par suite de la déclivité des berges. Lors de la crue des eaux, la glace est séparée violemment des rives et flotte à la surface de la rivière à douze ou quinze pieds plus haut qu'elle ne se trouvait pendant la saison froide, et elle s'y désorganise graduellement, à tel point qu'un chien enfoncé à travers une glace de deux ou trois pieds d'épaisseur. Je ne pense pas que des glaces aussi peu consistantes puissent causer des obstacles sérieux au cours de l'eau.

10486. Vient-elle dans cet état par suite d'une désorganisation graduelle ou par le fait qu'elle se brise tout-à-coup?—Par suite d'une désorganisation graduelle; elle vient présenter l'aspect d'un gâteau de miel. Mais la rivière est bien plus large que le ruban de glace qui flotte à sa surface, alors que cette glace passe à l'état spongieux que je viens de mentionner.

*Tracé du chemin de fer—  
Inondations de la Rivière Rouge.*

10487. La surface de la rivière présente une largeur plus grande que la croute de glace?—Oui; la glace diminue tandis que le chenal s'élargit, et, par conséquent, la glace à toute facilité de descendre le cours de la rivière.

La surface de la rivière augmente tandis que la glace diminue.

10488. Malgré cela, est-ce que le pont de glace qui se forme aux points où la rivière présente une plus grande largeur, ne pourrait pas se masser dans les endroits plus rétrécis de son cours et y former une espèce de barrage?—Je ne crois pas qu'une couche de glace ayant aussi peu de consistance puisse causer une obstruction. Je ne pense pas que la glace formée à Winnipeg, atteigne jamais le fort d'en bas; dans tous les cas, elle n'atteint jamais l'embouchure de la rivière. Le peu de consistance de cette glace n'est pas de nature à causer d'obstruction semblable, à mon avis.

10489. Dois-je comprendre que la glace devient si friable que la force du courant pourrait la briser si elle s'accumulait quelque part?—Oui; le simple choc contre les berges la briserait, et la force du courant la briserait si elle formait un obstacle.

La glace devient si friable, que la violence du courant la briserait si elle s'accumulait.

10490. À ce compte, la glace finirait par se frayer un passage?—Oui.

10491. Avez-vous observé les effets du drainage artificiel du sol sur le volume des eaux dans cette rivière?—Ainsi, par exemple, le drainage d'un sol humide, s'il est fait dans de bonnes conditions, donne-t-il à l'humidité plus de facilité de s'épancher dans la rivière que si elle s'écoulait par un procédé naturel?—Je considère qu'il donne plus de facilité.

10492. Aurait-il pour effet d'augmenter ou de diminuer les chances d'inondations?—Je pense qu'il aurait l'effet de les diminuer.

10493. Pour quelle raison?—Parce que les marais ne resteraient pas remplis à l'automne; l'eau qui s'y accumule se déverserait avant l'arrivée de l'hiver, et la rivière ne recevrait au printemps que l'eau résultant de la fonte des neiges.

Raison pour laquelle le drainage diminue le volume des eaux.

10494. Est-il quelqu'autre point, se rattachant à la question actuelle, qui vaille la peine, suivant vous, d'être mentionné?—Je ne pense pas qu'il y en ait. Pourtant la question de l'élévation du niveau de l'eau dans le lac Manitoba, paraît rentrer dans le cadre de cet interrogatoire. D'après les informations que j'ai obtenues, je suis porté à croire que cette élévation devra se produire par suite de l'accumulation graduelle de la vase dans le passage qui fait communiquer le lac Manitoba avec le lac Winnipeg. Je présume que cela a dû se produire—mais la chose n'est encore qu'à l'état de théorie—pour la raison suivante: Le lac Manitoba qui est peu profond, se congèle en hiver, et la glace qui est poussée en dérive, par le vent du sud, au printemps, emporte avec elle des portions de terre et de gravier qu'elle dépose, lorsqu'elle fond, à l'entrée de la passe où ces débris forme une barre. Je pense qu'une tranchée pratiquée dans cette barre aurait pour effet de faire baisser le niveau du lac Manitoba et de dessécher une large portion du pays qui est submergée dans les environs de Portage-la-Prairie.

NIVEAU DU LAC  
MANITOBA.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Niveau du Lac  
Manitoba.*

*Par M. Keefer :*

Le niveau du lac Manitoba est de six pieds plus élevé que l'an dernier.

10495. A-t-on observé une augmentation dans le niveau du lac Manitoba?—On me l'a dit. Une personne demeurant au lac Plat m'a affirmé qu'il était de six pieds plus élevé que l'an dernier.

10496. L'élévation du niveau du lac Manitoba est-elle considérée comme étant la cause de la submersion des basses terres?—On me l'a dit.

*Par le Président :*

L'élévation du niveau du lac Manitoba augmentera le volume des eaux de l'Assiniboine.

10497. Quel effet aura, à votre avis, l'élévation du niveau de l'eau dans le lac Manitoba sur la submersion probable du pays?—Elle s'épanchera vers le sud et augmentera le volume des eaux qui se déversent par l'Assiniboine.

10498. Alors, bien que les causes dont vous avez parlé soient de nature à diminuer les chances d'inondations, vous êtes d'avis qu'il est d'autres éventualités qui pourraient augmenter la probabilité d'une inondation?—Non; elles n'augmenteraient pas la probabilité, mais elles ne sont pas de nature à nous rassurer sur le danger d'inondations à l'avenir.

80499. Devons-nous comprendre que l'on pourrait obvier à ce danger en dégageant le passage qui fait communiquer les deux lacs?—Je le crois, cela aurait pour effet de faire baisser le niveau du lac Manitoba.

10500. Savez-vous si la barre qui existe à l'entrée du passage est composée de matériaux faciles à enlever?—Je ne pourrais l'affirmer, pour la raison que je n'ai pas fait d'examen moi-même; mais je présume qu'il ne serait pas difficile d'en faire le curage.

10501. Si je vous ai bien compris, les matières qui s'y sont accumulées ont été en grande partie apportées par les glaces?—Oui; c'est ma théorie, et c'est aussi l'opinion la plus répandue, je crois.

10502. Avez-vous quelque autre chose à ajouter?—Non.

**Rowan.**

JAMES N. ROWAN, est assermenté et interrogé:

EXPLORATIONS :  
1871.

*Par le Président :—*

10503. Où êtes-vous domicilié?—A Winnipeg.

10504. Depuis combien de temps y demeurez-vous?—J'y ai demeuré à diverses époques depuis 1871—vers la fin d'octobre 1871. J'y suis fixé d'une manière permanente depuis 1875.

Ingénieur de district ayant le contrôle de l'un des districts du chemin de fer du Pacifique canadien s'étendant depuis le Portage-du-Rat jusqu'à 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge; aussi, de l'embranchement Pembina.

10505. Quelle position officielle occupez-vous?—Je suis ingénieur de district, et j'ai la direction de l'un des districts du chemin de fer du Pacifique.

10506. Quelle est l'étendue de votre district?—L'étendue actuelle?

10507. Oui?—Il s'étend actuellement du Portage-du-Rat jusqu'à 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge, y compris l'embranchement de Pembina.

*Explorations: 1871.*

10508. Depuis quand êtes-vous employé sur le chemin de fer du Engagé par Fleming Pacifique?—Depuis le 5 mai 1871, je crois. M. Fleming me fit appeler en mai 1871. et me demanda si je voudrais lui prêter mon concours.

10509. Où étiez-vous alors?—Au ministère des Travaux Publics, à Ottawa.

10510. Voulez-vous nous faire connaître, d'une manière générale, la nature de vos occupations, à compter de cette date, relativement au chemin de fer du Pacifique, y compris ce service fait à l'époque?—A partir de cette date jusque vers le 10 juin de la même année, c'est-à-dire pendant un peu plus d'un mois, je me suis occupé de réunir toutes les informations qu'il était possible de recueillir sur la partie du pays comprises entre Ottawa et les Montagnes Rocheuses. J'en fis un résumé et traçai la marche qui me paraissait la meilleure à suivre pour mener à bien les explorations que M. Fleming avait reçu instruction de faire, et je lui soumis mon rapport. Il étudia ce rapport, y fit quelques changements et fixa la nature des travaux à faire. Je quittai Ottawa le 10 juin je crois, avec douze ou treize brigades d'exploration, afin de les distribuer aux différents endroits qui avaient été fixés entre le Lac Supérieur et ici. A partir de ce temps, après que j'eus distribué les brigades entre les divers points de la côte d'où ils devaient pousser leurs travaux vers l'intérieur, je fus constamment occupé à voyager d'une brigade à l'autre pour surveiller les opérations, et à remplir les devoirs auxquels j'étais loin de m'attendre, d'officier du commissariat ajoutés à mon service comme ingénieur.

Tracé un plan pour mener à bien les explorations.

Laisa Ottawa en juin 1871, avec douze ou treize personnes qui devaient partir de différents points.

10511. Si je comprends bien, vous parlez là de la première campagne?—Oui.

10512. Autant que vous pouvez vous le rappeler, y avait-il treize brigades entre le Lac Supérieur et la rivière Rouge, pendant cette première campagne?—Je crois que je n'en avais que treize sous mon contrôle—c'est-à-dire entre Mattawa, sur la rivière Ottawa, et la rivière Rouge. Je pense que j'en avais douze ou treize en tout.

10513. Vous avez dit d'abord que c'était entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, mais vous vouliez dire, à partir de la Mattawa?—Oui; c'est à ce point que nos explorations ont commencé.

Les explorations ont commencé à la Mattawa.

10514. Ces brigades ont-elles été distribuées dans la partie nord du lac Supérieur?—Elles avaient à parcourir de soixante et quinze à cent cinquante milles chacun. Nous avions calculé que chacune d'elles pourrait explorer soixante et quinze milles par campagne. Quelques-unes étaient placées dos à dos de manière à s'éloigner les unes des autres, d'autres au contraire se faisaient face et marchaient les unes vers les autres. Je vais vous expliquer les travaux assignés à chacune d'elles, et vous pourrez mieux en juger: une brigade commença ses opérations à l'embouchure de la rivière Mattawa, sur l'Ottawa, et se dirigea vers le nord et vers l'ouest. Deux autres furent envoyées au haut de la rivière Michipicoton qui se déverse dans l'extrémité orientale du lac Supérieur l'une se dirigea vers l'est et rencontra la brigade venant de cette direction, et l'autre se dirigea vers l'ouest. La rivière Pic fut assignée à une autre brigade, avec instruction d'opérer tant dans l'ouest que dans l'est—dans l'ouest jusqu'au lac Long, et delà revenir en arrière et de se diriger vers

Chaque parti devait explorer 75 milles. Distribution des opérations entre les différents partis.

*Explorations : 1871.*

l'est pour se rencontrer avec celle opérant à l'ouest de la rivière Michipicoton. Une brigade fut envoyée au Nipigon pour delà se diriger à l'est vers le lac Long. Quatre autres furent expédiées à la Baie du Tonnerre ; deux d'entre elles devaient remonter jusqu'au lac des Mille Lacs, ou quelque part aux alentours, si ma mémoire est fidèle, l'une devait se diriger à l'est vers le Nipigon et l'autre vers l'ouest sur un parcours de soixante et quinze milles environ. Les deux autres brigades expédiées à la Baie du Tonnerre devaient suivre la route Dawson jusqu'au lac des Bois, et y prendre pour point de départ un certain endroit situé à l'extrémité nord-est de ce lac ; qui était porté sur les cartes de l'époque sous le nom de lac du Poisson Blanc, mais il a été rayé des cartes depuis. L'étude de ces brigades devaient opérer dans l'est et l'autre dans l'ouest. Ce sont-là les brigades que j'ai mentionnées.

10515. En dirigeant vers l'ouest l'une des deux brigades en dernier lieu mentionnées, vous avait-on indiqué un but particulier à atteindre ? Non ; les explorateurs devaient se diriger vers la Rivière Rouge. Si je me rappelle bien—mais il y a bien longtemps de cela—il doit se trouver une carte annexée à l'un des premiers rapports de M. Fleming, qui indique approximativement la route qu'ils devaient suivre.

Le témoin a le contrôle général sous les ordres de M. Fleming, et le contrôle direct des partis opérant à l'est de la rivière Rouge, ainsi que les dispositions à prendre pour les partis se dirigeant vers les Montagnes Rocheuses.

10516. Doit-on comprendre que pendant la première campagne, les explorations soumises à votre contrôle devaient se terminer à la Rivière Rouge ?—Dans un sens, oui ; mais non, dans un autre. Je contrôlais, à l'époque, toutes les opérations sous les ordres de M. Fleming, et en même temps que j'avais la surveillance particulière des explorations à faire à l'est de la Rivière Rouge, j'avais à organiser et à équiper le parti d'exploration général qui devait opérer dans l'ouest vers les Montagnes Rocheuses, et à voir à ce qu'il se mît en route convenablement équipé.

10517. Votre contrôle s'étendait-il au pays qui devait être exploré ou simplement à l'équipement des brigades ?—Ce contrôle comprenait le pays qu'elles devaient explorer ; la direction qu'elles devaient prendre ; le point de départ et le mode de départ ; la ligne de conduite à suivre pour atteindre le but désiré. La manière dont nous avons procédé a été de relever certains points sur la carte, comme je l'ai dit, et de nous assurer, d'après les meilleurs calculs qu'il fut possible de se procurer, à quelle latitude ils se trouvaient. Nous ne pouvions nous assurer de la longitude d'une manière certaine, mais nous pensâmes pouvoir nous rendre compte de la latitude d'une manière assez exacte, chaque brigade devait atteindre une latitude donnée et les cours d'eau furent considérés comme étant le meilleur moyen d'y arriver.

Treize détachements distribués à l'est de la rivière Rouge, avec instructions de faire une exploration instrumentale.

10518. Quant à la partie dont vous venez de parler et sur différents points de laquelle vous avez distribué près de treize détachements différents, vous rappelez-vous maintenant la nature des études que chacun de ces détachements devait faire ? Vous n'avez pas été sans observer que M. Fleming donne des noms techniques aux différentes études qui ont été faites, tels que explorations, exploration préliminaire, exploration instrumentale, exploration définitive, etc. ; maintenant, quelle était la nature de chacune de ces explorations pendant la première saison ?—La première saison, ça devait être une exploration instrumentale ; c'est-à-dire une ligne devait être établie au moyen d'une lunette méridienne, et ce qu'en termes du métier l'on appelle une "ligne en travers" devait être tirée à travers le pays, de manière à pouvoir

prendre des niveaux; l'ingénieur en charge de chaque détachement devait agir d'après son jugement et tâcher de suivre un terrain favorable devant servir plus tard à l'établissement d'une ligne de chemin de fer; mais il ne devait pas s'occuper d'explorer un tracé définitif.

10519. Une exploration instrumentale?—Exactement; avec une série de niveaux s'étendant sur cette ligne et devant servir à établir un tracé plus tard.

10520. Cette partie du pays avait-elle été l'objet d'explorations préliminaires?—Non; pas que nous sachions.

Le pays n'a pas été exploré d'une manière préliminaire.

10521. A-t-il été jugé opportun, à l'époque, d'employer ces détachements à faire des explorations instrumentales, bien que le pays n'eût pas été antérieurement étudié au moyen d'une exploration préliminaire?—Oui; afin de ne pas perdre le fruit des explorations faites. Si nous n'avions pas gardé trace de ces études, ou si nous n'avions pu constater d'une manière positive que nous avions trouvé telle et telle chose, tout le travail eût été perdu et nous aurions été dans l'impossibilité de fournir des données exactes. Si un ingénieur eut dit, à son retour: "j'ai trouvé un endroit très avantageux," il nous eût été impossible de le fixer sur une carte ou de nous assurer s'il se trouvait sur la route que l'on se proposait de faire suivre au chemin de fer.

Une exploration instrumentale ordonnée tout d'abord, afin de ne pas perdre le fruit des études faites.

10522. En règle générale, de combien de personnes se composait un détachement ayant à faire une exploration comme celle que vous nous dite avoir été accomplie, pour le parcours assigné à chacun de ces détachements?—Il se composait d'un ingénieur chargé du contrôle du détachement, d'un niveleur et de son aide, d'un rod-man, de deux porte-chaînes et de deux porte-jalons, je crois; aussi de six bûcherons. C'est là à peu près la composition du personnel d'un détachement d'exploration, auquel il faut ajouter, sous le chef de transport et d'approvisionnement, les cuisiniers et les portageurs. Le transport des approvisionnements se faisait au moyen de porteurs.

Composition d'un détachement.

10523. Quelle était, pensez-vous, le personnel d'un détachement, y compris les employés de toutes classes?—Je pense que les détachements étaient composés en tout d'à peu près trente ou trente-cinq hommes, quelquesfois de quarante.

Trente-cinq à quarante hommes.

10524. Si l'on eût jugé qu'une exploration préliminaire eût atteint le but que l'on se proposait tout d'abord, de combien d'hommes aurait dû se composer un détachement pour parcourir, dans chaque cas, la même étendue de pays que celle qui a été explorée par ces différentes brigades?—Il est difficile de répondre à cette question. La principale difficulté était dans le transport des approvisionnements. Deux personnes, je pense, ou même une seule, aurait pu faire l'exploration, parcourir le pays et rapporter ce qu'elle aurait vu; mais il lui eût été impossible d'en faire le tracé.

10525. Je demande qu'elle aurait été la composition d'un détachement si une simple exploration eût été jugée suffisante?—Il est très-difficile de le dire. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il eût été bien moins nombreux.

10526. Vous dites, par exemple, que la distance moyenne assignée à chacun de ces détachements était de soixante et quinze milles?—Oui.

*Explorations : 1871.*

Trois ou quatre hommes seraient suffisants pour faire une exploration ; mais il en faut un nombre considérable pour le transport des approvisionnements.

10527. Maintenant, si vous désiriez faire une simple exploration sur un parcours de soixante et quinze milles, combien d'hommes vous seraient nécessaires pour mener cette expédition à bonne fin, chaque branche du service comprise : commissariat, transport, enfin tout ce que vous jugeriez nécessaire ?—Je ne sais pas du tout que répondre à cette question, pour cette raison-ci : le transport des approvisionnements au point de départ du détachement exigerait une somme considérable de travail ; ainsi, par exemple, un homme qui aurait à commencer une exploration quelconque à un point situé à soixante et dix ou quatre-vingts milles au nord du Lac Supérieur, sur la rivière Michipicoton aurait à se pourvoir d'un canot ou de canots pour le transport de ses approvisionnements à l'endroit qui lui est assigné pour point de départ de son exploration. Le transport de ces canots et des provisions y contenues, dans les cours d'eau rapides et les portages, exigerait plusieurs hommes avant de pouvoir commencer son exploration dans des conditions favorables. Le simple fait de partir de ce point et de parcourir soixante et quinze milles, sans faire d'exploration, ne demanderait pas plus de trois ou quatre hommes, je pense.

10528. Il était nécessaire de connaître le nombre de l'homme requis pour faire une exploration comme celle que vous avez faite, avec toutes les difficultés que vous venez d'énumérer ?—Oui.

10529. Mais cela n'empêche pas d'arriver à une conclusion ?—Non.

10530. N'est-il pas possible de s'assurer si le nombre d'hommes employés aux explorations devrait être augmenté ou diminué ?—Oui ; à cela je puis répondre de suite.

Un seul ingénieur peut faire une exploration.

10531. Dans une simple exploration, combien d'hommes faudrait-il pour exécuter la partie scientifique du travail ?—Un seul homme pour faire l'exploration.

10532. Combien d'hommes faudrait-il pour transporter les approvisionnements et l'équipement d'un homme seul ?—Ils auraient du transport à faire pour eux-mêmes.

En supposant qu'il y ait deux ingénieurs, il faudrait dix ou quinze hommes.

10533. Y compris ce transport et toutes autres éventualités, précisément comme vous l'avez fait lorsque vous avez basé votre calcul sûr le nombre de six ou huit ingénieurs ?—En prenant la question comme je l'ai posée, disons qu'il y ait deux ingénieurs, car on ne peut exiger qu'un homme seul fasse une exploration à travers les bois. Pour transporter deux hommes et les approvisionnements nécessaires, je pense qu'il faut une équipe de dix ou quinze hommes.

10534. Alors, êtes-vous d'avis, maintenant, que si une simple exploration avait été jugée nécessaire, le détachement chargé de l'exécuter ne serait composé que d'à-peu près dix ou quinze hommes, y compris le transport et les autres besoins du service ?—Oui ; le détachement comprendrait quinze hommes environ.

Un personnel de huit ingénieurs est nécessaire pour une exploration instrumentale.

10535. Combien faut-il d'hommes du métier pour faire une exploration comme celle qui a été faite ?—Huit environ.

10536. Alors, dois-je comprendre qu'un personnel de huit ingénieurs a besoin de près de trente engagés pour les besoins du service, et que

deux ingénieurs ne peuvent employer moins de dix ou quinze engagés ? —Oui ; seulement vous voudrez bien ajouter à cela qu'à leur retour, ces derniers ne pourraient fournir aucune donnée sur leurs opérations.

10537. Voulez-vous m'expliquer comment il se fait que deux ingénieurs auraient besoin de quinze engagés lorsque huit ingénieurs en auraient assez de trente ? —Parce que ces huit ingénieurs pourraient aider au service. Ils forment partie de l'équipe nécessaire aux besoins du transport.

10538. Est-ce que deux ingénieurs, s'ils n'étaient que ce nombre, ne pourraient pas aider aussi aux besoins du service ? —Oui ; mais pas dans la même proportion.

10539. Leur aide ne serait-elle pas proportionnée à leur nombre ? —Non.

10540. Pourquoi cela ? —Parce qu'ils auraient besoin, pour les fins de l'expédition, d'un canot d'une certaine capacité, et il faut, pour le conduire, un équipage de plusieurs hommes.

10541. Combien faut-il d'hommes pour conduire un canot semblable ? —Sept.

10542. Alors, quelque soit le nombre des ingénieurs, il faudrait un équipage de sept hommes ? —Oui ; c'est mon opinion. Il faut de toute nécessité un canot de cette capacité, avec sept hommes pour le manœuvrer avec son chargement.

10543. Alors ces sept hommes ne seraient nécessaire que sur la partie de la ligne où se trouveraient des cours d'eau ? —Précisément ; pour faire le service des approvisionnements.

10544. A partir du point de départ de l'exploration, les services de ces hommes seraient-ils nécessaires ou pourrait-on s'en dispenser ? —Non ; on en aurait encore besoin.

10545. Pourquoi ? —Pour traverser les lacs qui pourraient se trouver sur la route, à moins de perdre beaucoup de temps pour les contourner.

10546. Si l'ingénieur avait un personnel de huit aides, combien de canots faudrait-il ? —Un détachement d'exploration a généralement deux petits canots ; à part cela, il en faut un certain nombre pour le transport des approvisionnements, de trois à cinq, je suppose.

10547. Et combien d'hommes faudrait-il pour chacun de ces canots, pour un détachement considérable ? —De cinq à sept hommes.

10548. Pour chaque canot ? —Oui.

10549. Et combien de canots ? —Trois ou quatre, je crois.

10550. Trois en tout ? —Trois ou quatre grands canots. L'ingénieur et ses aides, ses bûcherons, son niveleur, et l'aide-ingénieur chargé de la lunette méridienne pourraient prendre l'aviron et aider à la manœuvre du canot.

10551. Proportion gardée quant à la force musculaire, les deux ingénieurs formant un détachement pourraient fournir leur part de travail aussi bien qu'un personnel de huit hommes ? —Oui.

Explorations : 1871.

10552. Mais s'il est absolument nécessaire, dans chaque cas, d'avoir un équipage de sept hommes par canot, un petit détachement se trouve à avoir un personnel d'engagés plus nombreux, comparativement, qu'un détachement dont le personnel est plus considérable?—Oui ; c'est exactement cela.

Un canot n'est pas absolument nécessaire pour une simple exploration.

10553. Est-il bien nécessaire d'avoir un canot pour franchir les cours d'eau, quand il n'y a qu'une simple exploration à faire?—A votre avis, est-ce une condition *sine qua non*?—Non ; mais le travail est fait d'une manière plus expéditive.

10554. Alors, outre les sept hommes d'équipage nécessaires à chaque détachement chargé d'étudier le pays de quels autres hommes avez-vous besoin, afin de compléter le nombre de quinze?—Je ne pense pas qu'un équipage de sept hommes puisse transporter assez d'approvisionnements. Il serait impossible de transporter assez d'approvisionnements pour les besoins de l'équipage et du détachement chargé de l'exploration, et de revenir avec ce seul équipage. Il faudrait deux canots et établir un dépôt.

10555. Je veux savoir de vous ce que vous croyez devoir être nécessaire à un détachement chargé d'une simple exploration?—Il serait plus simple de vous expliquer ce que je ferais en pareil cas, et vous pourriez juger par vous-même.

Ce que ferait le témoin s'il avait à faire une simple exploration.

10556. Voulez-vous nous dire ce que vous jugeriez utile de faire, si vous aviez à préparer une simple exploration avec aussi peu de dépense que possible, tout en la faisant d'une manière efficace, et dans la partie du pays où ces explorations ont déjà été faites?—Je me transporterais en bateau à vapeur sur un certain point du littoral d'où je pourrais pénétrer dans l'intérieur ; je prendrais avec moi un aide et deux canots pour transporter nos provisions, et, en outre, un plus petit canot, de ceux que l'on appelle canots de deux brasses. Je remonterais alors le cours d'eau avec mes canots, mes hommes et mes provisions jusqu'au point de départ de mon exploration.

Deux chargements de canot, quinze hommes et lui-même.

10557. Vous parlez bien d'hommes et de provisions, mais vous n'en mentionnez pas le nombre?—Deux chargements de canots ; quatorze ou quinze hommes et moi-même. Sept hommes constituent un équipage suffisant pour un canot de trois ou quatre brasses.

N'entreprendrait pas une telle exploration avec une brigade plus faible.

10558. Pensez-vous qu'une simple exploration dans ce pays ne pourrait pas être faite autrement que de la manière dont vous l'avez expliquée et avec un nombre d'hommes aussi considérable que celui que vous avez mentionné?—Je ne le crois pas ; la chose est possible, mais je ne voudrais pas l'entreprendre.

La direction prise dans une exploration peut être constatée au moyen d'une boussole ; et la distance parcourue peut être calculée au moyen du pédomètre.

10559. Lorsque vous faites une simple exploration, n'y aurait-il pas moyen de se rendre compte, au moyen de la boussole, par exemple, de la direction et de la distance parcourue, de manière à pouvoir être compris d'une autre personne?—Certainement ; au moyen de la boussole, vous pourriez vous assurer de la route que vous suivez, et avec un pédomètre calculer la distance parcourue. Dans une contrée peu boisée, cela pourrait se faire et vous pourriez vous rendre compte assez exactement de ce que vous avez fait. Mais dans le pays dont nous parlons, vous ne pourriez dire, à six pieds de distance, là où vous allez, car en certains

*Explorations: 1871.*

endroits, la forêt est tellement dense et si encombré de broussailles que vous avez peine à y pénétrer ; on est obligé de faire des détours continuels. Nous avons dû y frayer notre route-la hache à la main.

Mais ce moyen ne serait pas efficace dans le pays qui a été exploré.

10560. Alors c'est la condition particulière du pays qui a nécessité une étude plus minutieuse qu'une simple exploration ?—Je le crois.

10561. Si le pays eût été d'un caractère différent, composé de prairie, par exemple, ou en partie de prairies, une exploration préliminaire aurait-elle été suffisante ?—Je le pense. Une telle exploration aurait eu un résultat assez satisfaisant dans un pays de prairies.

Dans un pays de prairie, une simple exploration est suffisante.

10562. Avez-vous eu connaissance qu'il soit arrivé quelquefois, en faisant une exploration comme celle qui a été faite, que l'on ait rencontré des obstacles insurmontables—un lac, par exemple—de manière à rendre impossible, par la suite, le tracé d'un chemin, par la ligne explorée ?—Oui.

10563. Croyez-vous, d'après la connaissance que vous aviez acquise de la nature du pays, qu'on aurait pu se rendre compte de l'existence de cet obstacle au moyen d'une simple exploration ?—L'on aurait pu constater l'étendue de l'obstacle et les moyens de le surmonter.

L'étendue d'un obstacle tel qu'un grand lac, et le moyen de le surmonter ne pourrait être constaté par une simple exploration.

10564. Mais l'existence de l'obstacle ?—L'on n'aurait pu la prouver d'une manière satisfaisante, mais simplement faire connaître qu'il existait un grand lac. Si un homme venait à rencontrer au cours d'une exploration une nappe d'eau comme le Nipigon, par exemple, il pourrait dire qu'à une distance considérable au nord du lac Supérieur, il a trouvé un lac immense nécessitant, pour le contourner, un détour de soixante et quinze milles.

PREMIÈRE CAMPAGNE.

10565. Vous rappelez-vous combien de détachements vous avez expédiés durant la première campagne ?—Treize, autant que je puis me rappeler.

Treize brigades employées pendant la première campagne sous la direction du témoin.

10566. Pour en revenir à l'efficacité d'une simple exploration, vous avez dit, je crois, qu'il était très-difficile de se rendre compte de la direction suivie par suite des obstacles continuels qui se rencontrent ?—Ne peut-on quelquefois constater cette direction en prenant pour points de repère, le sommet des arbres, les collines ou autres indications semblables ?—Oui ; mais vous ne pourriez pas faire le calcul des distances ; on peut atteindre le sommet d'un arbre posé sur une colline, et se guider sur un arbre situé au sommet d'une autre colline éloignée, mais vous ne pourriez calculer la distance qu'approximativement.

Le sommet des arbres et les collines peuvent servir de points de repère, mais une exploration simple ne donnerait pas les distances.

10567. Où était établi votre quartier-général pendant la première campagne ?—Un peu partout. Je n'avais pas de centre d'opérations ; je voyageais continuellement.

10568. Qui était chargé de voir aux approvisionnements des détachements d'exploration ?—M. Wallace était à la tête de ce service.

Wallace, chef du commissariat à Ottawa.

10569. Où demeurait-il ?—A Ottawa.

10570. Avait-il des employés sous ses ordres à divers points sur les bords de ces lacs, ou quelques autres endroits convenables ?—Je crois qu'un employé de ce genre était attaché à chaque détachement ; une espèce d'officier subalterne.

*Explorations—  
Première campagne:  
1871.*

10571. Mais était-il obligé de s'adresser toujours à Ottawa lorsqu'il avait quelque chose à expédier?—Il devait communiquer avec Ottawa, autant que faire se pouvait.

10572. Un de ces employés n'était-il pas stationné à l'embouchure de la rivière Pic?—Il s'en trouvait un à Michipicoton, et un aussi, je crois à la rivière Pic; mais bien que l'on pût considérer ce point comme son quartier-général, il était à voyager continuellement dans l'intérieur avec des provisions.

Les opérations de la campagne se sont terminées dans certains cas vers la fin d'octobre.

10573. Vers quel temps de l'année les opérations de cette première campagne ont-elles pris fin?—Celles qui ont cessé cette année-là, ont cessé vers la fin d'octobre; mais la majeure partie a continué pendant l'hiver.

Quand l'ingénieur de service avait terminé l'exploration de ses soixante et quinze milles, il revenait et mettait son travail au net.

10574. Les ingénieurs en charge des différents détachements ont-ils transmis les détails des travaux exécutés pendant cette campagne au bureau central à Ottawa, de manière à ce que le travail de bureau fût fait; ou, dans le cas contraire, comment ce travail a-t-il pu se faire?—Le travail de bureau a été exécuté lorsque le détachement a été de retour après avoir terminé ses opérations. Quand un ingénieur avait complété ses soixante et quinze milles, il ramenait son détachement et mettait son travail au net.

10575. Cela avait-il pu arriver en été?—La plupart sont revenus l'année suivante.

10576. Vers quel temps de l'année suivante?—Vers mars ou février, je crois. Les circonstances n'ont pas été les mêmes pour tous; quelques-uns ont été de retour plus à bonne heure que d'autres.

10577. Avez-vous continué à voyager d'un détachement à l'autre pendant l'hiver qui a suivi la première campagne, c'est-à-dire l'hiver 1871-72?—L'hiver de 1871-72 m'a surpris sur le lac des Bois, alors que je m'en revenais ici. Je fus retardé pendant quelques jours et n'arrivai ici que vers la fin d'octobre ou le commencement de novembre, ayant été renfermé par les glaces dans une île de ce lac.

Le témoin est resté à Winnipeg jusqu'en décembre.

10578. Avez-vous passé cet hiver à Winnipeg?—Je restai à Winnipeg jusque vers le milieu de décembre.

10579. Où êtes-vous allé ensuite?—A Ottawa.

Se rendit ensuite à Ottawa où il resta jusqu'au printemps de 1872, à réunir les informations et à vérifier les détails.

10580. Combien de temps y êtes-vous resté, pensez-vous?—Jusqu'au printemps suivant.

10581. Toujours attaché comme ingénieur au chemin de fer du Pacifique?—Oui; je m'occupais dans le bureau à compiler les informations qui y étaient reçues, les mettant en ordre et vérifiant les détails.

10582. Pouvez-vous dire quel a été le résultat général des travaux exécutés pendant l'année—la première campagne—en a-t-on recueilli des données ou des faits importants en vue des opérations futures?—Je n'en puis rien dire sans voir le rapport. Ce rapport fait voir, je crois, tous les résultats obtenus.

Dressa un rapport.

10583. Avez-vous rédigé un rapport renfermant les informations obtenues quant aux résultats de ces opérations?—Oui.

Explorations—  
Première campagne :  
1871.

10584. Vous rappelez-vous si les opérations de cette année ont eu pour résultat d'établir une ligne devant servir au tracé définitif au nord du Lac Supérieur?—Non; je ne crois pas. Si je me rappelle bien—car je ne parle là que de mémoire—je crois que nous en vinmes à la conclusion qu'une ligne serait impraticable de la rivière Pic à Nipigon, au sud du lac Long, et qu'à partir de cette rivière, à l'est de la rivière Michipicoton, nous aurions à chercher une ligne dans une autre direction. C'est là tout ce que je me rappelle avoir été constaté la première année. Aussi, qu'une ligne courant de la Mattawa aux eaux-mères de la rivière Montréal était très défavorable et qu'il serait désirable de trouver quelqu'autre ligne dans cette section du pays.

10585. Avez-vous maintenant quelque raison de croire que le résultat de ces opérations, tel que rapporté par vous, n'était pas exact?—Avez-vous toujours la même opinion que celle que vous avez exprimée dans votre rapport?—Oui, autant que je puis me le rappeler. Je le crois; je ne sache pas avoir rien appris qui puisse me porter à changer d'opinion.

10586. Alors, en 1872, quelles opérations ont été entreprises sous votre direction?—En 1872, nous essayâmes une nouvelle ligne de la Mattawa à la vallée de la rivière à l'Esturgeon, via le lac Nipissing, coupant la rivière de l'Orignal un peu plus au nord que notre ligne de 1871, et nous essayâmes d'atteindre la tête du lac Long. Nous partîmes aussi du Nipigon dans le but de faire une étude minutieuse de la région comprise entre la rivière Rouge et le Nipigon, et plus particulièrement cette partie du pays qui s'étend tout autour du lac Nipigon, dans un rayon de cinquante milles.

DEUXIÈME CAM-  
PAGNE : 1872.

Essai d'une nouvelle ligne de la Mattawa à la vallée de la rivière Eturgeon via le Nipissing. Tentative pour explorer efficacement le pays entre le Nipigon et la rivière Rouge.

10587. Les études et explorations ont-elle présenté le même caractère que celles de l'année précédente?—Oui.

Explorations de cette année semblables à celles de l'année précédente—instrumentales.

10588. Et les détachements étaient-ils à peu près de même force?—Oui; à peu près.

10589. A-t-il été fait quelque changement dans l'administration des affaires des détachements d'exploration, cette année?—Je ne crois pas.

10590. Les explorations à l'ouest de la Rivière Rouge ont-elles été dirigées par vous?—Non; elles n'ont pas été faites sous ma direction.

L'exploration à l'ouest de la rivière Rouge n'était pas sous le contrôle du témoin.

10591. Avez-vous rédigé un rapport sur les opérations de cette année?—Je le crois.

Fait un rapport sur les opérations de 1872; son opinion est aujourd'hui la même que celle énoncée dans ce rapport.

10592. Avez-vous maintenant quelque raison de modifier votre opinion relativement au jugement que vous avez porté dans ce rapport? Je ne le pense pas.

10593. Vous rappelez-vous à quelle époque ont cessé les travaux de cette campagne, ou ont-ils cessé tout à fait?—Je crois qu'ils se sont terminés, pour la plus grande partie de cette année, à la clôture de la navigation sur le lac Supérieur.

Les ingénieurs se sont rendus à Ottawa pour mettre leur travail au net.

10594. Les ingénieurs se sont-ils transportés à Ottawa, ou ont-ils été congédiés comme règle?—Non; ils se sont rendus à Ottawa pour mettre leur travail au net.

Le témoin était aussi à Ottawa durant l'hiver de 1872-73.

10595. Avez-vous continué les opérations pendant l'hiver de 1872-73, ou avez-vous été à Ottawa de nouveau?—Je suis allé à Ottawa.

*Explorations—  
Troisième campagne :  
1873.*

TROISIÈME CAM-  
PAGNE : 1873.

En 1873, nouvelles  
explorations dans la  
contrée située entre  
la rivière Rouge et le  
Nipissing.

Huit brigades seule-  
ment sont employées  
étaient aussi de  
comme dans les deux  
années précédentes.

Etudes faites en 1873  
étaient de  
simples explorations.

Explorations préli-  
minaires faites au  
micromètre du sys-  
tème Rochon.

Rapport sur les opé-  
rations de 1873 ; n'a  
pas raison de changer  
son opinion telle  
qu'énoncée alors ; la  
ligne adopté n'est pas  
celle recommandée  
par lui.

TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER—

Recommandait  
d'aller directement  
vers l'embranchement  
de Népigon.

10596. Quels opérations ont été entreprises en 1873, sous votre direction ?—Suivant l'apparence, durant le cours de cette année, nous avons fait de nouvelles explorations en vue d'acquérir une connaissance plus exacte de la région comprise entre la Rivière Rouge et le lac Nipissing, mais plus particulièrement du pays situé entre la Rivière Rouge et le lac Supérieur.

10597. Le même nombre de détachements était-il employé, ou à peu près le même nombre ?—Non ; il y en avait huit en tout.

10598. Ainsi, en 1873, le nombre d'hommes employés aux explorations a été considérablement réduit ?—Oui ; très considérablement.

10599. Les études de cette année se sont-elles bornées à des explorations préliminaires, et non à des tracés définitifs ?—Non ; pas à des tracés définitifs.

10600. Ni à des tracés préliminaires ?— Non ; une partie de ces études étaient simplement des explorations préliminaires faites avec l'instrument auquel M. Keefer a fait allusion : le micromètre Rochon confectionné par M. William Austin.

10601. Jusqu'à la fin de 1873, les explorations dans la région de l'Ottawa et de la Baie Georgienne, ont-elles été faites sous votre direction ?—Non ; aucune d'elles n'a été faite sous mon contrôle particulier.

10602. Qui a été chargé de ces opérations ?—Je crois que c'est M. Hazlewood. M. Ridout, ainsi que M. Murdoch s'y trouvaient aussi.

10603. Avez-vous fait un rapport de votre opinion sur le résultat des opérations de 1873 ?—Oui.

10604. Par écrit ?—Oui.

10605. Avez-vous quelque raison maintenant, pensez-vous, de changer les opinions exprimées dans ce rapport ?—Je ne pense pas. La ligne ne suit pas ce que mon rapport recommande.

10606. Vous rappelez-vous la ligne indiquée dans votre rapport ?—Je recommandais d'aller directement au Nipigon au lieu de tourner au sud vers la Baie du Tonnerre.

10607. Voulez-vous parler de l'embouchure du Nipigon ?—Oui.

*Par M. Miall :—*

10608. Jusqu'à la Roche Rouge, n'est-ce pas ?—Oui ; au sud du petit lac Hélène, quelques milles plus haut que l'embouchure du Nipigon.

*Par M. Keefer :—*

10609. Pourrions-nous nous procurer cette carte, dans le bureau, en bas ?—Oui ; je le pense. Je crois que nous en avons une copie ici—un simple tracé.

10610. De l'exploration instrumentale préliminaire ?—Oui.

*Tracé du chemin de fer.*

*Par le Président :—*

10611. Vous-êtes-vous concerté avec M. Fleming, à cette époque, sur les mesures générales à adopter au sujet de la voie ferrée, au point de vue des opérations du génie?—Oui; il m'a fréquemment entretenu de ce sujet et m'a consulté sur la meilleure route à suivre, et sur d'autres matières se rattachant à la construction du chemin de fer.

Fleming s'est fréquemment entretenu avec Rowan, de la meilleure ligne, etc.

10612. Vous rappelez-vous si vous avez différé d'opinion sur des matières importantes relatives au chemin de fer?—Non; je crois avoir pleinement partagé ses vues à ce sujet. En ce qui a trait à la ligne se dirigeant vers le lac Héline, dont je viens de parler, le choix de ces routes respectives a été laissé à l'initiative du gouvernement.

10613. Vous rappelez-vous vers quelle époque il a été décidé d'adopter la Baie du Tonnerre comme terminus?—Oui; je crois me le rappeler. Ça dû être au printemps de 1874, je pense. M. Mackenzie était ministre des Travaux Publics à l'époque où cette décision a été prise.

LIGNE AU NORD DU LAC MANITOBA.  
La Baie du Tonnerre choisie comme terminus au printemps de 1874.

10614. Vous rappelez-vous si à une certaine époque l'on a eu l'intention de faire passer le chemin au sud du lac Manitoba—c'est vers ce temps que le parcours général du chemin de fer à travers la rivière Rouge vers l'ouest et au nord du lac Manitoba a été réglé?—Oui; c'est là la ligne que M. Fleming a tracée sur sa première carte comme devant être suivie par la voie ferrée, et la première exploration sur cette ligne, a été faite, je crois, par M. Frank Moberly.

10615. Ma question a maintenant pour objet de savoir si vous savez vers quel temps à peu près le changement a été décidé, faisant passer la route par le détroit du lac Manitoba?—Je crois que c'est en 1875—au printemps de 1875—que je reçus instruction de diriger les explorations dans cette direction.

Projet de faire passer le tracé au sud du lac Manitoba, changé au printemps de 1875.

10616. Alors quelles opérations ont été exécutées sous votre direction en 1874?—Je pense qu'en 1874, nous nous sommes occupés d'explorer de nouveau ce qui constitue à présent la section No. 15—de faire de nouvelles études sur la région comprise entre le Portage-du-Rat et la rivière Rouge.

EXPLORATIONS—  
QUATRIÈME CAMPAGNE, 1874.

Opérations principales en 1874. Nouvelle exploration de la région comprise entre le Portage-du-Rat et la Rivière Rouge.

10617. Est-cé là la principale partie des travaux exécutés sous votre direction pendant cette campagne?—Je le pense.

10618. Vous rappelez-vous combien de brigades à peu près y ont pris part?—Je crois qu'il n'y en a eu qu'une.

10619. N'aviez vous la direction que d'une seule brigade pendant la campagne de 1874?—Nous avions à faire des études sur la partie ouest de la ligne du nord. Ce doit être aussi dans cette même année que je reçus ordre de faire une exploration au nord du lac Manitoba.

Aussi instruction de faire des explorations au nord du lac Manitoba.

10620. De sorte que cette route a dû aussi être adoptée en 1874?—Oui; je le crois. Mes opérations, comme je le constate par le livre bleu, avaient trait surtout à cette partie du pays. Je n'avais rien de tout à faire avec la région située à l'est du lac Supérieur.

10621. Où se trouvait votre quartier-général?—A Winnipeg.

*Explorations—  
Quatrième campagne :  
1874.*

10622. Aviez-vous la surveillance des opérations à l'ouest de la Rivière Rouge ?—Oui, le district dont j'avais le contrôle à cette époque n'était pas le même que celui mentionné dans l'une des premières questions qui m'ont été posées.

Le district du témoin, pour l'année 1874, s'étendant du Portage-du-Rat au Fort Pelly, y compris l'embranchement sur Pembina.

10623. Quelle était, alors, l'étendue de votre district, en 1874 ?—Mon district, cette année, s'étendait du Portage-du-Rat au Fort Pelly à l'ouest, et comprenait aussi l'embranchement de Pembina.

10624. Qui avait la direction des opérations entre le Portage-du-Rat et le lac Supérieur ?—M. Hazlewood.

10625. Ses instructions, pour cette section, étaient-elles de même nature que celles que vous aviez reçues pour la section de l'ouest ?—Oui ; nos fonctions étaient absolument les mêmes—ingénieurs de district.

Commença les explorations pour le tracé définitif au Portage-du-Rat.

10626. Pendant le cours de cette année, avez-vous fait des explorations en vue de la construction—c'est-à-dire, aviez-vous arrêté le tracé de la ligne assez complètement pour commencer les préparatifs de la construction ?—Oui ; je crois que nous avons commencé alors les dernières études pour le tracé définitif à l'extrémité qui se trouve au Portage-du-Rat.

10627. Qui était l'ingénieur de service au Portage-du-Rat ?—M. Carre.

10628. Cette partie de la ligne est généralement connue sous le nom de section 15, n'est-ce pas ?—Oui.

Exploration entre la rivière Rouge et le Portage-du-Rat, au nord de la ligne actuelle.

10629. Et celle comprise entre cette section et la Rivière Rouge est connue sous le nom de section 14 ?—Oui ; je ferai observer, aussi, que c'est pendant cette année que l'exploration fut faite depuis la rivière Rouge en gagnant vers l'est jusqu'au Portage-du-Rat, au nord de la ligne actuelle.

10630. Qui a fait cette exploration ?—M. Brunel en a fait une partie—une exploration simple (track survey)—et l'autre partie a été exécutée sous la direction de M. Carre.

10631. N'était-ce pas sur la ligne adoptée depuis ?—Non ; une autre au nord de celle-ci.

Exploration de la voie.

10632. Qu'entendez-vous par exploration simple (*track survey*) ?—Ceci : il a parcouru le pays en raquettes, avec des chiens pour traîner son bagage, et il a calculé la distance au pedomètre et s'est dirigé au moyen de la boussole.

10633. Quelque chose dans le genre d'une simple étude ?—Oui.

10634. Mais non une exploration instrumentale ?—Non ; on a agi ainsi parce que M. Hazlewood, l'ingénieur chargé du district de la Baie du Tonnerre, avait rapporté qu'il était très difficile de se diriger, par le Portage-du-Rat, sur la ligne qui est actuellement adoptée.

La raison qui s'est opposée à l'adoption de la ligne nord, a été qu'elle devait traverser la rivière Winnipeg.

10635. A-t-on essayé cette ligne nord dans le but d'éviter le Portage-du-Rat ?—Dans le but d'éviter le Portage-du-Rat en venant de l'est ; mais la région à l'ouest de la rivière Winnipeg était si désavantageuse dans sa partie nord, où cette rivière devait être traversée, suivant qu'il

*Explorations—  
Quatrième campagne :  
1874.*

l'avait indiqué, qu'il était impossible d'utiliser cette route pour le chemin de fer.

10636. N'a-t-on pas fait, en 1874, une autre étude de la ligne de la section 15, à peu près là où on la construit actuellement ?—Oui.

10637. Qui a fait cette étude ?—M. Carre. La ligne précédente que nous avons parcourue en 1871, a été détruite par le feu en même temps que notre bureau. Le dossier en a été perdu. Seconde exploration de la section 15, par Carre.

10638. Vous voulez dire le plan ?—Le plan en a été détruit lorsque notre bureau a brûlé cette année ; la construction de l'embranchement Pembina a aussi été jugé opportune. TRACÉ ET CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

10639. Le tracé de cet embranchement a-t-il été fait sous votre contrôle ?—Oui. CONTRAT No. 5.  
Tracé exécuté sous la direction du témoin.

10640. Par quel ingénieur ?—Je me suis transporter d'abord sur les lieux pour faire l'étude préliminaire, et le tracé définitif fut ensuite fait par M. Brunel. Je pense que c'était l'ingénieur de service.

10641. En a-t-il fait un profil en travers ?—Non.

10642. Le terrain était-il si uni qu'il n'a pas été nécessaire de faire de profil en travers, pour obtenir les quantités ?—Oui ; et le profil longitudinal même était tellement de niveau qu'il se trouve peu de différence entre un point et un autre. Terrain très uni. Pas de profil en travers.

10643. Les données que l'on avait étaient-elles suffisamment bonnes pour faire une estimation raisonnable des quantités de manière à pouvoir demander des soumissions en se guidant sur des renseignements dignes de confiance ?—Je ne puis répondre à cette question en ce moment. Je répondrai après avoir consulté les documents.

10644. Vous rappelez-vous, d'une manière positive, si les travaux exécutés ont beaucoup dépassé l'estimation que l'on avait faite des quantités ?—Non ; mais je me rappelle que l'entrepreneur s'est plaint que les quantités, telles que rapportées, sont bien-audessous des travaux exécutés par lui.

10645. Y a-t-il conffit, à ce sujet, entre l'entrepreneur et le gouvernement ?—Je n'en sais rien. Je ne sais pas si on a réglé avec lui ou non. J'étais sous l'impression que ses comptes avaient été réglés d'une manière définitive.

10646. La première entreprise comprenait-elle la totalité de la ligne depuis St-Boniface jusqu'à la frontière de la province ?—Non ; elle s'étendait d'un point situé à neut milles environ au sud de Winnipeg, jusqu'au premier canton au nord la frontière. Si je m'en rapporte à ma mémoire, je crois qu'on lui a permis d'exécuter la partie restante au même prix. Le premier contrat pour l'embranchement de Pembina s'étendait à partir de neuf milles au sud de Winnipeg jusqu'au premier canton au nord de la frontière.

10647. Cette dernière partie a-t-elle été exécutée par lui ou par quelqu'autre personne ?—Je crois qu'il l'a exécutée. Un contrat a été passé subséquemment avec Upper & Cie., pour les neuf milles voisins de St Boniface.

10648. Le contrat passé avec Upper comprend-t-il le ballastage ainsi que l'achèvement de l'extrémité nord de l'embranchement Pembina ?— Upper & Cie ont nivelé neuf milles au sud de la station de St. Boniface.

Non ; M. Whitehead à construit la partie nord jusqu'à Selkirk. Le contrat Upper comprenait le nivellement à partir d'un mille au sud de la station de St Boniface jusqu'au point où se terminait la section No. 5, à environ 9 milles au sud de St Boniface, ainsi que la pose de la voie, le ballastage et la construction des ponts et ponceaux sur la portion qui avait été nivelée en vertu du contrat No. 5.

Luxton.

WINNIPEG, mercredi, 6 octobre 1880.

CONTRAT No. 15.  
AIDE A DES JOUR-  
NAUX.—

WILLIAM F. LUXTON, est assermenté et interrogé .

*Par le Président :*

10649. Vous avez reçu une assignation pour comparaître devant les commissaires, parce que nous avons été informés que vous désiriez donner votre déposition au sujet de certaines matières que vous pensiez devoir vous concerner ; est-ce exact ?—Oui.

Se plaint que la déposition de Whitehead donnée le 14 septembre, contient des assertions inexactes au sujet du *Free Press*, de Winnipeg.

10650. A quel sujet ?—C'est à propos du témoignage de M. Whitehead. Le 14, M. Whitehead est cité comme ayant dit entre autres choses :

“ J'ai aussi aidé le journal d'ici. Lorsque je vins ici pour la première fois, je savais que le *Free Press* faisait tout son possible contre moi, et il me fallait de toute nécessité l'aide d'un autre journal ; c'est dans ce but que j'aidai Tuttle à fonder le *Times*. Nous n'avions ici à l'époque aucun papier-nouvelles que le *Free Press*, et l'on y voyait de temps à autre des articles disant qu'un homme avait été tué sur la section 15, ou bien racontant un autre triste accident survenu sur la section 15 ; le journal faisait des observations sarcastiques à ce sujet, tellement que j'ai cru devoir avoir l'aide d'un autre journal pour prendre mes intérêts. Ce n'est pas à cause de son influence auprès du gouvernement que j'ai aidé Tuttle, le propriétaire du journal. Il ne m'a jamais promis qu'il mettrait à mon service son influence auprès des départements. Je ne me suis jamais attendu à rien de ce genre en retour de l'aide que j'ai donné à son journal.”

L'on rapporte que M. Whitehead a fait cette déposition le 14, et qu'avant-hier, lorsque la question a été soumise à un examen plus minutieux, il aurait fait allusion au même sujet en ces termes : “ Nous n'avions qu'un journal à l'époque, et je donnai mon aide pour les raisons exprimées ci-devant, ” affirmant de nouveau par là ce qu'il avait dit précédemment. Je me présente, maintenant, devant la commission pour contredire M. Whitehead sur ce chef. Il dit : “ je sais que le *Free Press* m'était très hostile, ” et c'est pour cela qu'il a donné de l'aide à l'autre journal.—J'ai ici la liasse du journal, à dater du jour où M. Whitehead a pris le contrat—c'est-à-dire la section 15—jusqu'après la fondation du *Times* ; et depuis que M. Whitehead a donné ce témoignage j'ai examiné la liasse avec soin pour voir jusqu'à quel point cette déposition était justifiable. J'étais certain du contraire, parce que je savais que ce n'était pas notre habitude d'agir comme M. Whitehead l'avait donné à entendre. Néanmoins, pour ma propre satisfaction, j'ai minutieusement compulsé la liasse depuis que M. Whitehead a donné sa déposition, et j'y retrouve toutes les allusions faites au sujet de M. Whitehead à cette époque ; et je constate que jusqu'à cette date, chaque

Contrat No. 15.  
Secours aux jour-  
naux.

fois qu'une opinion a été émise, elle a été favorable à M. Whitehead. Les faits mentionnés ce sont pour la plupart des faits divers et autres choses de même nature. Quand nous avons mentionné que deux hommes avaient été tués sur la section No. 15, nous l'avons fait de la manière ordinaire et sans faire d'observation dans un sens ou dans l'autre ; et je trouve qu'en plusieurs endroits, il est fait mention de M. Whitehead en termes très avantageux. J'ai marqué tous ces endroits, et je vais faire mention de quelques-uns.

10651. Vous pouvez faire mention de n'importe lequel des articles publiés dans votre journal au sujet de M. Whitehead ou de ses affaires, et aussi au long que vous le jugerez à propos?—J'ai déclaré sous serment que jusqu'à l'époque de la publication du *Times*, au lieu de parler en mauvais termes des travaux exécutés par M. Whitehead, nous avons toujours écrit dans le sens contraire toutes les fois que nous avons eu à en traiter ; je le jure de la façon la plus positive. En voici un exemple—il est vrai qu'ils ne sont pas tous comme celui-là : le 8 décembre 1878, M. Charles Whitehead et son commis, M. William Macdougall, entrèrent dans mon bureau avec un manuscrit. M. Charles Whitehead me demanda si je consentirais à le publier et qu'il me paierait pour cette publication. Je répliquai simplement à M. Whitehead que jusque-là le *Free Press* n'avait jamais publié d'article de rédaction pour de l'argent, et qu'il en serait de même pour son article, mais que s'il voulait me le confier, j'en prendrais connaissance et que je le ferais paraître si rien ne s'y opposait. Il me dit : " Si vous pouviez disposer de quelques instants, je vais vous le lire immédiatement et vous pourrez le publier de suite. " M. Macdougall en fit la lecture. Sans y faire de changements, et après l'avoir entendu, je lui répondis : " Je vais le publier. " L'article est en faveur de M. Whitehead. Nous ne pûmes le publier le jour même de la visite de M. Whitehead, mais il parut le lendemain. (Le témoin donne ici lecture de tout l'article). Ce article contient tout simplement deux colonnes à la louange de M. Whitehead.

Au lieu de se montrer hostile à M. Whitehead, le *Free Press* a toujours été prêt à l'aider.

A publié un article à la louange de Whitehead.

10652. Pouvez-vous nous donner un numéro détaché du journal dans lequel cet article a paru?—Je n'en ai pas.

10653. Vous avez là un volume que je suppose contenir la liasse de votre journal pour l'année?—Oui.

10654. Et cet article se trouve dans ce volume?—Oui.

10655. Pourriez-vous nous laisser ce volume?—Je ne désire pas vous le laisser vu que c'est la liasse dont on se sert au bureau.

10656. Nous pensons qu'une simple allusion au ton de l'article sera suffisante, mais si vous désirez laisser le volume comme pièce du dossier, vous êtes libre de le faire?—Je dirai tout simplement que l'article contient deux colonnes de louanges à l'adresse des travaux de M. Whitehead. J'ajouterai ceci : lorsque cet article me fut donné, je le croyais vrai de tous points. Mais j'ai eu raison de changer d'avis par la suite. Néanmoins, il a été publié de bonne foi. Maintenant, je puis dire qu'en ce qui concerne les allusions, tant antérieures que postérieures, faites au sujet des travaux de M. Whitehead, au moins jusqu'à la date de la publication du *Times*, les articles ont tous été conformes à celui-ci.

## Contrat No. 15.

Secours aux jour-  
naux.

Le *Free Press* a fait paraître 74 articles favorables à Whitehead jusqu'à la fin de mars 1879. Depuis cette date qui est celle de la publication du *Times*, s'est montré sévère à son égard.

10657. Pouvez-vous dire en chiffres ronds, combien vous avez publié d'articles de rédaction traitant de M. Whitehead ou de ses affaires, se rattachant au chemin de fer du Pacifique?—Soixante-quatorze jusqu'à la fin de mars 1879. Il va sans dire que ce sont des articles en faveur de M. Whitehead. Après cette date, je dois dire que nous avons parlé des travaux de M. Whitehead en termes très sévères.

10658. Avez-vous dernièrement relu ces articles ou la plupart d'entre eux?—Je les ai revus presque tous hier.

10659. Trouvez-vous qu'en substance ils ont tous la même teneur que l'article dont vous avez parlé?—Quand nous avons exprimé une opinion, cette opinion a toujours été dans le même sens; mais dans les autres cas nous avons simplement cité un fait à titre de nouvelle seulement. Nous avons mentionné l'accident de la même manière que nous aurions annoncé qu'il avait importé une locomotive nouvelle. Toutes les fois que nous avons exprimé une opinion—jusqu'à la fin de mars, après la publication du *Times*—elle a toujours été à l'avantage de M. Whitehead et de ses opérations.

10660. A part ce que vous dites dans ces articles, vous rappelez-vous dans quel esprit les observations ont été à l'époque, vu que vous aviez le contrôle du journal?—Autant que je sache, les observations ont toujours été faites sincèrement; elles n'avaient pas une tournure sarcastique ni ironique.

10661. Pensez-vous vous bien rappeler dans quel esprit vous avez rédigé ces articles?—Oui.

10662. Alors, d'après ce que vous vous rappelez maintenant de l'esprit dans lequel ces articles ont été faits, et d'après la lecture que vous en avez faite récemment, quelle idée vous faites-vous de la raison qu'il a donné dans sa déposition pour l'aide qu'il a prêtée à Tuttle?—Mon opinion est que c'était le moyen le plus aisé de se tirer d'affaire.

10663. Pensez-vous que ce soit le véritable motif qui l'a porté à subventionner le *Times*?—Non; je ne pense pas qu'il soit sincère.

Grève des ouvriers employés au chemin, rapportée par le *Free Press*; motif assigné, réduction des gages.

C'est la seule chose pouvant paraître hostile qui ait été publiée pendant toute la période jusqu'au mois de mars 1879.

10664. Croyez-vous, alors, connaissant les choses comme vous les connaissez, que vous avez raison de penser que le motif qui l'a fait agir soit faussement représenté?—Certainement; je dirai qu'à une certaine époque, ses ouvriers se sont mis en grève et que nous avons mentionné simplement que les ouvriers étaient en grève et que l'on en donnait pour motifs les gages peu élevés et la mauvaise nourriture. Cela fut mentionné simplement comme question de fait; mais le jour suivant nous avons annoncé que les hommes avaient repris leurs travaux. Je mentionne ce fait parce que l'on pourrait mal interpréter ce que j'ai dit déjà. Nous avons parlé de la grève, et c'est la seule chose qui pourrait paraître dictée dans un esprit hostile pendant toute cette période; nous ne l'avons pas donné dans un sens hostile, mais simplement à titre de fait.

A donné cours à une rumeur portant que les ouvriers s'étaient mis en grève pour cause de mauvaise alimentation et de

10665. Avez-vous donné cours à une rumeur portant que les ouvriers s'étaient mis en grève à cause de la mauvaise nourriture et des gages peu élevés?—Oui.

10666. Était-ce vrai?—C'était vrai en fait.

Contrat No. 15.  
Secours aux jour-  
naux.

10667. Vous voulez dire que la chose a été trouvée vraie par la suite?  
—Oui.

réduction de leurs  
gages, ce qui a été  
trouvé vrai en effet.

10668. Voici l'article au sujet de la grève :

“ Nous avons appris ce matin qu'il existe beaucoup de mécontentement parmi les ouvriers employés sur la section No. 15, du chemin de fer du Pacifique Canadien, depuis une semaine ou environ, par suite de la réduction des gages ; ce mécontentement a été encore aggravé par la mauvaise qualité de la nourriture, et s'est terminé vendredi par une grève. Il paraît que le 15 courant, l'on a réduit les gages de 25 centins par homme. Ceux qui avaient \$2 par jour ont été payés \$1.75 et ceux à \$1.75 n'ont reçu que \$1.50. L'on rapporte que les ouvriers sont dégoutés non pas tant de la réduction des salaires que de la mauvaise qualité de leur nourriture pour laquelle ils sont obligés de payer \$4.50 par semaine. L'on se plaint que le lard est quelquefois moisi et que la ration de vivres est insuffisante. Ne pouvant obtenir satisfaction, les ouvriers se sont mis en grève aux deux extrémités de la section, exemple qui a été rapidement suivi sur toute la ligne par les 1500 qui y sont employés. Il n'y a pas eu de désordre. Il n'y a eu qu'interruption dans les travaux. Depuis que nous avons écrit la nouvelle ci-dessus, nous avons appris que les ouvriers sur la partie est ont repris les travaux aujourd'hui mais à quelles conditions, nous l'ignorons. L'on s'attend, paraît-il, que les autres ouvriers reprendront leurs travaux.”

10669. Quelle est la date de cet article ?—Le 23 novembre 1878. Trois jours après, a annoncé la cessation de la grève.  
Trois jours après, par conséquent, le 26 novembre de la même année, nous disions : “ Tous les ouvriers, sur la section 15 du chemin de fer du Pacifique ont repris leurs travaux avec le salaire tel que réduit.” Ce sont les deux seuls articles que l'on puisse regarder comme hostiles, et je ne qu'ils le soient, ou qu'ils aient été écrits dans un esprit hostile. Nous avons simplement rapporté le fait, sans le commenter, et uniquement pour démontrer comment nous agissions envers M. Whitehead. Le mécontentement devenait plus général vers cette époque, mais je n'en savais rien. Les ouvriers sont venus fréquemment me trouver dans le temps pour me faire des reproches de ce que je ne disais rien de la manière dont ils étaient maltraités par M. Whitehead. Je me rappelle m'être rendu auprès de M. Norton, le teneur de livres de M. Whitehead, pour m'informer de l'état des choses, et les ouvriers étaient très vexés parce que je ne disais rien à ce sujet. Toutefois je n'ai pas eu beaucoup de satisfaction de M. Whitehead, qui, je le crois, avait beaucoup de trouble avec ses ouvriers. J'ai dit que j'avais reproduit, le 6 mars, un entrefilet du *Globe* favorable à M. Whitehead.

10670. L'article relatif à la grève a été publié en novembre 1878 ?—  
Oui.

10671. Était-ce avant ses arrangements avec Tuttle, tel que vous le comprenez ?—Avant ; et c'était avant le long article dont je vous ai donné lecture, puisque l'article au sujet de la grève a paru le 23 novembre et que celui qui lui prodiguait les éloges fut publié le 19 décembre, ce qui prouve, s'il m'est permis d'en faire l'observation, qu'il n'y avait aucun mauvais vouloir de notre part, car autrement nous n'aurions pas publié ces remarques par la suite.

L'article relatif à la  
grève a paru avant les  
arrangements faits  
entre Whitehead et  
Tuttle.

10672. Dans l'article relatif à la grève, vous vous êtes servi des mots “ il paraît ” ; vouliez-vous donner à entendre au public que vous vous

*Contrat No. 15.  
Secours aux jour-  
naux.*

basiez sur quelque renseignement authentique?—Je dirai que quand nous nous servons de cette expression, nous le faisons de telle manière que nous n'assumons pas une complète responsabilité tout en l'employant. Nous disons "il paraît" ou "l'on rapporte."

Publication de ru-  
meurs.

10673. Lorsque vous dites "il paraît" est-ce que cela ne signifie pas "il est évident"?—C'est une manière conditionnelle de l'exprimer.

10674. Quand vous employez ces expressions, n'avez-vous pas l'intention de faire croire au public que vous pensez que c'est vrai?—Oui; nous penchons à croire que c'est la vérité.

10675. N'avez-vous pas l'intention de faire croire au public que vous avez raison de penser que c'est vrai?—Oui; mais sans dire d'une manière absolue, que tel est le cas.

10676. Mais votre objet est de causer cette impression sur l'esprit du public?—Oui; mais toujours d'une manière conditionnelle.

10677. Pourquoi vous si désirez faire naître cette impression dans l'esprit du public, pourquoi en évitez-vous la responsabilité?—Nous le disons dans un sens réservé, de telle sorte que si le contraire a lieu, nous puissions dire que nous n'avons pas été bien renseignés.

10678. Alors désirez-vous faire naître une impression dans l'esprit du public, sans vous assurer tout d'abord de la véracité du fait?—Voici comment je comprends la chose: un journal a à traiter de temps à autre de faits dont les éditeurs ne peuvent à l'époque constater la véraacité. Néanmoins ils sont obligés d'en parler, et dans telles occasions, nous essayons d'en décliner la responsabilité autant que possible, afin d'être en mesure de nous en occuper par la suite s'il y a lieu.

Un rédacteur qui n'est pas certain d'un fait écrit de manière à ne pas créer une impression absolue.

10679. Pensez-vous qu'un journaliste soit en droit de créer une impression quant à l'existence de faits, quand l'éditeur lui-même ne partage pas cette impression?—Je dirai non, bien certainement; mais en même temps nous représentons les faits sans les affirmer d'une manière absolue. Toutefois, je puis dire que la rumeur à laquelle nous avons donné cours s'est trouvée être absolument vraie.

10680. Ce n'est pas là la question sur laquelle je désire actuellement attirer votre attention, entre autres choses, je désire savoir quelle impression cela a pu causer dans l'esprit de M. Whitehead et non dans le votre?—Je ne puis répondre autrement que je ne l'ai fait.

10681. Est-ce votre habitude, et croyez-vous qu'il soit bien de votre part, de donner cours à une rumeur de cette nature, en l'accompagnant des mots "il paraît," sans vous assurer si elle est fondée ou non?—Non; et nous évitons avec soin d'en agir ainsi. Cela n'est pas dans nos habitudes. Nous avons la certitude, autant qu'il est possible de savoir, que la chose était vraie, sans toutefois en être absolument sûrs, et c'est pour cette raison que nous nous sommes exprimés en termes réservés.

10682. Pouvez-vous me dire ce que vous entendez par l'expression: être aussi certain que possible, sans l'être d'une manière absolue?—Oui; par exemple, si je me trouve avec un certain nombre de personnes qui me sont inconnues et qu'en substance, elles me rapportent le même

Contrat No. 15.  
Secours aux jour-  
naux.

fait, je serai porté à croire que le fait est vrai, mais je n'en prendrai pas la responsabilité. Je le considérerais comme étant actuellement vrai ; mais sans en prendre la responsabilité comme si j'en avais la certitude absolue. D'un autre côté, si je me trouve avec des personnes que je connaisse parfaitement, et que je sache être dignes de foi, si elles me rapportent le même fait, j'en serais alors absolument sûr.

10683. Pensez-vous qu'un journaliste soit justifiable de déclarer qu'un fait paraît devoir exister parce qu'il en a entendu par diverses personnes qui lui sont inconnues, et sans s'en assurer d'une manière plus exacte ? — Certainement ; un journaliste est justifiable quand il le fait en termes réservés. Je me suis servi des mots "il paraît". Je pense que le fait se trouve suffisamment qualifié. Un journaliste peut donner cours à une rumeur dont il n'a pas la certitude, s'il met en tête de son article : "il paraît."

10684. Pensez-vous que le fait soit qualifié de manière à ne produire qu'une impression douteuse sur le public, ou seulement à dégager la responsabilité du journaliste ? — Je dis ceci en ma qualité de journaliste, je puis en parler avec connaissance de cause et donner mon opinion — que l'emploi d'impressions semblables pour relater un fait, laisse un doute dans l'esprit du public, que le fait soit vrai ou non — un léger doute.

10685. La raison qui me porte à vous demander votre opinion sur cette matière, est que vous avez basé votre déposition, dans une certaine mesure, sur l'esprit qui a dicté ces articles, et que cet esprit peut avoir une certaine portée sur la question, en tant que Whitehead y est impliqué ? — Je dois dire que l'article au sujet de la grève des ouvriers a été écrit en termes aussi mesurés que possible afin de ne pas créer une mauvaise impression sur le compte de M. Whitehead, parce que ce n'était pas la première fois que nous avons entendu parler de la chose, et nous avons dû la laisser passer sous silence pendant longtemps ; et cela, je puis le dire, parce que M. Whitehead avait toutes mes sympathies.

10686. Vous dites que vous croyez que l'article contenant les mots "il paraît," a été écrit en termes aussi mesurés que possible ? — Autant que les circonstances l'ont permis. Peu de journalistes l'auraient fait avec autant de réserve, s'ils eussent eu les renseignements que je possédais.

10687. Je ne veux en aucune manière contester l'exactitude de votre théorie, mais il est nécessaire de comprendre vos idées à ce sujet, de manière à pouvoir interpréter d'une manière exacte, l'esprit dans lequel, suivant vous, les articles ont été écrits. Maintenant, pour en revenir au ton général des articles de rédaction que vous dites avoir relus, êtes-vous d'opinion que vous les avez trouvés, en général, parfaitement favorables à M. Whitehead et à sa manière d'agir — je veux dire avant ses arrangements avec Tuttle ? — Ils lui étaient favorables, je le dis en toute certitude. Avant les arrangements faits entre Whitehead et Tuttle, tous les articles publiés au sujet du contrat 15, dans le Free Press, ont été favorables à Whitehead.

10688. Alors, voulez-vous donner à entendre aux commissaires qu'en donnant son aide à l'autre journal, M. Whitehead a dû être guidé par un motif autre que celui qu'il a fait connaître ? — Oui ; c'est mon opinion. Motifs qui ont porté le témoin à donner sa déposition.

10689. C'est dans ce but que vous désirez faire votre déposition aujourd'hui ? — J'avais deux objets en vue : me disculper d'abord, et ensuite j'ai pensé qu'il n'était pas juste de laisser passer ces faits sans les relever.

*Contrat No. 15.  
Secours aux jour-  
naux.*

10690. Outre le témoin que nous avons interrogé, connaissez-vous quelqu'autre personne qui pourrait nous instruire des motifs qui ont fait agir M. Whitehead?—Je ne sais, M. George Brown, de la Banque Ontario, le pourrait peut-être. Je n'en suis pas sûr.

10691. En connaissez-vous d'autres?—M. Tuttle devrait être interrogé; il a déjà reçu un subpoena. M. McQueen, qui était le teneur de livres de M. Tuttle, devrait aussi savoir quelque chose; je ne puis dire, bien entendu, qu'il est renseigné à ce sujet, vu qu'il n'était que simple teneur de livres au bureau du journal.

N'a appris que par le secrétaire que les commissaires désiraient recevoir les dépositions de toutes personnes pouvant aider l'enquête.

10692. Avez-vous été informé qu'avant de procéder à l'enquête, les commissaires ont informé le public qu'ils entendraient avec plaisir toute personne pouvant leur aider dans leurs recherches?—Je n'en savais rien; j'étais absent du pays à l'époque; je ne suis de retour que depuis quelques jours.

10693. Alors ce n'est que tout dernièrement que vous avez été informé du désir exprimé par les commissaires?—Je ne l'ai appris qu'hier, lorsque j'ai entendu la déposition de M. Whitehead, et j'ai pensé qu'il ne fallait pas laisser passer ses assertions sans les relever. Je n'ai appris qu'hier le désir exprimé par les commissaires, et alors je suis venu dire à M. Davin que je désirais être entendu par la commission; il m'a dit que tous ceux qui se présenteraient seront entendus.

10694. Nous désirons faire observer que nous entendrons tous ceux qui manifesteront le désir d'être interrogés, ou qui nous feront connaître les noms d'autres personnes pouvant donner des renseignements comme témoins?—Le docteur Schultz doit connaître quelque chose de l'affaire.

Donne les noms de personnes pouvant être interrogées.

10695. Son nom est noté, avez-vous d'autres noms à suggérer?—On a dit que M. Bown pourrait fournir des renseignements.

10696. En est-il d'autres?—Je ne sais.

10697. Si vous en connaissez d'autres, veuillez donner leur nom au secrétaire?—Volontiers.

10698.—Est-il quelqu'autre matière se rattachant au chemin de fer du Pacifique, sur laquelle vous désiriez donner des éclaircissements, ou sur quelqu'entrepreneur ou autre personne impliquée dans cette entreprise?—Non.

**Rowan.**

Suite de l'interrogatoire de J. H. ROWAN :

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 15.

*Par le Président :—*

Ne peut évaluer les quantités, la ligne n'ayant pas été explorée avant que les travaux eussent été commencés à la hâte.

10699. Les données étaient-elles suffisamment exactes et pouvait-on se faire une idée assez juste des quantités pour demander des soumissions, d'après des renseignements authentiques, pour l'embranchement de Pembina, au début de sa construction—telle est la question que l'on vous a faite hier et à laquelle vous n'avez pu répondre?—Après avoir examiné la correspondance à la date vers laquelle on devait commencer ces travaux, je trouve que nous n'avons pas de données détaillées, la

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 5.

ligne n'ayant pas été explorée parce que les travaux furent commencés à la hâte, autant que je m'en souviens, sur des représentations faites au gouvernement par des gens influents, et d'après lesquelles nombre de personnes se trouvaient dans la misère par suite de l'invasion des saute-relles. Je reçus donc instructions d'examiner la région et de tracer entre Emerson et Winnipeg, une ligne sur laquelle on pourrait immédiatement commencer les travaux en suivant presque un des grands chemins entre les points nommés.

10700. Je crois que vous avez déjà décrit les travaux de 1874 dont vous avez eu la surveillance; quelles opérations fites-vous ensuite chargé de surveiller, ou à quelles opérations avez-vous ensuite pris part?—Je crois qu'en 1874, outre ce que j'ai déjà mentionné à ce sujet, je fus chargé d'étudier la ligne entre la Rivière Rouge et le voisinage de Fort Pelly, en me dirigeant vers l'ouest, sur ce qu'on appelle la route du nord.

10701. Pour le Déroit du lac Manitoba?—Oui.

10702. Quelle sorte d'études fites-vous? S'agissait-il d'un tracé ou d'une simple exploration?—C'était un relevé trigonométrique préliminaire, et non un tracé en vue de la construction. A ce sujet, je puis dire qu'en examinant ma correspondance, pour me rafraîchir la mémoire, je trouve un long rapport que je fis à M. Fleming, après avoir visité cette région, d'après ses ordres, jusqu'à la Saskatchewan, rapport qui n'a jamais paru dans un livre bleu; on doit l'avoir oublié.

10703. Quelle date porte-t-il?—Il est daté du 21 octobre 1874.

10704. Quelle est la teneur générale de ce rapport?—Il contient une relation de mon voyage, indiquant la nature de la région, la topographie, les particularités, les difficultés qu'elle offre à la construction, autant que je pus les constater, surtout dans le voisinage du Déroit du Lac Manitoba, et le caractère général de la région que traversait la ligne, si l'on prenait cette direction.

10705. Le rapport recommandait-il une ligne partant du nord du lac Manitoba, pour remplacer celle qu'on avait projetée au sud du même lac. M. Fleming m'avait demandé si l'on pouvait obtenir une ligne plus directe au nord et par le Déroit. D'après les renseignements que je pus obtenir sur cette région, je répondis que ce nouveau tracé ne serait pas aussi avantageux; que la région était très marécageuse et humide et que l'on rencontrerait beaucoup plus d'obstacles, que par la ligne du sud. J'avais obtenu ces renseignements de personnes que je croyais bien à mêmes de les donner, et je fis rapport en conséquence. On me demanda si j'avais visité la région moi-même, si je l'avais toute parcourue et, en somme, sur quoi je basais mes conclusions. Je répondis que je n'avais point parcouru la région moi-même, que je parlais d'après des personnes qui prétendaient la connaître. On me donna instructions de vérifier mes renseignements et je fus chargé de tracer une ligne dans cette direction, et de vérifier par moi-même quels obstacles l'on rencontrerait à la traverse du Déroit du lac Manitoba.

EXPLORATIONS :

1874—  
LIGNE AU NORD DU  
LAC MANITOBA. :  
Exploration prélimi-  
naire, de la rivière  
Rouge au Fort Pelly,  
au nord du lac  
Manitoba.

21 octobre 1874 ;  
rapport du témoin sur  
la route du nord.

Comment ont été  
faites les explorations  
au nord du lac Mani-  
toba.

10706. Vos instructions comportaient-elles que vous deviez examiner seulement le voisinage du déroit ou la ligne plus à l'est et à l'ouest? —J'avais instruction de tracer une ligne partant de la rivière Rouge, à la traverse de Selkirk, aussi directement que possible jusqu'au déroit

*Explorations: 1871—  
Ligne au nord du  
Lac Manitoba.*

du lac Manitoba et, de la, vers l'ouest, jusqu'aux environs de Pelly, sur la rivière au Cygne; je devais faire l'expédition moi-même et faire rapport sur la région et sur la traverse du détroit du lac Manitoba.

Rapport—observations personnelles et opinion du témoin.

10707. Le rapport dont vous avez parlé, en date du mois d'octobre, 1874, est-il basé sur les renseignements obtenus par l'expédition dont vous parlez maintenant?—Oui; c'est un rapport de mes observations et de mes vues sur toute la question.

Pas de difficultés au Détroit; région meilleure qu'on ne l'avait dit.

10708. Pouvez-vous indiquer le résultat général de cette exploration?—Je crois que oui. Quant au détroit du lac Manitoba, il n'y a aucune difficulté à y faire passer un chemin de fer. La région—d'après ce que j'ai pu constater pendant mon excursion par les lacs jusqu'à la Saskatchewan est bien supérieur à ce que l'on m'avait donné à entendre. Je faisais aussi des recommandations dans le rapport.

10709. Pouvez-vous nous donner copie de ce rapport?—J'ai le rapport ici, et je puis vous en faire faire une copie.

10710. Avez-vous examiné le sol, pour voir si la région est propre à la colonisation et sera probablement colonisée?—Non. Je fis le voyage par les lacs, et je n'ai noté que ce que j'ai pu voir en longeant les bords. Je n'ai pas pénétré bien loin à l'intérieur. Le temps qui m'était accordé ne permettait pas cet examen.

Exploration du 3 septembre au 18 octobre 1874.

10711. A quelle saison de l'année faites-vous ce voyage?—En septembre et octobre. Je partis d'ici le 3 septembre, et j'étais de retour le 18 octobre.

10712. Pendant cette expédition, n'avez-vous pas songé à examiner si la région que devait traverser le chemin de fer, était propre à la colonisation?—Les ingénieurs employés sous mes ordres ont dû faire rapport sur la région qu'ils traversaient.

Le témoin n'étudia pas la région au point de vue de la colonisation.

10713. Mais je parle de vous-même?—Je n'ai point donné mon attention à cela.

TRAVERSE DE LA RIVIÈRE ROUGE:

En 1874, Selkirk choisi comme point de traverse.

10714. Votre rapport mentionne-t-il la nature de la région?—Oui; autant que j'ai pu la constater personnellement.

10715. Est-ce en 1874, que Selkirk fut choisi comme le point où l'on traverserait la Rivière Rouge?—Je suppose que c'est vers cette époque.

ACCUSATION D'INFUENCE INDUE.

Ne connaît aucun membre du parlement ni aucun ingénieur possédant des terres au point où la ligne traverse la rivière.

10716. Savez-vous si, vers l'époque où fut choisi l'emplacement de la traverse, quelques membres du parlement ou quelques ingénieurs possédaient des terres dans le voisinage?—Je n'en sais rien. Je sais qu'en faisant l'étude de la rivière—lorsque je reçus instruction de la faire, en vu de rechercher quel serait le point le plus avantageux pour la traverse—je dus prendre les plus grandes précautions, parce que plusieurs personnes étaient sur le qui-vive, pensant que le point où serait fixée la traverse offrirait des avantages aux spéculateurs. En conséquence, j'étudiai toute la rivière, beaucoup plus loin que Selkirk, faisant de nombreuses esquisses et tenant secret pour tous, si ce n'est le département des travaux publics, le point où serait probablement placée la traverse. Lorsque la ligne fut explorée jusqu'au bord de la rivière, et que les partis d'exploration venant de l'est y aboutirent, les doutes ne furent plus possibles relativement au point où serait la traverse.

Les parties d'exploration atteignent la rivière pendant l'automne de 1874.

*Tracé du chemin de fer—  
Ligne de la Rivière Rouge à Fort Pelly.*

10717. Vers quelle époque cela se passait-il?—Si mes souvenirs sont fidèles, je crois que c'était dans l'automne de 1874.

10718. Avez-vous tracé vous-même la ligne jusqu'au Fort Pelly?—Pas cette fois-là.

10719. Subséquemment?—Oui; mais pas jusqu'au Fort Pelly.

10720. Avez-vous parcouru la ligne vous-même?—Oui.

10721. Sur quelle distance?—Jusqu'à quinze milles, environ, du lac Winnipegosis, de ce côté-ci des montagnes aux Canards. Mais je n'ai pas contourné ces montagnes.

10722. Cette partie de la région présentait-elle des difficultés?—Non; dans quelques endroits, il y a des fondrières, comme celle que vous avez vue l'autre jour, sur la section 14. Il n'y a pas d'obstacles sérieux.

10723. Les explorations furent-elles continuées pendant l'hiver de 1874-5?—Oui; pendant tout l'hiver.

**EXPLORATIONS.**

Hiver de 1874-75. les mêmes explorations faites pendant tout l'hiver.

10724. Si je vous comprends bien, nous voilà rendus à la fin de l'hiver 1874-75, quel travail entreprit-on ensuite, en vue de la construction du chemin de fer?—Je me rendis ensuite à Ottawa, je crois, au commencement du printemps de 1875, et je travaillai à préparer les rapports et relevés. Pendant mon séjour à Ottawa, j'avais la direction du bureau, la surveillance des plans, sous les ordres de M. Fleming—à part mon travail personnel. Vers le mois de juin 1875, la construction allait commencer et l'on décida qu'un seul ingénieur ne pouvait surveiller un travail aussi considérable; on me donna le choix du district dans lequel je surveillerais la construction, et je choisis celui de Manitoba. J'arrivai ici vers le mois de juin 1875 pour surveiller les travaux de construction.

**CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—**

Au commencement de 1875, se rend à Ottawa pour compléter les rapports et terminer les travaux.

10725. Quelle est l'étendue du district sur lequel vous aviez juridiction?—A partir de cette date, ma juridiction s'étendit du Portage du Rat au Fort Pelly et à l'embranchement de Pembina.

En juin 1875, se rend au Manitoba pour prendre le contrôle du district entre le Portage-du-Rat et Fort Pelly.

10726. Je crois que vous n'avez pas parlé de la construction du télégraphe, en 1874, ou au commencement de 1875; vous rappelez-vous si l'on avait commencé cette construction?—Oui. Je crois que dans l'automne de 1874, les entrepreneurs (Sifton, Glass & Cie.) vinrent ici pour construire une ligne d'ici à Pelly. Le secrétaire du département des travaux publics m'avait aussi donné instruction de relier cette localité avec la ligne en construisant une ligne de télégraphe d'ici à Selkirk, en suivant le grand chemin.

**CONSTRUCTION DU TÉLÉGRAPHE—  
CONTRAT NO. 1.**

En 1874, les entrepreneurs commencent à construire la ligne entre Winnipeg et Selkirk et Fort Pelly.

10727. A l'ouest de la Rivière Rouge?—Oui; en suivant la rive ouest. Je dois dire ici que, par leur contrat, Sifton, Glass & Cie. s'engageaient à construire une ligne partant d'un point situé sur la rive ouest de la Rivière Rouge en suivant la ligne du chemin de fer, jusqu'à Fort Pelly, ou à Livingstone, à la même longitude que Pelly, comme il fut subséquemment décidé. J'avais des instructions spéciales relativement à la construction de la ligne d'ici à Selkirk, section qui, je crois, n'était pas comprise dans le contrat.

La ligne de Winnipeg à Selkirk ne pouvait pas faire partie de leur contrat; telles étaient les instructions du témoin.

*Construction du Télé-  
graphe—  
Contrat No. 1.*

10728. Elle a été construite par Sifton, Glass & Cie?—Oui; je crois qu'ils commencèrent à construire cette section de la ligne au mois d'octobre ou au commencement de novembre 1874.

10729. Aviez-vous la surveillance de la construction de la ligne de télégraphe au-delà de Livingstone, dans la direction ouest?—Jusqu'à un certain point.

Les entrepreneurs communiquaient avec Fleming par l'intermédiaire du témoin.

10730. Quelle était votre part de responsabilité dans ce travail?—Je servais d'inte médiaire. De temps à autre, M. Fleming m'envoyait des instructions, mais je n'avais pas la surveillance des détails, quelquefois je donnais des instructions générales à moi communiquées par M. Fleming.

TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER—  
CONTRATS NOS. 14  
ET 15.

L'ingénieur de division commence le tracé sur la section 14.

Le témoin arrive au Manitoba en juin 1875.

Exploration et tracé de la section 15 faits sous le contrôle de Carre.

10731. Voulez-vous indiquer les travaux dont vous avez eu la surveillance après l'époque que vous venez de mentionner—la fin de l'hiver de 1874-75?—Un ingénieur de division, avec ses aides, fut nommé par le bureau d'Ottawa et envoyé ici pour commencer le tracé de la section 14, à Selkirk, en continuant les travaux vers l'est. C'était le tracé définitif. Des affaires de bureau me retinrent à Ottawa et je n'arrivai ici que vers la fin de juin 1875. Dans l'intervalle, M. Thompson—l'ingénieur de division nommé pour la section 14 et agissant sous mes ordres—travaillait, avec ses aides, à faire le tracé et à indiquer les travaux sur la section adjugée et connue sous la désignation de la section 14; de ce moment, les travaux généraux de construction étaient commencés sur la section 14. Pendant ce temps-là, M. Carre travaillait aux explorations et au tracé sur la section 15.

EXPLORATION PRÉ-  
LIMINAIRE—  
DE PELLY A  
EDMONTON.

De Pelly à Edmonton, a fait une exploration préliminaire.

10732. Pouvez-vous nous dire si le tracé de la ligne télégraphique, entre Pelly et Edmonton, fut fait pendant une exploration préliminaire ou pendant que l'on travaillait au tracé de la voie ferrée?—Pendant une exploration préliminaire.

10733. La ligne tracée n'était-elle pas celle du chemin de fer?—Oui; le tracé préliminaire était fait, mais non pas le tracé de construction. Je veux dire que toutes les courbes n'étaient pas indiquées en longueurs de 100 pieds comme dans un tracé définitif, mais que le tracé était suffisant pour permettre de construire la ligne télégraphique.

10734. Les quantités n'étaient pas déterminées, mais le tracé était fait?—Précisément.

TÉLÉGRAPHE—  
ENTRETIEN ET  
CONSTRUCTION.

Le gouvernement ferait mieux d'exploiter la ligne du télégraphe.

10735. Avez-vous étudié la question de savoir s'il eût été plus avantageux, pour le gouvernement, de garder et exploiter la ligne télégraphique que longe le chemin de fer, que d'en laisser le contrôle à des particuliers?—J'ai étudié la question.

10736. Quelle est votre opinion comme ingénieur connaissant le fonctionnement de pareille ligne?—Je crois que le gouvernement aurait mieux fait de la garder; je veux dire de l'exploiter. Quant à la construction, je crois qu'il valait mieux la faire faire à l'entreprise, sous une surveillance convenable. Mais la ligne aurait beaucoup mieux fonctionné et eût été bien mieux entretenu sous la direction du gouvernement.

10737. Quels avantages le gouvernement a-t-il perdus en ne se chargeant pas de l'entretien et du fonctionnement des lignes télégraphiques ? — La ligne eût été mieux entretenue et eût été plus utile au gouvernement et au public que sous la direction actuelle.

10738. La ligne a-t-elle été mal administrée ? — Oui ; elle n'a pas été administrée convenablement.

10739. Quels inconvénients a-t-on éprouvés ? — Des poteaux ont été renversés et les communications interrompues.

10740. Les communications ont-elles été interrompues pendant de longs ou de courts intervalles ? — De quelle section voulez-vous parler ?

10741. Sur n'importe quelle section ? — Par exemple, entre la Rivière Rouge et Livingstone, les poteaux ont été à terre pendant un mois de suite. Je crois pouvoir dire que c'est bien un mois. Je puis ajouter à ce propos, qu'un contrat fut adjugé pour la construction et l'entretien de la ligne dont nous parlons en ce moment, de la Rivière Rouge à Pelly — l'entretien et l'exploration pendant un certain nombre d'années. Je crois que c'est la seule section sur laquelle le fonctionnement ait été adjugé à contrat. L'erreur, selon moi, était d'adjuger l'entretien de la ligne à un entrepreneur pendant cinq ans ; c'était lui accorder trop de confiance. Dans son propre intérêt, il aurait dû construire solidement la ligne, pour prévenir des dépenses ultérieures. Mais il a fait, selon moi, la folie de ne pas remplir ces conditions.

CONTRAT No. 1.  
Ligne à terre pendant un mois entre la Rivière Rouge et Livingstone.

On se fia trop à ce que l'entrepreneur, ayant à exploiter la ligne pendant cinq ans, la construirait solidement.

10742. Alors, les avantages qu'on lui offrait n'étaient pas suffisants pour l'engager à construire solidement la ligne ? — Non ; mais il a fait preuve de peu de prévoyance en ne construisant pas solidement la ligne dès le début.

10743. Vous voulez dire que les avantages à lui offerts n'étaient pas suffisants pour l'engager à construire solidement la ligne dès le début ? — Je ne dis pas précisément cela. Je pense qu'on lui offrait assez d'avantages, mais qu'il n'a pas compris ses propres intérêts. En y réfléchissant un peu, il aurait vu que son avantage était de construire solidement la ligne, pour éviter des dépenses subséquentes. Je suis d'avis que pour entretenir et réparer la ligne, l'entrepreneur a dépensé le double de ce qu'il lui en aurait coûté pour construire solidement une ligne de longueur double.

Les entrepreneurs ne comprennent pas toujours leurs propres intérêts.

10744. En quoi la construction était-elle défectueuse ? — Les poteaux n'étaient pas assez enfoncés dans la terre. Je suggérerai la nomination d'un inspecteur qui aurait suivi l'entrepreneur pendant la construction et que, comme représentant du gouvernement, aurait veillé à ce que chaque poteau fût bien enfoncé et la ligne bien posée, et il m'était impossible, avec mes autres travaux, de veiller personnellement à ces travaux.

Poteaux pas assez enfoncés dans la terre.

10745. A qui fites-vous cette recommandation ? — A l'ingénieur en chef.

10746. Est-ce avant ou pendant la construction de la ligne télégraphique ? — Avant et pendant, au meilleur de ma connaissance.

10747. Alors, vous pensez avoir fait cette recommandation plus d'une fois ? — Oui, je crois.

*Entretien et construction  
du Télégraphe—  
Contrat No. 1.*

Fleming rejette l'idée qu'en employé du gouvernement devrait surveiller la pose des poteaux. 10748. Fût-elle adoptée entièrement ou en partie?—Elle ne fut pas adoptée, et la raison donnée fut celle que je vous mentionne : que l'entrepreneur ayant à entretenir la ligne pendant cinq ans, prendrait la peine de la construire solidement dès le début, afin d'éviter des frais d'entretien.

10749. Fites-vous ces recommandations verbalement ou par écrit?—Je ne saurais vous le dire dans le moment ; mais, en examinant ma correspondance, je pourrais vous donner une réponse précise. Je crois qu'elles furent faites par écrit.

CONTRAT NO. 4.  
De Winnipeg à la Baie du Tonnerre, ligne mal entretenue. 10750. Avez-vous quelque chose à dire relativement à l'entretien et au fonctionnement de quelque autre section de la ligne télégraphique?—J'ajouterai à ce sujet, que la ligne a été fort mal entretenue entre Winnipeg et la Baie du Tonnerre, principalement la partie qui se trouve à l'est du Portage-du-Rat.

10751. Cet entretien défectueux a-t-il nui au service télégraphique de la ligne de chemin de fer?—Beaucoup.

Retard sérieux occasionnant des pertes. 10752. Voulez-vous dire qu'il y a eu des retards longs et préjudiciables?—Des retards graves et préjudiciables aux travaux.

10753. De votre bureau pouvez-vous communiquer directement avec cette partie de la ligne?—Oui.

10754. Le fonctionnement de la ligne a-t-il donc été constamment sous votre surveillance—je veux dire ; avez-vous-toujours été à même de vous assurer si elle fonctionnait bien ou mal?—Oui ; la partie qui se trouve entre Winnipeg et le Portage du Rat, a toujours été directement sous ma surveillance, et elle est généralement reliée à la section de la Baie du Tonnerre.

Dépêches répétées au Portage du Rat. 10755. De fait, je crois que vos dépêches sont répétées au Portage du Rat?—Oui.

10756. De sorte que si les poteaux sont à terre entre Winnipeg et le Portage, vous en avez immédiatement connaissance, par le fait que les communications sont interrompues?—Oui.

Les défauts existent encore aujourd'hui. 10757. Quant aux points situés au-delà du Portage, vous ne pouvez obtenir des renseignements que de quelque autre station?—Du Portage ; sauf les cas, assez rares, où l'on établit une communication directe, et alors, de mon bureau, je communique avec la Baie du Tonnerre. Mais la ligne étant mal entretenue, cette communication directe n'est pas continue. J'ajouterai que ces défauts existent encore dans le moment. De fait, ces jours derniers, ils ont été la cause d'inconvénients, sinon de pertes considérables.

La ligne ne fonctionne pas pendant deux mois de l'année. 10758. Avez-vous une idée de la durée des interruptions?—Est-ce le tiers, plus ou moins, de l'année?—J'oserais dire, aussi approximativement que possible, que les interruptions ont duré probablement un sixième de l'année.

10759. Pendant ce temps la ligne était dérangée?—Oui ; dérangée.

10760. Avez-vous quelques autres explications à donner relativement au service télégraphique?—La commission aimera peut-être à

savoir que des contrats pour la construction de la ligne télégraphique furent adjugés, l'un comprenant le parcours entre la Baie du Tonnerre et la Rivière Rouge, jusqu'à la rive de l'est, et l'autre de la rive de l'ouest à Pelly et que ces deux tronçons n'étaient pas reliés. Il y avait interruption à la traverse de la Rivière Rouge. Je signalerai ce fait à l'ingénieur-en-chef et l'on fit à M. Sifton l'offre de construire ce tronçon c'est-à-dire d'établir, à travers la Rivière Rouge une ligne reliant les deux tronçons. Cette offre fut acceptée. M. Sifton s'engagea à relier les deux tronçons en établissant une ligne à travers la rivière, moyennant \$300, et, je crois, à entretenir cette traverse, pendant la même période que sa ligne, moyennant \$60 de plus par année, ou \$300 de plus pendant les cinq ans, soit un total de \$600.

*Construction du Télé-  
graphe—  
Reliement à travers  
la Rivière.*

Sifton relie les deux lignes, moyennant \$300, et convient d'entretenir la ligne de jonction, de la rive est à la rive ouest, moyennant \$60 par année pendant cinq ans, soit \$300 de plus, ou un total de \$600.

12761. Avez-vous d'autre chose à dire relativement au télégraphe?—  
Je ne vois pas d'autre chose dans le moment.

10762. Si quelque autre chose se présente à votre souvenir, veuillez nous le faire savoir avant de terminer votre déposition. Relativement à la section 14, vous rappelez-vous, d'une manière générale, quels travaux le gouvernement avait fait faire pour déterminer les quantités probables avant de demander des soumissions?—Dans le cours de l'automne ou de l'hiver de 1874, ou au printemps de 1875, j'avais envoyé à l'ingénieur-en-chef—sur sa demande—les plans et tracés préliminaires que l'on avait faits de la ligne projetée.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER.  
CONTRAT No. 14.  
Pendant l'hiver de  
1874, ou au prin-  
temps de 1875, en-  
voyé à Fleming les  
plans et tracés préli-  
minaires, etc.

10763. Où ces plans avaient-ils été préparés?—Dans nos campements, sur la ligne. Ce n'étaient que des esquisses. Je crois que le gouvernement désirait faire commencer les travaux, et l'ingénieur-en-chef me donna instructions de lui envoyer, à Ottawa, les renseignements que j'avais. A l'aide de ces renseignements, je crois que l'on dressa, dans les bureaux d'Ottawa, un profil de la ligne, et un calcul approximatif des quantités. A l'époque, j'étais moi-même ici, en exploration.

Calcul approximatif  
des quantités.

10764. Croyez-vous qu'à l'époque, on envoya un profil avec les plans?—J'en suis persuadé.

10765. C'était un profil dressé dans le campement?—Non; un profil fait sous la surveillance de M. Carré d'après ses relevés.

10766. Mais, si je vous comprends bien, le profil fut dressé dans le campement?—Une esquisse fut faite, avec tous les chiffres et toutes les indications nécessaires pour dresser un plan à Ottawa; parce qu'il était impossible de dresser un plan convenable dans le campement.

10767. Si je comprends bien, le profil indique les hauteurs et dépressions du tracé?—Suivant lequel le profil est indiqué?

10768. Oui?—Oui.

10769. Cela suffisait-il pour calculer les quantités à Ottawa?—Oui; dans les endroits où le sol est uni. Je parle, en ce moment, des parties de la ligne qui traversent une région unie. Pour calculer les quantités à angle droit avec le chemin de fer, il faudrait faire des sections transversales.

Les profils suffisaient  
pour calculer les  
quantités dans la  
région unie.

10770. Cette section de la ligne traverse-t-elle une région unie?—Sur une distance considérable; mais, d'autres parties sont très-accidentées.

Région unie sur un  
grande partie de la  
section 14.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.

10771. Sur quelle distance—approximativement—le sol est-il accidenté?—Sur les quarante-trois milles à l'est de la Rivière Rouge.

10772. Vous pensez que, sur le parcours, le sol est assez uni pour que la ligne centrale indique les données nécessaires dans le calcul approximatif des quantités?—Certainement.

La plus grande partie du reste de la ligne traverse une savane unie

10773. Et plus à l'est, à partir de ce point, le sol est-il encore uni par endroits—Je veux dire assez uni pour faire les calculs?—Oui; en tronçons séparés, une partie, même la plus grande partie de la ligne traverse des savanes qui sont parfaitement unies.

Sections transversales nécessaires seulement sur les deux quinzièmes de la ligne.

10774. Quelle fraction de la section 14 n'est pas assez unie pour que l'on puisse arriver à des calculs exacts sans faire de sections transversales sur un parcours de dix milles pour obtenir des quantités exactes?—Probablement sur la longueur totale de soixante-seize milles il y aurait environ un parcours de dix milles où il faudrait des sections transversales pour obtenir les quantités exactes.

10775. Je crois qu'en pratique, les sections transversales ne sont pas censées donner les quantités exactes, mais les quantités approximatives, dans le sens ordinaire du mot?—Je me contente de répondre à vos questions. Je n'affirme rien de moi-même. J'ai cependant quelque chose à dire; mais je ne sais pas si cela doit entrer dans ma déposition.

10776. Oui, vous pouvez vous expliquer?—Avez-vous compris, d'après ce que je vous ai dit, que le tracé coïncidait avec la ligne suivant laquelle on devait construire le chemin de fer dans la direction de l'est entre la Rivière Rouge et le lac Traverse.

10777. Oui?—Alors; ce n'est pas ce que je voulais vous.

Pas de tracé de la Rivière Rouge au lac Traverse—on ne suit pas la ligne tracée par Carre—on en indique une autre sur la carte.

10778. Que vouliez-vous dire?—M. Carre a fait une exploration et tira une ligne; mais ce n'était pas, comme il le disait en l'envoyant à Ottawa, la ligne que l'on suivrait pour la construction du chemin—on en dévierait, et un profil approximatif fut fait d'après celui de la ligne que l'on se proposait de suivre, comme la carte l'indique. La ligne explorée était indiquée sur la carte où l'on voyait aussi une ligne pointée suivant le tracé que nous pensions devoir être final; je suppose qu'à Ottawa, l'on fit un profil, à l'aide de ces données, lequel représentait une section de la ligne pointée.

On ne pouvait calculer qu'approximativement les quantités.

10779. Pour mieux expliquer le but de la question que je viens de vous faire, j'ajouterai qu'on a beaucoup discuté la valeur des données dans la possession du gouvernement, lorsque les soumissions ont été demandées, quelques personnes prétendant qu'il n'est pas nécessaire d'avoir des données exactes et d'autres que les données fournies dans ce cas étaient tout à fait insuffisantes; je voudrais savoir de vous si les renseignements donnés aux soumissionnaires, étaient exacts, ou simplement des à-peu-près?—A ce sujet, je dirai que les renseignements ne pouvaient être qu'approximatifs, mais l'expérience ne me prouve pas que l'approximation fût bien proche de la réalité, puisque, comme je viens de vous le dire, le tracé ne devait pas être suivi dans la construction et que les renseignements expédiés à Ottawa, avaient été recueillis à l'époque où le sol était gelé. Aucun des explorateurs, à ma connaissance, n'avait, à cette époque, une idée exacte de la profondeur des fon-

Les données expédiées à Ottawa avaient toutes été recueillies en hiver, et l'on n'avait pas d'idée de la profondeur des savanes à traverser.

drières que l'on avait à traverser. En calculant approximativement les quantités, à Ottawa, d'après les profils il est très probable que l'on a pas suffisamment tenu compte des rétrécissements et des baisses de niveau. Ces quantités n'ont pas été calculées sous ma surveillance, mais quand même j'aurais surveillé ce travail, il est probable que je ne serais pas arrivé à une approximation plus près de la réalité.

10780. Avez-vous déjà été interrogé à ce sujet. Je veux parler de la différence entre les quantités telles qu'exécutées et les quantités communiquées aux soumissionnaires?—On m'en a parlé à Ottawa.

10781. Y a-t-il eu divergence considérable entre les montants communiqués aux soumissionnaires, sur la section 14, et les travaux exécutés?—La différence est considérable. La quantité des travaux exécutés dépasse de beaucoup les chiffres communiqués aux soumissionnaires. Sur la section 14, les quantités excèdent de beaucoup celles qu'indiquaient les soumissions.

10782. Attribuez-vous cette différence seulement aux déviations de la ligne et à la profondeur extraordinaire des fondrières, ou à quelque autre cause?—Non; je l'attribue à ces deux causes; aux déviations de la ligne et à la nature du sol. L'excédant est dû aux déviations et aux savanes.

10783. Les déviations ont-elle contribué à augmenter ou à diminuer les quantités?—Je crois que, sur le tronçon de l'est, elles ont contribué à augmenter les quantités, et sur le tronçon de l'ouest à les diminuer.

10784. Pouvez-vous nous dire, en général, si les déviations ont augmenté les quantités?—Je crois qu'en général, elles les ont probablement augmentées. De fait, l'augmentation n'est pas probable, mais très réelle.

10785. Avez-vous jamais fait le calcul de cette augmentation?—Pas en détail.

10786. Proportionnellement ou par quelque autre méthode?—Oui; je crois l'avoir fait.

10787. Dans quelle proportion les déviations ont-elles augmenté les quantités calculées?—Je ne saurais le dire dans le moment. Je prends note de la question. Je crois avoir des calculs à ce sujet.

10788. En dressant le devis estimatif, avez-vous indiqué les différents points de la ligne où les quantités ont été calculées, ou seulement l'ensemble?—Seulement l'ensemble.

10789. Pour revenir à cet ensemble, vous vous êtes d'abord procuré, je suppose, des données dans toutes les localités?—Les aides ingénieurs ont tous les mesurages en détail pour chaque localité.

10790. De sorte qu'il serait possible, en comparant ces quantités avec les quantités constatées avant les soumissions pour les mêmes localités, de dire de combien elles diffèrent—si différence il y a—dans chaque localité?—Oui; je crois que la chose a été faite.

10791. Pouvez-vous nous dire si cette comparaison a été faite en vue de constater quelle augmentation des quantités est due aux fondrières?—Je puis répondre d'une manière générale, d'après les renseignements que j'ai pris. Les entrepreneurs m'ont informé que, sur les tronçons de la ligne où il a été possible de refaire les mesurages avec un certain degré d'exactitude, cette opération a corroboré les devis estimatifs des Comparaison entre les évaluations finales et les mesurages.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 1A.

travaux. Mais dans les savanes et fondrières, comme la fondrières de Julius, le second mesurage ne pouvait donner les mêmes chiffres que le premier.

10792. Voulez-vous dire que les devis estimatifs sont trop élevés?—Non; mais l'on a creusé un fossé dans la fondrière et le mesurage en a été fait après le creusement. Subséquemment les parois se sont resserrées et le fond s'est soulevé, et, après les deux accidents, le mesurage ne pouvait pas donner le même nombre de verges cubes.

Tous les renseignements concernant les détails des quantités sont envoyés à Ottawa.

10793. Je ne pense pas que cette question soit essentielle, mais je vais vous l'expliquer de manière à ce que vous puissiez juger si elle est opportune. Vous dites que cette différence est due à deux causes,—d'abord les déviations de la ligne; secondement l'augmentation des quantités requises pour combler les fondrières. Vous dites que les déviations de la ligne eut augmenté les quantités jusqu'à un certain point, et que cette augmentation peut être constatée par les calculs que vous avez faits. Je voudrais savoir de combien les quantités se trouvent augmentées, par suite de la nécessité de combler les fondrières, et vous dites que des devis estimatifs ont été faits, de temps à autre, dans chaque localité, en sorte que l'on peut constater l'augmentation due seulement aux fondrières. Puis, en ajoutant ces deux augmentations, nous pourrions voir si l'augmentation totale est due à la cause particulière que vous avez mentionnée. Quant aux fondrières, avez-vous des moyens de nous indiquer l'augmentation dont elles sont la cause?—Je puis me procurer tous les renseignements à Ottawa.

10794. Pensez-vous que l'on ait envoyé à Ottawa des renseignements indiquant l'augmentation due à la nécessité de combler les fondrières?—Tous les détails des mesurages ont été expédiés à Ottawa.

10795. En indiquant chaque localité?—En indiquant chaque localité.

10796. Pas seulement le résultat général?—Pas seulement le résultat général, chaque registre et document contenant les relevés des aide-ingénieurs, les rapports des ingénieurs de division, ainsi que leurs livres et papiers, ont été expédiés à Ottawa, et indiquent, en détail, l'endroit où chaque verge cube de terre a été enlevée. En ce qui regarde l'augmentation des quantités, elle est due à deux causes, la déviation de la ligne et la nature des matériaux dans les fondrières. La différence entre ces nouvelles quantités et celles que l'on avait indiquées aux entrepreneurs, n'est autre chose que l'excédant produit par ces deux causes.

10797. Vous pensez donc que, sur la section 14, les devis n'étaient pas défectueux au début—je ne parle que des erreurs graves?—Je crois que l'évaluation n'était pas assez élevée.

Ne tenant compte de l'excédant pour déviations et savanes, la première évaluation est à peu près exacte.

10798. Oui; mais seulement à cause du montant extra requis pour les fondrières et pour les déviations?—Exactement.

10799. Tenant compte de cela, l'évaluation primitive serait à peu près exacte?—Je le présume.

10800. Est-ce bien la conclusion à laquelle vous êtes arrivé après avoir examiné la question?—La conclusion à laquelle je suis arrivé est que l'excédant de quantité est dû à la nature de la région que la ligne doit traverser et de la déviation que l'on a jugé convenable de faire.

1801. Et en tenant compte de tout cela vous croyez que l'évaluation primitive était à peu près exacte?—Oui.

1802. Vous avez mentionné la fondrière Julius. Maintenant, quant SAVANE JULIUS, au fossé, à ce point, qui ne se trouve pas, je crois, sur la ligne, et au Raisons pour établir le fossé. sujet duquel l'entrepreneur fait une réclamation précisément pour cette raison, et parce qu'il a dû transporter les matériaux beaucoup plus loin que si le dit fossé eût été sur la ligne, pouvez-vous expliquer les raisons qui ont fait creuser un fossé à cet endroit et l'effet que cette disposition a eue sur la réclamation des entrepreneurs?—Il a été jugé nécessaire d'assécher la fondrière de Julius, afin d'y faire passer la voie ferrée, des lignes et profils ont été tracés dans différentes directions, en vue de rechercher comment ce drainage pouvait être fait de la manière la plus économique pour le gouvernement et pour l'entrepreneur, et après pour l'entrepreneur et mûre considération des avantages et inconvénients de toutes les lignes, on choisit celle dont le fossé est actuellement creusé, comme nécessitant moins de travail, plus facile à faire pour l'entrepreneur et plus permanamment utile pour le chemin de fer que si l'on eût pris une autre direction. Cela valait mieux et pour l'entrepreneur et pour le gouvernement.

1803. Si je comprends bien, l'objet de ce fossé est de recevoir les Fossé de décharge. eaux d'égouttement de la ligne, de la même manière que les tuyaux d'égouttement, pour l'emporter au loin?—Oui; c'est un tuyau d'égouttement.

1804. La direction de ce fossé n'est pas celle que l'on adopte, en général, pour les fossés d'égouttement; il est parallèle à la ligne, tandis que, règle générale, les fossés d'égouttement font un angle avec la ligne?—Règle générale, les fossés d'égouttement font un angle avec la ligne.

1805. Dans ce cas, on a trouvé plus avantageux de construire la fosse dans une direction parallèle à la ligne?—Oui; il y avait avantage sous tous rapports. J'en donnerais la raison, si l'on veut que je m'explique.

1806. Considérant ce travail en lui-même, sans tenir compte du Raisons pour placer le fossé en dehors de la ligne. prix qu'il a coûté à l'entrepreneur ou au gouvernement, ce fossé n'eût-il pas été aussi avantageux si on l'eût construit à une distance moindre de la chaussée?—Il n'eût pas été à propos de le placer plus près de la chaussée il se serait détaché des matériaux qui auraient pu combler le fossé, si on l'eût construit à la distance ordinaire de dix pieds de la ligne.

1807. La chaussée est donc peu solide?—Oui; avant que l'on eût construit le fossé, c'était presque liquide à certains endroits.

1808. L'entrepreneur fait une réclamation pour l'enlèvement des La réclamation de l'entrepreneur pour la savane Julius n'est pas fondée. matériaux d'extraction de ce fossé, prétendant qu'il a dû les transporter plus loin qu'il n'aurait eu à le faire si le fossé eût été construit à la distance ordinaire de la chaussée. Pouvez-vous donner des explications à ce sujet?—Oui; j'ai fait rapport au sujet de cette réclamation. Je pense que l'entrepreneur n'avait aucun droit de faire cette réclamation, et cela pour plusieurs raisons. D'abord, l'entrepreneur n'a aucun droit de réclamer des extras pour le transport des matériaux qui doivent servir à former la chaussée, tant qu'il n'a pas à dépasser une certaine distance indiquée dans le devis; c'est seulement lorsque les ingénieurs l'obligent à transporter les matériaux au-delà de cette distance qu'il a droit à un extra pour le transport et le chiffre de cet extra est distinctement spécifié. Pas de transport extra.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.*

10809. Voulez-vous parler des distances dépassant 1,200 pieds?—  
Oui.

10810. Et le prix est fixé pour le parcours dépassant cette distance?—  
—Oui.

10811. L'entrepreneur est-il libre de laisser de côté, s'il le désire, les matériaux extraits des canaux d'égouttement?—Pour les canaux d'égouttement, il est spécifié qu'il enlèvera les matériaux et les déposera à tant de pieds de chaque côté du fossé.

10812. Mais ces matériaux deviennent donc inutiles pour la construction de la chaussée? Il n'est donc pas obligé de les employer pour construire la chaussée?—Dans la plupart des cas, il n'y est pas obligé; mais l'ingénieur peut l'y forcer, s'il le juge à propos. Il est distinctement expliqué, dans le devis, ce que l'on doit entendre par canal d'égouttement et ce que l'on doit faire des matériaux d'extraction, et l'on y fait observer que ce genre de travaux est plus coûteux que le fossé ordinaire qui longe la chaussée. A ce propos, je puis vous dire que toute la question a été soumise à l'ingénieur en chef intérimaire, M. Marcus Smith, lors d'une de ses visites à Winnipeg, et cela dans mon propre bureau, par les entrepreneurs, et il décida que l'entrepreneur n'avait aucun droit à des extras pour ce genre de travail et je crois que l'un des associés—M. Farwell—a parfaitement compris la chose ainsi.

*Rampe baissée pour  
diminuer les frais.*

10813. Lorsque l'on s'aperçut que la chaussée tassait tellement dans la fondrière, n'aurait-on pas pu en abaisser le niveau pour diminuer les frais?—C'est ce que l'on a fait.

10814. Aurait-on pu en abaisser le niveau davantage, sans nuire à sa solidité?—Dans certains endroits, la chose eût été possible.

10815. Fut-il décider d'agir ainsi, de temps à autre?—Oui; je crois. Dans les fondrières, la chaussée n'avait pas la hauteur indiquée sur les profils.

10816. Je vous demande si l'on aurait pu abaisser le niveau davantage et si l'on s'est occupé de cette question?—Je ne m'en souviens pas.

*On n'aurait pu convenablement  
rebaissier beaucoup plus la  
rampe.*

10817. En baissant le plus possible la chaussée, aurait-on considérablement réduit les frais de construction?—Pas beaucoup, je pense, sans nuire à la solidité de la chaussée.

*Raison pour lesquelles le fossé de la  
Savane Julius n'est pas aussi rapproché  
de la ligne qu'à l'ordinaire.*

10818. Vous avez dit qu'à la fondrière de Julius, le fossé n'a pas été construit aussi près de la chaussée, que dans les cas ordinaires, parce que les côtés de la chaussée se déplaçaient?—Oui; par endroits.

10819. Cela aurait-il eu lieu si l'on n'eût donné qu'une faible profondeur au fossé, comme dans les cas ordinaires?—Peut-être; mais le déplacement n'eût pas été aussi considérable.

10820. Il est une autre raison que l'on n'a pas donnée. Le fossé n'est-il pas beaucoup plus profond que les fossés ordinaires?—C'était l'intention de le construire ainsi.

*Profondeur et largeur  
extraordinaires du fossé.*

10821. Cet excédant de profondeur n'est-il pas une des raisons pour lesquelles on a établi le fossé si loin de la chaussée?—Oui.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 1A.*

10822. Eut-il été prudent de placer aussi près de la chaussée qu'un fossé ordinaire, un fossé qui devait servir de canal d'égouttement?—Non.

10823. Ainsi donc, une des raisons pour lesquelles on a placé ce canal si loin de la chaussée, est qu'il avait une profondeur et une largeur beaucoup plus grande que les fossés ordinaires?—Oui.

10824. Vous avez dit, je crois, que vous aviez examiné la région environnante pour vous assurer si l'on aurait pu construire des canaux d'égouttement dans la direction ordinaire?—Oui.

10825. Et vous décidâtes que le fossé actuellement construit serait le meilleur et le moins coûteux?—Oui, et le plus facile à construire pour l'entrepreneur.

10826. Voulez-vous décrire le fossé, dans la supposition qu'on l'aurait construit en suivant la direction ordinaire à partir de la ligne?—Il eût été aussi long, peut-être plus long et beaucoup plus large. La profondeur à laquelle il aurait fallu creuser le fossé, pour traverser l'arête qui existe dans les fondrières, à partir de l'inclinaison au nord, où le fossé aurait franchi cette arête,—aurait été beaucoup plus considérable qu'à travers l'arête qu'il coupe, ce qui aurait entraîné beaucoup plus de dépenses pour l'entrepreneur.

Si le fossé eût été établi dans la direction ordinaire, il aurait fallu lui donner plus de profondeur et de largeur.

10827. Quelle eût été la profondeur maximum à travers l'autre arête?—Vingt ou vingt-deux pieds, je pense.

10828. Où le fossé aurait-il abouti?—A la Rivière de la Bouche Blanche.

Il aurait abouti à la rivière de la Bouche Blanche, comme le fossé actuel, un peu plus loin.

10829. Où le fossé actuel aboutit-il?—A la rivière de la Bouche Blanche aussi, mais plus au sud.

10830. Cette difficulté avait-elle été expliquée à l'entrepreneur avant que vous eussiez déterminé l'emplacement actuel de ce fossé?—Oui; et on lui montra un profil des deux fossés, indiquant les avantages du tracé actuel.

Emplacement du fossé discuté préalablement avec l'entrepreneur qui semblait consentir.

10801. Voulez-vous dire les avantages pour lui?—Oui.

10832. Aviez-vous conclu quelque arrangement avec lui à ce sujet?—Je m'étais borné à lui demander son assentiment. Il était naturellement obligé de suivre mes ordres, mais il sembla croire que nous agissions dans son intérêt.

10833. Lui aviez-vous intimé l'ordre de transport sur la chaussée les matériaux d'extraction du canal d'égouttement, en lui disant que vous aviez le droit de lui faire transporter à une distance quelconque les matériaux provenant d'une sablonnière, ou agissait-il à la suite d'un compromis d'après lequel il pouvait construire le canal au lieu du fossé latéral ordinaire, plus rapproché de la ligne?—Voici, au meilleur de ma connaissance, ce qui eut lieu. Je lui dis: "Voici un fossé. Vous transporterez sur la chaussée les matériaux extraits du fossé dont il est besoin pour construire la dite chaussée, et je vous les paierai au prix des autres matériaux employés à la même fin, quant aux matériaux d'extraction dont vous n'aurez pas besoin à cet effet, vous les jetterez où il vous

Instructions à l'entrepreneur concernant le fossé.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.

plaira et je vous les paierai au prix de construction des fosses d'égouttement?—Telles étaient nos conventions. Mon idée était, que je pourrais faire mettre dans la chaussée telle quantité de matériaux qui me plairait.

10834. Donna-t-il son consentement à cela?—Je le crois, parce qu'il n'y a eu aucune difficulté à ce sujet.

10835. Était-il à même, s'il l'eût désiré, de prendre les matériaux dans un fossé ordinaire, plus petit, et plus rapproché de la chaussée, de manière à avoir un parcours moins long à faire? Je veux parler du côté sud de la ligne?—Je ne saurais dire rien de positif à ce sujet dans le moment. Je crois que M. Jefferson Thompson, ingénieur en charge de la division, lequel réside à Kingston et que vous interrogerez probablement, sera plus à même que moi de répondre sur ce point.

Raisons pour lesquelles les quantités requises pour construire la ligne à travers la savane excédaient les évaluations.

(1) Matières molles.

10836. Quant aux matériaux nécessaires pour construire la chaussée dans les fondrières étaient-ils, pour plus d'une raison, en quantités excédant l'évaluation première?—Oui.

10837. Quelles étaient les différentes raisons?—Une des raisons était que ces matériaux étaient plus mous qu'on ne le supposait à l'époque des explorations.

(2) Le premier coup de bêche ne donnait que des matières mêlées à des souches et racines et qu'il fallait laisser de côté.

10838. Et que, par suite de la compression, ils remplissaient un espace moins considérable?—Une fois ces matériaux comprimés et séchés, l'eau remplissait moins d'espace dans la chaussée qu'*in situ*; mais cela importe peu. En outre, il fallait laisser de côté toute la première couche de ces matériaux, parce qu'elle était pleine de souches et de racines. D'après le dévis, l'entrepreneur ne pourrait mettre cette couche dans la chaussée. Il fallait donc la laisser de côté et l'on perdait ainsi une quantité considérable de matériaux qui adhéraient aux souches et aux racines.

(3) Profondeur de la savane, tassement.

10839. N'y avait-il pas une autre raison, c'est que la fondrière était beaucoup plus profond qu'on ne le pensait?—Oui; et c'est pourquoi la chaussée a baissé et tassé.

10840. En sorte que, même si les matériaux d'extraction eussent été fermes, il aurait fallu un fort excédant de matériaux pour atteindre un fond solide?—Oui; et non seulement cela, mais il aurait fallu un excédant de matériaux parce que les fossés asséchaient la fondrière et faisaient tasser les matériaux pour former un fond solide. Il fallait donc une plus grande quantité de matériaux pour élever la chaussée jusqu'au niveau de formation.

La savane avait dix-neuf pieds de profondeur, au lieu de trois ou quatre, comme on pensait.

10841. Le fond de la fondrière n'était-il pas à une beaucoup plus grande distance de la surface qu'on ne le supposait?—Oui; de beaucoup—dix-neuf pieds au lieu de trois ou quatre que l'on avait calculés pour la fondrière de Julius.

10842. Vous rappelez-vous si l'on avait calculé la profondeur avant d'évaluer les quantités?—Nous fîmes les calculs possibles avec les outils à notre disposition, lorsque les explorations furent faites.

Exploration faite en hiver; pas d'instruments de forage.

10843. A quelle époque de l'année les explorations furent-elles faites?—En hiver.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 11.*

10844. Et quels outils aviez-vous à votre disposition?—Une hache, une bêche, une pelle et une perche. Nous n'avions pas d'instrument de forage à l'époque des explorations; nous eûmes même de la peine à transporter nos provisions, transport que l'on dut faire à dos d'homme et nous ne transportâmes que les choses indispensables. Les instruments de forage était trop embarrassant, et nous ne les croyions pas nécessaires. Instruments de forage embarrassants et pas nécessaires (disait-on alors).

10845. Les essais qui furent faits avec ces outils, vous semblèrent-ils satisfaisants?—Ils étaient satisfaisants à l'époque.

10846. Que pensez-vous de la chaussée, telle que maintenant construite, au point de vue de la détérioration du matériel roulant et des lisses?—Je crois qu'elle est très-unie, que le matériel roulant y passera sans secousse, qu'elle sera très-facile d'entretenir et que le matériel roulant ne s'y détériorera pas autant que sur les parties de la ligne faites de matériaux plus solides. Route de savane douce pour le matériel roulant et facile à réparer.

10847. De sorte que les frais ordinaires d'exploitation de la ligne se trouveront réduits d'autant?—Oui; cela n'est pas douteux.

10848. De quels matériaux est faite la chaussée dans les parties qui traversent ces fondrières; est-ce de la tourbe, quelque autre matière spongieuse, de la terre ou encore?—La chaussée est faite de tourbe, de mousse, de gazon et de racines de pin.

10849. S'y trouve-t-il beaucoup de fibre ligneuse?—Par endroits, je pense.

10850. Avez-vous examiné la question de savoir si le feu pouvait l'endommager?—Oui.

10851. Quelle est votre opinion à ce sujet?—Je ne saurais dire si j'ai fait rapport à ce sujet; mais je suis sûr d'en avoir parlé avec l'ingénieur en chef et de lui avoir dit qu'il conviendrait de revêtir les talus d'une légère couche de terre ou de ballast, de gravier ou de sable, en vue de parer aux dangers du feu. Nous avons constaté que les talus ont pris en plusieurs occasions, causes: les étincelles de la locomotive, les incendies que le feu d'une pipe suffit pour allumer à l'époque des sécheresses, et lorsque le vent souffle, le feu s'étend sur tous les talus et en brûle une légère couche. Une fois cette couche réduite en cendres, le feu s'éteint. Mais, par endroits, il y a dans la chaussée, de gros morceaux de tourbe séparés par des interstices où l'air passe naturellement, et dans ces endroits le feu peut pratiquer de grands trous. Les levées étant faites en grande partie de tourbe contenant beaucoup de fibres de bois, il convenait de leur donner une couche de terre, gravier ou sable. Il y a eu des incendies. Le feu pratiquait parfois des trous dans les levées.

10852. Ces incendies endommagent-ils les traverses?—Ils les endommagent quelquefois. Et endommageait les traverses.

10853. Cela est-il arrivé?—Dans certains cas; je me rappelle qu'une fois, le feu avait détruit ou partiellement détruit les longrines et le couonnement de nos ponceaux.

10854. Vous avez dit que, sur la section 14, un parcours d'environ dix milles était de nature telle que les sections centrales seules ne pouvaient fournir les données suffisantes pour faire une évaluation, même approximative; avez-vous une idée du temps qu'il aurait fallu pour faire des sections transversales de cette partie de la ligne, si l'on avait voulu

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 11.

se procurer des renseignements plus exacts?—Cela aurait dépendu entièrement du personnel que l'on aurait eu pour faire ce travail. Avec le personnel que nous avons, l'exploration aurait probablement duré un mois de plus.

10855. Si je vous comprends bien, en ce qui concerne cette section 14, l'absence de sections transversales n'a pas occasionné de différence dans les évaluations, parce que cette différence s'explique par les déviations et les fondrières?—C'est mon avis; je crois que l'absence de ce renseignement n'a pas considérablement modifié les quantités.

CONTRAT 5 A.

10856. Vous rappelez-vous si vous avez fait une évaluation des travaux vraisemblablement requis sur la section 5 A, c'est-à-dire l'embranchement de Pembina, au nord de Saint-Boniface, avant l'adoption de l'ordre du conseil autorisant M. Whitehead à commencer les travaux?—Mon impression est que je communiquai à M. Fleming certains renseignements à ce sujet; était-ce avant ou après l'adoption de l'ordre du conseil?—Je ne me le rappelle pas; mais je prends note de la question et je pourrai vous répondre demain.

D'après son rapport en date du 19 avril 1877, Fleming avait calculé lui-même les travaux de 5 A d'après les profils préliminaires.

10857. Voici un document qui pourra vous le remettre en mémoire (passant un document au témoin)?—Ayant examiné ce document officiel No. 13,602, lequel est un rapport de M. Fleming, en date du 19 avril 1877, je crois qu'il a fait tous ces calculs lui-même d'après le profil préliminaire de cette ligne; mais je suis encore sous l'impression que j'ai dû lui fournir une évaluation à une époque quelconque, du coût probable de cette partie des travaux, renseignement que je pourrai vous donner demain.

TRACÉ DU CHEMIN  
DE FER—  
CONTRAT NO. 14.

10858. avez-vous examiné la question de savoir s'il eût été opportun de faire une déviation à l'extrémité est de la section 14, en traçant la ligne un peu au sud de la ligne actuelle, ou quel effet cette déviation aurait eu sur la construction et le prix des travaux?—Oui.

On n'aurait pu faire dévier vers le sud l'extrémité de l'est de la section 14, sans nuire à la construction.

10859. Pensez-vous que l'on aurait pu faire dévier la ligne tout en la construisant aussi solidement et à moins de frais, à l'extrémité est de la section 14?—Non, avec les rampes que nous avons instruction de suivre, il était impossible de faire mieux. Nous avons tiré plusieurs lignes d'essai dont je pourrais produire les plans et profils, si la commission le désire. Nous avons tiré plusieurs lignes d'essai sur la section 14 aussi loin vers l'ouest que la station 3900.

10860. Avez-vous tiré quelque ligne d'essai à partir du voisinage de la section 4,000?—Oui.

CONTRATS NOS. 14  
ET 15.

Ligne d'essai pour voir si l'on pourrait éviter le lac Traverse.

10861. Était-ce en vue d'éviter la Baie du Lac Traverse?—Oui.

10862. A quelle station—à-peu près—à l'est du Lac Traverse, cette ligne venait-elle rejoindre la ligne-mère?—Dans le voisinage de la ligne actuelle.

10863. Dans le voisinage de quelle station sur la ligne actuelle?—Nous rejoignons la section 15 aux environs de la station 1900. En parlant de la station 1900, je dois dire que les canaux de la section 15 vont de l'est à l'ouest et aboutissent sur la côte ouest du Lac Traverse, tandis que les canaux de la section 14 vont de l'ouest à l'est et aboutissent au même point.

*Tracé du chemin de fer—  
Contrats Nos. 14 et 15.*

10864. Vous rappelez-vous la nature des difficultés que vous avez rencontrées sur le tracé projeté?—Les difficultés commençaient vers l'endroit que vous venez de nommer, aux environs de la station 4,000, nous nous trouvions en face de roches beaucoup plus massives, et la courbe qu'il aurait fallu faire autour de l'extrémité sud de la Baie, pour revenir à la hauteur qui avoisine la station 4018, aurait eu un rayon plus considérable que celui que nous étions autorisés à lui donner. En essayant de traverser plus au sud, pour éviter cette courbe, nous aurions rencontré des levées beaucoup plus hautes sur la basse péninsule qui coupe la rampe élevée ou se trouve la ligne—pour rejoindre la ligne-mère.

Un coude au sud occasionnerait plus de tranchées dans le roc et des courbes trop fortes pour qu'on pût les autoriser.

10865. Sur la traverse, ou levée, du lac Traverse avez-vous rencontré des difficultés relatives à la longueur ou à la profondeur?—La longueur de la traverse, sur le lac Traverse proprement dit, si l'on avait fait devier la ligne dans la direction que je viens d'indiquer, eut été de beaucoup plus considérable, de même que la largeur d'eau à franchir. La nature de la région immédiatement à l'est du lac Traverse, nous mettait dans l'impossibilité de donner aux rampes le maximum spécifié, sans pratiquer des tranchées beaucoup plus considérables. En vue de surmonter cette difficulté, on tira deux lignes d'essai : l'une commençant aux environs de la station 3990, sur la section 14, l'autre aux environs de la station 4005 et le dirigeant vers la côte sud-ouest de lac Traverse et franchissant le lac à son retrécissement. On essaya de continuer cette dernière à partir de la côte de l'est du lac, en la dirigeant vers l'est, pour la relier à un point situé sur la section 15, plusieurs milles à l'est du lac Traverse ; mais on constata qu'une section d'essai avait été faite sur cette ligne et que l'on ne pouvait obtenir les rampes voulues sans augmenter considérablement les dépenses.

Et la longueur de la traverse eût été augmentée.

A cause de la nature de la région sur la section 15, il était impossible d'obtenir les rampes que l'on voulait avoir, sans faire des tranchées plus fortes.

10866. Ainsi donc, après avoir mûrement étudié cette question de diriger la ligne plus au sud, vous en êtes venu à la conclusion que la ligne actuelle est la meilleure?—Oui ; j'ajouterai, au sujet des paiements que j'ai faits pour ces lignes, que la ligne d'essai dont je viens de parler et qui rejoint la ligne-mère plusieurs milles à l'est, fut tirée d'après les ordres de l'ingénieur-en-chef qui, après avoir visité le terrain lui-même, voulait s'assurer si l'on ne pouvait pas améliorer le tracé.

La ligne actuelle est la meilleure que toute autre au sud.

La ligne d'essai susmentionnée a été tracée sur l'ordre de Marcus Smith.

10867. Les résultats de cette étude lui furent-ils soumis?—Oui, et n'ayant point subséquemment reçu ordre de modifier le tracé, j'en conclus que l'ingénieur-en-chef par intérim, était d'avis que l'on n'améliorerait pas la ligne en modifiant le tracé à ce point. Ce plan et ce profil lui furent adressés à Ottawa.

10868. Etes-vous d'opinion que le tracé actuel est le meilleur que l'on pût adopter sur ces sections?—Oui ; avec les rampes exigées.

CONTRAT No. 14.

La ligne actuelle est aussi bonne que possible, avec les rampes exigées.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—  
RÉCLAMATIONS DES ENTREPRENEURS.

10869. Les entrepreneurs de la section 14 ont fait une réclamation pour le déplacement de leurs hommes et provisions, lorsqu'il fut question de ce changement de tracé et que les travaux furent suspendus à l'est de la fondrière de Julius, vous rappelez-vous quelque chose de cette affaire?—Oui je pense que les retards dont il s'agit et qui ne durèrent

Les frais encourus par suite de retards dans le transport des hommes et provisions lorsque les travaux ont été suspendus à

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 1A.*

*Réclamations des entrepreneurs.*

L'est de la Savane de Julius, sont plus que compensés par le délai accordé à l'entrepreneur.

Changement avantageux de la ligne entre la Tête Cassée et la Bouche Blanche.

pas plus de trois ou quatre mois, furent plus que compensés par le délai accordé aux entrepreneurs pour achever les travaux. Toutefois, dans une lettre en date du 10 janvier, 1879, j'ai soumis à l'ingénieur-en-chef mon opinion à ce sujet.

10870. Les entrepreneurs font aussi une réclamation au sujet d'un changement entre Tête Cassée et la Bouche Blanche parce que le terrain était beaucoup plus difficile à travailler; vous rappelez-vous quelque chose au sujet de cette affaire?—Oui. La lettre que je viens de mentionner était accompagnée d'un rapport à ce sujet. Je dirai, en peu de mots, que le changement fut décidé parce qu'il aurait été beaucoup plus coûteux de construire la ligne suivant le tracé dont parlait les entrepreneurs, si l'on eût exigé une inclinaison de vingt-six pieds au mille, dans la direction de l'est; le changement de tracé a fait disparaître ces difficultés.

10871. Pensez-vous que ce changement fût avantageux pour le gouvernement?—Oui.

Ce changement n'est pas préjudiciable aux entrepreneurs.

10872. En quoi affectait-il les entrepreneurs?—Je ne vois du tout en quoi il pouvait les affecter.

10873. Pensez-vous encore que les vues par vous exprimées dans cette lettre, sont justes?—Oui.

Réclamations pour le batardeau du quai du pont sur la rivière Bouche Blanche, ne sont pas fondées, pense le témoin.

10874. A-t-on quelque contestation avec les entrepreneurs des batardeaux?—Ce n'est pas, à proprement parler, une contestation, il veulent être payés pour avoir posé le batardeau du pilier du pont de la rivière de la Bouche Blanche. D'après le devis que j'avais sous les yeux, je n'ai pas cru devoir faire droit à cette réclamation. Lorsque l'ingénieur-en-chef vint sur la ligne, ils lui soumièrent leur réclamation ou la lui expliquèrent; ils la pensaient bien fondée. L'ingénieur-en-chef lut le devis. Je ne me rappelle pas ce qu'il dit à ce sujet, si ce n'est qu'il me chargea d'écrire une note de ce qu'avait coûté ce batardeau et de l'envoyer à Ottawa avec mon dernier devis estimatif. C'est ce que je fis; et l'on trouvera mon opinion à ce sujet dans la lettre déjà mentionnée; je suis encore du même avis.

L'ingénieur en chef intérimaire lui donne ordre de faire un état des dépenses et de l'envoyer à Ottawa.

Réclamation pour pertes occasionnées par le retard apporté au tracé de l'extrémité de l'est de la ligne.

10875. Il y a aussi une réclamation concernant le retard apporté dans le tracé de la ligne; ce qui occasionna des frais additionnels aux entrepreneurs pour charroyer leur outillage et leurs provisions à partir de Fisher's Landing; cette question est-elle mentionnée dans votre lettre?—Oui; c'est l'article No. 6. J'ai fait rapport à ce sujet.

10876. Avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport?—Non; je crois qu'il est complet.

Réclamation pour l'usage des chemins, mérite considération, pense le témoin.

10877. D'après ce que m'a dit M. Sifton, l'un des entrepreneurs, j'ai cru comprendre que vous avez appuyé leur réclamation pour l'usage que le gouvernement a fait de routes construites par les entrepreneurs?—Oui; je constate que le dernier paragraphe de mon rapport se termine par ces mots: "Je pense que les entrepreneurs ont droit à compensation sur ce point."

10878. L'entrepreneur nous a donné à entendre que sa réclamation avait trait à l'usage que les entrepreneurs de la section 15 ont fait de

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 1A.  
Réclamations des entrepreneurs.

cette route et à celui qu'en a fait le gouvernement pour le service de la malle ; avez-vous une idée de la part des frais de réparation que le gouvernement devrait payer ?—Je n'en ai aucune idée et je crois que c'est une question bien difficile à décider.

10879. Il a dit, je crois, dans sa déposition, que les frais de réparation devraient être ainsi répartis : environ un neuvième pour le gouvernement, quatre neuvièmes pour les entrepreneurs de la section 15. J'ignore si vous pouvez juger de cette répartition sans avoir étudié la question sérieusement ; mais je serais heureux d'avoir votre opinion à ce sujet ?—Il serait difficile et même impossible de se prononcer sur l'exactitude de cette répartition. Sans vouloir me prononcer en aucune façon, je dirai que cette répartition me semble assez juste, si ce n'est en ce qui concerne le neuvième imputable au gouvernement. Selon moi, le gouvernement n'a rien à payer. Il est incontestable que les entrepreneurs de la section 15 ont fait usage de ces routes et ont ainsi occasionné de grandes dépenses à l'entrepreneur de la section 14 ; Mais je n'ai pas connaissance que l'on ait jamais réclamé une indemnité d'une compagnie ou du gouvernement pour avoir fait usage de routes qu'un entrepreneur est obligé de construire sur sa propre section, par laquelle ils étaient obligés de passer pour se rendre sur leur ligne et en revenir.

Part de responsabilité pour réparation des chemins, justement évaluée par l'entrepreneur, sauf un neuvième porté au compte du gouvernement.

10880. Connaissez-vous quelque raison pour laquelle le gouvernement devrait indemniser les entrepreneurs de la section 14 parceque ceux de la section 15 ont fait usage de leurs routes ?—Je n'en connais aucune.

10881. Les entrepreneurs ont aussi une réclamation pour le coût additionnel des travaux sur le terrain de la station à Selkirk, est-ce là un des sujets sur lesquels vous aviez fait rapport dans la lettre déjà mentionnée ?—Oui, l'item 9.

Réclamation pour prix extra à la station de Selkirk : le témoin recommande le prix extra.

10882. Etes-vous encore d'avis que votre rapport est exact à ce sujet ?—Je puis lire la dernière partie de mon rapport sur cette question dont je parle aussi dans la lettre déjà mentionnée. Voici la conclusion de mon rapport :—

“L'entrepreneur soumit la question à l'ingénieur-en-chef lorsqu'il se trouvait ici (pas à Winnipeg). Il chargea l'ingénieur de division et moi-même de calculer pour quelle quantité des matériaux enlevés l'entrepreneur pouvait réclamer une indemnité et aussi quel prix on devait lui accorder par verge cube. Nous calculons 19,364 verges cubes à 50 centins par verge, ce qui représenterait un montant de \$9,682 ; ou, en d'autres termes, si ce calcul est approuvé, cela augmenterait l'évaluation finale de \$4,647.36, somme qui provient de la différence entre 50 et 26 cts. par verge cube sur la quantité susmentionnée de 19,364 verges cubes ; c'est-à-dire que l'évaluation totale, d'après l'état ci-inclus, \$636,853.59, se trouve augmenté, comme on peut le voir à la page 17 de ce rapport, de \$2,850 et de \$4,647.36, ce qui donne un total de \$644,350.95.”

Cela augmenterait l'évaluation totale de \$4,647.36, ce qui, avec le montant de \$2,850, donnerait un total de \$644,350.95.

10883. Avez-vous fait ou vous êtes-vous procuré une évaluation des travaux qui restaient à exécuter, à partir du 1<sup>er</sup> août, sur la section 14, ou ces travaux sont-ils considérés comme achevés ?—Je prépare cette évaluation pour les commissaires, et je la soumettrai dans quelques jours à l'ingénieur-en-chef.

10884. Les travaux entrepris sur la section 14, par Sifton, Ward et Cie., sont-ils complètement achevés—Je ne parle pas de l'extrémité de

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 14.*

*Réclamations des entrepreneurs.*  
Les travaux ne sont pas achevés sur la section adjugée à Sifton, Ward & Cie.

Environ deux milles de la section 14 transférés à Whitehead.

Arrangement avec Whitehead conclu dans le bureau de Rowan, en présence et à la recommandation de Marcus Smith, ingénieur en chef intérimaire.

est, entreprise par Whitehead?—Non, ils ne sont pas terminés. J'ai signalé le fait dans une lettre que j'ai fréquemment mentionnée depuis quelques jours, et j'ai soumis une évaluation de la somme nécessaire pour achever les travaux, aux prix des entrepreneurs, tout en faisant observer combien il est difficile de faire une évaluation précise. J'ai soumis une évaluation de ce que cet achèvement coûterait aux prix des entrepreneurs, mais reste à savoir s'il est possible de le faire aux prix des entrepreneurs et par suite de préciser ce que coûtera cet achèvement.

10885. Quelque partie de la ligne, d'abord comprise dans la section 14, a-t-elle été subséquemment transférée à Whitehead pour qu'il l'achêât?—Oui.

10886. Quel parcours représentait cette partie?— Environ deux milles.

10887. Les travaux entrepris par Whitehead, en vertu de cet arrangement, comprenaient-ils des remblais séparés, ou entreprit-il d'autres travaux sur toute la partie alors inachevée de la ligne?—Je crois l'arrangement avait trait à certains travaux spéciaux, restés inachevés entre deux points de la ligne de la section 14.

10888. Devrait-il alors entreprendre, sur cette partie de la ligne, tous les travaux nécessaires pour remplir le contrat, quels que fussent les travaux?—Il me semble que oui, autant que je m'en souviens.

10889. Savez-vous dans quelle circonstance cet arrangement fut conclu?—Oui. Il fut conclu dans mon propre bureau, en ma présence, à la recommandation de l'ingénieur en chef intérimaire, et, si mes souvenirs sont fidèles, il fut rédigé une convention que les deux parties signèrent et que l'ingénieur en chef intérimaire se chargea de faire approuver par le département.

10890. M. Smith était-il ingénieur en chef par intérim, à cette époque?—Oui.

10891. Était-il présent?—Oui.

10892. Était-il présent lorsque l'arrangement fut signé, ou lorsqu'il fut conclu de vive voix?—Oui, l'arrangement fut rédigé sous sa surveillance, et d'après ses recommandations verbales, et il me le remit.

10893. Lorsque les conventions verbales furent arrêtées, pensez-vous qu'on les mit par écrit?—Je crois que oui.

10894. L'affaire fut-elle arrangée à cette seule réunion, ou y avait-il eu des réunions antérieures à ce sujet?—Je crois que les parties tinrent plusieurs réunions avant d'en arriver à un arrangement.

10895. Par "les parties" entendez-vous l'entrepreneur de la section 14 et M. Whitehead, ou y comprenez-vous M. Smith?—L'entrepreneur et M. Whitehead eurent de fréquentes discussions à ce sujet, et, si mes souvenirs ne me trompent, il y eut des discussions auxquelles assistaient M. Sifton, M. Smith, M. Whitehead et moi-même, avant que l'on en arrivât aux conditions spécifiées dans l'arrangement.

10896. Qui représentait les entrepreneurs en pareilles occasions?—M. Whitehead était représenté par lui-même, et les entrepreneurs de la

section 14 par M. Sifton ou M. Farwell—peut-être, tous les deux—je n'en suis pas sûr. Je crois que c'était M. Farwell.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 12.  
Réclamations des entrepreneurs.*

10897. Pouvez-vous nous expliquer les négociations sans consulter le document écrit? Par exemple, nous voudrions savoir si les conventions verbales étaient les mêmes que celles qui furent mises par écrit?—Je puis répondre affirmativement sur ce point, parce que j'étais présent. Si j'aibien compris, l'affaire était arrangée d'avance de vive voix, et la convention écrite me fut remise comme étant la base d'après laquelle les opérations devaient être faites; subséquemment, je reçus avis que la convention avait été approuvée par les autorités, à Ottawa.

*Arrangement verbal identique à l'arrangement écrit.*

10898. Vous voulez dire, je suppose, que la convention écrite comprenait les arrangements faits de vive voix?—Oui.

10899. Mais le document écrit pouvait être le sujet d'une interprétation légale, et je voudrais m'assurer, sans consulter les termes de ce document, quelles étaient les conventions verbales?—Sans consulter le document écrit, je ne pourrais dire maintenant quelles étaient les conventions verbales; mais mon impression est que le document comprenait les conventions verbalement arrêtées entre les parties, c'est-à-dire—je puis me tromper—mais je me rappelle que M. Whitehead ferait achever ce qui restait à faire sur l'extrémité de l'est de la section 14, ouvrages inachevés par Sifton, et qu'il irait chercher les matériaux où il voudrait, leur transport ne devant coûter que 40 centins au gouvernement.

10900. En disant que 40 centins devraient couvrir tous les frais, de qui parlez-vous, des frais à payer par le gouvernement, ou des frais à payer par Sifton?—Je veux parler du gouvernement. Si je comprends bien, Sifton n'avait plus rien à faire dans l'exécution du contrat. Il n'avait pas à s'occuper de cette partie des travaux. Si le gouvernement approuvait la convention, les travaux lui étaient entièrement retirés. M. Smith qui agissait comme ingénieur en chef, promettait son entier assentiment à cette convention, pourvu que le gouvernement l'approuvât.

*Sifton & Cie ont compris qu'ils n'avaient rien à faire avec cette partie de l'ouvrage.*

10901. Était-il spécifié si Sifton, Ward et Cie., auraient, subséquemment à la convention le droit de faire quelque réclamation au sujet de cette partie de la ligne que M. Whitehead entreprenait d'achever?—Mes souvenirs ne sont pas bien précis sur ce point, mais mon impression est que Sifton n'aurait plus rien à faire dans les travaux parce qu'on prétendait qu'il n'avait pas le matériel nécessaire pour les exécuter. Sifton et Cie., se prévalurent même de ce qu'ils n'avaient point le matériel, pour qu'on ne les obligeât pas à exécuter les travaux à cette période avancée.

10902. Mais de ce qu'ils n'avaient pas le matériel convenable, il ne s'en suit pas qu'ils n'eussent pas pu, à leur avantage, employer des sous-entrepreneurs. Cela ne prouve pas pourquoi ils n'avaient rien à réclamer?—Je ne vois pas comment cela le prouverait.

10903. Alors ce n'est pas une raison?—Je me rappelle positivement qu'ils ne devaient rien avoir à réclamer.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 14.  
Réclamations des  
entrepreneurs.

10904. Vous rappelez-vous que les parties intéressées aient exprimé cette opinion, ou n'est-ce que votre opinion personnelle, à part toute autre expression d'opinion dans ce sens?—Non pas. Cette opinion a dû être exprimée, et c'est ainsi que j'ai formé la mienne. M. Whitehead n'entreprenait aucunement ces travaux en qualité de sous-entrepreneur de Sifton. C'était une transaction directe avec le gouvernement qui devait payer directement M. Whitehead. Je crois que M. Whitehead n'aurait pas voulu se charger de l'entreprise si la condition eût été que Sifton aurait reçu le paiement et que Whitehead aurait dû s'en remettre à Sifton pour être payé ensuite. M. Whitehead refusa formellement de s'occuper de l'affaire dans ces conditions. C'était un marché direct avec le gouvernement, sans aucune intervention de Sifton.

Marcus Smith exige que les travaux soient confiés à des personnes capables de les faire.

10905. Cela pouvait bien n'être qu'un moyen de garantir le paiement de l'entrepreneur; mais, malgré cette convention sur le mode de paiement, Sifton, Ward & Cie., pouvaient toujours avoir seuls le droit de présenter les réclamations?—Autant que je m'en souviens, M. Smith était ici. Il reprochait aux entrepreneurs de n'avoir pas achevé les travaux à l'époque fixée. Et, maintenant que j'y ai réfléchi, je me souviens qu'ils faisaient valoir excuse sur excuse pour n'avoir pas terminé les travaux; ils prétendaient que le gouvernement n'avait pas rempli sa part du contrat, et M. Smith répondait que le gouvernement avait fait plus que droit à toutes leurs réclamations, et s'était montré trop indulgent, qu'on ne les laisserait plus lanterner ainsi, qu'il ne voyait pas comment ils pourraient achever cette partie des travaux, qu'ils n'avaient point le matériel nécessaire pour cela, que ce qu'ils pouvaient faire de mieux était de conclure avec M. Whitehead, qui avait le matériel nécessaire, un arrangement pour l'achèvement de cette partie des travaux, et qu'à partir d'un point déterminé, ils cesseraient d'avoir une part quelconque à l'entreprise. Si je me rappelle bien, ce point était le pont de la dernière traverse de la rivière des Saules, aux environs de la station 390 ou de la station 395; que M. Whitehead se chargerait de cette partie des travaux et achèverait tout ce qui restait à y faire.

10906. Vous rappelez-vous si le contrat de la section 14 spécifiait un parcours maximum pour les charrois, sans paiements additionnels?—Oui; je m'en souviens.

1.200 pieds limite maximum de la distance à parcourir sans recevoir de prix extra.

10907. Quel était le maximum; d'après vos souvenirs?—Je crois que c'était 1,200 pieds.

10908. Les charrois dépassant cette limite étaient-ils payés suivant leur parcours, à raison de tant par 100 pieds?—Oui.

10909. La limite des charrois extra était-elle spécifiée?—Pas que je sache; du moins sur cette sous-section en particulier.

10910. Alors, au delà de 1,200 pieds, il pouvait réclamer du charroi extra pour un parcours quelconque, si considérable qu'il fût, sur lequel il aurait transporté des matériaux?—Sifton pouvait réclamer?

10911. Oui; je veux parler de Sifton?—Oui, s'il était autorisé par l'ingénieur en chef à faire ces charrois.

Whitehead avait de deux à deux milles et demi à parcourir.

10912. En achevant les travaux sur cette partie de l'est de la section 14, M. Whitehead devait-il avoir à faire des charrois d'un parcours plus qu'ordinaire?—Le parcours était considérable—deux milles ou deux milles et demi, environ, je crois.

Construction du che-  
 min de fer—  
 Contrat No. 14.  
 Réclamations des  
 entrepreneurs.

10913. Sur les autres sections, avait-on fixé le parcours maximum pour lequel les entrepreneurs pouvaient réclamer des charrois extra ?—Oui, et au-delà de ce maximum, ils n'avaient rien à réclamer. Je veux dire qu'ils étaient payés pour chaque verge, au-delà de ce maximum, mais au prix de ce maximum.

10914. Quel est ce maximum ?—Je ne m'en souviens pas.

10915. Supposons, pour un instant, que ce maximum fût de 2,500 pieds, savez-vous si ce maximum, comme sur les autres sections, avait été fixé, à votre connaissance et à la connaissance de M. Smith, avant l'arrangement conclu, entre Sifton, Ward & Cie et M. Whitehead, pour le transport des travaux ?—Oui ; cela était connu.

10916. Sur cette partie de l'est de la section 14, le parcours des charrois dépassait-il de beaucoup 2,500 pieds ?—Oui.

10917. Pensez-vous que vous-même ou M. Smith auriez consenti à un arrangement quelconque, pour l'achèvement de cette section, d'après lequel les entrepreneurs, Sifton, Ward & Cie, auraient pu réclamer des charrois extra, au-delà d'un parcours de 2,500 pieds ?—Nous n'aurions jamais consenti à pareil arrangement.

M. Smith ni le té-  
 moin n'auraient con-  
 senti à aucune récla-  
 mation pour charroi,  
 à moins que la dis-  
 tance fût d'au moins  
 2,500 pieds.

10918. Cette réclamation de Sifton, Ward & Cie., dépend-elle de ce qu'ils ont droit à des charrois d'un parcours beaucoup plus long que ces 2,500 pieds ?—J'ignore de quelle réclamation vous voulez parler.

10919. Ne savez-vous pas que Sifton, Ward & Cie., réclamaient du charroi pour tous les remblais faits par Whitehead, outre les 40 centins à ce dernier payés par le gouvernement ?—Je n'en sais rien.

10920. Le reste étant calculé d'après le prix des charrois extra sur toute la distance, depuis la sablonnière jusqu'aux remblais ?—Jusqu'à ce moment, j'ignorais cette réclamation.

10921. Avez-vous d'autres choses à dire à ce sujet ?—Je me rappelle fort bien que lorsque les parties déjà nommées discutaient cette convention, toute la question du charroi fut pleinement et complètement débattue par MM. Marcus Smith, à tous ses points de vue en ce qui concernait Sifton, Ward & Cie., Whitehead et le gouvernement.

Question du charroi  
 complètement dis-  
 cutée dans des réu-  
 nions préliminaires à  
 l'arrangement.

10922. En présence d'autres personnes ?—En présence d'autres personnes et en ma présence ; et que la conclusion à laquelle on arriva alors, quelle que soit la convention subséquente, était que le prix—je crois que c'était 40 centins—couvrirait tout. Personne ne pouvait rien réclamer pour aucune autre chose. M. Whitehead devait exécuter tous les travaux qui restaient à faire sur la section 14, à la satisfaction du gouvernement et de ses ingénieurs, et au prix de 40 centins par verge cube. M. Sifton n'avait rien à voir dans la détermination du prix. Si je comprends bien les négociations, Sifton n'avait plus rien à réclamer et était laissé complètement en dehors.

Il était clairement  
 compris que White-  
 head ferait tout le  
 charroi à 40 centins.

10923. Voici maintenant sur que quoi se basent Sifton, Ward & Cie. pour faire une réclamation au gouvernement, ils prétendent avoir droit au paiement de tous les remblais faits aux prix de leur contrat, sans limite de maximum, comme dans les autres contrats, ainsi que vous l'avez expliqué, et disent que le gouvernement ne peut leur déduire que 40

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 114.  
Réclamations des  
entrepreneurs.

centins par verge qu'il a payés à Whitehead. C'est à ce propos que je vous ai demandé toute à l'heure de tâcher de vous rappeler toutes les négociations qui ont amené la convention écrite, et votre dernière déposition touche à ce point?—C'est précisément ce que j'ai dit. Je me souviens parfaitement que la question du charroi fut complètement débattue par M. Marcus Smith sous tous les rapports concernant le le gouvernement et les deux autres parties, et que M. Sifton, Ward & Cie n'avaient plus rien à réclamer.

Sifton, Ward & Cie,  
n'avaient rien à ré-  
clamer pour charroi  
extra en vertu de  
l'arrangement avec  
Whitehead.

10924. Voulez-vous dire que quelle que fût la base de cette convention, Sifton, Ward et Cie., ne devaient plus avoir rien à réclamer?—Je vous le déclare positivement et j'ajouterai que si la même question était faite à M. Marcus Smith, il corroborerait mon assertion, sans même avoir connaissance de ce que je viens de vous dire. C'est là ce que je me rappelle, et je pense que vous constaterai que ses souvenirs sont les mêmes, et je n'ai eu aucune communication avec lui à ce sujet. J'ignorais que pareille réclamation eût été faite. Je puis dire pour votre information, que tout dernièrement depuis que vous êtes ici, ou depuis que l'on sait que vous deviez y venir, Sifton m'a demandé si j'aurais objection à dire quelle qualité de matériaux M. Whitehead avait mises dans ces chaussées. Il ne m'a pas dit dans quel but et je ne lui ai pas demandé, je n'en ai pas même eu l'idée, mais je ne pourrais lui refuser de faire pareille déclaration. Il était bien connu que tant de verges cubes y avaient été mises, et je lui répondit : " Si vous voulez savoir combien de verges cubes de matériaux entrent dans ces chaussées, je vous le dirai ; " mais j'ignorais complètement qu'il voulait faire une réclamation ; et il n'a aucun droit d'en faire. Je suis persuadé, à la suite des discussions qui ont eu lieu dans notre bureau, qu'il n'a rien à réclamer du gouvernement à ce propos. Après la manière dont M. Smith a discuté la question, je n'ai aucun doute à cet égard.

Comme ingénieur en  
charge, il n'aurait  
pas cru devoir faire  
ces remblais à \$1, la  
verge.

10925. Comme ingénieur en charge de ces travaux, ou en ayant le contrôle, auriez-vous cru devoir évaluer ce remblais de terre à \$1 la verge ou à peu près?—Non, je ne l'aurais pas ainsi évalué ; je n'aurais pas cru devoir l'évaluer à ce prix.

10926. De quelle autre manière aurait-on pu franchir ce ravin, au moyen de ponts et chevalets ou de fer, ou quelqu'autre moyen moins dispendieux que la terre à \$1 la verge—dans ce cas particulier, je veux parler des remblais faits par M. Whitehead à l'extrémité de l'est de la section 14?—Oui ; il y a d'autres moyens.

Le témoin est per-  
suadé que 40 centins  
la verge devait cou-  
vrir tous les frais.

10927. Il nous semble peu probable que M. Smith ou vous-même auriez consenti à ce que les travaux fussent continués, en allant chercher la terre à deux milles de distance, sans fixer un maximum pour le prix des charrois, s'il eût été possible de faire les travaux à meilleur marché ; c'est pourquoi je vous demande si, comme officier public ayant juridiction, vous auriez consenti à pareil arrangement?—Je jure positivement, autant que je comprends la convention ou arrangement que l'on devait conclure, qu'en ce qui regarde le gouvernement, 40 centins par verge devaient, en ce qui regarde le gouvernement, couvrir tous les frais de construction de cette partie de la ligne.

10928. Je vous demande si, comme officier public, ayant voix au chapitre, vous auriez consenti à faire faire ces travaux, s'ils eussent dû

coûter \$1 la verge, ou quelque chose d'approchant?—Je n'y aurais pas consenti, et pour cette raison : que nous avons discuté la question de savoir s'il y aurait à payer des charrois extra. Sifton prétendit cela, et se servit d'expressions dans le genre de celles-ci : " Il n'y a pas de maximum à mes charrois, et si vous m'obligez à aller chercher les matériaux à la sablonnière, vous devrez fixer un prix élevé?—" " Oui ; répondimes nous, mais nous ne vous permettrons pas d'aller les chercher jusque là ; nous vous obligerons à gratter les fossés et les trous des rochers, partout où vous pourrez trouver des matériaux?—Cela me rappelle autre chose. Nous nous mîmes à l'ouvrage et creusâmes des puits d'essai, sur toute cette péninsule, dans le voisinage immédiat du lac, pour voir si nous y trouvions des matériaux ; mais ayant constaté que l'on n'y trouverait pas une grande quantité de matériaux, les entrepreneurs nous dirent : " Il sera difficile de se procurer des matériaux, et nous ferons mieux de transférer les travaux à M. Whitehead?—Nous nous rendîmes tous ensemble sur la péninsule dont j'ai parlé, c'est-à-dire avec Sifton et un de ses frères (William Sifton, je crois) qui surveillait ordinairement les travaux, et lorsque nous leur montrâmes ces puits d'essai, en leur disant : " Vous pourrez trouver les matériaux ici ; " ils firent observer que les matériaux étaient très durs, et très difficiles à travailler, ce à quoi nous répondimes : " nous n'y pouvons rien, vous aurez à les prendre ici et à mettre dans la chaussée tout ce que vous y trouverez ?"

10929. Voulez-vous dire qu'au nom du gouvernement, vous et M. Smith avez consenti à ce qu'on allât chercher les matériaux à une grande distance, parcequ'on ne les paierait pas plus de 40 centins la verge?—Oui ; c'était la convention.

10930. Et c'est la raison pour laquelle on a admis la localité où M. Whitehead alla les chercher subséquemment?—Oui. Je me rappelle que M. Marcus Smith dit à M. Whitehead : " Eh ! bien, ou allez-vous chercher les matériaux ? " et M. Whitehead répondit : " J'irai les chercher quelque part " Alors M. Smith reprit : " Oui, n'importe où et n'importe à quelle distance vous alliez les chercher, voilà quel sera le maximum du prix " ; et Whitehead répondit : " Oui ; le prix maximum —40 centins—couvrira tous les frais. Je ferai les chaussées et les complèterai pour 40 centins par verge."

10931. Nous rappelez-vous si Sifton, Ward & Cie., ou quelque membre de la raison sociale étaient présents à cette discussion?—MM. Sifton, Ward & Cie., étaient représentés, et M. Smith et moi-même nous représentions le Gouvernement.

10932. Vous rappelez-vous si Farwell est allé avec vous sur la péninsule?—Je crois qu'il y est venu. Je crois qu'il était une des personnes présentes.

*Par M. Miall :—*

10933. Etiez-vous accompagnés d'un des Sifton seulement, ou des deux?—Je n'en suis pas sûr ; celui que j'ai mentionné s'y trouvait certainement ; mais je ne suis pas sûr qu'ils y fussent tous les deux ; quant à celui des deux qui est ouvrier, il s'y trouvait.

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 1A.  
Réclamations des entrepreneurs.*

La question mentionnée par Sifton et toute autre réclamation mise hors de question par Smith et le témoin.

A montré à Sifton et à son frère où ils pouvaient prendre les matériaux, mais ils les trouvèrent très durs et dirent qu'ils préféreraient transférer les travaux à Whitehead.

Au nom du gouvernement, Smith et le témoin consentirent à ce que l'on prit les matériaux à une grande distance, parce qu'il était entendu qu'on ne paierait que 40 cts.

Construction du chemin de fer—  
 Contrat No. 14.  
 Réclamations des entrepreneurs.

*Par le Président :*

Les journaux blâment le témoin. 10934. Désirez-vous expliquer autre chose aux commissaires relative-ment à la section 14 ; naturellement, si vous pensez à quelque chose plus tard, vous pourrez vous présenter de nouveau devant les commis-saires ?—Oui ; certains journaux ont publié des articles concernant ce que j'ai fait et ce que je n'aurais pas dû faire sur la session 14 ; jusqu'à présent je n'ai pas cru devoir m'occuper de ces articles ; mais pour mon-trer leur valeur—car ce que je vais vous dire de celui-ci s'applique aux autres—on a critiqué parce que à un certain point de la ligne, j'avais fait fermer des ouvertures de ponceaux que j'aurais dû maintenir, on a pré-tendu que je n'avais point fait creuser de fossés et que, par suite, il y a eu inondation des deux côtés de la ligne, sur un parcours de plusieurs milles. Or, cet endroit est le plus sec de la section 14.

TRANSPORT DES LISSES—  
 CONTRAT No. 34. 10935. Il existait un contrat avec la compagnie de transport du Nord-Ouest, pour le transport des lisses ?—Oui.

10936. Avez-vous des documents à ce sujet ?—J'en ai.

Produira les papiers. 10937. Voudriez-vous les produire maintenant ?—Je ne les ai pas ici ; mais je les produirai demain.

NIXON, POUR-VOYEUR. 10938. Le pourvoyeur a-t-il jamais été sous votre contrôle, dans l'administration des affaires du chemin de fer du Pacifique ?—Oui ; M. Nixon.

10939. Etait-il considéré comme votre subordonné ?—Oui ; jusqu'à un certain point.

Nixon prenait ses ordres du témoin. 10940. Contrôliez-vous la manière dont il tenait les livres ?—Non ; il prenait ses ordres de moi. Il devait me faire approuver les fournitures avant de se les procurer.

10941. Toutes les fournitures, ou seulement quelques-unes ?—Les fournitures nécessaires dans mon district.

Pendant les explora-tions, l'ingénieur en charge avait pouvoir d'adresser des réqui-sitions à Nixon, mais pendant la construc-tion, il devait les sou-mettre à Rowan. 10942. L'ingénieur en charge—M. Carre, par exemple—ne pouvait-il pas faire des requisitions en dehors de votre contrôle ?—Oui ; pen-dant les arpentages ; mais pendant la construction, elles m'étaient géné-ralement soumises, en premier lieu.

10943. Alors, pendant que M. Nixon était pourvoyeur, n'avez-vous pas toujours été chargé de faire les réquisitions ou de les certifier ?—Je crois que, quelquefois, les réquisitions ne m'ont point passé par les mains.

Ne contrôlait point la tenue des livres de Nixon. 10944. Voulez-vous dire que vous n'aviez aucun contrôle sur la manière dont il tenait ses livres, et expliquait ses opérations au département ?—Absolument aucune.

10945. Alors, vous ne sauriez dire s'il agissait d'une manière satisfai-sante sous ce rapport ?—Sous quel rapport ?

10946. Je veux parler de sa manière de présenter les choses dans ses livres ou papiers ?—Non ; je n'avais rien à voir à cela. Je refusai positivement de me mêler des comptes ou de toute autre affaire du commissariat, jusqu'au moment où la fourniture lui fut retirée.

Nixon, pourvoyeur.

10947. A votre connaissance, les réquisitions faites par vous-même et les membres de votre personnel, généralement, étaient-elles remplies dans un délai raisonnable, en sorte qu'il n'en résultait point d'inconvénients ou de trop longs retards?—Non; quelquefois les réquisitions n'étaient pas remplies d'une manière satisfaisante; quelquefois, on se plaignait que les fournitures n'étaient pas faites à temps, et que les articles n'étaient pas de la qualité demandée.

Plaintes concernant le retard dans la livraison et la qualité des marchandises.

10948. Étiez-vous chargé de vous assurer si ces plaintes étaient fondées?—Je m'en assurais lorsqu'elles m'étaient signalées.

10949. Je suppose que le pays était alors peu colonisé, il était difficile de se procurer promptement les provisions et autres articles?—Les difficultés étaient considérables, et il fallait en tenir compte. Quelquefois, les partis de travailleurs se plaignaient de ce que le fournisseur ne faisait pas suffisamment diligence, mais après enquête, je constatais qu'il avait fait de son mieux, toutefois, dans certains cas, il aurait pu faire mieux.

10950. Somme toute, autant que vous avez pu en juger, il n'y avait pas sujet à plaintes sérieuses contre lui; en sa qualité de fournisseur?—Non, je ne le crois pas, prenant toutes choses en considération. Naturellement, cette réponse s'applique à ce que j'ai pu vérifier moi-même. Quant à la question de savoir si les achats étaient bien faits, à des prix modérés, et si les comptes étaient bien tenus, je ne prétends en rien savoir.

Pas de raisons graves de plaintes; mais le témoin ignore si les comptes étaient bien tenus ou si les marchandises étaient achetées à bon marché.

16951. C'était donc une question dans laquelle vous ne pouviez exercer votre contrôle?—Non; j'avais refusé d'agir.

10952. Vous rappelez-vous qui a tracé la ligne sur la section No. 15?—M. Carre.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—  
CONTRAT No. 15.

10953. Vous rappelez-vous à quelle époque les plans furent prêts, et quand il fut possible d'évaluer les quantités pour l'information des soumissionnaires?—Voulez-vous parler des premiers plans?

10954. Oui, je veux parler des premiers plans?—Je crois que c'était en 1874, un peu avant la publication des avis.

En 1874, les premiers plans nécessaires pour demander des soumissions étaient prêts.

10955. Quel système avait-on alors adopté pour les travaux?—Je veux dire, avait-on opté pour une chaussée solide ou des chevalets?—Partout chaussée solide et complète.

Les ouvrages devaient être partout solides.

10956. Quelque chose comme les ouvrages actuellement achevés?—Oui, si ce n'est que dans la chaussée, il y aurait eu plus de roches et moins de terre.

10957. La rampe est plus basse maintenant que celle que l'on voulait établir d'abord, c'est-à-dire lorsque l'on a demandé des soumissions pour la première fois?—Oui.

Rampes comme aujourd'hui.

10958. A-t-on adjugé des travaux d'après cette base?—Non; je crois que le gouvernement en arriva à la conclusion de n'accepter aucune des soumissions reçues à cette époque; ces soumissions différaient trop entre elles; c'était là une raison; mais je crois que la raison principale était que même la soumission la plus basse s'élevait à une somme très-considérable.

Aucune des premières soumissions ne fut acceptée.

*Tracé du chemin  
de fer—  
Contrat No. 15.*

Les nouvelles sou-  
missions basées sur  
un niveau plus  
élevé, mais on  
n'adjuge pas de con-  
trat.

On demande encore  
de nouvelles soumis-  
sions d'après une  
autre base.

Profil et tracé de la  
ligne : c'était les  
seuls renseignements  
que le gouvernement  
avait avant de deman-  
der des soumissions  
pour la troisième fois.

Région sauvage et  
rocheuse, avec des  
lacs.

On ne peut faire un  
calcul approximatif  
des quantités, sans  
sections transversales.

10959. Alors, on demanda des soumissions d'après une autre base ?  
—Oui.

10960. D'après quelle base ?—Sur la règle générale d'élever les rampes de manière à n'avoir que peu de tranchées dans le roc, ce qui laisserait peu de chaussé à construire, et de laisser la ligne dans cet état.

10961. Sans remplir les vides ?—On n'avait aucunement pourvu à cela.

10962. Ces nouvelles soumissions amenèrent-elles l'adjudication de quelque contrat ?—Non : je ne pense pas.

10963. Demanda-t-on de nouvelles soumissions d'après une autre base ?—Oui.

10964. D'après quelle base ?—On supprimait à peu près les tranchées dans le roc, comme le spécifiaient les secondes soumissions, mais on devait remplir les vides lorsque les tranchées fourniraient des matériaux pour cet ouvrage, ou en allant prendre des matériaux dans le voisinage, et l'on devait construire des chevalets. A cette époque on croyait que l'on ne trouverait que de la terre dans les sablonnières, parce que l'on ne songeait pas à transporter de la pierre, en sorte que cette partie des travaux serait très-peu coûteuse.

10965. Vous rappelez-vous quels renseignements le gouvernement s'était procurés avant de demander des soumissions d'après ce dernier système ?—On n'avait fait que des sections longitudinales de la ligne et un plan de ces sections.

10966. Cette ligne que l'on voit sur le plan, est appelée le profil ?—Oui.

10967. Et le plan dont vous parlez, est le plan du tracé ?—Oui ; le plan du tracé et le profil en suivant la ligne centrale.

10968. Le tracé indique la surface, et le profil indique la section ?—Le tracé indique l'alignement à la surface, et le profil est la section de cet alignement.

10969. Quelle était la nature de la région que devait traverser cette section 15 ?—Une région très-sauvage et très-tourmentée, parsemée de lacs ; pas de montagnes, mais partout des buttes rocheuses.

10970. Était-il possible, d'après les renseignements que vous mentionnez, de faire une évaluation tant soit peu approximative des quantités ?—C'était impossible.

10971. Vous avez dit, je crois, en parlant de la dernière section, que la surface de la région étant unie, il était inutile de faire des sections transversales, mais que l'on ne pouvait faire un calcul approximatif des quantités, sans sections transversales, dans les endroits où la surface n'était pas unie ; est-ce bien là ce que vous avez voulu dire ?—Oui ; cela s'explique surtout à la section 15.

10972. Avez-vous une idée du temps qui aurait été nécessaire pour faire des sections transversales sur cette ligne ?—Avec le personnel que nous avons alors ?

*Tracé du chemin de fer—  
Contrat No. 15.*

10973. Oui ?—Oui ; ce travail aurait pris un temps considérable si la région eût été avantageuse pour faire des sections transversales ; mais elle était couverte de bois et pour en faire des sections transversales, dans ces conditions, il aurait fallu faire des dépenses considérables, rien que pour tirer des lignes à angle droit avec les sections longitudinales.

10974. N'avait-on pas fait sur la ligne les percées nécessaires pour établir des communications télégraphiques ?—Pas à cette époque, je crois. Non ; je suis presque sûr que la percée n'avait pas été faite, du moins pas sur tout le parcours. La section longitudinale de la section 15 est d'environ trente-six milles. Je crois que les sections transversales que nous avons faites jusqu'à présent sur la ligne, en vue d'arriver à un calcul exact des quantités, représentent un parcours total de près de 200 milles.

10975. En sorte qu'elles ont dû être prises à des intervalles beaucoup plus courts que la largeur de la ligne ; est-ce là ce que vous voulez dire ?—La région est tellement tourmentée qu'il faut les faire à des intervalles très fréquents. Elles s'étendent approximativement sur 200 pieds d'un côté de la ligne et 200 pieds de l'autre, à angles droits avec le profil longitudinal, et les longueurs réunis de ces sections représentent probablement près de 200 milles.

10976. Avez-vous soigneusement examiné la question de savoir s'il convient de demander des soumissions lorsqu'on n'a pas à fournir de meilleurs renseignements que ceux que l'on pouvait donner, ou que l'on donna aux soumissionnaires dans ce cas ?—Oui ; j'ai étudié cette question.

10977. Vous savez que cette question a été longuement débattue et que des ingénieurs d'une habileté reconnue ne s'accordent pas sur ce point ?—Oui ; je le sais.

10978. Quelle est votre opinion à ce sujet ?—Mon opinion est qu'avant de demander des soumissions pour une entreprise de ce genre, il convient d'avoir beaucoup plus de renseignements que nous n'avions pu en obtenir ; mais, dans ce cas particulier, je ne pouvais, comme ingénieur, contrôler certaines circonstances qui ont peut-être décidé le gouvernement à pousser les travaux, sans s'exposer aux retards qu'occasionnent le travail requis pour se procurer les renseignements nécessaires.

Il convient d'avoir plus de renseignements que dans ce cas ; mais d'autres raisons exigeaient peut-être que les travaux fussent poussés activement.

10979. Voulez-vous dire que les raisons auxquelles vous faites allusion sont autres raisons de genre civil ?—Certainement.

10980. Alors, il n'y a pas de raisons de genre civil qui auraient rendu opportune l'adjudication des travaux sans de plus amples renseignements ?—Aucune raison quelconque.

10981. Lorsque l'entrepreneur vint sur la section, avait-on obtenu, sur les quantités, plus de renseignements qu'on en avait à l'époque de la demande de soumissions ?—Je le crois. Oui, certainement.

Lorsque l'entrepreneur commença les travaux, on avait plus de renseignements sur les quantités, qu'à l'époque de la demande de soumissions.

10982. Vous savez, sans doute, que les entrepreneurs se sont plaints de ce que l'on mit du retard à leur fournir les renseignements qu'ils avaient demandés aux ingénieurs du gouvernement ?—Oui ; je sais qu'ils ont prétendu cela ; mais autre chose est de savoir s'ils avaient raison.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.

Les entrepreneurs  
n'avaient pas raison  
de se plaindre de ce  
que les ingénieurs du  
gouvernement tar-  
daient à leur fournir  
certains renseigne-  
ments.

Conduite injustifiable  
des entrepreneurs.

10983. Je viens de vous demander si vous aviez eu connaissance de ces plaintes?—Oui.

10984. Aviez-vous soigneusement examiné la question de savoir s'ils avaient raison de se plaindre?—Oui; je l'ai examinée.

10985. A quelle conclusion êtes-vous arrivé?—Je crois que leurs plaintes n'étaient pas fondées.

10986. Pour quelles raisons en êtes-vous arrivé à cette conclusion?—Parce qu'autant que je m'en souviens, ils n'ont certainement point été retardés par le manque de renseignements. Toutes les fois qu'un entrepreneur a demandé qu'on lui indiquât les travaux sur un point quelconque, et qu'il passait d'un point à un autre, cherchant les endroits où les travaux étaient faciles, et dérangeant beaucoup les ingénieurs de cette manière, mes ingénieurs et mes subalternes se rendaient toujours où on les appelait, s'imposant ainsi une foule de dérangements qui étaient, en réalité, inutiles. Je sais, en outre, qu'on leur a bien souvent demandé d'indiquer des travaux et qu'ils les ont indiqués, mais que ces travaux n'ont été commencés que longtemps après ces indications, et qu'ils étaient obligés de passer de nouveau aux mêmes points, parce que les indications qu'ils y avaient placées, avaient disparues avec le temps, ou à la suite de circonstances imprévues.

10887. Vous rappelez-vous avoir donné à l'ingénieur en charge, ou à ses aides, des instructions spéciales de ne pas fournir certains renseignements aux entrepreneurs?—Oui, je me le rappelle. C'est-à-dire relativement aux évaluations, mais jamais au sujet de la continuation des travaux.

10988. Voulez-vous parler d'évaluations de travaux qui ne devaient pas être exhibés?—Non; d'évaluations de travaux exhibés. C'est-à-dire de ne pas lui faire connaître le chiffre des évaluations—la valeur des travaux exécutés.

Ordre venant  
d'Ottawa, à l'effet de  
ne point communi-  
quer les évaluations  
aux entrepreneurs.

10989. Pensiez-vous que ces renseignements ne devaient pas lui être communiqués?—J'avais des ordres d'Ottawa, relativement à ce que je pouvais communiquer et à ce que je devais taire.

10990. Et si vous refusiez, c'était pour obéir à ces ordres?—Oui; et les instructions que je donnais à mes aides, étaient conformes à ces ordres, et avaient pour but de remplir les instructions que j'avais reçues d'Ottawa.

L'instruction pre-  
mière était de fran-  
chir les ravins en  
employant des cheva-  
lets, et tout le roc et  
tous autres matériaux  
de remblai que l'on  
pouvait se procurer  
dans le voisinage.

10991. L'intention première était d'employer les chevalets pour franchir les ravins, dans les endroits où l'on ne pouvait se procurer de la terre, aux termes du dernier contrat?—Oui; l'intention était que nous utiliserions le roc des tranchées, tant qu'il y en aurait, et tous les matériaux de remblai que nous pourrions nous procurer dans le voisinage des constructions.

10992. En dehors de la ligne, aussi bien que sur la ligne?—Oui; en dehors de la ligne, dans des sablonnières avoisinant les constructions, sans aller chercher les matériaux à de grandes distances. La quantité de matériaux que l'on pourrait ainsi se procurer—du moins la terre—devait être bien peu considérable, d'après ce que nous connaissions de la région

à cette époque. On devait franchir, au moyen de chevalets, les espaces qui resteraient après avoir employé toute la terre et toute la pierre que nous aurions pu trouver dans le voisinage.

10993. Était-ce au début de la construction que vous avez découvert plus de terre qu'il ne vous ne pensiez en trouver, ou était-ce à mesure que les travaux avançaient que l'on creusa ces sablonnières?—C'était à mesure que les travaux avançaient et que les moyens à notre disposition nous mettaient à même de faire des découvertes; quand nous avions des hommes sur le terrain—les hommes des entrepreneurs—que nous pouvions employer à creuser des puits d'essai, faire des recherches, constater la nature des matériaux et la profondeur à laquelle ils se trouvaient, et nous découvrîmes ainsi que, sur un seul point de la ligne, il y avait plus de terre que nous ne comptions trouver sur toute la section—trente-six milles.

On découvre de la terre en abondance.

10994. M. Whitehead prétend qu'il serait impossible de terminer les travaux, à moins d'y employer des années, au moyen de chevalets, comme c'était la première intention, parce qu'il faudrait franchir un ravin à l'aide de chevalets, avant d'arriver à une autre excavation plus loin, et que jamais il n'aurait pu enlever le roc assez vite pour construire la base des chevalets?—Je crois que cela est assez vrai.

Il y a quelque vérité dans l'opinion de M. Whitehead que, pour franchir les ravins, au moyen de chevalets, il aurait fallu des années.

10995. Ainsi donc, à votre avis, l'emploi des chevalets, comme on l'avait décidé d'abord, aurait présenté plus de difficulté qu'on le pensait?—Je crois que oui.

10996. Ainsi donc, l'adoption d'une chaussée solide en terre, était-elle plus avantageuse, au point de vue de la durée des travaux, et de la permanence des constructions?—Oui.

La chaussée solide construite plus rapidement et de plus longue durée.

10997. Je veux parler du temps qu'il aurait fallu pour achever les travaux?—Oui. Je désirerais m'expliquer brièvement. Nos premières instructions portaient que les travaux devaient être exécutés de manière à ce que les matériaux des tranchées seraient déposés dans les ravins de façon à former pour les chevalets une base solide, suffisamment large pour traverser toute l'étendue couverte d'eau, base sur laquelle on placerait les chevalets qui devaient toujours se trouver hors de l'eau.

Mais les chevalets devaient être construits de manière à ce qu'on pût les remplacer subséquemment par une chaussée solide.

10998. Cette largeur aurait-elle suffi pour une levée que l'on aurait voulu subséquemment établir?—Je crois que oui.

10999. En sorte que la base des chevalets n'était pas de beaucoup près aussi large que la largeur spécifiée au contrat; ne faut-il pas une base beaucoup plus large pour une chaussée de terre que pour des chevalets?—Oui.

11000. Par suite, la base que l'on voulait avoir, dès le début, était beaucoup plus large que si les chevalets eussent dû rester comme construction permanente?—Oui.

11001. En d'autres termes, vous vous prépariez, en ce qui concerne la base, à pouvoir établir, quelque jour, une chaussée solide?—Oui, plus tard. Je vais citer un exemple: pour établir la base requise par le devis il aurait été nécessaire d'aller chercher la pierre non-seulement dans les tranchées contiguës à cette étendue d'eau, mais dans plueïeurs autres tranchées, à de grandes distances, à l'est et à l'ouest du vide particulier qu'il

Le témoin explique les difficultés de faire partout les ouvrages en chevalets.

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.

fallait remplir—l'étendue d'eau. Dans certains cas, de fait dans la plupart des cas, mais dans quelques-uns surtout, la quantité de pierre requise pour construire pareille chaussée, aurait couvert un mille, probablement plus de deux milles des tranchées du chemin. Ce travail aurait occasionné des retards, et voici comment : l'entrepreneur ne pouvait commencer à enlever la pierre dans d'autres tranchées que dans celle qui avoisinait l'endroit où il construisait la chaussée, avant d'avoir utilisé la première tranchée, parce que si toute la pierre devait être prise dans les tranchées successives de la ligne, pour ce vide en particulier, il fallait ensuite faire une tranchée contigue à l'eau, en employer les matériaux, puis faire encore une autre tranchée, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'on eût épuisé assez de tranchées pour combler l'espace en question. D'une tranchée à l'autre, il aurait fallu combler le vide en employant des chevalets. Par suite, l'entrepreneur, au lieu de travailler plusieurs tranchées en même temps, comme il a fait plus tard, n'aurait pu, d'après ce mode de construction, travailler qu'à une tranchée à la fois, c'est-à-dire, une de chaque côté de l'espace rempli d'eau qu'il fallait combler. Je crois donc que l'observation de l'entrepreneur que vous venez de mentionner est assez bien fondée.

WINNIPEG, jeudi, 7 octobre 1880.

Schultz.

JOHN SHULTZ, M. P., est assermenté et interrogé :

CONTRAT No. 15.  
SUBVENTION A DES  
JOURNAUX—  
ACCUSATION D'IN-  
FLUENCE INDUE.

*Par le Président :—*

11002. Ou demeurez-vous ?—A Winnipeg.
11003. Depuis combien de temps ?—Vingt ans.
11004. Avez-vous pris part à des transactions se rapportant au chemin de fer du Pacifique ?—Non.
11005. Etes-vous membre du parlement ?—Oui.
11006. Quel parlement ?—La chambre des Communes.
11007. Connaissez-vous M. Charles Whitehead ?—Je le connais.
11008. Et M. Joseph Whitehead ?—Je le connais.
11009. Vous savez que M. Joseph Whitehead a pris part aux travaux du chemin de fer du Pacifique ?—Oui ; il était entrepreneur de la section 15.
11010. Avez-vous connaissance qu'il ai fourni de l'aide ou fait des cadeaux à quelque personne intéressée dans les travaux du chemin de fer du Pacifique ?—Non.
11011. On dit qu'il a assisté un M. Tuttle ; avez-vous connaissance de cet arrangement ?—Je ne sais que ce qu'il m'en a dit.
11012. Qui ?—M. Whitehead.

Contrat No. 15.  
Secours aux jour-  
naux—  
Prétendue influence  
indue.

11013. Que vous a-t-il dit en substance?—Il m'a dit en substance qu'au moment même où il faisais de son mieux pour activer les travaux sur la section 15, le journal de l'opposition, le *Free Press*, avait constamment essayé de discréditer sa gestion, en publiant de faux rapports d'accidents et en ne donnant pas un rapport exact du progrès des travaux. et qu'il s'était décidé à aider quelqu'un qui établirait ici un bon journal, parce qu'il était très vexé des faux rapports du *Free Press* et qu'il était prêt à aider une personne compétente à fonder un journal comme je viens de le dire.

Whitehead dit au témoin que le *Free Press* ayant discrédité sa gestion, il était décidé à aider à l'établissement d'un journal quotidien.

11014. Connaissez-vous M. Tuttle?—Je l'avais rencontré et je le connaissais un peu à cette époque.

11015. Saviez-vous alors s'il réussirait à influencer des membres du parlement pour les induire à favoriser M. Whitehead dans les travaux qu'il avait entrepris?—Je ne pense pas, si ce n'est que son journal donnerait de l'influence en publiant des rapports des progrès des travaux. Je crois qu'il connaissait peu de membres du parlement et avait peu d'influence auprès d'eux.

Tuttle était sans influence auprès des membres du parlement.

11016. Avez-vous quelque raison de croire que M. Tuttle engagea M. Whitehead à l'aider en lui représentant qu'il pourrait influencer quelqu'un en faveur du dit Whitehead?—Je n'ai jamais entendu dire à M. Whitehead qu'il eût avancé de l'argent à M. Tuttle dans pareil but. Il a toujours maintenu simplement qu'il avait payé la presse et le matériel d'impression sur lesquels il se proposait bien de garder ses droits, en en laissant l'usage à M. Tuttle. Jamais M. Whitehead ou M. Tuttle ne m'ont dit qu'ils se proposaient ainsi d'influencer le gouvernement.

Le témoin n'a jamais entendu dire que M. Whitehead espérait que Tuttle influencerait le gouvernement en quelque manière.

11017. Avez-vous quelque autre raison de penser ainsi?—Je n'en ai pas.

11018. N'avez-vous aucune raison de croire que M. Whitehead prêtait son assistance, avec l'entente formelle ou implicite que le gouvernement ou quelques-uns de ses membres le favoriseraient?—Je n'ai aucune raison de penser ainsi, d'après ce que je sais personnellement ou ce que j'ai entendu dire à d'autres.

11019. Ne savez-vous pas que cette rumeur a circulé?—Oui ; je sais que le *Free Press*, de cette ville, à essayé de mêler le nom de Sir Charles Tupper à cette transaction. Mon impression est que Charles Tupper en sait autant à ce sujet que l'homme dans la lune.

Le *Free Press* a essayé de mêler le nom de Sir Charles Tupper à la publication du *Times*. Cette rumeur n'est pas fondée.

11020. Déclarez-vous maintenant que vous ne croyez pas cette rumeur fondée?—Oui, certainement.

11021. Avez-vous eu connaissance d'une rumeur relative à la société formée par M. Whitehead et quelque autre personne?—Pour la publication d'un journal.

SOCIÉTÉ WHITE-HEAD & FRASER-GRANT.

11022. Non ; je veux parler de la société formée avec M. Fraser et Grant, ou l'un des deux?—Je crois qu'une société a été formée.

Société formée par Whitehead, Fraser & Grant.

11023. Savez-vous ce qui amena la formation de cette société?—Je le sais d'une manière générale ; M. Whitehead se trouvait dans ses embarras financiers.