

*Achat de rails.*

Contrat No. 8.

Partie de la soumission autorisée, et partie non autorisée. Pas d'autorisation par la Cie de la Mersey pour soumissionner les boulons et les écrous.

17350. Alors, vous voulez dire qu'une partie de la soumission était autorisée, et une autre partie non autorisée?—Oui; je veux dire que la partie qui s'applique aux rails d'acier et aux éclisses était autorisée; mais que la partie qui s'applique au boulons ne l'était pas. Nous avons pris sur nous cette partie.

ACHAT DE RAILS.—  
CONTRAT No. 8.

17351. Avez-vous dit que, quelque temps avant ceci, en novembre 1874, quand parut l'annonce demandant des soumissions, il était entendu dans le commerce qu'on aurait besoin d'une quantité considérable de rails?—Je pense, en effet, que personne ne pouvait en venir à une autre conclusion par la lecture des journaux. Je ne suis pas allé aux dehors pour recueillir mes renseignements; j'ai fait mes propres déductions du fait que l'acte était passé, et qu'il fallait que le chemin de fer fût construit.

17352. Alors, était-ce d'après des faits de notoriété publique que vous avez déduit qu'il faudrait vers ce temps-là une grande quantité de rails?—Non, pas vers ce temps-là; mais que tôt ou tard il en faudrait une grande quantité.

17353. Est-ce que le temps où ces rails seraient requis avant, à vos yeux, quelqu'importance dans la circonstance?—Je n'avais pas d'idée de l'époque où ces rails seraient requis.

Il est important pour ceux qui veulent soumissionner, de savoir l'époque où les rails seraient achetés, mais le témoin n'en avait qu'une idée générale.

17354. Mais est-ce que la probabilité du temps où les rails seraient requis, n'offrirait pas matière à considération de votre part—je veux dire : pour décider s'il était bon de prendre des mesures pour vous assurer que vous pourriez avoir les fournitures nécessaires de l'autre côté de l'Atlantique?—Il était important, comme de raison, que je connusse l'époque, parce que, ne la connaissant pas, je n'aurais pas été préparé à mettre à l'enchère.

17355. Vous rappelez-vous si, comme matière de fait, vous avez reçue quelqu'information au sujet de l'époque où ces rails seraient requis?—Non; je n'en ai eu qu'une idée générale.

Il s'était préparé cependant depuis l'année précédente à s'assurer les lisses pour le temps où elles seraient demandées.

18356. Vous rappelez-vous, comme matière de fait, si lors de la publication de l'annonce, vous vous étiez préparé à vous assurer cette fourniture dans le cas où l'on demanderait des soumissions?—Je me préparais depuis près d'un an auparavant, quand j'étais en Angleterre pour cette sorte d'affaires.

17357. Avez-vous fait quelques arrangements par rapport aux prix?—Non.

17358. Pouvez-vous dire vers quel temps vous avez commencé de vous renseigner au sujet du prix?—Un an environ avant l'envoi des soumissions—pas concernant les prix, je n'ai pas cherché à m'enquérir des prix.

Ne s'est enquis des prix que lorsque l'annonce parut à Montréal.

17359. Mais je vous parle à propos des prix?—Je ne me suis enquis des prix que lorsque les annonces furent publiées à Montréal.

17360. Vous rappelez-vous vers quelle date votre soumission ou plutôt la soumission de la compagnie de la Mersey, a été acceptée par le gouvernement?—Non je me rappelle pas.

17361. Vous rappelez-vous avoir écrit une lettre vers le 4 décembre 1874, dans laquelle vous disiez que vous partiez pour l'Angleterre, et

*Achat de rails—  
Contrat No. 8.*

qu'avant votre départ vous aimeriez à savoir si la livraison des rails serait acceptée à des endroits particuliers, afin de vous permettre de réduire la pression sur le marché du fret de Montréal, en envoyant une partie de la fourniture *via* New-York?—Je ne me rappelle pas cela.

17362. Veuillez, s'il vous plaît, examiner cette lettre du 4 décembre, et dire de l'écriture de qui elle est?—C'est moi qui l'ai écrite.

Reconnaît que la lettre du 4 décembre demandant si la livraison des rails serait acceptée à différents points.

17363. Qui a pris la principale part dans les négociations entre votre maison et le Gouvernement?—C'est moi.

17364. Il appert d'un Rapport au Parlement que deux jours avant cela le Gouvernement vous avait notifié que la soumission de la compagnie de la Mersey était acceptée; et les conditions de la convention accompagnaient la notice afin que vous pussiez les faire exécuter; ces conditions de la convention ont-elles été remplies?—Oui, j'imagine,

Deux jours auparavant, le gouvernement informait le témoin que la soumission de la Cie de la Mersey avait été acceptée, et envoyait des termes de la convention.

17365. Dans la forme sous laquelle elles étaient envoyées?—Je ne me rappelle pas cela. Je suis sûr que des conditions de convention ont été passées avec le gouvernement.

17366. Ne savez-vous pas qu'une partie de la convention a été biffée—la partie qui s'appliquait aux boulons?—Les boulons ont été mis de côté, oui.

La partie de la convention se rapportant aux boulons a été biffée, la Cie de la Mersey la rejetant.

17367. Comment est-il venu à votre connaissance que la compagnie de la Mersey répudiait la transaction en ce qui concernait les boulons?—J'étais là.

17368. Là, où?—En Angleterre.

17369. Avez-vous fait vos efforts pour lui faire exécuter les conventions telles qu'elles vous avaient été envoyées par le gouvernement, où est-ce à votre propre suggestion qu'elle a mis de côté les boulons?—Non; je voulais que la Compagnie remplit les conditions telles qu'elles étaient envoyées par le gouvernement, si je me le rappelle bien; mais elle prétendit qu'elle ne fabriquait pas de boulons, et que, conséquemment, elle ne remplirait pas cette partie de la convention.

17370. A-t-elle exécuté le marché, là et alors, dans cette occasion, sauf cette partie rejetée; ou la convention a-t-elle été renvoyée au gouvernement pour savoir si le gouvernement l'approuverait ainsi modifiée et l'accepterait telle qu'elle est—Je ne le sais pas.

17371. Qui s'est chargé des articles de la convention après qu'ils vous ont été envoyés, jusqu'au moment où ils ont été exécutés?—Ils ont été expédiés directement par nous aux associés de la Mersey, ou je les leur ai portés moi-même, je ne me rappelle plus au juste. Il est probable, je suppose, que je les emportai avec moi. La chose est possible.

Le témoin prit charge des articles de la convention.

17372. Voici ce que je veux dire: par quelle autorité a-t-il été décidé que les articles pouvaient être exécutés sous la forme modifiée; c'est-à-dire, pour une partie seulement de ce que comportait la soumission?—C'est-à-dire les articles de la convention?

17373. Les articles de la convention?—Je pense que la compagnie a dû les soumettre de nouveau au gouvernement ici. Je n'en sais rien. Tout ce que je sais c'est qu'elle ne les a pas exécutés. Je veux dire qu'elle n'a pas voulu signer la convention avec les boulons y inclus.

Ne sait pas par quelle autorité la convention modifiée a été signée.

*Achat de rails—  
Contrat No. 8.*

17374. Etiez-vous là quand ce sujet a été discuté avec la Compagnie de la Mersey?—Il me semble que j'étais là. Non; je n'assistais pas à la réunion du Bureau. Mais le Président m'a dit qu'ils avaient décidé qu'ils n'exécuteraient pas la commande pour boulons.

17375. Savez-vous si le gouvernement a consenti à accepter le contrat sous cette forme modifiée au lieu de celle sous laquelle il l'avait expédié dans le principe?—Je l'ignore.

17376. Alors, si le contrat a été exécuté dans sa forme modifiée, le Gouvernement, autant que vous savez, n'avait pas donné son autorisation à cet effet?—Je ne le sais pas.

17377. Dans ces soumissions que je vous ai montrées au nom de Cooper, Fairman & Cie, quels étaient les individus intéressés dans la soumission?—Les membres individuels de la maison?

17378. Oui?—Je puis répondre à cela, naturellement; mais est-il nécessaire de débattre toute cette vieille affaire. Nous l'avons discutée déjà plus d'une demi douzaine de fois.

17379. Nous croyons la chose nécessaire, M. Fairman. Je crois qu'il est nécessaire que vous nous disiez qui étaient les individus qui ont proposé de faire des affaires avec le Gouvernement, parce que c'est une proposition formelle de la part de plusieurs individus, non pas en leurs propres noms, mais au nom d'une compagnie?—En d'autres termes, vous voulez savoir quels étaient les membres de l'association.

Les membres de la maison qui a fait la dite soumission étaient James Cooper, Charles Mackenzie et le témoin.

17380. Il est possible que ce soient là les mots dont je me suis servi?—Les membres de notre maison, à cette date, étaient James Cooper, moi-même, et Charles MacKenzie.

17381. Dans ce premier contrat dont il est parlé comme du contrat de la compagnie de la Mersey, votre maison ne paraissait que comme agent dans la soumission, mais, si je comprends bien, d'après ce que vous dites maintenant vous n'étiez pas agents pour ce qui se rapportait aux boulons et aux écrous, mais seulement pour ce qui concernait les rails?—Les rails et les éclisses.

N'agissait pas pour la Cie de la Mersey pour ce qui concernait les boulons.

17382. Quant aux boulons et aux écrous, vous n'étiez pas les agents de la compagnie de fer et d'acier de la Mersey?—J'ai déjà dit que j'assumais cette autorisation additionnelle.

17383. Vous avez répondu oui à ma question: voulez-vous dire que vous n'étiez pas ses agents?—Non; nous étions ses agents pour ses articles de fabrique. Elle fabriquait des rails et des éclisses, mais nous n'étions pas ses agents pour les articles qu'elle ne fabriquait pas et elle ne manufacturait pas de boulons.

17384. Cette soumission de la compagnie de fer et d'acier de la Mersey, était la première, de toutes celles qui avaient été faites par l'entremise de votre maison, qui a été acceptée, n'est-ce pas?—Je ne comprends pas cette question.

Soumissions faite par Cooper, Fairman & Cie.

17385. Vous avez fait plusieurs offres, n'est-ce pas,—au Gouvernement, pour rails et éclisses, soit en votre nom ou comme agent de quelqu'autre compagnie?—Non; ces soumissions sont les seules que j'aie jamais envoyées..

17386. Celles-ci (montrant quelques documents)?—Oui, celle que vous avez dans les mains.

*Achat de rails—  
Contrat No. 8.*

17387. Combien en avez-vous fait?—Je pense qu'il y en a trois là— (1) Soumission f. d. sous différentes formules. (Examinant les soumissions); Voici la sou- mission f.d.c. en notre nom. Cooper, Fairman & Cie; voici une autre soumission toujours en notre nom pour livraison à différents endroits dans l'ouest, puis nous soumissionnons comme agents de la Cie de Fer et d'Acier de la Mersey; tout cela se rapporte à la même soumission, et tout cela s'applique à la même demande que le gouvernement a faite dans le temps. (2) Soumission au même nom pour différents points. (3) Soumission au nom de la Cie de fer et d'acier de la Mersey.

17388. Comprenez-vous que ce sont là trois offres distinctes ou non? —Oui; ce sont des offres distinctes.

17389. Et de toutes ces offres distinctes, la seule qui ait été acceptée est celle de la Cie de la Mersey, n'est-ce pas?—Oui; celle de la Cie de la Mersey a été celle qui a été principalement acceptée.

17390. Pour quelle quantité de rails a-t-elle été acceptée?—Je crois que c'est pour 10,000 tonnes.

De ces soumissions, celle au nom de la Cie de fer et d'acier de la Mersey, est la seule qui ait été acceptée.

Croit que c'était pour 10,000 tonnes.

17391. A l'époque où vous avez déposé votre soumission, aviez-vous quelque raison de supposer qu'une quantité excédant 5,000 serait offerte à un seul entrepreneur quelconque?—Je ne le pense pas. Le gouvernement ne demandait que 5,000 tonnes, et dans mes soumissions j'ai mis 5,000—cinq ou dix; "de cinq à dix," voilà comme la chose se lit.

Le gouvernement ne demandait que 5,000 tonnes.

17392. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à ce contrat avec la Compagnie de fer et d'acier de la Mersey, que vous désiriez expliquer? —Je n'en vois pas d'autre.

17393. Vous rappelez-vous quel était le contrat suivant dans lequel vous étiez intéressé, je veux dire: en rapport avec le chemin de fer Pacifique Canadien?—Non; je ne pourrais pas du tout me fier à ma mémoire là-dessus.

17394. Étiez-vous intéressé dans un contrat avec la compagnie de fer et d'acier de West Cumberland?—Non; je ne le pense pas.

17395. Ni dans le contrat avec Guest & Cie?—Non.

17396. Ni dans le contrat avec la compagnie d'acier et de fer de la vallée d'Ebbw?—Non.

17397. Aviez-vous un intérêt dans le contrat avec Naylor, Benzon & Cie?—Oui.

*CONTRAT No. II.*

17398. Ce contrat était-il le résultat d'aucune offre faite dans le temps que les soumissions étaient demandées par l'annonce?—Je ne crois pas être capable de répondre à cela; c'est-à-dire, je n'en sais rien.

Intéressé dans le contrat avec Naylor, Benzon & Cie.

17399. Vous rappelez-vous les négociations qui ont amené le contrat avec Naylor, Benzon & Cie par votre entremise comme leur agent ou à votre propre compte?—Oui; sans doute que je me les rappelle. Il y a eu une transaction de cette nature, mais je ne saurais vous en donner les particularités, sans me rafraîchir la mémoire par la lecture de certains documents.

17400. (Remettant au témoin un rapport parlementaire): Vous rappelez-vous comment il est advenu que le contrat avec la compagnie de fer et d'acier de la Mersey était de 20,000 tonnes de rails d'acier au lieu de 5,000 ou 10,000 tonnes qui étaient mentionnées dans sa soumission?—Je crois que le Gouvernement a demandé à la compagnie de la Mersey si elle acceptait 10,000 tonnes en sus.

Comment la Cie de la Mersey a fourni 20,000 tonnes bien que le gouvernement n'eût d'abord demandé que 5,000 tonnes.

*Achat de rails—  
Contrat No. 8.*

17401. Était-ce au moyen de négociations avec votre maison?—Oui.

17402. Qui a fait la proposition?—Le département. Je crois que ce fut M. Trudeau ou M. Braun.

17403. Votre maison s'est-elle adressée au gouvernement pour demander que cette quantité fût augmentée?—Je ne le crois pas.

17404. Autant que vous vous le rappelez, la proposition est venue du gouvernement?—Oui, autant que je puis me le rappeler.

CONTRAT No. 11.

Comment a été  
amené le contrat avec  
Naylor & Benzon.

17405. Veuillez examiner ce rapport imprimé; pouvez-vous dire maintenant ce qui a amené le contrat avec Naylor, Benzon & Cie?—La chose est due à M. Cooper. Je vois son nom dans la correspondance sur le sujet. Je supposerais d'après sa lettre qu'il avait reçu une offre de l'autre côté, et qu'il l'a soumise.

17406. Vous croyez que c'est M. Cooper qui a écrit cette lettre?—Elle est signée: James Cooper.

17407. Voici la lettre originale, datée du 29 décembre (remettant une lettre au témoin) est-ce là l'écriture de M. Cooper?—Oui.

17408. Examinez cette lettre, et dites-nous si vous vous rappelez aucune des circonstances?—L'offre a dû venir par mon entremise; j'étais là, à Liverpool.

17409. Vous rappelez-vous qu'elle était l'offre que vous avez communiquée à votre maison de Montréal, pour qu'elle l'expédiât au gouvernement?—Je ne me le rappelle pas; seulement, ce qu'il dit ici, £10 10 ch. Je suppose que ce devait être le chiffre probablement.

17410. Cette offre n'a pas été acceptée, n'est-ce pas?—Eh bien; je ne me rappelle pas cela.

17411. Vous rappelez-vous avoir envoyé une dépêche télégraphique à votre maison, vers le commencement de janvier 1875, mandant que la compagnie de la Mersey avait signé pour la livraison à Montréal seulement, et mentionnant que 10,000 tonnes en sus seraient requises livrables à Liverpool?—Je ne me rappelle pas tel télégramme, monsieur.

TRANSPORT DES  
RAILS C. A.

CONTRAT No. 17.

Cooper, Fairman &  
Cie. écrivent au mi-  
nistre des travaux pu-  
blics (janvier 1875),  
offrant de transporter  
des rails à l'île de  
Vancouver au taux de  
£2 la tonne.

17412. Il y a une lettre consignée ici, en date du 4 janvier 1875, de Cooper, Fairman & Cie, pour la compagnie de fer et d'acier de la Mersey, et adressée au Ministre des Travaux Publics, recommandant que, pour faciliter les choses, la maison serait heureuse de recevoir ses instructions au sujet de cette quantité requise à Liverpool, et la livraison d'icelle à l'île de Vancouver; et qu'on pouvait s'assurer le fret à £2 la tonne, quoique on eût demandé £2 10 ch.; vous rappelez-vous être occupé d'aucune de ces choses en Angleterre?—Je ne me rappelle que la question du fret.

17413. Et que vous rappelez-vous à ce sujet?—Le taux du fret devait être de £2. On demandait alors £2.10 ch., mais nous réussîmes à l'obtenir à £2.

Anderson, Anderson  
& Cie. expéditeurs.  
Le témoin agissait  
comme intermédiaire  
dans l'intérêt de  
Anderson, Anderson  
& Cie.

17414. De qui?—Je crois que c'était de Anderson, Anderson & Cie, une maison d'expéditeurs à Londres.

17415. Quand vous vous procuriez les prix pour ce fret, agissiez-vous au nom du gouvernement ou dans l'intérêt de Anderson, Anderson & Cie?—Je servais simplement d'intermédiaire.

*Transport de rails,  
C. A.—  
Contrat N<sup>o</sup>. 17.*

17416. Dans l'intérêt de qui?—Dans l'intérêt de Anderson, Anderson & Cie.

17417. Alors, si vous agissiez dans leur intérêt, vous deviez vous efforcer d'avoir autant de fret que possible, et le prix le plus élevé possible?—Oui.

17418. Était-il compris que vous agissiez pour le gouvernement durant cette communication?—Oui.

17419. Voici comment parle votre maison : " Nous pouvons probablement nous procurer le fret à £2 la tonne : " croyez-vous que votre maison voulait dire par là que, agissant dans l'intérêt de Anderson, Anderson & Cie., elle pouvait s'assurer le fret à £2 la tonne, taux moins élevé que £2. 10 ch. : était-ce là agir, ou croyiez-vous que vous agissiez par là dans l'intérêt du gouvernement pour avoir le fret au plus bas prix possible?—J'étais naturellement désireux de ne payer rien au-delà du nécessaire dans cette affaire, et si je comprends bien, il y avait une contre-proposition venant de ce côté que l'on prendrait une certaine quantité de rails si le taux du fret pouvait être fixé à un certain chiffre, et il est possible que j'aie eu un intérêt dans l'affaire, de cette façon. Il y a bien longtemps de cela, et il est très difficile pour moi de me rappeler ce qui m'a induit à agir ainsi.

*Intérêt du témoin dans la transaction.*

17420. Avez-vous eu aucune entrevue personnelle avec la maison Anderson, Anderson & Cie?—Oui, un bon nombre.

17421. Avec quel membre de la maison?—Je crois que c'était avec Anderson.

17422. L'un des associés?—Oui.

17423. Avez-vous arrêté avec lui le prix du fret jusqu'à l'Isle de Vancouver?—Je crois que c'est moi qui ait fait l'arrangement.

*Le témoin fixa avec Anderson le prix du fret jusqu'à l'Isle de Vancouver.*

17424. Est-ce que vous n'en êtes pas sûr?—Oui, à peu près. Il est très difficile, comme je l'ai dit, de se souvenir de si loin et de se rappeler les incidents qui se rattachent à ces sujets. J'ai eu une entrevue avec lui et j'ai tâché d'obtenir la meilleure offre ; j'en ai aussi parlé à d'autres.

17425. Vous rappelez-vous si vous avez eu une entrevue avec lui et si vous avez arrêté les prix?—Je me rappelle qu'en effet j'ai eu une entrevue avec lui et que je lui ai demandé ses prix, ainsi que je l'ai fait à d'autres.

17426. N'est-ce pas votre maison qui s'est entendue finalement avec le gouvernement au sujet du prix à payer pour ce transport de rails à l'Isle Vancouver, avant que la chose n'eût pris la forme d'une convention réelle au nom de Anderson, Ander & Cie?—Je le suppose, et il est probable que la chose nous est venue de vous par mon entremise.

*Pense que l'arrangement a été conclu par l'entremise de sa mission.*

17427. Croyez-vous que l'arrangement s'est fait directement entre Anderson, Anderson & Cie., et le gouvernement, et non par votre canal comme leur agent, ou comme l'agent de quelqu'autre?—Je ne sais pas s'ils communiquaient directement ou non avec le gouvernement? Tout ce que je sais, c'est que j'ai eu des entrevues avec eux.

17428. Avez-vous entendu dire, à votre connaissance, que le fret payé pour ce transport était moins élevé que celui que le gouvernement a payé ; savez-vous que Anderson, Anderson & Cie., ont reçu £1. 10 ch. et non £2?—Non.

*Ne se rappelle pas avoir entendu dire que le fret payé était moindre que celui que le gouvernement a payé.*

*Transport de rails,  
C. A.—  
Contrat No. 17.*

17429. Avez-vous entendu cette rumeur donnée pour un fait?—Je ne me le rappelle pas.

17430. Avez-vous pris quelque part à l'arrangement pour le fret; je veux dire avec quelque vaisseau ou quelqu'armateur?—Non.

17431. Est-ce là le prix que Anderson, Anderson & Cie., ont reçu de vous?—Ils n'ont rien reçu de nous.

17432. N'aviez-vous aucun intérêt dans cette affaire de transport à l'île Vancouver?—Aucun.

Intérêt de la maison  
du témoin dans  
l'affaire.

17433. Ni comme principal, ni comme courtiers, ni comme agents de commission?—Notre intérêt était de faire faire le transport au prix le plus raisonnable possible.

17434. L'objet en obtenant le fret au plus bas prix possible, était je suppose, d'induire le gouvernement à commander les rails? Était-ce de rendre l'offre aussi attrayante que possible?—En vérité, je ne me rappelle pas.

17435. N'est-il pas plus probable que le gouvernement commanderait les rails si le fret était aussi raisonnable que possible?—C'est là une conclusion fort naturelle.

ACHAT DES RAILS—  
CONTRAT No. II.

17436. Dans vos communications avec le gouvernement au sujet de ces rails qui furent plus tard fournis par Naylor, Benzon & Cie., agissiez-vous en votre nom, ou comme leur agent?—Comme leur agent.

Ne se rappelle pas  
s'il a envoyé une sou-  
mission formelle ou  
s'il a simplement  
écrit une lettre.

17437. Avez-vous déposé auprès du Gouvernement aucune soumission formelle, ou lui avez-vous simplement écrit une lettre?—En vérité, je ne me rappelle pas de quelle manière la chose a été mise devant le Gouvernement.

17438. Pour qui dites-vous que vous agissiez dans cette affaire?—Pour Naylor, Benzon & Cie.

17439. Consultiez-vous leurs intérêts dans la transaction, ou les vôtres, ou agissiez-vous dans l'intérêt du Gouvernement, comme vous dites, dans une certaine mesure?—Je consultais leur intérêt et le mien.

17440. Vous n'essayiez pas d'obtenir le prix aussi bas que vous pouviez l'obtenir pour le Gouvernement?—Oui, je faisais certainement de mon mieux pour cela.

17441. Considérez-vous que vous agissiez dans l'intérêt du Gouvernement, alors?—Non; je désirais naturellement faire une offre, s'il s'offrait quelque chose dans ce genre, aussi basse que possible, dans l'espoir que le Gouvernement l'accepterait peut-être. La chose était bien naturelle.

Le principal objet du  
témoin était le profit.

17442. Dans tous les cas, votre objet principal, c'était de vous assurer un profit?—Certainement.

17443. C'était là l'objet principal de la transaction?—Certainement.

17444. L'intérêt des autres n'était plus que secondaire—après le vôtre?—Certainement.

17445. Le Gouvernement vous a-t-il employé en aucune façon pour faire cet achat au plus bas prix, avec l'entente que vous auriez une commission du Gouvernement?—Non, monsieur.

*Achat et transport  
de rails—  
Contrat. Vos. 8 et 11.*

17446. Si vous avez reçu quelque compensation pour mener à bonne fin cette affaire, de qui l'avez-vous reçue?—Des individus pour lesquels je travaillais.

17447. Alors, ce serait de Naylor, Benzon & Cie?—Oui; de Naylor, Benzon & Cie.

17448. Vous rappelez-vous le prix pour lequel la Compagnie de Fer et d'Acier de la Mersey a soumissionné en novembre 1874; livraison à Montréal?—Je ne me rappelle pas les chiffres.

17449. Votre soumission parle de £11 3ch. sterling par tonne de 2,240 lisses?—Alors, cela devait-être le prix.

*La Cie d'Acier et  
de Fer de la Mersey,  
soumissionna en  
novembre 1874, à  
£11 3 ch. par tonne  
de 2,240 livres,  
livrables à Montréal.*

17450. Pouvez-vous dire quelle proportion de cette somme était pour le transport à travers l'Atlantique, entre Liverpool et Montréal?—Je ne puis le dire.

17451. Avez-vous quelque idée du prix du fret dans ce temps-là?—J'en ai une idée générale.

17452. Eh bien; quel prix dites-vous d'après votre idée générale?—Eh bien; dans les steamers de première classe—il est très difficile de donner des chiffres à une époque aussi éloignée, six ans.

17453. Votre offre personnelle pour rails livrés f.d.c à Liverpool, faite dans le même temps, en novembre, 1874, était de £10.10 ch. sterling?—Oui.

*L'offre du témoin,  
livrables f. d. c. à  
Liverpool, £10 10 ch.*

17454. L'offre faite par la Compagnie de Mersey, livraison, à Montréal, était de £11.3 ch.; cela vous aide-t-il à vous rappeler le prix du fret?—Non; pas à cette époque si éloignée.

17455. Vous devriez être capable de le dire si, à la même date, vous avez fait ces deux offres?—Je ne saurais dire. Ces gens peuvent avoir eu des frets dont je ne sais rien du tout. Sous mon propre nom nous offrons f.d.c. à Liverpool, parce que par là nous échapperions à toute responsabilité.

*Cependant ne peut  
pas dire quel était  
le taux du fret.*

17456. Connaissez-vous la tendance du marché entre novembre, 1874, et janvier 1875; était-elle à la baisse ou à la hausse pour le prix des rails?—Je crois que le marché a baissé ensuite—probablement après trois mois ou quelque chose comme ça. Je ne me rappelle pas la date, mais le marché a baissé quelque temps durant cette année, et devint plus facile plus tard.

*Tendance du marché  
à la baisse, entre  
novembre 1874 et  
janvier 1875.*

17457. Pourriez-vous comparer les prix entre novembre, 1874, et janvier, 1875?—A l'heure qu'il est je n'ai aucun moyen de le faire.

17458. Vous rappelez-vous si, quand cette transaction se fit avec Naylor, Benzon & Cie., il était compris que le prix était plus bas que lorsque l'offre fut faite au mois de novembre précédent?—Je me rappelle que je l'ai soumise tout simplement.

17459. Vous rappelez-vous le temps de votre retour d'Angleterre dans cette année 1875?—Je ne m'en rappelle pas la date; c'était autour d'avril, il me semble.

17460. Si vous êtes revenu au pays en avril, alors cette négociation entre votre maison à Montréal et le gouvernement a été conduite par M. Cooper, n'est-ce pas?—Durant quel temps?

*Achat et transport  
de rails—  
Contrats Nos. 8 et 11.*

17461. Pendant que vous étiez absent ?—Oui.

17462. Je parle de ce contrat de Naylor, Benzon & Cie. ?—Il était le seul qui eût autorité pour agir.

17463. Vous rappelez-vous qu'il y avait des déclarations bien contradictoires au sujet du prix payé ou à payer pour le fret de l'Angleterre à l'Isle de Vancouver ?—Je ne me rappelle pas cela.

17464. Avez-vous eu quelque difficulté à sujet en Angleterre ?—Non ; pas que je sache.

Ne croit pas qu'il ait même consenti à payer plus de £2 par tonne pour le fret jus-à qu'à Vancouver, ou moins.

17465. Est-ce que vous avez toujours consenti à payer ce fret £2, ou plus ou moins ?—On demandait davantage. On demandait £2 10s. à quelques personnes.

17466. Avez-vous jamais consenti de payer au-delà de £2 ?—Je ne le crois pas.

17467. Etes-vous jamais convenu de payer moins ?—Je ne le crois pas.

17468. Eh bien ; vous vous rappelez tout le temps que ce prix devait être payé pour le transport ?—Je désire déclarer que je ne sais pas si le prix était même de £2. Je ne me rappelle pas que ce fut même £2 ; je le crois sur la foi de certaine correspondance que j'ai sous les yeux.

17469. Vous rappelez-vous avoir eu quelque difficulté à propos de fret avec Anderson, Anderson & Cie, ou toute autre maison avec laquelle vous négociez sur le sujet ?—Non.

17470. Avant votre départ pour l'Angleterre dans ce temps-là, vous rappelez-vous si vous avez été informé qu'il y aurait un autre contrat pour rails à l'Isle de Vancouver ?—Je ne me le rappelle pas.

17471. Vous rappelez-vous quand vous avez d'abord reçu cette information qu'il était désirable de négocier une quantité additionnelle de 5,000 tonnes ou environ pour l'Isle de Vancouver ?—Non ; je ne me le rappelle pas. Je suppose que j'ai dû la recevoir, mais je ne sais pas où.

17472. Vous rappelez-vous si, en négociant cette quantité supplémentaire de rails pour l'Isle de Vancouver et pour le prix de leur transport, votre maison était autorisée à agir pour la compagnie d'acier et de fer de la Mersey, en aucune façon ?—Je ne me le rappelle pas.

17473. Vous rappelez-vous si dans cette transaction vous seul—je veux dire votre maison—avez reçu le paiement ?—Je ne saisis point votre question.

L'argent n'a jamais été payé par le canal de la maison du témoin ; sa commission venait directement de la maison en Angleterre.

17474. Je veux dire ceci : le prix payé pour les rails et le transport payé par le Gouvernement, l'ont-ils été à vous ou par votre entremise au nom de quelqu'autre, soit de Naylor, Benzon & Cie, ou de la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ?—Jamais par notre intermédiaire.

17475. Quelque profit que vous ayez fait, vous l'avez reçu de personnes de l'autre côté de l'Atlantique ?—Oui ; en la manière ordinaire.

17476. Vous dites donc que dans cette affaire particulière,—je parle de la fourniture d'une quantité supplémentaire pour l'Isle Vancouver et du fret sur icelle—vous n'agissiez pas pour la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ?—De quelle quantité supplémentaire voulez-vous parler ?

*Achat et transport  
de rails—  
Contrats Nos. 8 et 11.*

17477. Je parle de la quantité que la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ne voulait pas fournir ; elle n'avait entrepris que la livraison à Montréal, et elle ne voulait pas s'engager à faire aucune livraison à Liverpool?—Et moi, qu'est-ce que j'ai fait ?

17478. Avez-vous agi, ou aviez-vous aucune autorité pour agir pour cette compagnie dans la fourniture de cette quantité additionnelle qui fut obtenue plus tard, et qui fut expédiée à l'Isle de Vancouver?—Je ne me rappelle pas que la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ait envoyé des rails à l'Isle de Vancouver.

17479. Vous rappelez-vous si vous étiez intéressé dans l'achat de plus d'un lot pour l'Isle de Vancouver?—Je ne me souviens que d'un lot.

*Ne se rappelle pas  
autre chose qu'un  
seul lot de rails pour  
l'Isle de Vancouver.*

17480. La Compagnie d'acier et de fer de la Mersey avait-elle un intérêt dans le contrat pour le transport sur la côte du Pacifique?—Je ne le sais pas.

17481. En avait-elle un, autant que votre maison était concernée?—Non ; pas que je me rappelle.

17482. Veuillez examiner cette lettre du 4 janvier, 1874—elle a été écrite en janvier, 1875, évidemment—et dites-nous si votre maison était autorisée à agir dans cette affaire pour la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey?—Nous avons été autorisés à écrire cette lettre, ou nous ne l'aurions pas écrite.

17483. Dites-vous maintenant que cette offre fut faite apparemment au nom de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey?—En apparence.

17484. Avez-vous eu connaissance de quelqu'autorisation de la part de cette Compagnie pour soumissionner le transport à l'Isle de Vancouver?—Je suppose que nous avons dû avoir cette autorisation, ou nous n'aurions pas écrit cette lettre.

*Le témoin ne connaît  
pas d'autorisation  
donnée à sa maison  
par la Cie. d'Acier et  
de Fer de la Mersey  
pour écrire la lettre  
du 4 janvier 1874,  
soumissionnant le  
transport des rails.*

17485. Est-ce seulement cette lettre qui vous fait croire cela?—Voilà tout.

17486. Vous n'avez pas d'autre motif pour le croire?—Pas d'autres. Je ne me rappelle pas la transaction—du moins, les détails.

17487. Si je comprends bien, vous avez pris vous-même, quand vous étiez en Angleterre, la part principale dans les négociations?—Oui.

17488. Y avait-il quelqu'autre qui en sût plus que vous sur le sujet?—Non.

*Personne autre n'en  
connaît plus que lui  
sur le sujet.*

17489. Et vous dites que vous ne savez rien de cette autorisation?—Je ne me rappelle pas. Six années se sont écoulées, et la chose m'est sortie de l'idée. Une fois l'affaire terminée, tout fut dit, et il y a beaucoup de choses que je ne puis me rappeler. Une grande partie de ce qui s'est passé a eu lieu dans des conversations avec le président de la compagnie et d'autres personnes.

17490. Il n'est pas improbable que vous puissiez avoir oublié quelques-unes des circonstances, mais cependant, nous avons le devoir de rechercher ce que vous rappelez ; avez-vous eu quelque négociation avec la compagnie d'acier et de fer de la Mersey sur le sujet de transport pour l'Isle de Vancouver?—Nous agissions comme ses agents, mais je dois dire que je ne me rappelle certainement pas la transaction Vancouver.

*Ne se rappelle au-  
cune négociation avec  
la Cie de la Mersey  
pour le transport à  
l'Isle Vancouver.*

*C. Mackenzie se retire de la maison Cooper, Fairman & Cie.*

dont on parle là. Je ne veux paraître éluder la question, parce que je ne me rappelle certainement pas la transaction. Je ne pense pas que la compagnie de la Mersey y ait jamais expédié de rails.

En janvier 1875, James Cooper et F. Fairman formaient la maison Cooper, Fairman & Cie.

17491. A l'époque où a été écrite cette lettre que je vous ai montrée ; en janvier, 1875, qui composaient la maison de Cooper, Fairman & Cie ?—James Cooper et Frederick Fairman.

17492. Dites-vous que les associés de la maison n'étaient pas les mêmes que ceux qui étaient intéressés en novembre 1874 ?—Ce n'étaient pas les mêmes associés.

17493. Pourquoi pas ?—L'un d'eux s'était retiré.

17494. Comment s'est faite cette retraite ?—Vraiment, je préférerais ne pas répondre à cette question. On a déjà examiné cette question, et je ne crois pas nécessaire de la resasser de nouveau.

17495. Avez-vous répondu à quelque interrogatoire sur cette question ?—Non, pas sur ce point.

La retraite d'un membre d'une compagnie est enregistrée dans la province de Québec.

17496. Est-ce que la retraite d'un membre d'une maison est enregistrée dans votre Province ?—Oui.

17497. Savez-vous si ce changement de membres s'est fait avant que la circonstance ait été enregistré ?—Quelquefois ; il n'y a pas nécessité d'enregistrer le fait.

17498. On nous a amenés à croire que, d'après la preuve faite précédemment devant nous, que cette retraite n'a pas eu lieu pendant que vous étiez en Angleterre ; eh bien ; si cela vous rafraîchit la mémoire, vous pouvez nous renseigner plus au long ?—Est-il nécessaire que nous traitions la question de la retraite d'un membre de la société ? Cela affecte-t-il nos transactions, l'exécution de nos contrats avec le gouvernement, pourvu que nous ayons fidèlement rempli nos conventions. Comme de raison, je peux répondre à la question. Cette affaire a couru tant le pays, et l'on a traîné notre maison devant le public sous toutes les formes. Ce n'est pas une chose bien agréable à traiter, et je désire éviter cet ennui, si c'est possible.

17499. Est-ce que la déclaration de faits est propre à vous nuire ; dans ce cas, je comprends facilement pourquoi vous ne désirez pas parler ?—Je n'ai pas d'objection à parler de ce point même, mais c'est donner accès à d'autres points que je ne veux pas discuter.

17500. Peut-être ferons-nous mieux de nous en occuper à mesure qu'ils se présenteront : pour le moment, je vous demande qui étaient ceux qui faisaient cette offre au gouvernement ?—En vertu de cette lettre ?

17501. Oui, en vertu de cette lettre ?—James Cooper et Frederick Fairman.

17502. Voyons : Je veux bien vous rafraîchir la mémoire, s'il y a quelque erreur à cet égard, en disant que l'un de vos associés a dit, en rendant son témoignage que la dissolution ne pouvait avoir lieu à cause de votre absence en Angleterre ?—Oui.

17503. Or, dites-vous qu'elle a eu lieu tout de même malgré votre absence en Angleterre ?—Elle ne pouvait se faire légalement avant mon retour. Ce retour fut retardé bien longtemps, mais la dissolution avait eu lieu depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

Un membre de la maison disait que la dissolution ne pouvait avoir lieu en l'absence du témoin en Angleterre. Les affaires ne pouvaient se faire légalement en l'absence du témoin, mais la dissolution avait eu lieu tout de même à partir du 1<sup>er</sup> janvier.

*C. MacKenzie se retire de la maison Cooper, Fairman & Cie.*

17504. Comment cette dissolution pouvait-elle se faire sans que vous y prissiez part?—Nous avions consenti. Les parties engagées dans l'association avaient consenti à la dissolution, et cette dissolution devait dater du 31 décembre, et la seule raison pour laquelle les pièces, bien que rédigées, n'ont pas été exécutées, c'est que j'étais absent. Toutes les signatures, hors la mienne, peuvent avoir été attachées au document. Je n'en sais rien, mais ma signature finale y fut apposée à mon retour. Voilà pourquoi je dis qu'en janvier il n'y avait plus que deux associés dans la maison. On a fait l'inventaire en janvier, et il fut clos de mon consentement et de celui des associés ici, à la date du 31 décembre.

17505. Etiez-vous convenu, avant le 31 décembre 1854, que la société serait changée, et que M. Charles MacKenzie cesserait d'en faire part?—Il a cessé vers cette date. J'avais consenti à cela—je ne me rappelle pas exactement la date. C'était l'entente qui existait entre nous.

17506. Mais vous avez dit positivement, qu'au temps de cette négociation en janvier 1875, la dissolution avait été accomplie?—Eh bien ; si vous le voulez, elle l'était virtuellement, mais non légalement. La dissolution virtuelle mais non légale.

17507. Nous laisserons là pour le moment la légalité ; je vous parle maintenant de la convention entre vous-mêmes ; quand cette convention a-t-elle eu lieu?—C'était le ou vers le 1er janvier, je ne me rappelle pas la date. Si je ne me trompe, il y avait de l'autre côté, quand j'y arrivai, une lettre disant que M. MacKenzie désirait se retirer. J'ai répondu, comme de raison, que j'y consentais.

17508. Vous dites que l'association devait expirer le 1er janvier 1875 ; est-ce que vous ne vous rappelez pas si cette convention qu'elle devait expirer alors a été faite après cette date ou auparavant?—Oh ! je crois que les documents écrits ont été rédigés après. Je sais qu'ils l'ont été. Les documents écrits constatant que l'association devait se terminer en janvier, 1875, exécutés après cette date.

17509. Pour le moment je ne vous parle pas des documents écrits. Je vous parle des conventions dans votre esprit à tous?—Comme je vous le dis, il m'est impossible de fixer la date, soit en décembre ou en janvier, à laquelle j'ai donné mon consentement à la dissolution, mais c'était vers cette date.

17510. Naturellement, vous ne devez pas avoir de doute sur ceci : que tant que vous n'auriez pas donné votre consentement formel sous une forme ou sous une autre, que cette dissolution n'était pas obligatoire. Je ne parle pas du document légal qui prouvait la convention, mais de votre consentement mental et de la signification de votre consentement à vos associés ; avez-vous quelque doute là-dessus, à savoir : que votre consentement était nécessaire avant qu'il pût y avoir une dissolution, et ce indépendamment des documents formels?—Il y a un point là. Je ne me rappelle plus la phraséologie de l'acte original de l'association. M. MacKenzie était un associé spécial, et il y avait des clauses spéciales qui s'appliquaient à cela. Il pouvait y avoir une clause en vertu de laquelle il pouvait se retirer, parce qu'il était décidé de le faire. Il insistait sur sa retraite.

17511. Avez-vous dans l'esprit le moindre doute sur l'existence d'une telle clause dans la convention originale, à savoir : qu'il avait l'option, de son propre chef, de consommer une telle dissolution?—J'ai peine à me rappeler les détails de ce document. Il y a déjà huit ou neuf ans qu'il a été rédigé.

*C. Mackenzie se retire de la maison Cooper, Fairman & Cie.*

17512. Avez-vous le document même ou une copie d'icelui?—Non; je ne le pense pas. Il est possible qu'il se trouve parmi nos vieux papiers quelque part à Montréal.

C'est d'Angleterre que le témoin a envoyé son consentement dès qu'il a appris le désir de Mackenzie.

17513. Autant que vous vous souvenez de la manière dont la dissolution s'est accomplie, croyez-vous que M. MacKenzie a agi de son propre mouvement, et sans votre consentement formel?—J'ai donné mon consentement. Je l'ai envoyé d'Angleterre dès que j'ai su son désir de se retirer.

17514. Et quand vous parlez de dissolution, en parlez-vous comme d'un fait accompli au temps où vous avez donné votre consentement?—Oui; la dissolution était virtuellement accomplie.

Croit que son consentement a été donné entre Noël et le jour de l'an.

17515. Veuillez nous dire si vous aviez donné votre consentement dans le temps ou dans le mois avant que cet arrangement à propos de la soumission Naylor, Benzon & Cie., eut été consommé?—Je ne puis pas me rappeler les dates. Je sais que la lettre m'a suivi suivi presque immédiatement, et j'y ai répondu. Je croirais que mon consentement a été donné quelque temps vers la fin de décembre, entre Noël et la nouvelle année.

17516. Vous savez, sans doute, qu'il y a eu beaucoup de discussion, dans la presse et de différentes façons sur ce sujet, et nous avons le devoir, entre autres chose, de rechercher ce qu'il y a au fond de ces ont dit ou rumeurs?—Eh bien, voilà les faits qui se rattachent à l'affaire.

17517. Ne pourriez-vous pas nous dire d'une manière un peu plus précise que vous ne l'avez fait, le temps ou la date où vous avez donné votre consentement à ce que la dissolution s'accomplît?—Non; c'est très difficile de le dire plus clairement. Je suis arrivé là avant Noël, si ma mémoire ne me trompe, la lettre me suivait par un prochain sinon le plus prochain steamer qui arriva, et j'y répondis de suite, en sorte que, s'il en est ainsi, la lettre aurait été envoyée entre Noël et le Jour de l'An. Je ne donne pas cette époque comme très précise, mais les incidents qui s'y rattachent m'inclinent à croire que c'est la vraie.

17518. Depuis ce temps-là avez-vous essayé, en examinant des papiers à fixer la date de cette dissolution?—Non, je n'ai pas examiné de papiers pour cet objet.

17519. Est ce intentionnellement que vous avez évité toute occasion de la découvrir?—Non, je n'ai pas cru que la chose était nécessaire, les journaux nous attaquaient de tous les côtés. Je les laissais faire, ils ne m'affectaient pas d'une manière sérieuse.

17520. Savez-vous si la dissolution formelle a été enregistrée en la manière ordinairement suivie pour cela dans notre Province?—Oh! oui; c'est-à-dire, mes avocats me le disent.

Aussitôt que le témoin fut de retour la dissolution était enregistrée.

17521. Vers quelle date, croyez-vous?—Je ne le sais pas, c'était immédiatement après mon retour.

17522. Où a-t-elle été enregistrée?—A Montréal, dans le bureau du protonotaire.

17523. Chez le même protonotaire qui a enregistré votre acte de société?—Non; je crois que les associés spéciaux sont enregistrés dans

*C. MacKenzie se retire de la maison Cooper, Fairman & Cie.*

un livre particulier, ou dans un endroit outre que celui où s'enregistrent les associés généraux. Nous sommes des associés généraux maintenant, mais auparavant notre association était spéciale, et il y a un lieu spécial, je crois, pour cet acte d'enregistrement.

17524. Vous parlez-là peut-être de votre nouvelle association avec Cooper?—Non; je parle des deux: de la dissolution et de la nouvelle association.

17525. Je vous parle dans le moment, du document qui fait preuve de la dissolution; et ce document a-t-il été enregistré?—Je le crois.

17526. Pouvez-vous dire où il l'a été?—Non; mais cela est facile à constater. Il est enregistré dans la cour régulière à Montréal.

17527. Ainsi donc, outre ce document de la dissolution, il y en a un autre, celui de votre nouvelle association avec M. Cooper seul, n'est-ce pas?—Oui.

17528. Vous dites donc qu'après le consentement que vous avez donné à la dissolution que demandait M. MacKenzie, celui-ci a cessé d'avoir un intérêt dans ces offres qui ont été faites?—Oui, il a cessé d'avoir aucun intérêt depuis.

Après le consentement du témoin à la dissolution, Charles Mackenzie cessa d'avoir un intérêt dans la maison.

17529. Et, par conséquent, il n'existe pas d'entente qui, bien qu'il se soit séparé de vous, il continue d'être en réalité votre associé?—Non; il n'y a pas d'entente de cette nature.

17530. Ni d'option ni d'occasion ouverte pour lui de venir et de parler dans les affaires de la maison depuis ce temps?—Aucune.

17531. Je crois que vous avez dit déjà que le paiement des articles fournis pour Naylor, Benzon & Cie, et leur transport à Vancouver, n'avait été en aucune façon, fait à votre maison, mais à ceux qui avaient passé le contrat?—Nous avons cessé d'avoir une part dès l'ouverture des offres; tout passa entre leurs mains, je pense que les documents mêmes passèrent également entre leurs mains. Rien ne passa par les nôtres.

Paiements à Naylor, Benzon & Cie., et faits directement à eux.

17532. Pourriez-vous dire s'il y avait longtemps que vous étiez arrivé en Angleterre quand vous avez appris pour la première fois que M. MacKenzie désirait se retirer de votre maison.—Ce fut presque immédiatement après mon arrivée, si je me le rappelle bien.

17533. Vous croyez, dites-vous, que la lettre est probablement arrivée par le steamer suivant?—Oui.

17534. Vous n'en aviez pas entendu parler avant votre départ pour l'Angleterre?—Je ne me le rappelle pas; je ne le crois pas. Je suis parti à la hâte; je partis instantanément.

17535. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à ce contrat de Naylor, Benzon & Cie., ou d'Anderson, Anderson & Cie., que vous désiriez expliquer?—Non; je ne vois rien.

17536. Quel est le contrat suivant dans lequel vous avez été intéressé?—En vérité, je ne sais trop. Je n'ai rien pour me rafraîchir la mémoire à cet égard.

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

Cooper, Fairman & Cie, intéressés dans le contrat avec la Merchants Lake and Steamship Co. 17537. Aviez-vous un intérêt dans le contrat pour le transport au nom de la Merchants Lake and Steamship Co?—Oui; je ne sais pas si c'est le contrat suivant, mais j'y avais un intérêt. Je crois que c'était le contrat suivant.

19538. Dans l'une ou l'autre des soumissions acceptées faites par votre maison au nom de quelques autres personnes—soit de la compagnie d'acier et de fer de la Mersey, ou de Naylor, Benzou & Cie.,—le gouvernement a-t-il passé quelque contrat pour le transport des rails en Canada?—Oui; il y a eu un contrat de passé avec la compagnie de navigation des Lacs et du Fleuve, par notre intermédiaire comme agents.

Ont soumissionné en leurs noms pour la livraison à Duluth. 17539. Dans l'une ou l'autre des soumissions que vous avez faites vers novembre, 1874, avez-vous proposé quelque offre qui n'ait pas été acceptée,—pour le transport en Canada?—Oui; nous avions fait, en chiffres ronds, une offre pour le transport tout du long jusqu'à Duluth.

17540. Quelle était cette soumission?—C'est une soumission se rapportant à des livraisons à Duluth et à la Baie du Tonnerre.

17541. Était-elle en votre propre nom?—Oui; c'est-à-dire, au nom de notre maison.

17542. Pas au nom de la compagnie d'Acier et de Fer de la Mersey?—Non. Nous avons fait des offres au nom de la Mersey pour l'acier et le fer; mais la soumission pour la livraison à ces deux points était en notre propre nom.

A compris que cette soumission était acceptée conjointement avec la soumission faite pour la fourniture des rails.

17543. Cette soumission a-t-elle été acceptée?—Nous avons compris qu'elle l'était conjointement avec l'autre.

17544. De quelle manière compreniez-vous qu'elle était acceptée? D'après la teneur des lettres que nous reçûmes du département. Je ne sais pas si nous avions de bonnes raisons de croire qu'elle était acceptée; mais certainement nous le croyions.

17545. Avez-vous eu connaissance de quelque lettre à ce sujet—je veux dire: au sujet du transport en Canada—à part celle qu'écrivit M. Braun à votre maison, concernant l'acceptation de la soumission de la compagnie d'Acier et de Fer de la Mersey: vous savez que des lettres se trouvent à la page 31 du rapport?—Je ne me souviens d'aucune lettre.

Mais la soumission n'a rien à faire avec le transport en Canada.

17546. Cette soumission de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey qui a été acceptée n'a rien du tout à faire avec le transport en Canada, n'est-ce pas?—Non; pas dans cette lettre particulière.

17547. Cette soumission particulière de la Compagnie d'Acier et de Fer de la Mersey se rapporte-t-elle en aucune façon au transport en Canada?—Non.

17548. Outre cette soumission de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey, en novembre, y en a-t-il eu d'autre faite par vous, acceptée par le gouvernement?—D'autre que celle de la Compagnie d'acier et de Fer de la Mersey?

17549. Et faite par vous?—Je ne pense pas qu'il y en ait eu.

La seule explication que le témoin peut donner, c'est que sa maison supposait que

17550. Si aucune autre soumission que celle de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey n'a été acceptée, et que cette dernière n'avait aucun rapport avec le transport, comment se fait-il que vous ayez écrit en

*Transport des rails—  
Contrat No. 20.*

avril pour dire que votre soumission ayant été acceptée, y inclus le gouvernement le transport, vous aviez pris des arrangements pour en remplir les obligations?—La seule réponse que je puis vous faire, c'est que les soumissions furent déposées ensemble, et que les ayant acceptées, le gouvernement acceptait également la question du transport.

17551. Comment pourriez-vous croire cela, puisqu'elles étaient fermées dans des enveloppes différentes, et étaient faites au nom de différentes personnes; l'une en votre propre nom, et l'autre au nom de la compagnie d'acier et de fer de la Mersey, comment pourriez-vous supposer qu'elles avaient été traitées de la même manière?—Je ne sais pas trop comment, mais je sais bien que c'est cela que nous croyions. Ne sait pas trop comment ils en sont venus à cette opinion.

17552. Saviez-vous que les annonces étaient publiées demandant des soumissions pour le transport de Montréal vers l'ouest : au Fort William et à Duluth?—Oui; je ne me souviens pas des soumissions, mais il devait y en avoir.

17553. Avez-vous soumissionné sur la foi de cette annonce?—Je ne le crois pas. Je ne me rappelle pas bien les circonstances. Il me semble que nous croyions que nous avions le droit de les livrer—nos rails. Ils croyaient avoir le droit de livrer les rails.

17554. Il y a une copie de l'annonce qui demande des soumissions pour cet objet jusqu'au 19<sup>me</sup> jour d'avril 1875; et le 23 avril 1875, apparemment vous écrivez une lettre—je parle de votre maison—dans laquelle vous mentionnez que l'annonce, ou quelque autre chose, vous a induit à croire que le gouvernement exigeait le charroyage, le mouvement et l'empilement, ce qui n'était pas mentionné dans la soumission de novembre, et que vous vouliez bien vous charger de cet excédant de travail à raison de 60 cts par tonne : voyons, ne saviez-vous pas, quand vous écriviez cette lettre que vous parliez de services pour lesquels on demandait des offres, et que vous cherchiez à en obtenir au moyen d'une simple lettre privée?—Nous prétendions que nous avions droit au transport de nos rails à l'ouest. Je pense que la lettre comporte cette idée. Je ne me rappelle pas tous les détails de cette affaire, mais c'est l'impression qui m'en est restée. L'annonce demandait des soumissions jusqu'au 19 avril, 1875; le 23 avril, Cooper, Fairman & Cie., écrivirent une lettre disant qu'ils comprenaient que le charroyage, le maniement et l'empilement n'étaient pas mentionnés dans la soumission de novembre, et disant que la maison s'en chargerait à 60 cts par tonne.

17555. Avez-vous refusé de soumissionner, sachant que ces items étaient inclus—je parle du charroyage, du maniement et de l'empilement—Avons-nous refusé de soumissionner? Le témoin a compris cela du ton de la lettre.

17556. Avez-vous refusé de soumissionner, sachant que le gouvernement exigeait d'autres services en dehors de ceux pour lesquels vous dites que vous supposiez avoir pris des arrangements auparavant?—Je ne me rappelle pas; je ne crois pas que nous ayons refusé. Peut-être; je ne le crois pas.

17557. Dans cette même lettre, écrite après l'expiration du temps pour la réception des soumissions, et qui porte la date du 23 avril, 1875, vous vous servez de ces expressions : " On nous apprend aussi que vous exigez que l'expéditeur se charge du charroyage, du maniement et de l'empilement, ce qui n'est pas inclus dans la soumission, mais nous nous chargerons volontiers de ce travail à raison de la somme additionnelle de soixante centins par tonne : " eh bien; comment saviez-vous, le 23 avril, 1875, que ce travail était exigible?—Je suppose que nous l'avons su d'après la soumission. Le témoin ne sait pas comment sa maison savait que l'on exigeait le charroyage et l'empilement.

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

17558. Quelle soumission ?—Vous dites que le Gouvernement avait publié des annonces.

17559. Voulez-vous dire que ce sont les annonces qui vous l'ont appris ?—Oui, l'annonce—la date de l'annonce. Je ne sais pas comment nous aurions pu le savoir autrement.

Pourquoi Cooper, Fairman & Cie n'ont pas soumissionné ; ils croyaient le gouvernement lié envers eux.

17560. Si c'est par l'annonce que vous l'avez découvert, vous deviez probablement le savoir avant le temps fixé pour l'envoi des soumissions : pourquoi alors ne pas inclure ces services dans la soumission ?—Je considère que le gouvernement était déjà lié envers nous—à l'endroit des rails que nous avions fait venir—et que ce fut là ce qui nous empêcha de soumissionner.

Prix avec les extras, \$6.20 par tonne.

17561. Votre prix total pour ce travail, le transport et ces "extras" s'élevait, je pense, à \$6.20 par tonne, est-ce bien cela ?—Je ne me rappelle pas les chiffres précis.

17562. Saviez-vous, vers ce temps-là, qu'une autre personne avait offert de faire l'ouvrage, y inclus tous ces extras, à un prix moindre ?—Je suppose que d'autres personnes ont fait des offres ; je n'en sais rien.

17563. Saviez-vous qu'un M. Samuel avait soumissionné ?—Je ne le crois pas. Comme de raison, toutes ces choses parurent dans le temps dans les journaux, et c'est ainsi que je les ai apprises ; mais je ne pense pas que, dans le temps, je savais que M. Samuel avait soumissionné.

17564. Avez-vous pris quelque arrangement plus tard avec lui à ce sujet ?—Non ; je ne pense pas lui avoir adressé trois mots.

17565. Votre maison a-t-elle fait plus tard quelque arrangement avec lui ?—Je ne le crois pas.

17566. Saviez-vous qu'il avait retiré sa soumission avant que vous n'eussiez réellement reçu le contrat ?—Je ne le pense pas.

La retraite de Samuel s'est faite sans la participation de la maison du témoin.

17567. Il appert des documents officiels sur la matière, que la décision du Gouvernement était qu'il n'aurait pas le contrat ; et une semaine environ plus tard, il envoya une lettre formelle par laquelle il retirait sa soumission ; nous pensions que la chose pourrait s'expliquer de quelque façon. En connaissez-vous quelque chose ?—Non, je n'en connais rien.

17568. Cela s'est fait sans aucune participation de votre part ?—Oui.

Lorsqu'il a écrit la lettre d'avril 1875, n'avait d'intérêt dans aucune ligne de bateaux à vapeur.

17569. Etiez-vous, à l'époque où cette lettre a été écrite en avril 1875, propriétaires pour le tout ou pour partie d'aucune ligne de steam-boats ?—Oui.

17570. L'une des raisons qui militaient contre M. Samuel était, paraît-il, le fait qu'il ne possédait aucun vaisseau de cette description ?—M. Samuel était commis dans un magasin de Montréal. Son bureau voisin de la maison de Jacques & Cie, expéditeurs.

Ne se rappelle pas que sa maison ait proposé plus tard de transporter une plus grande quantité.

17571. Après avoir écrit cette lettre en avril à laquelle nous avons fait allusion, il paraît que vous avez reçu une lettre de Braun, le secrétaire du département, en date du 30 mai 1875, qui vous informait qu'on vous avait accordé le transport de 5,000 tonnes de rails d'acier et des accessoires, de Montréal à Duluth ou au Fort William ; vous rappelez-

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

vous qu'après cela vous avez fait un autre marché avec le gouvernement pour le transport d'une plus grande quantité?—Non; je ne me le rappelle pas.

17572. Vous rappelez-vous que vers le mois de juin de la même année, vous avez proposé en votre propre nom, mais parlant comme les agents de la même compagnie, de transporter de 10,000 à 20,000 tonnes de rails aux mêmes termes et conditions?—Je suppose bien que nous en avons fait la proposition. Notre lettre est là. Je ne me souviens pas de la lettre.

17573. Vous rappelez-vous avoir fait pareil marché?—Je ne me souviens pas de la lettre, et je ne sais pas si nous avons transporté la quantité additionnelle.

17574. Le premier contrat, qui était apparemment pour 5,000 au prix que vous nommez \$6.20, ne s'élèverait qu'à \$31,000 environ?—Oui.

17575. Eh bien; voici Fleming qui déclare dans son rapport de 1880 par la somme totale payée, en raison de vos deux propositions, a été de \$67,126; cela vous aide-t-il à vous rappeler cette deuxième transaction?—Cela a dû être la continuation de nos 20,000 tonnes. Nous réclamions le transport de 20,000 tonnes. Nous l'avons prétendu tout le temps.

17576. Mais dans vos deux propositions, vous dites que vous agissiez pour la Merchants Lake and River Steamship Co.—Oui.

17577. Eh bien, croyez-vous qu'elle ait jamais fait d'offre en 1874 pour rails et leur transport? vous n'avez jamais eu cette idée, n'est-ce pas?—Elle travaillait de concert avec nous. J'obtins les prix et elle me tenait chargé de passer le marché, et m'aurait tenu responsable, si je signais Cooper, Fairman & Cie.

17578. Voulez-vous dire que vous avez réellement passé un marché avec elle?—Non; j'ai obtenu les prix d'elle.

17579. Alors, comment pouvait-elle vous considérer comme lié envers elle pour la seule raison que vous aviez obtenue les prix d'elle?—Elle nous considérait comme liés.

17580. Qu'est-ce qui vous fait dire qu'elle vous tenait pour liés?—Parce qu'elle m'en a parlé.

17581. Qu'avez-vous dit quand elle vous en a parlé?—Elle a demandé pourquoi nous ne poussions pas l'affaire jusqu'au bout.

17582. Voulez-vous dire que vous croyiez que vous aviez fait un marché avec elle pour le transport de ces rails?—J'ai fait pour elle ce marché: que si notre soumission était acceptée, elle aurait le transport des rails.

17583. Il est arrivé que votre soumission ne fut pas acceptée; ce fut celle de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey qui le fut?—Nous considérons que notre soumission a été acceptée pour le transport des 20,000 tonnes que nous avons fait venir.

17584. Il est bien singulier que vous la considériez comme acceptée, à moins qu'il n'existe d'autres documents que ceux que nous avons ici, ou quelque convention qui n'ait pas été écrite?—C'est ainsi que nous prenons la chose. Toutes nos lettres en font foi.

*Dans les deux propositions ils agissaient ostensiblement pour la Merchants Lake & River Steamship Co.*

*Le témoin croit que cette ligne a fait une offre en 1874. La Cie. ci-dessus le tenait responsable.*

*Il n'a jamais fait de marché avec la Cie.*

*Avait passé un marché avec cette Cie pour le cas où sa soumission serait acceptée.*

*Mais ce fut celle de la Cie de la Mersey qui fut acceptée.*

*Croyait toujours que leur soumission pour le transport de 20,000 tonnes avait été acceptée.*

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

Il n'y a pas d'autres documents sur la matière que ceux qui sont consignés au rapport de la chambre des communes.

17585. Savez-vous s'il y a eu d'autres documents sur le sujet qui ne sont pas consignés dans ce rapport à la Chambre des Communes?—Non, je n'en connais pas.

17586. Connaissez-vous quelque autre arrangement entre vous ou quelqu'un de vos associés, et quelque personne dans le département des Travaux Publics, en dehors de ce qui est écrit dans ce Rapport?—Non.

17587. Votre maison tient-elle un registre de sa correspondance d'affaires?—Oui, de presque toute sa correspondance; c'est-à-dire de ses affaires les plus considérables.

17588. Par exemple, sur des matières comme celles dont nous nous sommes occupés aujourd'hui?—Généralement, oui.

17589. Avez-vous jamais fait quelque recherche pour voir s'il n'y avait pas quelque lettre ou télégramme de quelque sorte, en dehors de ceux dont nous avons parlé, qui pourrait appuyer la prétention que vous dites?—Je ne me rappelle pas avoir fait de recherches. La chose est possible.

17590. Si vous avez cherché, vous n'avez rien trouvé?—J'aurais pu trouver si j'avais cherché. Il y a cinq ans de cela. Je ne me souviens que de l'impression dans mon esprit.

17591. Vous rappelez-vous le fait que le Gouvernement a passé un marché avec Patrick Kenny pour le transport par ce dernier d'une certaine quantité de rails, depuis le vaisseau jusqu'à un endroit voisin—la Tranchée de Lachine, je crois que c'est ainsi que cet endroit se nomme? Je crois, en effet, qu'il a transporté quelques rails, mais je n'en sais pas la quantité.

17592. Pendant que l'ouvrage se faisait, vous rappelez-vous avoir écrit au gouvernement une lettre à ce sujet?—Je ne me rappelle pas avoir écrit de lettre; j'ai pu le faire.

Se souvient qu'en juillet 1873, il a écrit proposant de transporter 10,000 ou 15,000 tonnes de rails d'acier à \$1.30 à Kingston.

17593. Vous rappelez-vous avoir écrit en juillet, 1875, à M. Trudeau, le sous-ministre, à l'effet qui suit: que le coût supplémentaire du transport des rails, une fois chargés, serait une bagatelle jusqu'à Kingston; et qu'on s'en tiendra à ceux qui les transporteront de là vers l'Ouest, et que, comme presque une moitié des derniers rails pour Duluth et le Fort William avait été mise à bord de barges pour Kingston, les canaux n'admettant pas de bateaux tirant de plus de huit pieds, et que vous compreniez que le gouvernement possédait de vastes terrains et des docks à Kingston, et que vous entrepreniez, en conséquence, de livrer et empiler dans les docks à Kingston, soit 10,000 ou 15,000 tonnes de rails à \$1.30: vous rappelez-vous avoir écrit pareille lettre?—Je me rappelle la substance de la lettre.

17594. Vous rappelez-vous que votre maison a écrit pareille lettre?—Je suppose qu'elle l'a écrite.

17595. Qu'est-ce qui vous a porté à faire cette offre d'une manière si spontanée en apparence?—Je ne me souviens pas des circonstances qui m'ont poussé à le faire, mais je suppose qu'il y avait eu encombement à Montréal, les rails arrivant trop vite, et qu'il devenait nécessaire d'y remédier. Je ne donne pas ceci comme la raison qui a fait écrire la lettre, mais je supposerais naturellement que c'était là le motif.

*Transport de rails—  
Contrat No. 20.*

17596. Savez-vous si, dans le transport des rails de Montréal vers l'ouest jusqu'à un point quelconque sur le Lac Supérieur, par exemple, il est généralement nécessaire d'opérer un transbordement à Kington? —Pas dans tous les cas.

17597. Savez-vous si ce transbordement a généralement lieu?—Quelque-fois.

17598. Il appert du rapport imprimé que dans ce même mois de juillet 1875, votre maison a adressé une lettre à M. Trudeau, le sous-ministre à cet effet : que vous aviez appris que le gouvernement se proposait de faire transporter des rails d'acier sur le bord du canal, près de La Chine ; que vous soumissionneriez le lendemain pour ce transport, y compris le charroyage, le fret et l'empilement, et que vous espériez qu'il aurait la bonté de ne pas clore l'affaire avant d'avoir reçu de vos nouvelles ; vous rappelez-vous quelque chose de cela?—Je me rappelle qu'il y a eu certaine correspondance relative à ce sujet, et je ne doute pas que nous ayons écrit cette lettre.

Se souvient qu'en juillet 1875, il a proposé de transporter les rails sur le bord du canal, près de Lachine.

17799. Comment saviez-vous que le gouvernement avait le dessein de faire enlever ces rails pour les porter sur la berge du canal près de Lachine?—Je ne me le rappelle pas.

17600. Il n'y avait pas eu d'annonce pour cela, n'est-ce pas?—Je n'en sais rien, non plus. Nous recevions ces rails pour le compte de la Mersey, c'est-à-dire nous surveillions l'arrivée de ces rails, le contrôle de la quantité et le reste ; nous prenions les quittances nécessaires pour les gens de la Mersey, et naturellement nous devions savoir qu'il se faisait là un encombrement, et qu'il deviendrait nécessaire d'y obvier de quelque façon, mais j'ai su de l'agent du gouvernement qu'il fallait faire quelque chose de suite, et naturellement ma proposition a suivi.

17601. Savez-vous si le transport de ces rails à la Tranchée de Lachine a diminué le coût de leur transport vers l'Ouest, ou le coût était-il le même à partir de ce point que s'ils eussent été laissés à Montréal?—En vérité je n'en sais rien.

17602. Avez-vous fait, plus tard, une offre au gouvernement à ce sujet?—Je ne me le rappelle vraiment pas. J'ai pu en faire une. Si je ne me trompe, il y avait encombrement sur les quais à Montréal, et il fallait soit emmagasiner les rails ou adopter quelqu'autre mesure.

17603. Après votre lettre du 14 juillet, 1875, proposant de transporter tous les rails à Kingston, Holcomb et Stewart ont fait une offre au gouvernement ; étiez-vous en aucune façon intéressé dans cette transaction de Holcomb et Stewart?—Non, pas que je sache.

CONTRAT No. 22.  
N'était pas intéressé dans l'offre de Holcomb & Stewart.

17604. L'année suivante, le 16 mai, 1876, il a été passé un autre marché avec la Merchants Lake and River Steamship Co., pour le transport de rails de Montréal, Lachine et Kingston à l'ouest ; aviez-vous quelque intérêt dans ce contrat?—Je ne le crois pas.

17605. Cette offre paraît avoir été soumise au concours public, et Jacques & Cie., paraissent avoir été heureux dans leur soumission : savez-vous qui ils sont—s'ils sont en rapport avec cette ligne?—Je pense qu'ils l'étaient.

CONTRAT No. 27.  
Jacques & Cie en rapport avec la Lake and River Steamship Co.

17606. Il paraîtrait que votre maison a soumissionné, demandant \$5.40 par tonne jusqu'au Fort William, \$5.40 par tonne jusqu'à Duluth,

*Transport de rails—  
Contrat No. 27.*

\$5.40 jusqu'au Fort William, et \$5.40, par terre encore, jusqu'à Duluth ; dans les deux premiers cas, à partir de Montréal, et dans les deux derniers, à partir de Lachine ; en sorte que vous semblez ne faire aucune différence dans le coût de transport de ces deux endroits à l'Ouest?—Voilà une question à laquelle il est bien difficile de répondre, parce que quelques hommes de barges ou de *propellers* pouvaient demander moins à prendre les rails sur les berges à Lachine que s'ils avaient à descendre au bassin et à prendre les rails au milieu des vaisseaux qui se trouvaient là. Je ne crois pas, du reste, qu'il y eut beaucoup de différence dans l'un ou l'autre cas, s'il y en avait une.

17607. Vous rappelez-vous quel est le contrat suivant dans lequel vous avez été intéressé?—Non.

FICHES DE CHEMIN  
DE FER—  
CONTRAT No. 29.

17608. En juillet 1876, il y eut un contrat avec votre maison pour des fiches de chemin de fer au Fort William?—Je sais que nous avons eu un contrat avec le Gouvernement pour des fiches.

17609. Vous rappelez-vous s'il y a eu concours public pour ce contrat?—Je crois que oui.

17610. Il paraît qu'il y eût une annonce datée du 7 juillet 1876, invitant des soumissions jusqu'à midi, le 24 juillet?—Quelle est la date de votre soumission?

La soumission du  
témoin la plus basse  
\$57 par tonne.

17611. Les soumissions furent ouvertes le 25 juillet 1876 ; dans cette affaire votre soumission paraît être la plus basse, à \$57 par tonne : y a-t-il quelque explication que vous désireriez donner sur la question?—Aucune. Je crois que nous avons rempli le contrat d'une manière satisfaisante, et nous avons été payés.

BOULONS ET  
ÉCROUS—  
CONTRAT No. 30.

17612. Celui qui vient ensuite paraît être le contrat No 30, pour boulons et écrous ; vous rappelez-vous cette affaire?—Oui.

17613. Eh bien, qu'en dites-vous?—Si j'avais quelque chose pour aider ma mémoire—je me rappelle, naturellement, que nous avions un contrat pour boulons ; nous agissions pour d'autres personnes?

Ne sait pas si ce  
contrat a été soumis  
au concours public.

17614. Savez-vous s'il a été offert au concours public?—Je l'ignore.

17615. Vous rappelez-vous que par suite de ce que le contrat avec la compagnie de la Mersey n'a pas été rempli, en ce qui concernait les boulons et écrous, le gouvernement dut s'adresser à d'autres personnes pour se les procurer?—Oui.

Robb & Cie ont  
fourni les articles.

17616. Qui a fourni ces boulons et écrous au nom de la compagnie de Boulons et Écrous?—La compagnie de Boulons et Écrous, de Toronto.

17617. Robb & Cie?—Oui, c'est Robb & Cie ; je suppose que le titre véritable est la compagnie de Boulons et d'Écrous de Toronto. Nous étions ses agents à Montréal.

17618. Où étaient-ils faits?—La fabrique était à Toronto.

17619. Est-ce là que les boulons et écrous ont été fournis en vertu de ce contrat?—Je ne le crois pas.

17620. Où ont-ils été fournis?—Si je ne me trompe, la fabrique fut brûlée avant l'exécution de la commande.

*Boulons et Écrous—  
Contrat No. 30.*

17621. Comment le contrat a-t-il été rempli ?—Ce fut la compagnie La Cie de Boulons et écrous brevetés de Londres qui eut ultérieurement le contrat.

17622. Qui a conduit cette affaire du transport du nom de Robb & Cie à la nouvelle association ?—La nouvelle association, le Cie de Boulons et écrous brevetés ?

17623. Oui ?—Je crois que c'est moi. Je crois que je notifiai au Département qu'il y avait eu un incendie, et qu'il aurait à faire fabriquer ailleurs les boulons et écrous. Le témoin a prit avec elle des arrangements.

17624. Alors, où la livraison s'est-elle faite en vertu de ce nouveau contrat ?—La livraison a eu lieu à Montréal. Je sais que nous avons eu à payer les droits sur ces articles. Je m'y objectais, mais on nous dit que quelque part que nous les ayons obtenus, il nous fallait payer les droits quand même. Tous les autres boulons reçus, d'après ce que m'a déclaré les personnes qui en faisaient la livraison, étaient consignés en entrepôt à Montréal. Nous eûmes à payer les droits. A payé les droits.

17625. Si ces articles avaient été livrés comme ils devaient l'être dans le principe suivant la soumission de la Cie de Mersey, y aurait-il eu des droits à payer ?—Non ; ils auraient été mis en entrepôt. C'est le gouvernement qui aurait eu à payer les droits.

17626. Et pourquoi a-t-on exigé de vous ces droits ; était-ce parce que le nouveau contrat portait que Robb & Cie., livreraient les articles à Toronto ?—Je le suppose. Le gouvernement était très arbitraire, et il nous intima simplement que nous devions payer les droits. Je m'élevai contre cette prétention, mais le gouvernement passa outre et nous força de payer ? Pourquoi ils ont dû payer les droits.

17627. Je suppose que Robb & Cie., n'avaient pas de relation avec la compagnie d'acier et de fer de la Mersey ?—Non, je ne crois pas.

17628. Toute l'affaire a été arrangée par vous à votre propre avantage, et en votre propre nom comme marchand à commission ?—Oui ; nous savions que le gouvernement ne pouvait se passer de ces articles, et naturellement, nous avons fait des efforts pour en avoir la commande par l'entremise de nos amis ; c'est-à-dire, des personnes que nous représentions.

17629. Ce contrat paraît avoir été obtenu à la suite d'une lettre de votre maison, et ne pas avoir été mis au concours public ; est-ce comme cela que vous l'entendez ?—C'était parce que la Mersey refusait de remplir—refusait de les fournir. Le contrat obtenu à la suite d'une lettre de Cooper, Fairman & Cie.

17630. Vous voulez parler du contrat de novembre de la compagnie de la Mersey ?—Oui.

17631. Mais en mars, quand ce nouvel arrangement eut lieu, il n'y a pas eu de concurrence n'est-ce pas ?—Je n'en sais rien.

17632. Avez-vous pris quelque part à la concurrence, ou avez-vous fait une offre spontanément ?—J'ai fait une offre—du moins je le suppose—Je ne me rappelle pas les termes même de la lettre. J'ai offert que l'on transmette cette commande à Robb & Cie., que nous représentions. Nous étions leurs agents.

17633. Vous rappelez-vous si les prix de ces articles avaient baissé depuis novembre ?—Je ne me le rappelle pas.

*Boulons et Écrous—  
Contrat No. 20.*

Ne peut se rappeler  
l'état du marché.

17634. Ne pourriez-vous pas nous dire à l'heure qu'il est ce que vous avez donné pour les articles, et si le marché était réellement moins ferme dans le temps qu'en novembre ?—En vérité, je ne saurais dire.

Ne se rappelle pas si  
le marché a baissé  
entre novembre et  
mars.

17635. Si la tendance du marché avait été à la baisse depuis novembre à mars, le fait a dû probablement se graver dans votre esprit puisque en mars vous avez pris part à une transaction basée sur l'offre de novembre : ne vous rappelez-vous pas si elle était plus profitable que celle que vous fîtes en novembre ?—Non ; je sais que nous eûmes à payer les droits ; c'est ce qui m'a frappé davantage. Nous avons envoyé une protestation.

17636. Vous nous avez dit cela déjà ?—Cela nous a coûté de \$1200 à \$1600, je ne puis dire au juste ; mais entre \$1200 ou \$2000 de droits, voilà ce que nous eûmes à payer, en sorte que, en ce qui nous concernait, il ne nous restait pas un grand profit.

17637. Vous dites que vous considérez qu'il était dur pour vous de payer ces droits ?—Oui.

17638. Ne savez-vous pas qu'en mars, quand vous avez fait l'offre de fournir les articles, vous avez en même temps proposé de payer les droits ?—Oui ; je me souviens de cela. C'était là que se trouvait l'embarras, nous supposions et c'était notre intention et celle de Robb & Cie que les boulons seraient faits dans ce pays et étant faits dans ce pays, on aurait à payer les droits sur le fer qui entrait ; qu'il y aurait des travailleurs à employer, et pour préciser davantage, que la commande serait transmise à Robb & Cie. J'ai dit avec trop de légèreté que les droits seraient payés, c'est-à-dire sur le fer. Puis, quand la fabrique a été consumée par le feu, cette parole m'a été reavoyée.

17639. Vous rappelez-vous les prix que vous avez eus pour les bou-  
lons ?—Non.

\$101 par tonne pour  
les boulons et écrous.

17640. Il semble d'après les registres que le prix par tonne était de \$101 ?—Cela est probablement exact. Je ne me rappelle pas les chiffres.

A appris depuis que  
d'autres personnes  
avaient offert de  
fournir les boulons et  
écrous à un prix bien  
moindre

17641. Est-il à votre connaissance que d'autres personnes, soit en novembre ou auparavant, ou quelque temps avant mars, aient offert de fournir des boulons à un prix bien moins élevé ?—Dans le temps, je pense que je ne le savais pas ; mais plus tard, comme de raison, tout cela est tombé dans le domaine public, et je l'ai appris. Je veux dire que je ne crois pas que dans le temps où j'ai fait cet arrangement, je connaissais les chiffres des autres personnes.

17642. Savez-vous comment il s'est fait que votre soumission pour \$101 par tonne ait été acceptée en mars, si ces offres plus basses avaient été faites précédemment ? Vous voulez parler de la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey ?

17643. Non ; je parle de votre offre du mois de mars : la Compagnie de la Mersey, si je suis bien renseigné, n'a pas fait d'offre pour cet objet ?—C'est à mon offre en mars pour Robb & Cie. que vous faites allusion à présent ?

17644. Oui ; je vous demande si vous savez pourquoi votre offre du mois de mars, à \$101 par tonne, a été acceptée de préférence à ces

offres antérieures faites pour des prix moindres?—Je ne savais pas dans le temps qu'elles étaient plus basses.

17645. Le gouvernement les connaissaient; pouvez-vous expliquer la chose?—Pas d'autre explication que celle-ci: que les boulons s'adaptent spécialement à ces rails, et qu'il est d'usage quand on commande des rails de commander en même temps les boulons et les éclisses. Il faut qu'ils correspondent; et c'est l'usage d'en faire la commande aux mêmes personnes.

Ne peut expliquer pourquoi le gouvernement a accepté son offre, plus haute qu'elle était que les autres.

17646. Est-il pour quoi vous avez reçu la commande pour Robb & Cie, quand les rails étaient fournis par la Compagnie d'acier et de fer de la Mersey, en Angleterre?—Nous avons demandé la commande, et nous avons eu les rails de la Compagnie de la Mersey.

17647. Croyez-vous que votre explication s'applique bien à cette transaction?—Pas très bien. C'est ainsi que j'ai dû agir probablement. Le gouvernement fait ce qu'il lui plaît.

17648. Y a-t-il quelque autre chose se rapportant à ce contrat particulier, le contrat Robb & Cie., que vous désiriez expliquer?—Non; pas autre chose.

17649. Il paraît que votre contrat suivant est au nom de la compagnie de boulons et d'écrous brevetés pour des boulons et écrous pour les rails à Vancouver; vous rappelez-vous comment ce contrat a été obtenu?—Je ne sais pas. Je suppose que nous agissions pour elle et elle fit ses affaires directement avec le gouvernement. Nous ouvrimmes des négociations ou quelque chose comme cela. Nous étions ses agents ici, comme vous savez.

CONTRAT NO. 31,  
C. A.  
Le contrat de Cooper, Fairman & Cie au nom de la Cie des boulons d'écrous brevetés.

17650. Il paraît qu'il y a eu une offre en le 2 mars 1875, comme vous pouvez le voir pas l'Exhibit No. 149; est-ce là votre écriture?—Oui.

Offre de Cooper, Fairman & Cie., en mars 1875.

17651. Comment en êtes-vous venu à coter et à faire des propositions au Gouvernement sur ce sujet, en mars 1875?—Je l'ignore, à moins que je n'aie appris, naturellement, qu'il faisait venir des rails, et que, conséquemment, il aurait besoin de boulons.

Ne sait pas comment il en est venu à faire cette proposition.

17652. Autant que vous vous en souvenez, a-t-on demandé des offres à cet effet?—La chose est possible, mais je ne me rapelle pas.

17653. En ce qui vous concerne, votre offre a-t-elle été spontanée?—Je le pense. C'était une proposition que j'aurais fait à toute compagnie pour aucune chose de cette nature.

Offre spontanée.

17654. Est-ce que vous croyez qu'il est d'usage que des offres de cette nature soient faites au Gouvernement sans qu'une annonce ou une demande ait été faite invitant des soumissions?—Je n'ai jamais donné un moment d'attention à cette question. Mes propositions étaient sous ses yeux et elles ont été acceptées, et c'est tout ce que je voulais.

17655. Ce lot particulier n'avait pas été compris dans aucune offre antérieure, en novembre, ou dans aucune autre temps, qu'en dites-vous?—Je ne le crois pas?

17656. Autant que vous le savez, ce furent là la première et la dernière transactions pour lesquelles vous avez fait une offre spontanée à ce prix et que le gouvernement a acceptée?—Je ne sais pas si le gouvernement l'a acceptée.

*Boulons et Écrous—  
Contrat No. 31,  
C. A.*

17657. Ne savez-vous pas que la commande a été exécutée?—Je ne me le rappelle pas.

17658. Est-ce que vous ignorez que cette transaction de la Cie de boulons et d'écrous brevetés a été exécutée?—Je me rappelle que nous avons avec le gouvernement une transaction de concert avec la Cie de boulons et d'écrous brevetés, mais je ne me souviens plus des détails. Je présume que nous avons eu notre commission, et tout a été dit.

Ne pourrait dire si le marché était à la baisse en mars 1875.

17659. Je crois vous avoir déjà demandé s'il était à votre connaissance, vers le temps où vous avez fait cette offre en mars 1875, que le marché avait baissé depuis novembre?—Je ne saurais dire.

17660. Vous rappelez-vous avoir eu dans l'esprit cette impression : qu'en mars, vous avez eu un prix plus haut ou plus bas que vous n'auriez pu obtenir en novembre?—L'acier et le fer, voyez-vous, ne sont pas toujours de pair dans la même direction ; surtout les rails en acier. La chose est difficile à dire, pour moi, du moins. Je ne me rappelle plus l'état du marché. Comme de raison, les prix des boulons sont réglés par le marché du fer.

N'aimerait pas à se prononcer.

17661. Nous avons été induits à croire, d'après ce que nous a dit un témoin précédent, qu'en mars, 1875, le prix du marché pour boulons était considérablement plus bas qu'en novembre 1874—peut-être de £2 sterling par tonne ; cette déclaration vous rafraîchit-elle la mémoire sur cette question?—Non ; je n'aimerais pas à me prononcer d'un côté ou d'un autre sur le sujet.

Au département, a parlé à M. Trudeau, à M. Braun et à l'Hon. A. MacKenzie.

17662. Dans ce contrat ou dans tous les autres dont je vous ai parlé, avez-vous eu des communications, au moyen d'entrevues particulières avec aucune personne attachée au département?—Pas d'entrevues privées. J'allais au département quand j'avais quelque renseignement spécial à demander, et je parlais principalement à M. Trudeau.

17663. Avec qui encore discutiez-vous les affaires?—Eh bien ; avec M. Braun, et j'ai pu avoir une ou deux entrevues avec MacKenzie.

17664. Avec d'autres encore?—Non, pas que je sache.

17665. Il y a ici quelques lettres adressées à M. Buckingham, lui avez-vous écrit sur le sujet?—Pas que je sache.

17666. Dans aucune de ces entrevues, a-t-il été question de ces offres que vous avez faites par écrit, et sur lesquelles nous avons essayé de nous renseigner?—Non ; je ne crois pas en avoir jamais parlé. Si je lui ai demandé quelques renseignements, où si j'ai eu quelque conversation avec lui, ça dû être par rapport à quelques points dans quelque contrat que j'avais entre les mains, ou pour lequel j'avais l'intention de soumissionner.

17667. Quelque chose se rapportant à des matières que vous aviez déjà entreprises ou offert d'entreprendre?—Oui.

17668. Voulez-vous dire qu'il n'a pas été question de savoir si le gouvernement ferait bien d'accepter aucun de ces contrats que vous demandiez dans une lettre spontanée?—Non.

17669. Ni des termes de vos offres après la lettre?—Pas que je sache. J'écrivais généralement mes lettres de Montréal ; et le Gouvernement y répondait.

Dans ses conversations avec des personnes attachées aux départements, il n'a pas été question de contrats qui n'étaient pas passés.

*Boulons et Ecrus—  
Contrat No. 31,  
C. A.*

17670. N'avez-vous personne ici pour mener ces négociations au nom de votre maison?—Non, jamais.

N'avait personne à Ottawa pour surveiller les affaires de sa maison.

17671. Le contrat qui vient ensuite en est un avec vous, en votre propre nom, et nom comme agents d'aucune autre maison mais agissant apparemment pour vous-mêmes; l'affaire débute par une lettre que vous écriviez à M. Trudeau, le 19 janvier 1877, en ces termes :

FICHES DE CHEMIN  
DE FER.—  
CONTRAT No. 32.

“ Nous avons appris l'automne dernier que le Département avait besoin d'une quantité additionnelle de clous de chemin de fer pour Duluth, mais, par suite d'une hausse dans le fret et les assurances, nous n'étions pas capables de fournir cette quantité au même prix que pour le contrat au Fort William que nous avons placé bien bas. Cependant, nous sommes en mesure aujourd'hui de livrer 100 tonnes ou plus à Duluth, dès l'ouverture de la navigation au même prix (plus haut mentionné). ”

Lettre du 19 janvier 1877, offrant de fournir des fiches en fer à \$57 par tonne ; prix payé en juillet 1876, et considéré comme peu élevé.

Ce contrat se passait vers juillet, 1876, et le prix était de \$57 par tonne ; vous rappelez-vous ces circonstances?—La lecture de cette lettre me fait rappeler, mais je ne me rappelle pas la lettre.

17672. Vous rappelez-vous avoir fait une proposition au gouvernement comme celle-ci : qu'il vous permit de fournir les fiches au prix du contrat précédent qui était très bas?—J'en ai un vague souvenir, dû à la lecture de cette lettre. Si j'avais la lettre (Exhibit No. 153) je pourrais probablement confirmer le fait.

17673. Voici la lettre?—Oui ; c'est nous qui avons écrit cette lettre.

17674. Vous-mêmes?—Oui.

17675. Eh bien, ainsi la lettre sous les yeux, pouvez-vous nous donner quelqu'autre explication sur le sujet ; pouvez-vous dire, par exemple, comme il est advenu que vous ayez appris que le gouvernement avait besoin de 100 tonnes à Duluth, s'il n'y avait pas eu concours public pour cela ni annonce?—Je n'en sais rien, en vérité. Je me rappelle un incident à propos de Ryan. Soit Ryan ou d'autres personnes m'ont dit qu'ils avaient acheté des fiches à Toronto. Je ne sais pas si cela s'applique ou non à cette époque particulière. Voilà tout ce qui me reste dans l'esprit relativement à ces fiches là-bas.

Ne peut expliquer comment il a appris que le gouvernement avait besoin de 100 tonnes de fiches, aucune annonce n'ayant demandé des soumissions.

17676. Eh bien, croyez-vous aujourd'hui que vous étiez exact quand vous disiez dans la lettre de janvier, 1877, que le prix dans le contrat antérieur était bien bas?—Je l'étais probablement ou je n'aurais pas dit cela.

17677. Croyez-vous que vous aviez proposé peu de temps après de les fournir à un prix encore plus bas de beaucoup?—Si je l'ai fait, j'ai réussi à les avoir des fabricants à des prix beaucoup plus bas.

17678. Comme matière de fait, vous rappelez-vous si cette fourniture a été mise au concours public?—Je ne me le rappelle pas. Puis-je attirer votre attention sur cette lettre?—Il n'y est pas dit que j'ai offert de la prendre à un prix très bas, mais seulement que le contrat pris l'année précédente, à \$57 par tonne, était très bas. Il n'y a pas de doute qu'il a dû être bien bas dans ce temps-là, et j'ai offert, le printemps suivant, de fournir encore de ces articles au même prix.

17679. Mais n'avez-vous pas offert alors, en janvier, 1877, d'en fournir encore au même prix?—Oui.

17680. Voulez-vous dire que lorsque vous aviez offert de les fournir

*Fiches de chemin de fer—*  
*Contrat No. 32.*

au prix antérieur, vous n'aviez pas l'intention de faire voir que le prix était bien bas pour ce temps-là ? Cela pouvait peut-être en avoir l'air, mais mon intention était de dire, et je l'ai fait, tout simplement, que le prix de \$57 dans l'automne ou l'été précédent était un bas prix.

17681. Un bas prix pour ce temps-là ?—Oui.

17682. Mais pas pour le temps où vous écriviez cette lettre ?—On pourrait l'interpréter ainsi.

Ecrivit la lettre avec l'intention de suggérer que \$57 était un bas prix en 1877.

17683. L'avez-vous écrite avec l'intention qu'elle fût interprétée ainsi ; que \$57 était un bas prix ?—Oui, on pouvait le croire.

17684. Dites-vous aujourd'hui que c'était un bas prix pour ce temps-là ?—Je ne me le rappelle pas.

17685. Il paraît que l'on demandait des soumissions le 19 février 1877, pour la fourniture de 100 à 300 tonnes de ces fiches, et vous paraissiez avoir soumissionné pour cela ?—Quelle est la date, à quelle date avons-nous soumissionné ?

17686. Le temps fixé pour la réception des soumissions était le mardi, 13<sup>e</sup> jour de mars, en sorte que ce ne pouvait être postérieurement à cette date ; connaissez-vous quelque chose se rapportant au prix de cette soumission ?—Non ; je n'en sais rien.

Peu de temps après il soumissionna pour \$54.95.

17687. Les prix parmi ces différentes soumissions varient entre celui-ci qui est le plus bas, \$54.96 et le plus haut à \$75 ; vous rappelez-vous si, vers ce temps-là, il y avait une grande concurrence pour ces articles ?—Non ; je ne crois pas avoir jamais connu auparavant d'autres chiffres que les miens.

Avant d'envoyer sa soumission peut avoir découvert que Pillow, Hersey & Cie avaient soumissionnés à \$55 par tonne.

17688. Il y avait une autre soumission à 5cts la tonne au-dessus de la vôtre ; savez-vous si vous avez découvert ce dernier prix avant d'avoir envoyé votre soumission ?—La chose est possible.

17689. Savez-vous comment ?—Non, je m'en souviens pas. Qui étaient ces soumissionnaires ?

17690. Pillow, Hersey & Cie ?—Je ne me rappelle pas que nous ayons connus leur prix ; mais comme je viens de le dire, la chose est possible.

16691. Si vous l'avez fait, savez-vous par quelle entremise ?—Je l'aurais appris de Pillow, Hersey & Cie., eux-mêmes. Nous étions très-intimes.

17692. Étiez-vous leurs rivaux, ou bien étiez-vous intéressés dans leur soumission ?—Nous travaillions avec eux.

17693. Dans cette affaire ?—Je ne sais pas trop, mais je sais que nous avons agi avec eux dans d'autres transactions.

A préparé des soumissions avec Pillow, Hersey & Cie.

17694. Cet envoi de soumissions sous ces deux noms, l'une au nom de Pillow, Hersey & Cie, et l'autre sous celui de Cooper, Fairman & Cie, était-il pour l'avantage des deux maisons ?—Je ne saurais le dire. Nous avons agi de concert non-seulement dans ce cas, mais dans d'autres occasions—si celle-ci en est une, ce que je ne sais pas. Si nous avons agi ensemble dans cette affaire, nous étions convenus, avant de faire nos soumissions, que c'est de cette façon que nous enverrions nos soumissions.

Fiches de chemin de  
fer—  
Contrat No. 32.

17695. Le prix que vous avez reçu est, comme vous voyez, quelque peu au-dessous de \$57 ; vous rappelez-vous s'il y avait eu une baisse bien sensible entre le temps où vous avez écrit cette lettre et celui où vous avez déposé cette soumission ?—Je ne me le rappelle pas ; mais vous nommez certaines parties et vous parlez de \$75, en sorte qu'il ne devait pas y avoir une bien grande baisse. \$57 sont un bas prix aujourd'hui pour de bonnes fiches livrées là-bas à cet endroit.

17696. Je vous parle de la baisse, afin de pouvoir nous rendre compte de cette différence dans vos idées entre le 19 janvier 1877, et le 30 mars 1877 ; à l'une de ces dates vous dites que \$57 est un taux très-bas, et à la dernière, que \$54.95 sont suffisantes ?—C'est peut-être parce que le fer varie très rapidement quelquefois.

Les prix peuvent avoir baissé entre le 19 janvier 1877, et le 30 mars 1877 ; mais il n'en sait rien.

17697. Nous comprenons, sans doute, que cela peut avoir eu lieu, mais je vous demande comment cela s'est fait ?—Oh ! je ne me rappelle pas. Il nous passe par les mains un grand nombre de transactions tout le temps, il m'est tout à fait impossible de me rappeler toutes les circonstances et particularités à moins qu'il n'y ait quelque chose d'écrit.

17698. Nous espérons que, ayant reçu une assignation comme témoin, vous vous rafraîchiriez la mémoire de façon à pouvoir nous donner tous les renseignements possibles ?—Je n'ai pas eu la moindre chance de la faire. J'ai quitté Montréal à l'improviste pour aller à l'ouest et puis je supposais que vous aviez ici toute la correspondance et les formules imprimées, et que j'y trouverais tout ce qui me concernait.

17699. Etiez-vous intéressé dans une transaction entre le gouvernement et la Cie de transport du Nord-Ouest, pour le transport de rails de Kingston à St-Boniface ?—Je ne le crois pas.

17700. Vous rappelez-vous quelle est la transaction suivante dans laquelle votre maison avait un intérêt ?—Non ; à moins que ce ne fût pour une autre quantité de fiches.

17701. Il y en avait une, le No. 35, pour clous, Fort William et Duluth ; savez-vous si cette fourniture a été mise au concours public ?—Je le pense.

CONTRAT No. 35.

17702. Il y a une annonce du 21 février 1878, demandant des soumissions jusqu'au mardi, le 19 mars suivant ; je crois que dans cette affaire vous avez réussi, vous trouvant 5 pour cent plus bas que les plus bas après vous : vous rappelez-vous si vous aviez avec l'autre maison un arrangement comme celui dont vous nous avez parlé ?—Je pense qu'il est probable que nous en avons un avec Pillow, Hersey & Cie. Nous achetons beaucoup d'eux, et ils en font autant chez nous. Nos transactions s'élèvent à plusieurs milliers de piastres par année.

Cooper, Fairman & Cie de 5cts plus bas que la plus basse soumission suivante.

Pense que cela a pu être par suite d'une entente.

17703. Savez-vous si, dans cette affaire, vous aviez un arrangement en cette nature : ils paraissent être de 5 % par tonne au dessus de votre soumission ?—Je ne puis dire positivement, mais il est probable que nous en avons un.

17704. Après un examen plus minutieux de la liste des soumissions, je trouve qu'il y avait une soumission intermédiaire, Lee & Leys, 5 cts. par tonne au-dessus de vous, Pillow, Hersey & Cie se trouvant 20 cts. au-dessus de la leur ; vous rappelez-vous si vous aviez un tel arrangement avec Lee & Leys ?—Jamais.

*Fiches de chemin de  
fer—  
Contrat No. 35.*

17705. Savez-vous si vous aviez été informé de leur prix avant d'envoyer les vôtres?—Non.

17706. Avez-vous, en aucun temps, reçu des renseignements sur aucune telle matière, de la part de quelque personne attachée au Département?—Non.

17707. Je veux dire à propos du prix ou de la substance de quelque autre soumission?—Non.

Reconnaît pas d'influence indue exercée en faveur de qui que ce soit.

17708. Savez-vous si quelqu'un dans aucun des Départements a reçu quelque avantage ou somme en retour de l'aide donnée à quelqu'un d'intéressé dans aucun contrat ou soumission?—Non.

17709. Ni de vous ni d'aucun de vous, ni d'aucune autre personne?—Non.

17710. Savez-vous si quelque membre du Parlement ou quelque ministre a obtenu quelque avantage en retour de son aide ou influence?—Non.

17711. D'aucune maison ou d'aucun associé d'une maison?—Non.

17712. Savez-vous si un associé de quelque maison ou aucun individu a obtenu quelque avantage en dehors de ses droits par l'entremise de quelque membre ou de quelque ministre?—Non.

17713. Savez-vous si aucune personne a obtenu quelque droit ou bénéfice par l'entremise de quelque personne attachée à un Département?—Non.

17714. Savez-vous s'il y a eu des promesses de faites à aucun ministre ou membre ou personne liée avec aucun Département, pour les indemniser de quelque avantage ou bénéfice conféré à quelqu'un?—Non.

17715. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant à ces contrats dans lesquels vous avez été intéressé, que vous désiriez expliquer?—Je ne vois rien pour le moment.

17716. Avez-vous été intéressé dans quelque autre transaction que je n'ai pas nommée relativement au chemin de fer Pacifique-Canadien?—Je ne le crois pas.

17717. Y a-t-il quelque autre matière se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien, que vous puissiez expliquer sous forme de témoignage?—Je n'en connais pas.

17718. Y a-t-il autre chose que vous désiriez dire sur le sujet, soit à propos de relations avec le chemin de fer du Pacifique Canadien ou des arrangements entre votre maison, ou de toute autre matière dont il a été question dans votre interrogatoire?—Je ne me rappelle rien pour le moment. Je suppose que je vais me rappeler bien aussitôt que je serai parti.

17719. Vous n'avez plus rien à dire sur le sujet?—Rien de plus.

OTTAWA, samedi, 27 novembre, 1880.

TOUSSAINT TRUDEAU continuation de son interrogatoire :

Trudeau.

*Par le Président :—*

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

17720. Quel est le contrat qui vient ensuite ?—Le contrat No. 61. Entrepreneurs : Il s'agit de la construction de vingt-neuf milles de chemin de fer dans la Colombie Anglaise, entre Boston Bar et Lytton. Les entrepreneurs étaient Purcell, Ryan, Goodwin & Cie., la date du contrat est le 16 février, 1889.

17721. Cet ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique ?—Oui.

17722. En même temps que le dernier contrat ?—Oui.

17723. Je veux dire : l'annonce pour les soumissions a-t-elle été publiée dans le même temps ?—Oui.

17724. Avez-vous un rapport séparé sur les soumissions pour cette section, et le temps où elles ont été ouvertes ?—Oui ; je le produis. (Exhibit No. 244.)

17725. Qui assistait à l'ouverture ?—M. Fleming, M. Brown et moi.

17726. A quelle date était-ce ?—Le 20 novembre 1879.

Soumissions ouvertes  
le 20 novembre 1879.

17727. C'est-à-dire quelques jours avant le temps fixé pour la réception des soumissions ?—Oui.

17728. Vous rappelez-vous pourquoi l'ouverture a été retardée ?—Parce le ministre des chemins de fer et des canaux était absent, et l'on retarda l'ouverture jusqu'à son retour.

17729. Ces soumissions se trouvaient-elles dans le même paquet que celles que vous nous avez décrites quand vous nous avez parlé de la section A ?—Oui.

17730. A cette ouverture, avez-vous trouvé quelques soumissions que vous avez mises hors concours en ce qui concerne cette section B ?—Il y avait une soumission de Brown & Corbett qui avait été reçue trop tard, et qui, d'ailleurs, n'était pas accompagnée d'un mandat d'argent.

La soumission de  
Brown & Corbett  
reçue trop tard, et  
n'était pas accompa-  
gnée d'un chèque.

17731. Avait-elle quelqu'autre sûreté équivalant à un mandat ?—Non.

17732. Avez-vous cette soumission qui a été rejetée, aussi bien que les autres soumissions ?—Oui ; je produis quinze soumissions. (Exhibit No 245.)

17733. Si cette soumission avait été admise à concourir, aurait-elle réussi de préférence à celle qui a été acceptée ?—Non ; elle n'était pas la plus basse.

Cette soumission  
tardive n'était pas  
la plus basse.

17734. Et celle qui a été acceptée était-elle la plus basse de toutes les soumissions ?—Oui.

La plus basse a été  
acceptée.

17735. Le contrat a-t-il été finalement passé avec cette même maison qui avait fait la soumission la moins élevée ?—Oui.

17736. Avez-vous le contrat ou une copie ?—Je produis l'original ; et l'on en trouvera une vraie copie à la page 36 du Livre Bleu de 1880.

*Soumissions—**Contrat No. 61, C. A.*

Contrat transporté à  
Onderdonk le 10  
février 1880.

17737. Cette copie imprimée fera notre affaire sans qu'il soit besoin que vous produisiez l'original : Savez-vous si ce contrat a été transporté plus tard, ou si on l'a remplacé par un autre?—Oui; le 10 février, 1880, il a été transporté à Andrew Onderdonk.

17738. Aviez-vous ce transport?—Oui; je le produis. (Exhibit No. 246,)

17739. Le gouvernement a-t-il donné son consentement à ce transport de la première maison à Onderdonk, et accepté celui-ci comme entrepreneur aux lieu et place de première?—Oui; le gouvernement l'a sanctionné par un Ordre en Conseil que je produis. (Exhibit No. 247.)

Avant d'y consentir  
le département a  
demandé le temps  
d'y réfléchir.

17740. Cet ordre en conseil porte la date de juin 1880, tandis que le transport à Onderdonk est daté, comme vous avez dit, de février 1880; savez-vous s'il y a eu quelque doute ou quelque retard de la part du gouvernement pour accepter la position d'Onderdonk comme cessionnaire?—On trouve dans le Livre Bleu de 1880, une courte correspondance entre le ministre des chemins de fer et M. Trutch sur l'a-propos de ce transport; cela pourra peut-être vous aider dans l'explication de cette affaire?—Avant de donner son assentiment à cette proposition le gouvernement avait besoin de temps pour réfléchir.

17741. Savez-vous s'il y avait chez les premiers entrepreneurs quelque hésitation à exécuter le transport proposé, et si c'est cela qui a amené un certain retard : quoique le document soit daté du 10 février, il est possible qu'il n'ait pas été exécuté aussi à bonne heure que cela?—Je ne trouve rien sur le sujet dans la correspondance.

17742. Savez-vous s'il y a eu des entrevues privées, ou avez-vous assisté à quelqu'entrevue, dans lesquelles cette question a été discutée par quelques-uns des entrepreneurs?—Non.

17743. L'ordre en Conseil que vous avez produit, daté de juin, autorise non seulement le transport de Purcell, Ryan & Cie., à M. Onderdonk, mais une autre cession par Onderdonk à M. D. O. Mills; avez-vous quelque correspondance sur ce sujet?—Il y a quelques lettres imprimées dans le Livre Bleu de 1880; si vous pouvez nous dire que c'est là toute la correspondance, nous nous en contenterons; s'il y a quelque chose à y ajouter, veuillez nous le dire?—Autant que je le sais, le Livre Bleu contient toute la correspondance sur le sujet.

17744. Savez-vous s'il y a eu quelques entrevues sur le sujet, dont le résultat ne serait pas donné dans ce Livre Bleu?—Non.

17745. Savez-vous s'il y a eu quelque rapport de l'ingénieur en chef sur le sujet de ce transport du contrat de Purcell & Ryan à Onderdonk : il y en a un à la page 190, apparemment, mais je désire savoir s'il y a encore quelque chose de plus?—Il n'y a pas d'autre rapport de l'ingénieur en chef, en dehors de celui qui est imprimé à la page 190.

17746. Pouvez-vous nous donner quelqu'autre renseignement sur l'adjudication de la section B, ou le transport d'icelui, en dehors de ce qui se trouve dans les Livres Bleus, et de ce que vous nous avez déjà dit?—Non.

17747. Le rapport dont vous parliez quand vous avez déposé sur la section A, fait par l'ingénieur en chef en 1879, comprend cette section aussi bien que la section A, n'est-ce pas?—Oui.

*Soumissions—  
Contrat No. 62, C. A.*

17748. Quel est le contrat qui vient ensuite?—C'est le contrat No. 62 Entrepreneur : pour la construction de vingt-huit milles et demi de chemin de fer dans la Colombie Anglaise, entre Lytton et Junction Flat et le nom de l'entrepreneur est Andrew Onderdonk, et la date du contrat est le 23 décembre 1879. Andrew Onderdonk.

17749. Cet ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique, et demandé de la même manière que les deux derniers contrats?—Oui.

17750. Avez-vous quelque rapport sur les soumissions pour cette section en particulier?—Oui ; je le produis. (Exhibit No. 248.)

17751. Quand les soumissions pour cette section ont-elles été ouvertes et en présence de qui?—Elles ont été ouvertes le 20 novembre, en la présence de M. Fleming, M. Braun, et en la mienne.

17752. Ces soumissions se trouvaient-elles également dans le paquet que vous nous avez déjà dit avoir été mis de côté en l'absence du ministre?—Oui.

17753. Quand vous avez ouvert les soumissions, en aviez-vous trouvé qu'il a fallu rejeter et mettre hors de concours?—Il y en avait une de Brown & Corbett reçue trop tard, et sans accompagnement de mandat. *La soumission de Brown & Corbett reçue trop tard et sans mandat.*

17754. Était-elle accompagnée de quelqu'autre sûreté équivalant à un mandat?—Non.

17755. Cette soumission aurait-elle été acceptée si elle avait été reçue au temps voulu, et accompagnée de sûretés convenables?—Si les additions faites par les personnes envoyant leurs soumissions sont exactes, elle aurait été la plus basse.

17756. Vous rappelez-vous s'il avait été décidé avant d'ouvrir les soumissions, par les personnes alors présentes, qu'on ne devait pas la laisser participer au concours, ou est-ce après l'avoir ouverte, et en avoir connu les chiffres, que cette décision a eu lieu?—Elle a été mise de côté, avant que nous eussions commencé d'ouvrir les soumissions. *Mise de côté avant l'ouverture des soumissions.*

17757. Quand vous dites qu'elle a été mise de côté, voulez-vous dire que les fonctionnaires présents étaient d'opinion qu'on ne devait pas l'admettre à concourir?—Oui.

17758. Le contrat a-t-il été accordé au soumissionnaire régulier le plus bas?—Oui. *Contrat accordé au plus bas soumissionnaire régulier.*

17759. Cette soumission était faite par les mêmes personnes qui avaient réussi pour la section A?—Oui.

17750. Ce contrat a-t-il été transporté à la même personne qui avait obtenu le transport de la section A?—Oui.

17761. Y a-t-il eu à l'endroit de ce contrat pour la section C des transactions différentes que pour la section A—je veux dire par le gouvernement et les soumissionnaires heureux ou toute autre personne ; ou les choses se sont-elles passées comme pour la section A?—Il n'y a pas eu de différence.

17762. Ainsi, l'arrangement pour le transport de ce contrat était réellement compris dans l'arrangement pour le transport de la section A, n'est-ce pas?—Oui. *Les arrangements à l'égard de ce contrat sont les mêmes que pour le contrat 60.*

17763. Savez-vous s'il a été nécessaire, en aucun temps, d'en venir

*Soumissions—*

Contrat No. 62, C. A.

à une décision, ou de faire quelque transaction à l'endroit de l'une ou de l'autre de ces sections, séparément l'une de l'autre, après que le contrat a été une fois accordé?—Il y avait deux contrats séparés, mais je crois que la correspondance s'applique aux deux sections.

Les contrats 6c—33 17764. Y a-t-il eu, à votre connaissance, quelque différend à propos inclusivement, trans- de l'adjudication du contrat A ou du contrat B dans la Colombie portés à un syndicat Anglaise, ou quelque plainte de la part de quelque soumissionnaire représenté par Mills. malheureux?—Non.

Approuvé par un 17765. Y a-t-il quelque autre chose que vous vous puissiez déclarer, ordre en conseil. sous forme de témoignage, sur le sujet de ce contrat C, en dehors de ce qui paraît dans les Livres Bleus?—Non.

CONTRAT No. 63 17766. Tous ces contrats pour les quatre sections de la Colombie C. A. Anglaise ont été non seulement transportés à Onderdonk, mais par lui également transportés à un Syndicat représenté par M. Mills n'est-ce pas cela?—Oui.

17767. Et tout cela a reçu la sanction de Son Excellence en Conseil?—Oui.

17768. Quel est le contrat suivant?—Le contrat qui vient ensuite est le No 63, pour la construction de quarante milles et demi de chemin de fer dans la Colombie Anglaise entre Junction Flat et Savona's Ferry; le nom de l'entrepreneur est Andrew Onderdonk, et la date du contrat le 15 décembre 1879.

17769. Les soumissions pour cet ouvrage ont été demandées par les mêmes annonces dont vous nous avez déjà parlé, n'est-ce pas?—Oui.

17770. Avez-vous quelque rapport au sujet de cette section?—Oui, je le produis. (Exhibit No 249.)

17771. Quand l'ouverture a-t-elle eu lieu et en la présence de qui?—Elles furent ouvertes le 20 novembre 1879, en la présence de M. Fleming, de M. Braun et en la mienne.

17772. Les soumissions pour cette section étaient-elles incluses dans le paquet dont vous nous avez déjà parlé?—Oui.

Soumission irrégulière n'a pas été admise à concourir.

17773. En les ouvrant, vous êtes-vous aperçu qu'il y en avait une à laquelle vous n'avez pas permis de concourir?—Il y en avait une de Brown & Corbett qui était arrivée trop tard et qui n'avait pas de mandat.

17774. Contenait-elle quelque autre sûreté équivalant à un mandat?—Non.

17775. Avez-vous décidé qu'elle ne serait pas admise au concours avant de l'ouvrir et d'en connaître les prix?—Nous avons cru que nous ne devions pas l'admettre à concourir.

Pas aussi basse que celle qui a réussi.

17776. Était-elle aussi basse que celle qui a été acceptée?—Non.

17777. Le contrat a-t-il été adjugé au soumissionnaire le plus bas?—Oui.

Kavanagh le plus bas soumissionnaire.

17778. Qui a fait l'offre la plus basse?—T. & M. Kavanagh.

A la demande de Kavanagh, l'ouvrage a été donné à Onderdonk.

17779. Avaient-ils exécuté aucun contrat d'abord avant que Onderdonk ne devint l'entrepreneur; ou bien leur droit a-t-il été transporté

*Soumissions—  
Contrat No. 63, C. A.*

de telle façon qu'il devint l'entrepreneur originaire?—Il n'y a pas eu de contrat passé avec les Kavanagh, mais à leur demande, l'ouvrage a été donné à M. Andrew Onderdonk.

17780. Avant cette adjudication du contrat, avaient-ils fait le dépôt nécessaire pour leur donner le droit d'en disposer?—Ils avaient envoyé un mandat, mais ils n'avaient pas donné d'autre sûreté.

17781. Quel temps leur a-t-on accordé, après qu'ils eurent été notifiés que le contrat leur était adjugé, pour faire leur dépôt additionnel?— Dans une lettre du Département à M. Kavanagh, dont copie est imprimée à la page 147, M. Kavanagh est prié de faire son dépôt final le ou avant le 8 décembre, et à la page 150 du même Livre Bleu, on trouve la copie d'une lettre du Département à M. Kavanagh par laquelle on lui accorde un délai jusqu'au 11 décembre.

17782. Ont-ils fait ce dépôt le 11?—Non; mais le 11, ils ont adressé Onderdonk déposa une lettre au département demandant que l'ouvrage fût accordé à \$90,000. M. Andrew Onderdonk, et M. Onderdonk fit un dépôt de \$90,000 le jour suivant, le 12.

17783. On leur a donné au delà du 11 pour leur permettre de le faire?—Le temps avait été prolongé jusqu'au 13.

17784. Par quelle autorité cette extension avait-elle été permise?— Elle a été accordée par le ministre avec l'autorité d'un ordre en conseil. Prolongation de temps accordée par le ministre et approuvée par un ordre en conseil.

17785. Voulez-vous dire, quand vous dites que l'extension est approuvée par le conseil; que la transaction elle-même est approuvée, et que cela entraîne l'extension sur laquelle la transaction est basée?—Oui.

17786. Y a-t-il d'autre document, en dehors de ce que l'on trouve au Livre Bleu, sur le sujet de cette prolongation, autant que vous le sachiez?—Non.

17787. Avez-vous pris part à quelque discussion sur la question de cette prolongation soit avec le ministre ou quelqu'autre officiel, ou quelqu'autre personne?—Je ne me rappelle pas d'autre discussion que celle dont il est question dans le Livre Bleu.

17788. Avez-vous quelques moyens de savoir pourquoi cette extension a été accordée à Kavanagh, soit la première ou la seconde extension?—Non.

17789. Savez-vous s'il s'est élevé quelque difficulté au sujet des sûretés à fournir avant que le contrat fût passé dans aucune des sections dans la Chambre Anglaise; on trouve à la page 149 un rapport à ce sujet, mais il est possible que vous en sachiez plus long que ce que l'on trouve là?—Non; le rapport, à la page 149, contient tous les renseignements que je pourrais donner.

17790. Je crois que vous avez déjà dit que ce contrat, après avoir été donné à Onderdonk en vertu de ce transport de Kavanagh, fut ensuite cédé par le dernier à Mills comme les contrats pour A, B et C?—Oui.

17091. Avez-vous les soumissions originales dans cette affaire?—Oui; je produis douze soumissions. (Exhibit No. 250.)

17792. Avez-vous les soumissions originales pour la section C?—Oui; j'en produis douze. (Exhibit No. 251.)

*Soumissions—*

Contrat No. 63, C. A

17793. Y a-t-il quelqu'autre matière se rattachant à cette section D sur laquelle vous puissiez nous fournir des renseignements en dehors de ceux que l'on trouve dans le Livre Bleu?—Non.

Goodwin.

JAMES GOODWIN : continuation de son interrogatoire :

CONTRAT No. 61  
C. A.*Par le Président :*

17794. Il n'est pas nécessaire que vous soyez assermenté à nouveau, vu que vous avez déjà prêté serment dans cette affaire ; est-ce ainsi que vous le comprenez?—Oui.

Le témoin et ses associés ont soumissionné sans intention de vendre.

17795. Aviez-vous pris, avant de soumissionner pour les sections de la Colombie Anglaise, aucun arrangement avec quelqu'autre soumissionnaire, aux fins de lui vendre plus tard votre contrat, ou quelqu'autre arrangement par lequel une soumission serait faite à certain taux, soit plus haut soit plus bas que celui d'aucunes autres personnes?—Non ; Ryan, le Col. Smith et moi, nous avons fait une soumission et l'avons envoyée, mais pas avec l'intention, dans le temps, d'en disposer plus tard.

Pas d'arrangement entre sa maison et d'autres maisons au sujet des prix.

17796. Existait-il, dans le temps, aucun arrangement entre votre maison et quelqu'autre personne que ce fût sous le rapport des prix?—Aucun arrangement quelconque.

17797. Savez-vous s'il existait aucun arrangement semblable entre quelques-uns de ceux qui soumissionnaient?—Non ; je puis déclarer ici que je n'ai vu Onderconk qu'après que les soumissions eurent été déposées, je ne l'ai jamais vu ni lui ai-je jamais parlé.

Trudeau.

TOUSSAINT TRUDEAU, continuation de son interrogatoire :

PONT SUR LA  
RIVIÈRE ROUGE—  
CONTRAT No. 64.*Par le Président :—*

17798. Quel est le contrat qui vient ensuite?—Le contrat No 64, pour l'érection d'un pont temporaire sur la Rivière Rouge, à Winnipeg. Le contrat fut passé le 18 mars 1880, avec Ryan, Whitehead et Ruttan.

17799. L'ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique?—Oui.

17800. Il y a eu des annonces demandant des soumissions?—Oui.

17801. Où furent publiées ces annonces?—Dans Manitoba

17802. Par qui ont-elles été ouvertes?—Une liste des soumissions reçues a été envoyée au Département dans un rapport de Sandford Fleming, daté du 6 avril 1880. Le rapport ne dit pas par qui elles ont été ouvertes.

17803. Avez-vous ce rapport?—Oui.

17804. Qui, d'après le rapport, avait la plus basse soumission?—Ryan, Whitehead & Ruttan.

17805. Est-ce cette même maison qui a obtenu le contrat?—Oui.

17806. Quel est le chiffre de leur soumission?—\$7,350.

Contrat adjugé au plus bas soumissionnaire \$7,350, montant de la soumission.

*Pont sur la Rivière  
Rouge—  
Contrat No. 64.*

17807. Savez-vous quels progrès les travaux avaient faits en juin dernier, ou pouvez-vous dire si l'ouvrage a été parachevée?—Le pont a été terminé.

17808. A-t-il été payé?—Oui.

17809. Sans difficulté?—Oui, sans différend.

17810. Y a-t-il eu quelque plainte ou dispute de la part des soumissionnaires malheureux; ou d'aucun d'eux?—Pas que je sache.

17811. Veuillez produire le rapport dont vous parlez?—Oui; je le produis. (Exhibit No. 252.)

17812. Y a-t-il quelque autre matière se rapportant à ce contrat que vous désiriez expliquer?—Non.

OTTAWA, lundi, 29 novembre, 1880.

TOUSSAINT TRUDEAU, continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :*

17813. Quel est le contrat qui vient ensuite?—Le contrat No. 65, avec James Crossen, pour la construction de quatre wagons de voyageurs de première classe. La date du contrat est le 15 mars, 1880.

17814. L'ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique?—Oui.

17815. Avez-vous une copie de l'annonce et de quelque rapport sur les soumissions?—Oui; je la produis. (Exhibit No. 253.)

17816. Quel est le temps fixé pour la réception des soumissions?—Lundi, le 23 février 1880.

17817. Quand ont-elles été ouvertes, et en la présence de qui?—Elles ont été ouvertes le 2 de mars 1880, en la présence de M. Smellie de M. Braun et en la mienne.

17818. La description de ce contrat dans le rapport de Fleming comprend quatre wagons de voyageurs de première classe et un wagon officiel. Ce rapport des soumissions déposées et de l'annonce fait voir que la demande n'était que pour des soumissions pour les wagons de première classe et autres wagons, mais non pour un wagon officiel?—Oui.

17819. Comment les soumissions sont-elles venues pour le wagon officiel?—Un rapport de l'ingénieur du département, daté du 15 mars 1880, fait voir que lorsque les soumissions pour les wagons de première classe ont été reçues, les dessins du wagon officiel n'étaient pas prêts. Dès que ces dessins furent prêts, les constructeurs qui avaient envoyé des offres pour les wagons de première classe, demandèrent à envoyer des soumissions pour le wagon officiel. Les mêmes parties ont envoyé des soumissions, et la plus basse a été acceptée.

*L'arrangement séparé pour le wagon officiel.*  
*La soumission la plus basse pour le wagon officiel et les wagons de première classe, a été acceptée.*

17820. Tous ceux qui avaient d'abord soumissionné pour les wagons de première classe ont-ils été demandés à faire des offres pour le wagon officiel?—Oui.

17821. Le contrat des wagons de première classe a-t-il été donné au soumissionnaire le plus bas?—Oui.

*Wagons de Voyageurs—*

Contrat No. 65.

Somme du contrat  
\$24,900.

17822. Et celui du wagon officiel?—Oui.

17823. Quelle est la somme totale de ce contrat?—'Environ \$24,900.

17824. A-t-il été accepté?—Oui.

17825. Y a-t-il quelque difficulté à son sujet?—Non.

17826. Dans ce rapport des différentes soumissions envoyées, en réponse à votre annonce, je trouve sept maisons qui ont fait des offres, mais je vois aussi que deux seulement ont fait des offres pour les wagons de première classe?—Oui.

17827. Les autres offres étaient pour les autres wagons, tels que wagons du bagage, wagons à marchandises, etc.?—Oui.

17828. Quelqu'autre contrat pour wagons ordinaires était-il basé sur ces offres?—Oui; il y avait des contrats pour wagons de la malle et pour wagons à marchandises et wagons-plateformes.

17829. Avec qui ces contrats ont-ils été passés et quels sont leurs numéros?—Les wagons à marchandises et les wagons-plateformes sont connus sous le nom de contrat No. 67; et les wagons de la malle et du bagage sous le nom de contrat No. 68.

17830. Le contrat No. 67 a-t-il été donné au soumissionnaire le plus bas?—Le contrat No. 67 est pour soixante wagons à marchandises et soixante wagons-plateformes. Le contrat est passé avec la Compagnie des wagons de Mouctou, et est basé sur une soumission qui est la plus basse pour les wagons-plateformes, mais non pour les wagons à marchandises.

17831. Quelle est la différence entre le soumissionnaire heureux et le plus bas pour les chars à marchandises?—\$5 par wagon.

17832. Qui a fait cette soumission: \$685 était l'offre la plus basse?—Par Simon Peters. L'annonce demandait des soumissions pour soixante wagons à marchandises. M. Peters offrait d'en fournir quinze à trente seulement.

17833. Dois-je comprendre alors qu'il aurait été nécessaire, dans tous les cas, afin de se procurer le nombre voulu, de s'adresser à MacKay &amp; Elliott, connus sous le nom de la Cie des wagons de Moncton?—Oui.

17834. Simon Peters s'est-il plaint de ce qu'il n'avait pas le contrat pour la proportion qu'il offrait de fournir?—Non; au contraire, il y a une lettre de lui par laquelle il demande à retirer sa soumission. Je produis la lettre. (Exhibit No. 254.)

17835. Y a-t-il eu des plaintes, à propos de ces contrats de wagons, de la part des personnes qui n'ont pas obtenu de contrats?—Non.

17836. Toutes les soumissions envoyées ont-elles été examinées et admises à concourir, ou y en a-t-il quelques-unes d'irrégulières et mises de côté pour cela?—Toutes furent admises à concourir.

17837. Quelle est la somme embrassée dans le contrat 67?—\$70,800.

27838. Ce contrat a-t-il été exécuté?—Pas encore, il est en voie de l'être.

17839. Quelle est la somme du contrat No. 68?—\$6,230.

17840. Quelle est la date du contrat No. 68?—Le 8 mai, 1880.

WAGONS DE LA  
MALLE ET WAGONS  
PLATEFORMES.—  
CONTRATS NOS. 67  
ET 68.

Le contrat 67 pour soixante wagons à marchandises et soixante wagons-plateformes, basé sur une soumission la plus basse pour wagons-plateformes, mais non pour wagons à marchandises.

Simon Peters offrit de fournir de quinze à trente wagons à marchandises, à \$5 plus bas, mais l'annonce demandait soixante wagons.

Simon Peters demande à retirer sa soumission.

Il s'agit d'une somme de \$70,800 dans le contrat 67 qui est en voie de s'exécuter.

\$6,230 dans le contrat 68.

*Wagons de la maïo  
et Wagons plute-  
formes—  
Contrats Nos. 67  
et 68.*

17841. Avez-vous les soumissions originales qui ont été envoyées pour ces différents contrats de wagons?—Oui; j'en produis sept (Exhibit No. 255.)

17842. Elles ne comprenaient pas les soumissions pour le wagon officiel, n'est-ce pas?—Non; je produis maintenant la soumission pour le wagon officiel. (Exhibit No 256.)

17843. Est-ce que le contrat pour le wagon officiel a été commandé par un ordre en conseil ou par le ministre?—Il a été commandé par le Conseil, le 18 mars 1880. Je produis l'ordre en conseil. (Exhibit No. 257.)

Le wagon officiel commandé par un ordre en conseil.

17844. Y a-t-il quelque autre chose se rapportant à ces contrats de wagons que vous croyiez nécessaire d'expliquer?—Non.

SOUMISSIONS—  
CONTRAT No. 66.

17845. Quel est le contrat qui vient ensuite?—Le contrat No 66, pour la construction des deuxième 100 milles de la ligne à l'ouest de la Rivière Rouge.

Les deuxièmes 100 milles à l'ouest de la Rivière-Rouge.

17846. Avez-vous quelque rapport de l'ingénieur sur les soumissions pour ces deuxième 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge?—Oui; je produis un rapport de M. Sandford Fleming, daté du 13 avril 1880. (Exhibit No 258.)

17847. Le contrat a été accordé, dans le principe, à Bowie et McNaughton; ont-ils transporté, et si oui, qui en est devenu l'entrepreneur?—En vertu de l'autorité d'un ordre en conseil, daté du 22 mai 1880, le nom de George McTavish a été ajouté à l'Association de Bowie & McNaughton.

Suivant un ordre en conseil, le nom de Georges McTavish est ajouté à l'association de Bowie & McNaughton.

17848. La raison sociale a-t-elle, dans ce cas, continué comme Bowie, McNaughton & McTavish, ou bien le nom de McNaughton a-t-il été laissé de côté?—La nouvelle association est connue sous le nom de Bowie, McTavish & Cie, et se compose de Bowie, McNaughton et McTavish.

17849. Avez-vous une copie de l'ordre en conseil que vous pouvez produire?—Oui; je la produis [Exhibit No. 259.]

17850. Pouvez-vous produire celle des soumissions pour cet ouvrage qui se trouve la plus haute immédiatement après celle qui a été adoptée? Je pense qu'elle a été faite par une maison de Barrie, Marpole & Cie?—Oui, je la produis. [Exhibit No. 260.]

TRANSPORT DES  
RAILS.—

17851. Quel est le contrat non examiné encore et qui vient ensuite?—Le contrat No. 70, avec la compagnie de Transport du nord-ouest, pour le transport des rails, de Montréal à Emerson et au Fort William.

CONTRAT No. 70.  
De Montréal à Emerson et au Fort William.

17852. Comment ce contrat a-t-il été amené: Y a-t-il eu concours?—Une annonce a été publiée, et des soumissions ont été reçues. Je la produis. (Exhibit No. 261.)

17853. Quand les soumissions ont-elles été ouvertes et en la présence de qui?—Elles ont été ouvertes le 13 mai par M. Fleming et moi.

17854. Toutes les soumissions reçues ont-elles été admises à concourir?—Oui.

17855. Qui a fait la soumission la plus basse?—Henry Beatty, de la compagnie de transport du nord-ouest.

Le plus bas était Henry Beatty, de la Cie de transport du Nord-Ouest.

*Transport de rails—  
Contrat No. 70.*

23,000 tonnes.

17856. Je vois que l'annonce invite des soumissions jusqu'à samedi, le 8 mai, pour le transport d'environ 23,000 tonnes de rails, éclisses et boulons, dont une partie livrable sur les wagons à Emerson et le reste au Fort William, était-ce à peu près la quantité qui avait été entreprise ?—Oui.

\$5 par grosse tonne livrables au Fort William.

17857. Quel est le taux porté au contrat pour la livraison au Fort William?—\$5 par tonne.

17858. La grosse tonne, je suppose?—Oui.

17859. Et le transport se faisait de Montréal?—Oui.

\$14 par tonne jusqu'à Emerson.

17860. Quel est le prix nommé pour le transport de la grosse tonne de Montréal à Emerson, dans la soumission la plus basse?—14.50.

\$9.50 de différence entre livraison au Fort William et à Emerson.

17861. Ainsi, la différence entre la livraison au Fort William et à Emerson est de \$9.50 pour la grosse tonne, est-ce bien cela?—Oui.

17862. Quel rapport ce prix a-t-il avec les contrats antérieurs pour la même ouvrage?—Il est plus bas.

Ce contrat est de \$8.50 plus bas que ce qu'il a été payé à la compagnie de transport du Nord-Ouest, en vertu du contrat 34.

17863. De combien?—De \$8.50 par tonne entre le Fort William et Emerson.

17864. A qui, et en vertu de quel contrat, ce prix—le prix plus haut—a-t-il été payé pour le transport des rails du Fort William à Emerson au taux de \$18 la tonne?—C'était en vertu du contrat No. 34 avec la Compagnie de transport du Nord-Ouest.

17865. Alors, en comparant ces prix tout le long de Montréal à Emerson, quel rapport le prix total a-t-il avec celui des contrats antérieurs pour le même ouvrage?—Il est d'environ \$4.80 par tonne plus bas.

A payé auparavant \$4.80 de plus, de Montréal à Emerson.

17866. Trouvez-vous que dans aucune occasion précédente le transport des rails de Montréal à Emerson vous a coûté \$4.80 de plus que cela?—Oui.

Contrat 22, \$1.20 de Montréal à Kingston; contrat 34, \$18 de Kingston à St. Boniface.

17867. Vous rappelez-vous en vertu de quel contrat, vous avez payé le prix plus haut pour le même ouvrage?—En vertu du contrat 22; on a payé \$1.20 pour le transport de rails de Montréal à Kingston, et en vertu du contrat 34, \$18, de Kingston à St. Boniface.

Contrat donné au plus bas soumissionnaire.

17868. Ce contrat que nous examinons à l'heure qu'il est a-t-il été adjugé au soumissionnaire le plus bas?—Oui.

Pas de plainte au sujet du contrat.

17869. Quelques-unes des autres personnes qui avaient soumissionné ont-elles formulé quelques plaintes de ce qu'elles n'avaient pas obtenu le contrat?—Non.

17870. Ce contrat, No. 70, était-il autorisé par ordre en conseil?—Oui; je produis cet ordre. (Exhibit No. 262.)

Travaux en voie de progrès.

17871. L'ouvrage de ce contrat 70 a-t-il été exécuté?—Ces travaux sont en voie d'exécution.

CONTRAT No. 60.

N'est pas un contrat formel.

17872. Y avait-il, avant celui-ci, un contrat pour le même objet, le No. 69?—Le No. 69 n'est pas un contrat formel. Dans l'été de 1879, la compagnie de transport du nord-ouest devait transporter 11,000 tonnes à Manitoba pour M. Ryan, l'entrepreneur des premiers 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge. La compagnie du nord-ouest avait aussi avec le département un contrat pour le transport de quelques 4,000

*Transport de rails—  
Contrat No. 69.*

tonnes au Fort William. Tard dans l'automne de 1879, on découvrit que les fabricants en Angleterre envoyaient au-delà des 15,000 tonnes que l'on attendait, et M. Beatty recut l'ordre de transporter cet excédant, les taux restant les mêmes que ceux que payait M. Ryan, qui était l'entrepreneur pour la section 48.

17873. En vertu de quelle autorité cet arrangement a-t-il été fait ; par celle du ministre ou du conseil ?—M. Fleming seul en parle dans son rapport, et la chose a été approuvée par ordre en conseil ; je les produis tous deux. (Exhibit Nos. 263 et 264.)

17874. Quel prix a-t-on payé pour cet ouvrage ?—\$16.

17875. Quel rapport a ce prix avec les prix que vous payez auparavant pour le même travail ?—Il est moins élevé.

17876. De combien par tonne ?—Prenant pour base les contrats 22 et 34, il était de \$3.30 moins élevé. \$3.30 en moins comparé au prix précédent.

17877. L'ouvrage, est-il fait d'après cet arrangement ?—Le travail s'est fait, mais les comptes n'en ont pas encore été réglés finalement.

17878-9. Quel est le contrat qui vient ensuite ?—Le contrat No. 71 pour l'érection et la fourniture de construction en fer sur les débouchés ouest du Lac des Bois. Le contrat était avec la compagnie des Ponts de Toronto. CONSTRUCTIONS EN FER—  
CONTRAT NO. 71. \*  
Entrepreneurs, la Cie des ponts de Toronto.

17880. Cet ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique ?—Oui.

17881. Avez-vous une copie de l'annonce et du rapport sur les soumissions ?—Oui ; et je le produis. (Exhibit No, 265.)

17882. Il appert de ce rapport que deux soumissions furent envoyées. Elles ont été ouvertes par vous et par M. Smellie deux jours après la date nommée pour les recevoir : y a-t-il, à propos de cette affaire, quelque autre chose que ce que l'on trouve dans ce rapport ?—Non.

17883. Toutes les soumissions reçues ont-elles été admises à concourir ?—Oui.

17884. Et le contrat a été adjugé au plus bas soumissionnaire ?—Oui. Contrat donné au plus bas soumissionnaire.

17885. Ceux qui n'ont pas réussi ont-ils formulé des plaintes à cet égard ?—Non.

17886. Quelle est la somme totale en jeu dans ce contrat ?—Environ \$50,000. Le contrat embrasse une somme de \$50,000.

17887. On en est venu à la décision d'accorder ce contrat, paraît-il, avant la date de notre commission, mais le contrat lui-même a été exécuté postérieurement ; cela est-il exact ?—Oui.

17888. Y a-t-il quelque chose à propos de cette affaire, jusqu'au moment de l'adjudication du contrat, qui demande de plus amples explications ?—Rien.

17889. Quel est le contrat suivant ?—Les contrats 72 et 73 furent passés en juillet et octobre.

17890. Avait-on pris les mesures préliminaires—telles qu'annoncées ou adjudication du contrat—avant le 16 juin ?—Non.

*Construction en  
fer—  
Contrat No. 71.*

17891. Quel est l'autre contrat à propos duquel on a pris des mesures préliminaires avant le milieu de juin dernier?—Le 17 mai, 1880, on reçut des soumissions pour les réservoirs et ponts requis pour fournir de l'eau aux locomotives, mais aucune de ces soumissions n'a été acceptée.

*CLOTURE EN FIL DE  
FER—  
CONTRAT No. 77.*

17892. Quelle est l'autre affaire avant le milieu de juin dernier?—Les Nos. 75 et 76 sont des contrats passés après le mois de juin. Le No. 77 est un contrat pour clôture. On publia une annonce, en date du 26 avril, 1880, demandant des soumissions pour clôtures en fil de fer. L'annonce portait que les soumissionnaires fourniraient des spécifications, dessins et échantillons de clôture, ou des différentes sortes de clôtures qu'ils proposaient de faire. Des soumissions furent reçues en réponse à cette annonce, et la comparaison des soumissions entraîna la comparaison des plans proposés.

17893. Avez-vous un rapport sur le sujet?—Oui, j'en produis. (Exhibit No 266.)

17894. Par qui les soumissions ont-elles été ouvertes?—Elles ont été ouvertes le 1<sup>er</sup> de juin 1880, par M. Smellie, M. Braun et moi. Je produis un certificat de l'ouverture. (Exhibit No 267.)

17895. A-t-on décidé si l'on devait adjuger le contrat avant la mi-juin?—Non.

17896. A-t-on rejeté quelqu'une ou quelques-unes des soumissions pour cause d'irrégularité suffisante pour ne pas les admettre à concourir?—Non.

17897. Quelle est l'autre affaire avant le milieu de juin?—Dans l'ordre des dates, celui-là est le dernier.

17898. Y a-t-il quelque matière à laquelle nous n'avons pas touché que vous croyiez demander des explications, c'est-à-dire des contrats qui n'ont pas été exécutés avant le milieu de juin?—Non.

17899. Pouvez-vous dire s'il y a eu des frais à propos d'aucuns d'eux—je parle de ceux qui n'ont pas été exécutés avant le milieu de juin?—Non; il n'y a pas eu de frais.

*SUBSIDE AU  
CANADA CEN-  
TRAL—  
CONTRAT No. 16.*

*Le Président du  
Canada Central  
demande un subsidé  
de \$12,000 par mille.*

17900. Y a-t-il quelques-unes des anciennes matières sur lesquelles vous pouvez être interrogé dans le moment?—Le contrat 16 avec le chemin de fer du Canada-Central pour subsidé.

17901. La dernière fois que vous nous avez parlé de cette affaire dans votre témoignage, on vous avait demandé de produire la correspondance qui avait amené la transaction; avez-vous cette correspondance aujourd'hui?—Je produis ici une lettre du Président de la compagnie du chemin de fer du Canada-Central, en date du 22 août 1874. Elle est adressée à Son Excellence le Gouverneur-Général, et dans laquelle il le prie d'accorder un subsidé de \$12,000 par mille sur la ligne à construire jusqu'au village de Renfrew, et jusqu'au terminus Est du chemin de fer Canada-Central, soumis aux dispositions prescrites par la 14<sup>e</sup> section de l'Acte du chemin de fer du Pacifique-Canadien de 1874. (Exhibit No. 268.)

17902. Qu'est-ce qui suit cette lettre?—L'affaire fut renvoyée à l'ingénieur en chef qui envoya un de ses aides sur la ligne pour examiner la contrée.

Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 16.

17993. Le résultat de cet examen est-il consigné au rapport de l'ingénieur?—M. Fleming fit son rapport le 6 octobre. Je produis le rapport.

17994. C'est celui qui est attaché à la lettre que vous avez déjà produite, n'est-ce pas?—Oui.

17995. Et que fit-on ensuite?—Ensuite il fut passé un Ordre en Conseil le 4 novembre 1874, accordant un subside de \$12,000, soumis à certaines conditions, et à la ratification de l'Ordre en Conseil par résolution de la Chambre des Communes, copie de laquelle je produis. Ordre en conseil, 4 novembre 1874, accordant le subside de \$12,000.  
[Exhibit No. 269.]

17996. Cet Ordre a été ratifié, je crois, par une résolution de la Chambre des Communes?—Oui, le 13 mars 1875.

17997. Et ensuite?—Le 24 mars, 1875, le secrétaire de la Compagnie du chemin de fer Canada Central informa le Département que la Compagnie avait passé contrat avec l'Hon. M. Foster pour la construction de la ligne, et envoyait, incluse, une copie du contrat. Une copie du contrat est incluse dans le papier déjà produit, exhibit No. 269. M. Brown accusa réception de cette lettre le 27 mars, 1875. Le 24 mars 1875, lettre reçue disant que la compagnie avait passé contrat avec Foster.

17998. Ce contrat dont vous avez parlé est simplement entre la compagnie du chemin de fer et M. Foster? Y avait-il quelque contrat entre la Compagnie du chemin de fer et le Gouvernement?—Il n'y a rien autre chose que l'Ordre en Conseil accordant le subside aux conditions établies dans l'Ordre en Conseil.

17999. L'une des conditions dans cet Ordre en Conseil est, apparemment que la compagnie, dans un mois de la ratification de l'Ordre en Conseil, procurera à la satisfaction du ministre des Travaux, qu'elle a passé un contrat ou des contrats *bonâ fide* pour la construction du chemin de fer, et qu'elle s'est assuré des moyens suffisants pour terminer la ligne dans le temps fixé: savez-vous si elle a donné au gouvernement des garanties suffisantes qu'elle s'était assuré les moyens nécessaires de même qu'elle avait passé le contrat avec M. Foster?—On le croyait dans temps. Une des conditions était que dans un mois, la compagnie ferait un contrat *bonâ fide*, pour la construction du chemin de fer, etc.

17910. On le croyait, qui?—Le ministre des Travaux Publics.

17911. L'affaire a-t-elle été examinée et décidée d'une manière formelle: Existe-t-il quelques correspondance ou documents sur le sujet?—Il n'y a pas de correspondance à ce sujet.

17912. Y a-t-il quelque preuve du fait que la compagnie a, dans le temps voulu, donné les quantités suffisantes au Ministre des Travaux Publics?—Il n'y a pas de preuve écrite de ce fait.

17913. Y en a-t-il une sous une forme ou sous une autre?—Rien; si Foster passait pour ce n'est que je me rappelle que M. Foster passait, dans le temps, pour riche. un homme fort riche.

17914. Voulez-vous dire qu'on a tenu compte de cela; et qu'on a décidé sur cette réputation de M. Foster que la Compagnie avait des moyens suffisants?—Je suis porté à croire que le ministre était convaincu que la Compagnie avait des moyens suffisants.

17915. Le ministre vous a-t-il déclaré cela d'une manière formelle, ou étiez-vous là quand cette décision a été prise, ou bien voulez-vous dire que c'est simplement cette rumeur de la richesse de M. Foster qui

*Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 16.*

Le 26 octobre 1875, Foster envoya un rapport indiquant les difficultés rencontrées dans la construction de la ligne.

Fleming fit un rapport en faveur d'un nouvel examen.

vous porte à croire que la chose a dû être ainsi?—Je ne puis me rappeler cela.

17916. Quelle démarche fut faite ensuite?—Ensuite, la première chose importante c'est que M. Foster envoya au département un rapport de M. Walter Shanly, daté du 26 octobre 1875. Ce rapport parle des difficultés à rencontrer dans la construction de la ligne. Je produis le rapport. (Exhibit No. 270.)

17917. Dans ce rapport, M. Shanly suggère qu'il serait bon de demander la permission de changer l'emplacement de la ligne : l'a-t-on fait, et si oui, quel en a été le résultat?—Le rapport de M. Shanly fut renvoyé à M. Fleming. M. Fleming fit un rapport le 17 novembre, et un autre le 22 novembre 1875. La principale recommandation de M. Fleming dans son rapport est à l'effet qu'on devrait procéder à un nouvel examen des lieux. Je produis les deux rapports. (Exhibit Nos. 271 et 272.)

17918. Dans le temps où le rapport de M. Shanley a été soumis à la considération du gouvernement, y a-t-il eu aucune demande faite par les entrepreneurs de la compagnie du chemin de fer du Canada Central?—Il n'y avait pas de lettre formelle accompagnant le rapport de M. Shanly, et il n'y en avait aucune d'écrite vers ce temps-là.

17919. A-t-il été fait quelque demande pour changer la ligne ou pour modifier sérieusement le contrat?—M. Foster fit une proposition formelle le 20 décembre 1875, et je la produis. (Exhibit No. 273.)

17920. Que fit le gouvernement à cet égard, en tant que la compagnie du chemin de fer Canada Central était concernée?—L'affaire fut renvoyée à M. Fleming, et le 23 décembre 1875, M. Fleming envoya le rapport que je produis ici. (Exhibit No. 274.)

17921. Le gouvernement a-t-il agi sur ce rapport de M. Fleming?—Dans un rapport au Conseil, en date du 26 février, 1876, le ministre déclare qu'il fera plus tard son rapport sur la demande de la compagnie du chemin de fer Canada-Central. Le 23 mars 1876, dans une lettre adressée au département, M. Foster proposa d'explorer la contrée entre Pembroke et le Lac Nipissing; laquelle lettre je produis. (Exhibit No. 275.)

17922. Cette lettre renvoie à un rapport de M. Shanly, d'une date probablement plus récente que celui que vous avez précédemment produit : avez-vous ce rapport?—C'est un rapport adressé à M. Foster; je ne l'ai pas.

17923. Voulez-vous dire qu'il n'était pas dans les dossiers de votre Département? Il paraît qu'il a été inclus dans la demande de M. Foster, et qu'on y met en doute la possibilité d'obtenir une ligne praticable que la route projetée dans le principe. C'est quelque chose de la teneur de son rapport d'octobre. Je désire savoir simplement s'il a fait un rapport postérieur au même effet, ou si celui-ci fait allusion au rapport antérieur d'octobre?—La date du rapport de M. Shanly n'étant pas donnée et comme il n'y a pas de rapport inclus dans la lettre, je ne puis le dire.

Le 10 février 1877, lettre du Vice-Président de la Cie du

17924. Qu'advint-il ensuite?—Une lettre, en date du 10 février 1877, signée par le vice-président de la compagnie du chemin de fer Canada

*Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 16.*

Central, fut reçue, dans laquelle il était proposé que la compagnie prolongeât, à ses propres frais, la ligne jusqu'à Pembroke, et que la ligne subventionnée au lieu de commencer à Douglas et d'aller à Bonnechère, commercât à Pembroke et remontât la vallée de l'Ottawa, le nombre de milles à subventionner dans chaque cas étant le même. M. Fleming fit un rapport sur le sujet le 10 février 1877, et recommanda favorablement cette proposition. Je produis les deux lettres comme l'Exhibit No. 276.

chemin de fer Canada Central proposant de prolonger la ligne jusqu'à Pembroke, et suggérant que la ligne subventionnée parte de Pembroke en remontant la Vallée d'Ottawa.

17925. En réalité, cette proposition de février 1877, c'est l'abandon de la ligne entreprise par contrat, n'est-ce pas?—Oui; c'est l'abandon de cette ligne que l'on propose.

17926. Cette proposition de 1877 vient de la compagnie comme cor-Lettre de Foster, analogue.  
poration; la dernière que vous avez mentionnée venait de M. Foster comme individu—avec un intervalle entre elles de onze mois; s'était-il entre ce temps opéré quelque changement marqué dans la position des parties. Je veux dire: le Gouvernement continuait-il de faire des affaires avec M. Foster comme en mars, où est-il survenu quelque autre chose qui ait eu pour résultat de remettre toute l'affaire entre les mains de la compagnie?—Je produis une lettre écrite par M. Foster, en janvier 1877, qui est dans le même sens que la lettre envoyée par le vice-président de la compagnie. (Exhibit No 277.)

17927. La date de janvier dans cette lettre paraît être une erreur veuillez bien examiner les autres marques sur la lettre—les endos et les timbres—et dites-nous quand elle a été reçue?—Je vois le timbre du Secrétaire indiquant le temps où la lettre a été reçue par lui le 19 mai, 1877.

17928. Et qu'est-ce que les endos indiqueraient suivant la pratique de votre Département?—Cette lettre, après le 19 mai, a été probablement pliée en dedans de quelqu'autre document, et n'a reçu d'enveloppe séparée que le 17 décembre, 1877.

17929. Et quant à la date réelle—je parle de la date à laquelle elle a été réellement écrite—dites-vous que vous croyez que c'était en janvier ou en mai, 1877?—Il n'y a pas d'autre date sur le papier que janvier et la date du timbre.

17930. Dans sa lettre M. Foster parle d'un rapport de M. Murdock qui avait été envoyé au Département le mois d'auaravant; avez-vous ce rapport de M. Murdock?—Je ne trouve pas d'indice écrit que ce rapport ait été reçu.

17931. Quel autre pas ont fait les négociations?—Vient ensuite un Ordre en Conseil, avril 1878, approuvant la proposition faite par la Compagnie du chemin de fer Canada Central que la ligne subventionnée commencât à Pembroke et se prolongeât jusqu'à un point près de la traverse du chemin de Nipissing au coin sud-est du lac Nipissing, et que le subside total fût de \$1,440,000. Il y a encore Subside entier : \$1,440,000.  
d'autres conditions exprimées dans l'ordre en Conseil. Je produis l'ordre en Conseil (Exhibit No. 278.)

17932. N'avez-vous aucune preuve écrite des progrès dans cette transaction entre le rapport de M. Fleming, en février 1877, et cet Ordre en 1878?—Non; je n'ai par devers moi que les papiers se rapportant au contrat.

*Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 16.*

17933. Voulez-vous dire qu'il y a dans votre Département des papiers que vous n'avez pas sur vous dans le moment et qui se rapportent aux démarches qui ont amené ce contrat final sur la ligne changée?—Non ; je ne crois pas qu'il y en ait de cette nature.

C'est pourquoi la demande de changement de ligne a été accordée.

17934. Ainsi, cet Ordre en Conseil, comme je le comprends, accorde la demande que fait la compagnie de changer entièrement la ligne, et d'adopter une nouvelle route pour le chemin de fer subventionné?—Oui.

17935. Y avait-il quelque arrangement par lequel la compagnie du chemin de fer Canada Central a été remboursée en aucune façon des dépenses qu'elle avait encourues pour remplir son contrat sur la première ligne?—Non.

Le 20 avril 1878, contrat avec McIntyre & Worthington pour la construction de la ligne.

17936. Y a-t-il eu un contrat formel de passé entre la compagnie du chemin de fer et le gouvernement basé sur ce nouvel arrangement?—Oui ; il a été passé un contrat en forme le 20 avril, 1878, entre la compagnie du chemin de fer Canada Central, et MM. McIntyre & Worthington pour la construction de la ligne.

La sixième clause autorise les entrepreneurs à négocier directement avec le gouvernement.

17937. N'y en avait-il pas entre la compagnie et le gouvernement? D'après ce que je comprends maintenant, ce contrat dont vous parlez, en est un dans lequel M. McIntyre et M. Worthington; entreprendraient avec la compagnie du chemin de fer de construire cette ligne ; mais je vous parle d'un contrat—s'il y en a eu un entre la compagnie du chemin de fer et le gouvernement?—La sixième clause au contrat entre la compagnie du chemin de fer Canada Central et M. McIntyre et M. Worthington donne le pouvoir aux entrepreneurs—McIntyre et Worthington—de transiger directement avec le gouvernement ; et il a été passé un ordre en conseil le 17 de juin, 1878, approuvant le contrat à certaines conditions. Ces conditions avaient été communiquées à la compagnie du chemin de fer Canada Central ; et acceptées, en retour, par McIntyre & Worthington, et une lettre fut adressée au président de la compagnie du chemin de fer Canada Central.

Aucun contrat avec le gouvernement sans un ordre en conseil.

17938. Eh bien ; dans tous ces papiers dont vous avez parlé trouvez-vous qu'il y ait entente avec le gouvernement que la compagnie du chemin de fer Canada Central ferait construire cette ligne : vous dites qu'ils pouvaient transiger avec le gouvernement, mais l'ont-ils fait ? La clause dont vous parlez semble simplement autoriser les entrepreneurs à recevoir de l'argent du gouvernement, ou quelque chose à leur avantage ; il ne paraît y avoir rien dans la clause se rapportant à une entreprise avec le gouvernement?—Il n'y a pas eu d'autre contrat en dehors de l'ordre en conseil.

17939. Avez-vous une copie de cet Ordre en Conseil du 17 juin?—Oui ; je la produis. (Exhibit No, 279.)

17940. Veuillez produire le marché entre la compagnie et McIntyre & Worthington?—Oui ; je le produis. (Exhibit No, 280.)

17941. Cet arrangement tient-il toujours—je parle de celui qui s'est fait par le contrat entre McIntyre & Worthington et la compagnie, et l'Ordre en Conseil?—Oui.

17942. Les travaux ont-ils progressé en vertu de cet arrangement?—Oui.

*Subside au Canada  
Central—  
Contrat No. 25.*

17943. Savez-vous quelle est, en bloc, la somme qui a été déboursée à même la subvention jusqu'au 30 juin dernier?—Environ \$880,000, jusqu'au 30 juin.

\$880,000 payées sur les subsides jusqu'au 30 juin 1880.

17944. Quelle longueur à peu près de la ligne a été finie, aux termes de l'arrangement?—Environ soixante-dix milles. Les paiements à l'entrepreneur comprennent les avances sur rails. Les rails pour la ligne entière ont été achetés par les entrepreneurs et livrés sur le terrain.

Soixante-dix milles finis.

Les paiements à l'entrepreneur comprennent les avances sur rails.

17945. Pouvez-vous nous fournir, sous des rubriques différentes, le montant qui a été dépensé sur ce contrat jusqu'à juin dernier?—Pas dans le moment, mais je le pourrai dans une occasion ultérieure.

17946. Il y a eu un item de \$68,000 qui a été payé pour rails de bonne heure dans l'histoire de cette transaction de ce chemin de fer Canada Central, n'est-ce pas?—Oui.

\$68,000 payées de bonne heure pour rails dont partie de la dépense totale.

17947. Cela forme-t-il partie de ce que vous appelez maintenant la dépense totale?—Oui.

17948. L'ouvrage se poursuit-il à la satisfaction du Département d'après le marché?—Oui.

17949. Connaissez-vous quelque'autre chose sur cette affaire qui demande explication?—Non.

OTTAWA, mercredi, 1<sup>er</sup> décembre 1880.

HUGH RYAN, assermenté et interrogé :

**Hugh Ryan.**

*Par le Président :—*

SOUSSIONS.—  
CONTRAT No. 25.

17950. Où résidez-vous?—A Perth.

17951. Quel est votre état?—Entrepreneur.

17952. Avez-vous eu beaucoup d'expérience dans cette ligne?—Oui, pendant plus de trente ans—c'est-à-dire, en tout trente ans d'affaires de chemins de fer. J'ai été entrepreneur durant vingt-six ou vingt sept ans—vingt-sept ans.

Entrepreneur depuis 26 ans.

17953. De tout ce temps combien en avez-vous employé aux travaux de chemins de fer?—Tout le temps—tout le temps à l'exception de deux ans.

17954. Avez-vous eu quelque'intérêt dans aucun des travaux du chemin de fer du Pacifique Canadien?—Oui.

17955. Quel est le premier ouvrage dans lequel vous avez été intéressé?—Dans la section 25.

17956. Cet ouvrage a été mis à l'enchère publique, n'est-ce pas?—Oui,

17957. Etiez-vous intéressé dans aucune des soumissions dans le temps où elles furent faites?—Oui.

17958. Laquelle?—J'étais intéressé dans la soumission de Brown, Brooks & Ryan quand les soumissions ont été d'abord envoyées.

Intéressé dans la soumission de Brown, Brooks & Ryan.

*Soumissions—  
Contrat No. 25.*

17959. Cette soumission n'était pas de celles qui étaient les plus basses?—Elle n'a pas été acceptée.

17960. Avez-vous appris qu'il y en avait plusieurs moins élevées?—Dans le temps, oui.

17961. Etes-vous devenu intéressé dans la soumission Purcell avant l'adjudication du contrat?—Non.

17962. Avez-vous participé à la préparation de cette soumission, je veux dire, à fixer les prix pour les quantités?—Pour la soumission?

17963. Oui?—Non.

17964. Saviez-vous quelque chose des chiffres jusqu'au moment où la soumission on a été déposée?—Je ne connaissais rien des classes des prix. Naturellement, comme entrepreneur, je parlais souvent avec d'autres de la nature des travaux, mais ce n'était que des conversations générales que les entrepreneurs avaient entre eux.

Après l'adjudication de l'ouvrage à Purcell le témoin, à la demande de celui-ci, se joignit à lui.

17965. Comment êtes-vous devenu intéressé d'abord dans les travaux?—Après que l'ouvrage eut été accordé à M. Purcell, celui-ci me demanda de me joindre à lui dans le contrat, et c'est ce que j'ai fait.

Toutes les sûretés fournies par Purcell.

17966. Avez-vous participé au dépôt des sûretés exigé avant que le contrat fut finalement passé?—M. Purcell avait déposé toutes les sûretés voulues avant mon association avant lui, et toutes les sûretés étaient à lui.

17967. Avez-vous été partie au document formel, le contrat, quand il a été passé?—Oui.

17968. Les travaux du contrat 25 ont-ils été terminés?—Oui.

CONSTRUCTION DE CHEMIN DE FER. Travaux complétés en octobre 1879.

17969. Vers quel temps ont-ils été parachevés?—En 1879, à la fin d'octobre 1879. A propos de cette question, je dois dire que l'an dernier le gouvernement avait l'intention d'augmenter le ballast (je ne sais pas si cela fait partie de ma réponse à la question), de rendre le chemin plus parfait qu'il ne l'est.

17970. C'est-à-dire de faire faire de l'ouvrage additionnel; était-ce en dehors du contrat?—Oui. Nous avons en réalité appliqué plus de cailloutis ou de ballast que ne l'exigeait le contrat. Il en fallait davantage pour rendre le chemin complet que ne comportait le contrat.

17971. S'est-il élevé quelque différend entre le gouvernement et les entrepreneurs au sujet de ce contrat 25?—Le contrat n'est pas encore réglé. Il y a quelque différend.

Différend à propos des quantités.

17972. Quelle est la nature de ce différend?—Les quantités ont dépassé l'estimation première des quantités; et dans l'hiver de 1878, les ingénieurs croyaient que les quantités—je ne sais lesquelles—dépassaient tellement qu'ils ont envoyé un autre parti d'ingénieurs pour mesurer de nouveau en 1879.

17973. Qui a fait la première estimation de cet ouvrage qui a été considéré comme trop élevée?—Je ne puis le dire. Je crois que feu M. Hazlewood était l'ingénieur de district des travaux, et je présume qu'il avait la charge de l'ouvrage, et qu'il a préparé les quantités.

17974. Était-il ingénieur de district dans le temps où l'on trouvait les quantités excessives?—M. Hazlewood est demeuré ingénieur de district jusqu'à sa mort qui arriva en janvier 1878—oui, janvier 1878.

*Construction de che-  
min de fer—  
Contrat No. 25.*

17975. Dans quel temps, alors, le Département vous a-t-il informé que les quantités estimées étaient à son avis, trop élevées, et qu'il ne ferait point les paiements sur cette base?—Après que l'ouvrage eut été entièrement terminé—c'est-à-dire après que le nivellement des pentes eut été complètement fini—vers décembre 1878, ou janvier 1879.

En décembre 1878, ou janvier 1879, fut informé que les quantités avaient été estimées trop haut.

17976. Cela se trouvait près d'une année après la mort de M. Hazlewood?—Oui.

17977. A-t-on constaté les quantités au moyen d'un nouveau mesurage?—Je pense que oui.

17978. Avez-vous été informés du résultat de ce nouveau mesurage?—Non.

17979. Par qui avez-vous appris que le nouveau mesurage s'était fait?—Il a été fait par M. Bell—par les deux MM. Bell. M. Leonard G. Bell.

Quantités mesurées de nouveau par L. G. Bell.

17980. Était-ce après la fin des travaux—ce que l'on appelle une estimation finale—ou avant que cette estimation finale fût faite?—C'est après que les rampes furent finies et les rails posés sur tout le chemin, et après, je puis dire, que le ballast fut tout fini. C'était pendant que nous étions à parachever le ballast.

17981. Était-ce, dans tous les cas, après le parachèvement des travaux à propos desquels on supposait que les quantités étaient excessives?—C'était après le parachèvement complet de l'ouvrage—une bonne partie de ce mesurage s'est faite trois ans après la fin des travaux—c'est-à-dire, trois ans après que nous les avons commencés.

Le nouveau mesurage fait après les travaux terminés.

17982. Vous rappelez-vous vers quel temps vous avez été informé pour la première fois par le Département qu'il n'était pas content des premiers mesurages?—C'était au commencement de l'année 1879—janvier ou février—vers ce temps-là.

17983. Sur quelle portion des travaux supposait-on que les mesurages étaient excessifs?—Sur les ouvrages de terre et de roc.

C'est sur les ouvrages de terre et de roc que l'on disait les quantités excessives.

17984. De roc solide?—Roc solide et pierres détachées, je crois.

17985. Sur les ouvrages de terre, était-ce sur l'excavation ordinaire pour la ligne, ou bien pour les fossés d'écoulement?—Je ne saurais dire où l'excédant se trouvait, parce qu'on ne nous a pas fourni de rapport sur le sujet, mais c'était sur les deux, je pense, mais principalement sur les fossés; je pense qu'il y avait peu d'excédant sur les excavations ordinaires de la ligne.

17986. Ces estimations avaient-elles été réellement faites par quelque subordonné de l'ingénieur, par l'ingénieur-assistant, par exemple?—Vous voulez parler des premiers mesurages?

17987. Oui?—Oui.

17988. Qui était cet ingénieur?—Il y en avait plusieurs. Il y avait l'ingénieur de division, M. McLennan, qui avait la charge de toute la section sous les ordres de l'ingénieur du district, et il avait des aides ou assistants, un à chaque dix milles du chemin, qui mesuraient chaque portion partie de l'ouvrage dont il avait la charge.

C'est l'ingénieur McLennan qui a fait les premiers mesurages.

17989. Avez-vous constaté à qui on attribuait la faute, si faite il y

*Soumissions—  
Contrat, No. 25.*

avait—d'avoir fait ces mesurages excessifs?—Je ne saurais dire. Je suppose que je puis dire que, dans mon opinion, ces mesurages n'étaient pas excessifs.

17990. Avez-vous maintenu dès le commencement qu'ils étaient exacts—qu'ils n'y avait jamais eu cet excédant que le gouvernement prétendait?—Oui.

17991. Ni aucun excédant?—Ni aucun excédant.

Le second mesurage a eu lieu de juin à octobre 1879.

17992. Vers quel temps s'est fait ce nouveau mesurage, d'après ce que vous en avez appris?—Je pense que les ingénieurs se rendirent sur les lieux soit en juin ou juillet; et ils y ont travaillé jusqu'au mois d'octobre.

17993. De 1879?—Oui, de 1879.

17994. Pas de l'année courante?—Non, de 1879.

La terre et les pierres détachées considérablement au-dessus de l'estimé la première du double, et les secondes encore davantage.

17995. Les travaux, tels qu'ils ont été exécutés en vertu de ce contrat, étaient-ils beaucoup au-dessus de ceux qui avaient été estimés au temps où les soumissions furent déposées?—Le matériel de terre était considérablement augmenté, de même pour les pierres détachées. Le roc solide, je crois, était de beaucoup au-dessous de l'estimation.

17996. A prendre le tout ensemble, quel rapport avaient entre elles ces quantités?—Je ne pourrais comparer par verge; l'ouvrage de terre, j'imagine, était bien près du double, et les pierres détachées encore davantage.

17997. Aviez-vous parcouru la contrée avant d'envoyer votre soumission ou de devenir intéressé dans le contrat Purcell?—Non.

17998. N'aviez-vous aucune connaissance spéciale, avant de faire votre arrangement avec Purcell, de la nature du matériel à enlever, ou d'aucune des particularités d'après lesquelles la soumission avait été faite?—Rien autre chose que ce que j'ai recueilli ici dans le bureau.

17999. Ces renseignements étaient-ils les mêmes que ceux que l'on fournissait aux autres personnes, ou aviez-vous des renseignements particuliers en dehors de ceux que les autres pouvaient obtenir?—J'apprenais ce que l'on pouvait communiquer au public, je recueillais, monsieur, les mêmes renseignements que les personnes qui étaient à se décider si elles soumissionneraient.

Prix du roc solide et pilotis trop bas.

18000. Est-il arrivé que certains prix dans le contrat étaient beaucoup plus bas qu'ils n'auraient dû l'être, ou considérablement plus élevés qu'il ne semblait juste lorsque les soumissions furent faites?—Je puis dire qu'il y avait dans la soumission deux items pour lesquels nos prix n'étaient pas assez forts, et l'un d'eux était pour le roc solide. Nos prix pour le roc solide n'étaient pas assez élevés eu égard à la nature de l'ouvrage; il en était de même de nos prix pour pilotis.

Il y avait dix fois plus de pilotis que dans l'estimé.

18001. Sur ces deux items l'ouvrage fait était-il au-dessous de l'ouvrage estimé?—Oui, sur le roc solide; sur le pilotis il était encore plus au dessus, dix fois plus.

18002. Sur les deux items pour lesquels vous dites que vos prix étaient trop faibles, le changement des quantités avait pour effet général de vous causer une perte plus grande que vous n'attendiez, ou que vous

*Soumissions—  
Contrat No. 25.*

n'auriez éprouvée si on s'en était tenu aux premières quantités?—Permettez, je ne saisis pas bien votre question, je ne la comprends très clairement.

18003. Ces changements dans les quantités de roc solide et dans le pilotis ont-ils eu l'effet de vous faire éprouver des pertes plus grandes que vous n'en auriez éprouvé si on s'en était tenu aux quantités premières?—Indubitablement. Je puis dire, pour ce qui concerne le pilotis que le pilotis a été causé par le changement opéré dans la construction des ponts d'après le procédé Howe, avec culées et jetées pour y substituer des approches en pilotis; et tout en abandonnant l'ouvrage pour lequel nous avions un prix payant, on l'a remplacé par des ouvrages pour lesquels nous avions un prix perdant—ou plutôt un prix bas au lieu de perdant.

*Pilotis augmenté par suite de l'abandon des ponts sur chevalets.*

18004. Je suppose que cette perte a été compensée par l'augmentation des quantités sur lesquelles vous aviez de bons prix, n'est-ce pas?—Eh bien: on n'aurait pas pu construire le chemin sans les quantités augmentées, parce que les quantités en premier lieu estimées étaient presque épuisées par le temps qu'un peu plus de la moitié du chemin était terminé.

18005. Mais l'augmentation a eu pour résultat de produire un plus grand profit sur cet article en particulier que si les quantités premières seules avaient été exécutées, n'est-ce pas?—Eh bien; si nous faisons un petit profit sur quelques articles, nous en ferions, comme de raison, un bien plus grand sur un plus grand nombre.

18006. A quoi attribuez-vous cette grande augmentation dans la quantité du creusement dans la terre?—A ce que la première estimation n'était pas exacte, et aussi au manque de connaissance de la contrée et des travaux à faire là chez ceux qui ont fait cette estimation.

*La divergence dans les quantités est venue du manque de connaissance de la contrée.*

18007. Sous quel rapport manquaient-ils de connaissance du pays, croyez-vous?—On me dit que l'emplacement fut choisi dans la saison d'hiver, alors que le sol était couvert de neige, et qu'on ne pouvait pas juger de la nature du terrain; et aussi, que, pour un grand nombre d'entre eux, cette partie particulière du pays trop nouveau pour y construire un chemin de fer—je parle relativement à la nature du sol. Il n'y avait aucune mesure prise, au cas de rencontre de muskegs, pour faire face au resserrement qui aurait naturellement lieu.

*L'emplacement choisi l'hiver quand il était impossible de voir les muskegs qui couvraient le sol.*

18008. Croyez-vous que l'on doive attribuer une bonne portion de l'excédant sur la quantité estimée aux terrains marécageux?—Oui, presque tout l'excédant.

18009. Est-il arrivé que les comblements étaient plus profonds que les profils me l'indiquaient dans le principe, ou si ce n'est pas cela pour quelle autre raison fallait-il des quantités plus grandes?—Dans des cas, la surface entière du terrain s'est affaisée de deux, trois ou quatre pieds, et quelquefois d'un pied seulement. Sur une longue distance des deux côtés du chemin et où les rampes étaient tenues au niveau en premier lieu fixé, toute la surface s'est affaisée causant, naturellement, par là la nécessité de terrassements d'une grande hauteur. Là où l'on proposait d'abord de faire une terrasse de deux ou trois pieds, toute la surface du muskeg s'est entassée deux pieds plus bas qu'elle n'était auparavant, et, par conséquent, la terrasse augmentait d'autant en élévation, et le matériel même se resserre considérablement.

*Submissions—  
Contract No. 25.*

Augmentation due  
au resserrement et  
aux éboulements des  
terrasses.

18010. Vous voulez dire que la quantité de terre extraite diminue une fois placée sur le lit du chemin, en sorte que la voie requiert un plus grand nombre de verges de matériel pour remplir le même espace, que si le matériel était pris des fossés latéraux et autres endroits?—  
Oui; le matériel se resserre après avoir été extrait. Il est entièrement saturé d'eau quand il est dans son état normal dans la terre; puis quand il est extrait et posé sur la tenasse, il sèche comme une éponge, et s'affaisse; partie de l'augmentation est également causée par les éboulements de la terrasse.

18011. Voulez-vous parler de terrasses à travers les comblements?—  
Oui, à travers les comblements considérables.

Fossés d'écoulement  
de beaucoup aug-  
mentés.

18012. Cela était-il dû à la mauvaise fondation, ou à la nature du sol dans la terrasse qui ne se maintenait pas en place?—Aux deux causes. Dans un des deux cas, au mauvais fond le long d'un ancien vaisseau, et dans deux ou trois cas, à la nature du matériel même; et partie des quantités augmentées venait d'un changement de la ligne après que le premier estimé a été fait; et une autre partie—une grande partie—venait de ce que les fossés d'écoulement ont été augmentés considérablement au-delà de la quantité estimée en premier lieu. Il y a eu un nombre excédant de fossés creusés pour le drainage de cette contrée.

18013. Ces changements dont vous parlez affectaient-ils principalement les excavations en terre?—Vous voulez dire le changement dans la ligne.

18014. Vous parliez des quantités augmentées; vous disiez qu'elles étaient dues, en grande partie, aux changements dans la ligne: je vous demande si ces changements affectaient principalement les excavations en terre, ou s'ils affectaient également le roc solide ou les pierres détachées?—Ce changement dans la ligne affectait le roc.

Le changement de  
ligne augmentait les  
frais, mais raccourcis-  
sait et améliorait la  
ligne.

18015. Eh bien; ce changement a-t-il eu pour effet d'augmenter le coût sur le tout?—Je crois qu'il a augmenté légèrement le coût de la voie, mais il a eu l'effet de la raccourcir et de la redresser—de faire une bien meilleure ligne.

18016. Vers quel endroit se trouve ce changement particulier dont vous parlez, ou y a-t-il eu plus d'un, et si oui, nommez-nous les différents endroits. Le principal changement a eu lieu à un endroit qui se trouve à environ quarante milles à l'ouest du Fort William.

18017. Sous quel nom cet endroit est-il généralement désigné?—On traverse là un ruisseau appelé l'Oscondéga. Nous passons par un tunnel sur la ligne immédiatement après avoir traversé le ruisseau ou rivière.

18018. Vous avez dit que les quantités augmentées étaient dues en partie à la différence dans la nature de la contrée qui s'est trouvée bien autre qu'on le supposait, et en partie au manque d'informations ou d'informations positives sur les quantités: Voulez-vous dire que les coupes transversales n'étaient pas suffisantes pour permettre aux ingénieurs de dire quelles seraient les quantités en toute probabilité?—Les coupes transversales avant que les premières estimations fussent faites?

Croit que les quan-  
tités estimées ont été  
prises du niveau  
central.

18019. C'est à cela que je fais allusion?—Je ne crois pas qu'on ait fait de coupes transversales. Je pense qu'on a pris les quantités des niveaux du centre.

*Submissions—  
Contrat No. 28.*

18020. Des profils ?—Des profils, oui. Je ne sache pas qu'il y ait eu de coupes transversales ; je ne suis pas allé là.

18021. On ne vous avait pas donné connaissance qu'on avait obtenu des quantités au moyen de sections transversales quand vous avez pris le contrat ?—Non ; et je ne pense pas qu'il y en eût. Il n'y avait pas de temps pour les faire. Tout cela s'est fait tellement à la hâte, et une grande partie de la ligne a été changée plus tard et retirée de l'emplacement sur lequel les estimations premières étaient basés.

18022. Quelle est la nature de la contrée ; la surface en est-elle plane ou montueuse ?—Il y en a une partie. Après avoir dépassé la hauteur des terres, on trouve un terrain plat, mais avant d'y arriver le terrain est accidenté.

18023. Sur cette partie de la contrée qui est passablement unie, la ligne centrale donnerait un assez bon indice des quantités voulues ?—Oui.

18024. En sorte que dans cette sorte de contrée il ne serait pas bien nécessaire d'avoir des coupes transversales ?—Pour arriver à des quantités approximatives aux fins de vous donner une idée des quantités à faire, les niveaux de la ligne centrale vous les donnerait assez exactement. La plus grande partie de la contrée n'avait besoin que des niveaux de la ligne centrale pour donner les quantités approximatives.

18025. Y avait-il quelque partie de cette contrée d'une nature telle qu'il aurait fallu un examen plus attentif pour arriver à obtenir des quantités approximatives ?—Oui, une certaine partie.

18026. Quelle proportion de toute la ligne, à peu près ?—Sur quinze milles environ, un sixième environ de toute la longueur.

18027. Eh bien ; quant aux cinq sixièmes de tous les travaux, croyez-vous que la nature de la contrée permet d'arriver à un estimé raisonnable des quantités approximatives sans avoir recours à des coupes transversales ?—Je le pense ; par la ligne centrale, pourvu que le sol et le matériel fussent les mêmes que nous avons ici dans ce pays.

18028. On pouvait obtenir les quantités même si on ne pouvait constater la nature du matériel ; par exemple, on pouvait connaître le roc plus ou moins, mais, comme tout, les quantités seraient approximativement correctes ?—Oui, dans toute contrée ordinaire.

18029. Je parle des cinq sixièmes de la ligne ?—Les cinq sixièmes, sur lesquels la ligne centrale devrait donner la quantité approximative, étaient cette partie des travaux sur lesquels ce plus grand excédant se trouva plus tard, c'est à dire, sur le creusement de la terre.

18030. Eh bien ; sur toute cette question d'excédant de quantités sur celles qui avaient été estimées en premier lieu, vous expliquez que cet excédant doit être attribué plus aux muskegs et aux déviations de la ligne qu'au manque de connaissance suffisante dans le commencement : est-ce bien cela que vous voulez dire ?—Oui, indubitablement ; mais ce que j'entends par manque d'informations suffisantes dans le principe est ceci : que les ingénieurs, quand ils ont préparé ces quantités, n'ont pas fait une part suffisante au grand resserrement qui s'opère dans ce matériel. Or, je désire que l'on me comprenne bien distinctement, et si je ne donne pas mes idées, qu'on me remette sur la voie. Je ne veux pas dire que les ingénieurs se sont trompés, parce qu'ils n'ont pas fait L'excédant des quantités sur l'estimé venait de ce que les ingénieurs n'étaient pas capables de calculer l'entassement sur les muskegs.

*Summaries—*  
*Contral No. 25.*

ce qu'ils devaient faire : mais il y avait tant de muskegs dans la contrée, et ils ignoraient que le resserrement serait aussi considérable ; ils n'en ont pas tenu compte, et voilà comment la chose est arrivée.

18031. Voulez-vous dire que si le matériel qui se trouve-là était de la même nature que ceux des autres parties de la contrée, les quantités approximatives seraient à peu près exactes ?—Oui, bien près.

18032. Que le manque d'informations était réellement à propos du matériel, tant de celui qu'il fallait enlever que de celui qui restait là pour servir de fondation à la voie ?—Le matériel restant comme fondation—je ne comprends pas bien où vous voulez en venir.

18033. Voici ce que j'entends : vous dites que, lorsque les terrasses étaient placées où l'on avait ordonné de les placer, les fondations cédaient et s'affaissaient ?—Précisément.

Présume que lorsque l'emplacement a été choisi, le terrain était couvert de neige, et que les muskegs étaient cachés.

18034. Tellement que le matériel du fond se trouva être d'une nature toute différente de ce que l'on attendait.—Je m'imagine cela. Je présume que lorsqu'on a choisi et marqué l'emplacement, la neige couvrait la terre, et qu'on n'a pu découvrir que c'était une contrée de muskegs. La contrée paraissait unie et l'on croyait probablement que le sol était solide sous la neige bien qu'il y eût beaucoup de muskegs sur cette section—des milles et des milles—et l'entassement s'opérait en raison de la quantité de muskegs qu'il y avait, où plutôt les quantités s'augmentaient. Mais je pense que je devrais m'expliquer mieux que cela. Les quantités augmentées sur chaque section de dix milles étaient, pour ainsi dire, en proportion du plus grand nombre des muskegs sur chaque division de dix milles au-dessus des premières quantités estimées.

Un examen plus attentif de la contrée eût fourni les informations nécessaires.

18035. Avez-vous eu suffisamment d'expérience en matière de chemins de fer pour pouvoir dire maintenant si l'on eût pu faire de la contrée un examen assez minutieux pour permettre de s'assurer de la nature du matériel et des quantités probables ?—Oui ; j'en fait beaucoup de travaux de cette nature dans d'autres endroits, et j'y ai trouvé le même entassement ou resserrement que l'on a trouvé ici.

18036. Où cela ?—Nous avons fait beaucoup de travaux sur le chemin de fer Européen et Nord Américain dans l'Etat du Maine, et une partie du Nouveau-Brunswick.

18037. Savez-vous quels moyens on a pris pour s'assurer de la nature du matériel dans ces endroits dont vous parlez ?—Voulez-vous dire en bas ?

18038. Je veux dire sur le chemin de fer dont vous venez de parler ; par quels moyens les ingénieurs ou d'autres se sont-ils assuré de la nature du matériel avant l'adjudication de l'ouvrage ?—Il n'y a pas moyen de s'y tromper ; vous parcourez à pied le terrain, et le sol est marécageux—de la boue épaisse. Si le sol est nu vous ne pouvez pas manquer de vous en apercevoir.

Dans les mauvais marais il est d'usage d'enfoncer une baguette pour sonder le fond.

18039. Connaissez-vous d'autre moyen que celui-là pour s'assurer de la nature de la contrée et du matériel ?—Dans les mauvais endroits, dans les lieux marécageux, on a l'habitude de sonder, d'y enfoncer une baguette pour voir à quelle profondeur on rencontre un fond solide.

18040. Avez-vous connaissance que cela se soit fait avant l'adjudication des travaux ?—Là haut ?

*Submission—  
Contract No. 22.*

18041. En quelqu'endroit que ce soit?—Je crois que dans les dernières adjudications sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, la chose s'est faite dans quelques cas.

17042. Qu'entendez-vous par les dernières adjudications?—J'entends les sections A et B.

18043. Savez-vous si la chose s'est faite dans d'autres endroits que ceux où vous l'avez vu faire aux Etats-Unis ou au Nouveau-Brunswick?—Au Nouveau-Brunswick, nous avions le chemin au mille—nous l'avions pris pour la somme en bloc, pour le construire à tant du mille. Nous ne l'avons pas fait alors, mais après avoir obtenu le contrat, nous l'avons fait faire nous-même.

18044. Y a-t-il une méthode convenue pour faire cet examen : je veux dire : est-ce avec des baguettes ou des pieux ferrés ou autres cas on peut toucher instruments?—Le marais est de telle nature que la plupart du temps vous pouvez prendre une perche ou une baguette de fer dans les mains et l'enfoncer jusqu'à ce qu'elle frappe un fond solide. Dans presque tous les cas on peut toucher le fond avec la baguette.

18045. Est-ce que cette opération ou cet examen pour trouver la profondeur pourrait se pratiquer en hiver?—Aussi bien en hiver qu'en été, vous n'avez alors qu'à briser la surface gelée, et puis vous enfoncez la baguette absolument comme en été. Cette opération est praticable l'hiver comme l'été.

18046. S'il en est ainsi, attribuez-vous l'erreur sur les quantités au fait que cette sorte d'examen n'a pas eu lieu?—Indubitablement.

18047. N'avez-vous pas dit que cette opération pouvait se faire sans plus de difficulté l'hiver que l'été ou tout autre temps?—Elle aurait pu se faire l'hiver, mais j'ignore si l'on savait dans l'hiver que le sol couvert de neige sur lequel on marchait, était tout marais.

18048. Je vous demande si vous croyez qu'on aurait pu découvrir si le sol était marécageux ou non?—Cela ne fait pas un doute; oui. On aurait pu découvrir l'hiver que le sol était du marécage.

18049. Des gelées telles qu'il y en a dans cette contrée ne forment pas un obstacle à un examen suffisant des muskegs?—Non, pas un obstacle permanent, pas un obstacle qui ne pût être surmonté; cela prendrait un peu plus de temps, voilà tout, vous me permettrez bien de dire ceci; qu'à moins que l'ingénieur n'eût eu quelque expérience antérieure dans les ouvrages de cette sorte, il ignorerait qu'un tel entassement ou resserrement pût avoir lieu. On en sait plus long là-dessus que par le passé.

18050. Et quant à la nature du fond dans la contrée des muskegs, savez-vous si quand vous aviez atteint le premier fond qui parût solide, c'était un fond réellement solide, ou si ce n'était qu'une simple croûte, sous laquelle on trouvait un matériel plus mou?—Dans le marécage repose sur un matériel ferme, soit sur du gravier, ou généralement sur un lit de glaise. Le fond des marécages est dans tous les cas est un matériel solide.

18051. En sorte que, du moment que vous frappez ce qui semble un fond solide, il n'y a pas à craindre que ce fond manque?—Non, il n'y a plus de danger.

18052. Avez-vous quelque information sur ceci, à savoir : si on aurait pu éviter davantage les muskegs sans nuire à l'alignement de la voie?—Je suis convaincu que non. Je suis certain d'une chose, c'est que l'alignement était correct, et que le chemin a été construit à aussi Est convaincu que l'alignement est correct.

*Soumissions—*  
*Contrat No. 25.*

bon marché que possible, et qu'il n'y avait pas moyen de se procurer d'autre matériel à moins d'avoir à le transporter des milles et des milles de distance.

18053. Savez-vous si, sur ces muskegs que l'on me dit former une partie considérable de la contrée, les rampes auraient pu être diminués beaucoup plus que ce n'était l'intention de le faire d'abord en conséquence de l'affaissement, de manière à ce que le chemin, tel que finalement terminé, n'aurait pas été aussi élevé qu'on avait l'intention de le placer quand on supposait que les fondations étaient solides?—Je ne puis rien dire de positif là-dessus. Je crois que, dans certains cas, on suit les dépressions du terrain avec la rampe. Je ne sais pas si cela s'est fait dans tous les cas. Je n'en parlerai pas positivement, mais je crois qu'il en a été ainsi.

Obligé de baisser les rampes par la nature de la contrée. 18054. Connaissez-vous quelque endroit où la rampe aurait pu suivre les dépression sans nuire à l'efficacité du chemin, et où elle n'a pas suivi la dépression?—Non, de fait la dépression était telle qu'on a été forcé de baisser presque toutes les rampes. Il nous a fallu baisser presque tous les ponts deux ou trois fois dans ces endroits. Quand les ponts ont été bâtis.—Mais pour faire comprendre tout cela il ne suffit pas de dire oui ou non, il faut entrer dans les détails.

Les ponts ont dû être baissés par suite de l'entassement constant. 18055. Nous désirons avoir de vous tous les renseignements que vous jugerez à propos de nous donner sur le sujet?—Un grand nombre des petits ponts jetés sur les cours-d'eau et les marais étaient faits en chevalet sur pilotis. Ces pilotis étaient enfoncés dans le fond dur et solide, traversant le muskeg, puis l'on élevant les terrassements jusqu'au niveau des pièces destinées à recevoir la vole. Au bout de quelque temps, les terrassements s'entassaient tellement que nous ne pouvions passer sur ce pont sans monter d'un côté et descendre de l'autre. Afin d'épargner les frais d'éhausser le terrassement, nous coupions le pont ainsi que la tête des pilotis et nous abaissions toute la charpente jusqu'au niveau de la terrasse. La saison suivante, l'opération était à recommencer sur le même pont.

18056. Cet entassement se produisait donc de temps en temps?—Il n'a pas cessé à venir jusqu'à l'été dernier, et il a fallu faire la même chose l'année dernière. Plus le marais est profond, plus grand sont naturellement l'entassement et la dépression.

Il a été nécessaire de faire un plus grand nombre de fossés d'écoulement. Pourquoi. 18057. Vous dites qu'il y a eu un excédent considérable dans les fossés d'écoulement; est-ce qu'il semblait nécessaire de faire un plus grand nombre de fossés qu'il n'était projeté d'en creuser dans le principe?—Oui; la chose était nécessaire dans tous les cas.

18058. Pourquoi cela?—Eh bien; ainsi que je l'ai déjà dit, l'emplacement a été choisi durant l'hiver quand il était impossible de voir où il y avait de l'eau, et de dire où il faudrait des fossés d'écoulement. Par exemple, nous avons fait des fossés d'écoulement—un seul fossé—dans lequel la quantité était plus grande qu'elle n'avait été estimée pour la ligne toute entière.

18059. A votre sens ce fossé d'écoulement était-il pour drainer la localité par laquelle passait la voie?—Oui; il l'était sans contredit. Ce fossé d'écoulement fit baisser de quatre pieds l'eau du ruisseau, et aida à raffermir le muskeg ou le matériel environnant. Nous n'aurions pas pu finir cette portion du chemin sans ce fossé d'écoulement.

*Soumissions—  
Contrat No. 25.*

18060. Si je comprends bien cette nécessité découlait de la nature de la contrée que l'on ne connaissait pas dans le commencement?—  
Oui, telle était tout le long la cause de cette nécessité. Je désire que l'on comprenne bien, Juge, qu'il est impossible à tout homme ou parti d'hommes de parcourir cette contrée l'hiver et de dire quel nombre il faudrait de fossés d'écoulement. On ne pourrait arriver à cette connaissance qu'au fur et à mesure que les travaux avançaient.

On ne pouvait voir le nombre de fossés requis qu'au fur et à mesure que l'ouvrage avançait.

18061. A-t-on quelquefois recours à des caissons de bois rond pour prévenir l'entassement, dans une contrée de cette nature?—Oui.

18062. Y avez-vous eu recours pour cet objet dans cette occasion?—Non; on n'en a pas construit sur la section 25.

Il n'y avait pas de caissons sur la section 25.

18063. Auraient-ils eu pour résultat de diminuer l'ouvrage de creusement et du terrassement d'une manière efficace?—Eh bien oui, je crois, dans quelques-uns des marais, et dans une certaine mesure; mais les marais là haut sont, pour la plupart, si mauvais que tout s'affaisse à la fois—caissons, boue, sable, gravier et tout le reste.

18064. Quant à ces parties de la ligne que vous dites avoir été finies jusqu'au niveau des ponts dans quelques endroits, et qui se sont affaissées de nouveau, est-ce qu'elles étaient ballastées avant le tassement?—La plus grande partie du tassement s'est faite avant le ballastage, mais le tassement a continué depuis également.

Presque tout l'entassement a eu lieu avant le ballastage.

18065. Est-ce là une des raisons pour lesquelles on a posé une plus grande quantité de ballast qu'on avait projeté d'en mettre d'abord, comme vous l'avez mentionné dans une partie antérieure de votre témoignage?—Oui, dans une certaine mesure; mais la quantité première de ballast destinée à la voie n'était pas suffisante; c'est-à-dire comme on l'avait projeté d'abord. Ce n'était, comme nous l'appelons, que la première couche de ballast.

18066. La voie a-t-elle été généralement construite de la largeur mentionnée dans les spécifications?—Non; dans certains cas la terrasse dans le muskeg a été faite à dessein plus étroite et un peu plus basse, de façon à pouvoir recevoir plus tard un lit de gravier pour la préserver du feu, et aussi pour épargner la quantité qu'il fallait y mettre.

Le chemin un peu plus étroit que spécifié—pourquoi cela.

18067. Eh bien; a-t-on l'intention, dans ces endroits, de compléter la largeur telle qu'elle a été estimée dans le principe, ou bien veut-on laisser la terrasse dans cet état afin de la couvrir plus tard de graviers comme protection contre le feu?—Mais, c'est le ballast même qui a fait la largeur, parce que lorsque on le décharge avec une pelle des wagons, il s'en échappe par les côtés, ce qui amène graduellement la voie à la largeur projetée d'abord dans ces endroits.

18068. Ainsi, généralement parlant, la voie a la largeur qu'on voulait qu'elle eût dans le principe?—Oui.

18069. Mais cette largeur est faite de différentes matières?—Précisément.

Généralement parlant, le chemin est aussi large qu'on le voulait d'abord, mais il a reçu une plus grande quantité de ballast.

18070. Il y a plus de ballast qu'on n'avait d'abord projeté d'en mettre?—Oui.

18071. Y a-t-il quelqu'autre chose se rattachant à la section 25 que vous croyiez devoir expliquer, y compris, si vous voulez, la conséquence d'avoir construit la voie là où on l'a construite, et le coût final?—Non.

*Submissions—  
Cont. et No. 25.*

A mon sens, quel qu'ait été le premier examen, et quelles qu'aient été les quantités placées dans le premier estimé, cela n'a pas affecté le moins du monde les quantités en fin de compte. Ces quantités se seraient trouvées là, quelles qu'aient pu être les quantités portées au premier estimé. Le chemin ne pouvait pas se construire avec des quantités moindres qu'il l'a été. Je pense que l'emplacement est judicieux, aussi bon qu'on en pouvait trouver dans cette contrée. L'alignement est correct, et l'homme en charge des travaux s'est donné toutes les peines du monde pour faire construire le chemin de la meilleure façon, et réduire les quantités au minimum compatible avec l'exécution des travaux.

18072. Y a-t-il quelque autre chose se rapportant à la section 25 sur laquelle vous désirez être entendu en témoignage?—Je ne me rappelle rien. Je puis vous dire, cependant que M. McLennan, l'ingénieur de division—l'ingénieur qui a travaillé sous M. Hazlewood jusqu'à la mort de ce dernier, et qui était en charge des travaux jusqu'à leur parachèvement—est ici dans la ville aujourd'hui.

18073. Y a-t-il quelque autre chose à propos de la section 25?—Rien que je me rappelle.

18074. Quel est l'ouvrage suivant du chemin de fer du Pacifique Canadien dans lequel vous avez été intéressé?—La section 41.

18075. Cet ouvrage a-t-il été mis au concours public?—Oui. Pardon, mais avant de terminer ce que j'avais à dire sur la section 25, je dois déclarer ceci : qu'il était absolument impossible à tout homme ou parti d'hommes d'arriver à rien qui approchât d'un estimé approximativement exact des quantités, au moyen de ce nouveau mesurage.

18076. Dites-vous cela dans le but d'établir l'équité de votre réclamation sur les estmés faits en premier lieu?—Je le déclare parce que je sais que c'est un fait, et en réponse à votre question : si je désirais dire quelque autre chose à propos de la section 25.

18077. Nous n'avons pas l'intention de juger si vous avez droit à une plus forte somme que celle que le gouvernement veut vous donner et quelle somme ; en sorte que si vos paroles tendent à ce but, nous ne les accepterons pas pour le moment.—C'est fort bien, monsieur.

18078. Si vous aviez à dire quelque chose qui ne soit pas à l'appui de votre réclamation d'argent, nous sommes prêts à vous entendre ; par exemple si c'était pour nous informer de quelle façon les travaux ont été faits?—Je vous l'ai dit quand j'ai répondu à la question ; si j'avais quelque chose à ajouter à propos de la section 25.

Pourquoi le nouveau mesurage ne pouvait pas être correct.

18079. Eh bien ; peut-être serait-il bon maintenant de vous demander pourquoi le nouveau mesurage ne pouvait pas être correct?—Parce que les fossés latéraux d'où était tirée d'abord la substance destinée au terrassements se trouvaient, au temps du second mesurage, de comblés de nouveau dans certains cas à moitié et dans d'autres aux deux tiers.

18080. Etaient-ils remplis ou comblés avec la même sorte de matériel qui en avait été extrait?—Voici comment la chose arrivait, de deux manières. Il y avait deux causes de cette différence. En premier lieu, les fossés étaient dans le principe, généralement creusés à trois pieds de profondeur. Cela dépendait de la hauteur du terrassement quand le

*Soumission—  
Contrat N<sup>o</sup>. 23.*

matériel y était appliqué ; mais, comme règle, ils avaient trois pieds de profondeur, et quand ils avaient été creusés et le matériel placé dedans, l'eau s'écoulait de la contrée environnante, et la surface du muskeg se tassait de un pied ou d'un pied et demi environ.

18081. L'eau sortait du matériel, lequel vous dites être spongieux, n'est-ce pas?—Quand l'eau se retirait de la contrée environnante pour se jeter dans les fossés, alors la pression sur le centre de la voie entre les deux fossés faisait s'épancher le matériel du fond de chaque côté, en sorte que les fossés paraissaient moins creux quand on les a mesurés de nouveau que lorsqu'ils avaient été creusés la première fois. Et c'est pour ces deux causes, le tassement par-dessus et l'épanchement par le fond, qu'on ne pouvait faire un nouveau mesurage exact.

18082. Avez-vous encore quelque autre chose à dire, croyez-vous sur la section 25?—Ne pouvant traiter cette question, je ne vois rien de plus à dire.

18083. Voulez-vous parler de la question de la validité de votre réclamation sur le premier mesurage?—Oui.

18084. Nous ne nous proposons pas de la traiter ici ; revenons maintenant à cette section 41 que vous dites être la suivante dans laquelle vous avez été intéressé ; avez-vous été l'un des premiers soumissionnaires?—Oui.

18085. Sous quel nom?—Nous avons soumissionné au nom de Purcell, Ginty & Ryan, je crois. Je n'en suis pas sûr cependant.

Ont soumissionné au nom de Purcell, Ginty & Ryan.

18086. N'était-ce pas d'abord Marks & Conmee, ou avez-vous fait une soumission séparée au nom que vous venez de dire?—Nous avons fait une soumission séparée sous le nom que je viens de dire.

18087. Comprenez-vous qu'il y avait plusieurs soumissions moins élevées que celle faite par cette maison?—Par Purcell, Ginty & Ryan?

Plusieurs soumissions plus basses que celle de Purcell, Ginty et Ryan.

18088. Oui?—Oui.

18089. Quand vous avez fait cette soumission, aviez-vous aucun intérêt dans quelque autre soumission?—Aucun.

18090. Quand êtes-vous devenu intéressé dans la soumission de Marks et Conmee ; était-ce avant l'expiration du temps pour la réception des soumissions?—Non ; c'était après.

Est devenu intéressé dans la soumission de Marks & Conmee après l'expiration du temps pour la réception des soumissions.

18091. Était avant l'adjudication du contrat à Marks et Conmee?—C'était après—mais non, ce n'est pas cela. Je crois qu'il y avait des objections à donner le contrat à Marks et Conmee à moins qu'ils ne pussent s'associer d'autres personnes en qui le gouvernement avait plus de confiance pour terminer les travaux.

18092. Avez-vous eu connaissance de quelque négociation à cet égard avant l'adjudication du contrat à Marks et Conmee?—Je sais qu'il n'y en a pas en.

18093. Je parle de négociations au sujet de leur association avec d'autres entrepreneurs?—Je n'en connais pas.

18094. Pourquoi dites-vous donc qu'il y avait des objections à leur donner le contrat à eux seuls?—Il y en avait ; c'est après l'ouverture des soumissions que ces objections ont été soulevées.

*Submissions—**Contrat No. 41.*

Avant l'adjudication du contrat à Marks & Conmee, on leur intima qu'ils eussent à s'associer d'autres entrepreneurs.

18095. Eh bien ; ces objections ont-elles été soulevées avant que le contrat leur fût accordé, bien que leur soumission fût la plus basse ?—C'est avant que le contrat leur ait été accordé, je pense qu'on leur a dit qu'il leur faudrait s'associer d'autres personnes.

18096. Saviez-vous qu'ils avaient reçu cette intimation, ou de quelle manière elle leur était parvenue ?—Je sais que Marks est venu nous trouver et nous a proposé de nous joindre à lui, et nous a offert un certain intérêt dans le contrat si nous voulions nous joindre à eux dans ce contrat.

18097. Vous a-t-il donné à entendre qu'il courait risque de ne pas l'avoir, bien qu'il fût le plus bas, parce qu'il n'était pas associé à un entrepreneur possédant une plus grande expérience ?—Oui, il me semble.

18098. De qui avez-vous appris d'abord qu'il existait une objection de cette nature à l'adjudication du contrat à Marks & Conmee seuls ?—Je ne saurais dire de qui je l'ai appris ; mais on répétait publiquement ici que tel était le cas.

18099. Disait-on ouvertement que quelqu'un d'attaché au Département des Travaux Publics avait rendu ce fait public ?—Je n'ai pas entendu nommer personne. Je n'ai jamais entendu mentionner le nom d'aucune personne attachée au Département des Travaux Publics ou aucun autre département, à l'endroit de ce fait.

18100. Mais si je vous comprends bien, vous avez appris cela avant de recevoir la visite de M. Marks ?—Je ne saurais dire positivement, mais il est probable que oui. Marks était en relation intime—eh bien ; je ne dirai pas en relation avec d'autres—mais il était de Prince Arthur's Landing, et vint ici ; c'était une ancienne connaissance, et je crois qu'il nous en a dit plus long sur la question qu'il n'en a dit à d'autres.

Pourquoi Marks est venu trouver le témoin.

18101. Savez-vous pourquoi il s'est adressé à vous à propos de cette affaire ?—Oui ; voici pourquoi : nous étions allés là haut, et Marks nous avait fourni une grande quantité d'effets ; il est marchand à Prince Arthur's Landing, et il l'était auparavant, nous le connaissions très intimement et avions fait beaucoup d'affaires avec lui ; il nous demanda à quel cas où le contrat lui serait adjugé, de prendre l'ouvrage et de lui donner un intérêt avec nous.

Le témoin avait travaillé sur la section avoisinante.

18102. Aviez-vous travaillé sur la section avoisinante ?—Oui ; nous avons fait ces travaux là.

18103. Est-ce que c'est pour cela qu'il vous a fait son offre ?—Je suppose que c'est uniquement à cause de cela. Nous avions là l'outillage et l'équipe nécessaires pour la construction des travaux sur la section voisine et toute une organisation complète.

Aucune tentative d'influence auprès d'aucune personne attachée au gouvernement, aux fins d'engager le gouvernement à ne pas donner le contrat à Marks & Conmee seuls, afin que le témoin pût devenir intéressé avec eux.

18104. Avez-vous essayé, en aucune façon, d'influencer le Département ou quelqu'un d'y attaché, pour faire soulever les objections à l'adjudication du contrat à Marks et Conmee seuls, dans le but de pouvoir plus tard obtenir un intérêt avec eux ?—Pas le moins du monde, monsieur. Nous n'avons jamais dit un mot à aucun membre du gouvernement ni aucune personne quelconque attachée au Département, au sujet de l'adjudication du contrat, avant le moment où nous avons appris de M. Marks qu'il avait grande chance d'avoir le contrat, s'il pouvait prendre des arrangements satisfaisants pour conduire les travaux et les terminer.

*Soumissions—  
Contrat No. 41.*

18105. Et vous avez appris tout ceci de Marks sans avoir tenté aucune démarche dans le même sens, c'est-à-dire, à l'endroit de votre association avec lui ?—Précisément ; nous n'avons fait aucune démarche quelconque. Nous hésitâmes longtemps avant de nous décider à nous mêler du tout de cette affaire, parce que nous considérions ses prix trop bas, et n'eussent été les facilités que nous avions là dans la possession de tout le matériel et outillage nécessaires, nous n'aurions pas entrepris ces travaux au prix que nous l'avons fait, aux prix plutôt de la soumission de Marks, au prix qu'il avait pour son contrat.

18106. Vous compreniez que c'était la soumission la plus basse, n'est-ce pas ?—Je pense que oui. C'est ainsi que je le comprenais.

18107. Dans votre arrangement, les prix de sa soumission sont restés les mêmes pour le contrat ?—Sans doute.

18108. Les prix ne se sont pas élevés par suite de votre association avec lui ?—Pas d'un centin. Les prix n'ont pas été élevés par suite de l'association de Marks & Conmee.

18109. En sorte que, vous compreniez que le gouvernement donnait les travaux au plus bas soumissionnaires ?—Oui ; mais si vous voulez en prendre note, je vous dirai, à des prix qui étaient réellement trop bas.

18110. Oui, nous en prenons note ?—C'est le cas, j'ai le regret de le dire.

18111. Saviez-vous au temps où vous vous êtes joint à Marks et Conmee, que quelques-uns de leurs prix étaient excessivement bas— Item de charroyage 10 cts trop bas. par exemple, le prix de la terre emportée et transportée n'était-il pas trop bas ?—Il y avait un item dans la cédule qui nécessitait le transport du matériel sur une très longue distance, et dont le prix était certainement trop bas.

18112. 10 cts seulement, n'est-ce pas ?—10 cts seulement.

18113. De fait, ce prix était au-dessous de celui qu'il recevait pour le creusement sur la ligne ?—Oui.

18114. N'y avait-il pas un autre item qui était bien bas ?—Sous ce rapport, monsieur, je désire déclarer que Marks prétendait qu'il avait compris que ces 10 cts devaient être ajoutés au prix du creusement ordinaire pour le transport, et le département, de son côté, maintenait—c'est-à-dire les ingénieurs—que cela comprenait le tout, et que c'était ainsi que la chose était formulée au contrat.

18115. Vous comprenez, je suppose, qu'il avait été formellement notifié que s'il prenait le contrat, ce devait être à ce bas prix et non avec cette addition de 10 cts. au prix ordinaire ?—Oui.

18116. Et il a résolu délibérément de le prendre ainsi sans cet ajouté ?—Oui.

18117. N'y avait-il pas un autre item de bien bas dans sa soumission, par exemple, les tubes en fer, ou vous êtes-vous occupé de cela avant de vous joindre à lui ?—Quant aux tubes en fer, nous n'y avons pas fait grande attention, parce que nous savions très bien que nous ne pourrions pas en placer là. Prix trop bas pour tubes en fer.

18118. Vous saviez que ses prix étaient très bas pour les tubes en fer ?—Oui.

*Soumissions—  
Contrat No. 41.*

18119. Quel était son prix pour cet article ?—Je ne me le rappelle pas au juste, mais je sais qu'il était trop bas.

18120. S'en est-on servi de quelques-uns sur le contrat ?—Non.

Contrat basé sur une longue et sur une courte période.

18121. Avez-vous eu connaissance de quelques négociations entre Marks & Conmee et le Département, ou y en a-t-il eu entre vous et le Département à propos de cette question, à savoir : si le contrat devait se donner de manière à ce que les travaux se terminassent dans un temps éloigné ou rapproché—je veux dire avant l'exécution finale du contrat ?—Les soumissions demandées donnaient deux prix, l'un pour ce que l'on appelle le temps court, et l'autre pour une époque plus éloignée, et le contrat est basé sur ces deux prix distincts.

18122. En sorte que vous avez le prix plus élevé si vous finissez l'ouvrage dans un temps plus rapproché, et les prix plus bas si au contraire, vous ne terminez les travaux qu'à l'époque plus éloignée ?—Oui.

18123. Savez-vous si dans le temps on croyait pouvoir terminer les travaux dans le temps rapproché ou dans le temps plus éloigné ?—Eu égard aux facilités que nous donnait la possession de l'équipe et de l'outillage sur les lieux, et eu égard au fait que nous avions beaucoup de monde là dans le temps, nous croyions que nous pouvions nous-mêmes terminer les travaux à l'époque la plus rapprochée.

18124. Et vous l'espérez encore ?—Oui.

Pratiquement, il eut les prix de la courte période.

18125. Ainsi, en substance, vous aviez l'espoir que vous obtiendriez les prix de la courte période ?—Oui.

18126. Parce que vous seriez capables de terminer les travaux dans ce temps-là ?—Oui.

18127. Savez-vous quel rapport avait votre prix pour la courte période avec celui des autres soumissions ?—Même comparé aux autres il était encore le plus bas. Permettez-moi, s'il vous plaît, de rectifier ceci. Je n'ai jamais vu les autres soumissions. Je ne sais pas ce que portaient les autres soumissions, à l'exception de celle de Marks, et de celle de Purcell, Ginty & Ryan. Je n'ai jamais vu d'autres soumissions, soit avant qu'ils fussent envoyées, soit après leur envoi, ou depuis.

La soumission de Marks & Conmee pour la période courte était de \$2,300,000.

18128. Vous rappelez-vous quel était le chiffre de votre soumission pour la courte période—je parle de celle Marks & Conmee ?—\$2,300,000 en chiffres ronds.

18129. Vous ne connaissez pas quel était le prix de Andrews, Jones & Cie., pour la courte période ?—Non.

Soumission de Andrews, Jones & Cie. \$2,250,000.

18130. Il appert du Livre Bleu qu'ils venaient, en rang de bas prix, après Marks & Conmee ; il n'est pas fait de prix pour la longue période, mais pour la courte, ils ont demandé moins de \$2,250,000, en sorte qu'un peu plus de \$50,000 serait la différence qui se trouvait entre vous et eux pour la courte période, leur soumission étant la plus basse ?—Je ne savais rien de tout cela.

18131. Vous dites que cette question n'a pas été discutée du tout avant la signature finale du contrat ou le règlement avec le gouvernement ?—De quelle question parlez-vous ?

18132. La question des prix de votre soumission pour la courte période comparés à ceux de Andrews, Jones & Cie., pour la même période ?—Pas que je sais.

*Soumissions—*  
*Contrat No. 41.*

18133. Y a-t-il eu quelque changement marqué dans les travaux en vertu de ce contrat?—Oui; l'alignement a été modifié considérablement. L'alignement a été changé considérablement.

18134. Y a-t-il eu d'autres changements considérables dans les rampes, ou autres choses?—Les rampes sont conformes à la spécification, mais la ligne même a été changée, et il y a eu une grande épargne dans les quantités et la distance.

18135. Voulez-vous dire qu'il y a probabilité que l'ouvrage lui-même, une fois terminé, coûtera moins qu'on ne s'y attendait quand le contrat a été fait?—Oui. L'ouvrage, une fois fini, coûtera moins que l'estimation.

18136. Ces changements ont-ils nui à l'efficacité du chemin, ou bien croyez-vous que le chemin sera aussi serviable et efficace?—Je pense que la voie sera meilleure. Elle sera plus courte avec des rampes également bonnes et des courbes faciles, je crois.

18137. Je ne vous demande que votre opinion. Je ne m'attends pas à ce que vous disiez positivement que la voie sera meilleure; pouvez-vous dire s'il y aura économie ou épargne—je parle d'une somme quelconque?—Causée par le changement même?

18138. Oui, par ces changements?—Eh bien, je l'ai entendu estimer à \$300,000 environ. Les changements feront une économie de \$300,000.

18139. A votre sens, cette somme approche-t-elle en réalité de l'épargne qui résultera de ces changements?—Je suis convaincu que, relativement au premier estimé, l'ouvrage sera fait avec une économie de bien près de cette somme.

18140. Ces changements ont-ils été faits par l'ingénieur de district ou par l'ingénieur en chef, ou savez-vous comment il se fait que ces changements ont eu lieu?—Oui, je le sais. M. Bell fut envoyé là dans le printemps sur une partie des travaux—dans le printemps de 1879—et il traça la ligne à nouveau; c'est-à-dire, il en marqua l'emplacement une seconde fois et y fit quelques changements. M. Middleton, l'ingénieur de division de M. Bell, a la charge de 40 milles de chemin. Middleton, un autre ingénieur, fut envoyé dans l'automne de 1879, sur une partie des lieux où les plus grands changements s'étaient faits, pour tracer les travaux, ainsi que je l'ai appris, et il y fit de bien grands changements: M. Bell changea la voie dans plusieurs endroits et raccourcit la distance. M. Middleton y alla et la changea encore et la raccourcit encore davantage, et réduisit encore plus les quantités. M. Cuddy était l'ingénieur de district. Je suppose que cet ouvrage se faisait sous sa direction et avec son assentiment. Dans le printemps de 1879, Bell traça la ligne de nouveau. Middleton, l'ingénieur, fit de grands changements dans l'automne de 1879. Bell changea le chemin et le raccourcit. Middleton le raccourcit encore plus, et réduisit les quantités.

18141. La nature de la contrée à travers laquelle cette section a été construite est-elle la même que celle que vous avez décrite sur la section 25?—En partie.

18142. La partie accidentée ou la partie unie?—Je crois que c'est la partie la plus unie.

18143. Vous croyez que cette section est à peu près semblable à la partie unie de 25, est-ce là ce que vous voulez dire?—Il n'y a pas autant de muskegs sur la section 41, en proportion de la longueur du chemin et de la somme du travail, qu'il y en a sur la section 25. On y rencontre plus de gravier et de terre—c'est-à-dire de la glaise. La proportion de muskegs au reste de l'ouvrage sur la section 41 n'est pas aussi grande que sur la section 25.

*Soumissions—*  
*Contrat No. 41.*

Les quantités prises des niveaux du centre.

18144. Savez-vous si, avant l'adjudication de ces travaux, on avait fait des coupes transversales et si les quantités avaient été prises correctement, ou à peu près correctement?—Non; je crois qu'elles ont été prises de la même manière que sur la section 25—des niveaux du centre.

18145. Avez-vous quelque moyen de savoir si les quantités ont été constatées au moyen de coupes transversales, ou si ce n'est de votre part qu'une présomption: par exemple, avez-vous demandé des renseignements qui pouvaient être fournis par des coupes transversales?—Non.

18146. Etes-vous capable de dire si ces renseignements, en supposant qu'on les eût demandés, auraient pu être fournis, dès le commencement, par les ingénieurs?—Je ne saurais dire.

18147. Avez-vous quelque autre chose à déclarer à propos de cette section 41?—Non.

CONTRAT No. 61  
 C. A.

Intéressé dans la section B, Colombie Anglaise.

18148. Quel est l'ouvrage suivant dans lequel vous avez été intéressés?—Nous étions intéressés dans la section B des travaux dans la Colombie Anglaise.

18149. Cet ouvrage a-t-il été mis à l'enchère publique?—Oui.

18150. Etiez-vous intéressés dans les premières soumissions?—Oui.

18151. Sous quel nom avez-vous soumissionné—sous le nom de quelle maison?—Si je me rappelle bien, je crois que c'était sous le nom de Ryan, Goodwin & Cie. Je puis vous donner les noms qui ont été apposés à la soumission.

Noms apposés à la soumission: James Goodwin, J. M. Smith, Patrick Purcell et Hugh Ryan.

18152. Eh bien, donnez-les?—Il y avait James Goodwin, J. M. Smith, je crois, Patrick Purcell et Hugh Ryan.

18153. Où réside Purcell?—Purcell a résidé principalement durant les quatre dernières années sur le chemin de fer du Pacifique Canadien au Fort William.

18154. On le donne comme étant de Williamstown, où est cet endroit?—Sa résidence régulière est à Williamstown, Glengarry.

Nulla entente avec Onderdonk avant l'envoi de la soumission.

18155. Avant de faire cette soumission, avez-vous eu quelque convention avec M. Onderdonk qui est devenu par la suite intéressé dans le contrat?—Quelque convention avec Onderdonk à propos de l'ouvrage?

10156. A propos d'aucune partie de cette affaire?—Non.

10157. Voulez-vous dire alors que, lorsque Purcell, Ryan, Goodwin & Smith ont déposé leur soumission, il n'y avait, à votre connaissance, aucune entente que Onderdonk deviendrait postérieurement intéressé dans le contrat?—Aucune entente quelconque.

Nulla entente avec Onderdonk entre le dépôt de la soumission et l'adjudication des travaux.

18158. Y avait-il avec lui quelque autre convention au sujet de l'ouvrage dans la Colombie Anglaise, avant l'envoi de votre soumission?—Il n'y avait aucune entente ou convention avec M. Onderdonk, ni avec qui que ce fût, au sujet de l'ouvrage ni avant ni après l'envoi de notre soumission.

Avant l'adjudication du contrat la maison du témoin n'avait aucune entente avec Onderdonk.

18159. Y a-t-il eu, entre le temps où vous avez déposé la soumission et celui de l'adjudication du contrat à votre maison, aucune entente avec M. Onderdonk?—Aucune quelconque.

*Soumission—  
Contrat No. 61, C. A.*

18160. Dites-vous que quelque convention que vous ayez faite, vous l'avez faite après que l'ouvrage vous a été accordé?—Oui.

18161. Il appert des rapports que c'est votre maison qui a fait la soumission la plus basse?—Oui.

18162. Et que le contrat vous a été accordé: Veuillez nous dire ce qui vous a engagé à disposer de votre intérêt dans ce contrat, et comment il est arrivé que M. Onderdonk y soit devenu intéressé plus tard? —Je ne vois pas grande objection à répondre à cette question, mais je dois déclarer que je m'objecte à répondre à des questions qui ne se rapportent qu'à ce qui s'est passé entre mes associés et moi, ou à des choses en dehors de celles où le Gouvernement était intéressé, ou dans lesquelles il ne pouvait pas être intéressé.

18163. Nous croyons la question d'un intérêt public: nous ne cherchons pas à savoir comment vous avez partagé entre vous—les associés de votre maison—quelque argent que vous ayez obtenu de monsieur Onderdonk; mais il est nécessaire que nous sachions, je pense, par quelles négociations vous avez été induit à disposer de votre intérêt, parce qu'il est possible que quelqu'un ait pris part à ces négociations qui aurait dû prendre les intérêts du pays, et ne pas s'occuper, au lieu de cela, d'intérêts particuliers; c'est pourquoi nous aimerions à les connaître?—Avant d'avoir aucune conversation avec nous, monsieur Onderdonk avait déjà obtenu les trois autres sections. Cette section B se trouvait entre elles, au milieu, et il tenait beaucoup à avoir cette section afin d'avoir le contrôle entier sur tous les travaux. Voilà pourquoi il disait qu'il voulait avoir cette section; et une autre raison qui nous a déterminés, c'est que, lorsque nous avons soumissionné, nous croyions que nous obtiendrions tout l'ouvrage, si nous obtenions quelque chose. Notre maison était importante. Nous croyions pouvoir compter sur des sommes considérables de manière à contrôler l'ouvrage, et quand on ne nous a accordé qu'une section, nous trouvions cela trop peu—travaux de trop peu d'importance pour un aussi grand nombre d'associés.

Avant de converser avec la maison du témoin, Onderdonk avait obtenu les trois autres sections A. C. & D. Onderdonk voulait contrôler tout l'ouvrage. La maison du témoin a accepté l'offre parcequ'elle croyait obtenir tout l'ouvrage.

18164. Vous rappelez-vous si les négociations ont promptement amené la convention, ou son offre d'acheter votre intérêt n'a-t-elle été acceptée qu'après un long délai?—La transaction s'est faite en quelques jours.

18165. Avez-vous été influencé ou pressé par aucun membre du Parlement de faire cette convention avec M. Onderdonk?—Nous avons nous mêmes signer le contrat. Le gouvernement refusa de nous permettre de transporter le contrat à M. Onderdonk, et nous força de signer nous-mêmes le contrat, ce que nous avons fait.

Le gouvernement ne voulait leur permettre de faire le transport à Onderdonk; et les a forcés de signer le contrat.

18166. Eh bien, une fois que vous étiez réellement intéressés dans le contrat, a-t-on exercé aucune pression sur vous à l'endroit du sujet que j'ai mentionné—c'est-à-dire, le transport à Onderdonk?—Pression de la part de qui?

18167. De la part de quelque membre du Parlement ou du gouvernement; je ne vous demande pas dans le moment s'il y a eu quelque malentendu entre vous; je parle de personnes attachées aux intérêts publics du pays?—Non; on nous dit que nous pourrions signer notre contrat et procéder aux travaux. Nous avons en effet signé le contrat,

Personne d'attaché aux intérêts publics n'a exercé de pression sur eux, pour leur faire transporter le contrat; on leur a

*Soumissions—*

Contrat No. 61. C. A.

dit de signer le contrat et de procéder aux travaux.

mais nous avons donné à Onderdonk une procuration l'autorisant à exécuter les travaux, et c'est ce qu'il fait.

18168. Nous avons compris, d'après M. Goodwin et M. Smith, que votre intérêt a été réellement transporté à M. Onderdonk pour le prix et considération de \$100,000, et je vous demande à présent si cette cession ou transport a été amenée, autant que vous le savez, par la pression de quelque personne attachée au gouvernement?—Ce qui m'a engagé à faire ce transport du contrat à M. Onderdonk, c'est que nous étions trop nombreux dans notre association pour l'importance des travaux à faire; c'était aussi l'opinion de mon associé, M. Purcell.

Transport fait volontairement à Onderdonk.

18169. Voulez-vous dire que vous avez finalement consenti à ce transport à Onderdonk, sans aucune pression de la part de qui que ce soit dans le Gouvernement?—Je veux dire que cet acte de ma part a été volontaire, et avec l'assentiment de mon associé qui était au Fort William. Il me télégraphia que nous ferions mieux d'abandonner l'ouvrage vu qu'il y avait trop d'associés au contrat pour une seule section, puisque nous ne pouvions pas les avoir toutes.

Comment la maison du témoin en est arrivée à prendre \$100,000.

18170. Voici pourquoi je vous fais cette question: il a été insinué que vous avez hésité plus longtemps que vos autres associés à consentir à cette cession à Onderdonk, et que, finalement, vous vous y êtes prêté, non par suite des vœux de vos associés, mais parce que vous avez été influencé de la part du Gouvernement, et je désire placer la question nette devant vous et connaître ce que vous avez à dire à ce sujet?—Quand nous nous réunîmes pour décider ce que nous demandions pour notre cession du contrat à Onderdonk, nous déterminâmes de demander \$120,000; mais Onderdonk ne voulait donner que \$100,000. Cependant, M. Smith, d'après ce qu'il m'a appris, avait obtenu aux Etats-Unis, entre l'époque de notre soumission et ce temps-ci, certains ouvrages qu'il avait soumissionnés, et il voulait s'y rendre et surveiller ces travaux, comme j'ai pu m'en convaincre moi-même par les télégrammes qu'il avait reçus. M. Goodwin ne se souciait pas d'aller aussi loin que la Colombie Anglaise pour son intérêt dans cette seule section, et tous étaient probablement plus désireux que moi de se débarrasser du contrat. Ils étaient prêts à accepter les \$100,000, je disais que nous devrions avoir \$120,000. Puis M. Smith avait tant envie de se rendre aux Etats-Unis pour ses ouvrages, qu'il me dit que si je voulais baisser jusqu'à \$58,000, qu'ils combleraient entre eux la différence; en sorte qu'ils donnèrent \$58,000 à Purcell et Ryan pour leur part d'intérêt, et ils arrangèrent la chose entre eux.

18171. Vous nous avez décrit ces négociations entre vos propres associés dont je n'avais pas l'intention de vous parler; ma question était pour savoir si aucune personne attachée au département des chemins de fer, soit ministre ou autre officier, soit aucun député au Parlement vous a pressé de faire la cession de votre intérêt à Onderdonk?—Personne du dehors ne nous a forcés. Je vous ai dit nos motifs et la cause.

18172. Vous dites donc qu'aucune personne attachée au gouvernement ne vous a fait faire cette cession ou transport?—Nous avons agi uniquement pour les raisons que j'ai dites.

18173. Quand vous avez fait la soumission pour cet ouvrage, connaissiez-vous ou aviez-vous appris quels étaient les chiffres des autres soumissions?—Non.

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

18174. Quelque personne attachée à quelqu'un des départements N'a jamais reçu de renseignements particuliers.  
vous a-t-elle donné, en aucun temps, des renseignements sur le sujet qui  
aient pu vous fournir des avantages sur les autres qui soumissionnaient  
avec vous ?—Jamais.

18175. Connaissez-vous quelqu'un d'attaché aux départements, soit témoin, personne  
comme ministre ou subordonné, qui ait retiré quelque avantage d'aucune d'attache aux départe-  
ments n'a jamais  
de ces transactions se rattachant au chemin de fer du Pacifique ?—Je reçu d'avantage ni de  
n'ai jamais connu personne d'attaché au département qui ait reçu un promesse à propos de  
avantage quelconque. l'adjudication des  
travaux publics.

18176. Savez-vous si quelqu'un d'eux a reçu la promesse de quel-  
qu'avantage ?—Je n'en connais pas. Je n'ai jamais reçu de renseigne-  
ments au sujet d'aucun ouvrage à donner ici, ou de quelque chose se  
rattachant aux travaux, autre que ceux que l'on reçoit d'ordinaire quand  
on prend des contrats, soit d'une compagnie, soit du gouvernement, ou  
de n'importe qui.

18177. Vous voulez dire : d'autres informations que celles qui sont  
annoncées et celles que donnent d'ordinaire les ingénieurs et les spécifi-  
cations ?—Précisément ; c'est là tout.

18178. Vous êtes vous occupé de la question d'adjudication de Un seul entrepre-  
travaux de la nature de ceux de la Colombie Anglaise à une seule per- neur pour faire l'ou-  
sonne en vertu d'un seul et même contrat, plutôt qu'en vertu de diffé- vrage à meilleur mar-  
rents contrats à plusieurs personnes, et pouvez-vous nous donner votre ché et mieux que  
opinion à ce sujet ?—Dans certains cas, l'ouvrage peut se faire avec plus plusieurs dans des  
d'économie et être mieux contrôlé quand un seul entrepreneur a le cas comme celui de  
contrôle de tout l'ouvrage, et je pense que ce cas s'applique à l'un de ces la Colombie  
endroits. Je pense qu'il était décidément avantageux pour Onderdonk, Anglaise.  
du moment qu'il avait une partie des travaux, de les avoir tous.

18179. Voulez-vous dire qu'il est vraisemblable qu'une seule personne  
finira tous les travaux dans la Colombie Anglaise à meilleur marché que  
quatre personnes ne le pourraient faire avec quatre contrats séparés ?—  
Oui, si la chose est bien conduite et administrée. Un seul a plus  
d'avantage en ayant le contrôle de tous les travaux qu'en ayant le con-  
trôle d'une portion seulement, d'autres ayant le contrôle à ses côtés  
d'autres portions.

18180. Y a-t-il ici, à cause des circonstances particulières de localité, La centralisation est  
quelque chose qui rendrait cet avantage plus marqué que pour des plus nécessaire dans  
ouvrages de même nature et de même importance dans d'autres contrées ? ce cas parce qu'on n'a  
—Oui. On n'a ici accès aux travaux que par un seul endroit, et tous les accès aux travaux  
travailleurs et tous les accessoires nécessaires ont à passer par le même que d'un côté.  
chemin et à suivre, pour ainsi dire, une même direction, et celui qui  
aurait l'unique contrôle et direction de l'ouvrage peut le faire avec plus  
d'économie que si cet ouvrage était partagé entre différentes personnes.  
Ainsi, par exemple, il a le contrôle des gages des hommes quand ceux-  
ci sont rares et la main d'œuvre est élevée ; cela met fin naturellement Il n'y a plus de con-  
à la concurrence qu'il rencontrerait si l'ouvrage se trouvait entre les currence parmi les  
mains de plusieurs entrepreneurs. Je suis convaincu que M. Onderdonk travailleurs.  
aurait à payer des gages plus élevés s'il y avait deux ou trois autres entre-  
preneurs, ou lieu d'avoir à lui seul le contrôle de tout l'ouvrage.

18181. Avez-vous jamais examiné cette question, à savoir : s'il est  
plus avantageux au public que les ouvrages soient adjugés d'après une  
MODE D'ADJUDICA-  
TION DES CON-  
TRATS.

*Mode d'adjudication des contrats.*

L'adjudication des contrats par cédule et par sommes rondes présente également des avantages selon la nature des travaux.

somme ronde que suivant une cédule ou liste de prix et de quantités? —Je crois que cela dépendrait un peu de la nature des ouvrages. Dans certains cas, il est bien difficile—presque impossible de soumissionner d'après une somme en bloc et d'arriver—à ce qui serait un prix raisonnable pour l'ouvrage, parce qu'il surgit beaucoup d'incidents durant la construction de l'ouvrage qu'il n'est pas possible de prévoir au moment où l'ouvrage est donné. Ce mode peut présenter certains avantages dans le cas de travaux ordinaires.

18182. Vous dites que ce mode offre quelque avantage : dans quel mode y a-t-il un avantage?—Eh bien ; si j'entreprenais de construire une certaine longueur de chemins, j'aimerais mieux le faire à tant le mille et d'en donner le contrôle entier que de tout autre façon.

18183. Voulez-vous dire, alors, que c'est le mode le plus avantageux à l'entrepreneur?—Naturellement, c'est au point de vue des entrepreneurs que nous considérons ces choses.

Si l'entrepreneur a le contrôle de l'ouvrage c'est son avantage de la prendre d'après une somme en bloc.

18184. Je vous demande si c'est un avantage pour l'entrepreneur de prendre l'ouvrage d'après une somme en bloc?—Oui, pourvu qu'on lui donne le contrôle unique de tous les travaux.

Le public ne peut souffrir de ce que les travaux sont donnés suivant une liste de prix.

18185. Pouvez-vous nous dire ce qui vaudrait mieux dans l'intérêt du public ; si, généralement parlant, il vaut mieux que les travaux de chemin de fer soient donnés d'après une somme en bloc comme prix ou d'après une cédule de prix attachés aux quantités?—Je ne vois pas que le public pût avoir à souffrir du mode d'adjudication d'après une cédule des prix car les entrepreneurs ne sont payés que pour l'ouvrage qu'ils font réellement, et il est à supposer qu'il ne se fera que ce qui est indispensable pour parachever les travaux.

## PRÉTENDUE INFLUENCE INDUE.

18186. Pour en revenir à cette cession par votre maison à Onderdonk, vous a-t-il été promis quelque chose de la part d'aucune personne attachée au gouvernement si vous consentiez à cette cession à Onderdonk?—Non, monsieur, absolument rien.

18187. Vous a-t-on fait quelque promesse que lorsqu'il s'agirait d'autres travaux vous recevriez quelque faveur ou avantage?—Aucune.

18188. Y a-t-il quelqu'autre chose se rattachant aux ouvrages dans la Colombie Anglaise sur laquelle vous désiriez être interrogé?—Non.

CONTRAT No. 25.  
Soumission de Purcell au-delà de \$100,000 plus basse que l'autre soumission.

18189. Y a-t-il quelqu'autre matière se rapportant au chemin de fer du Pacifique Canadien sur laquelle vous désiriez déposer?—Je puis déclarer ici que, relativement à la section 25, la soumission de Purcell à laquelle je me suis associé plus tard, et pour laquelle nous avons fait les travaux, était de \$100,000, au dessous de toute autre soumission présentée pour cette section.

CONTRAT No. 41.  
Ne se serait pas joint à Marks & Connee s'ils n'avaient pas eu sur les lieux tout le matériel nécessaire.

18190. Avez-vous autre chose à dire relativement au chemin du Pacifique?—J'ajouterai que, relativement à la section 41, nous ne nous serions pas joints à Marks & Connee dans leur contrat, car nous trouvions leurs prix trop bas, si nous n'avions pas eu sur les lieux un matériel considérable et un nombre d'hommes qui travaillaient pour nous depuis des années, et nous désirions continuer à leur donner du travail.

18191. Pouvez-vous nous donner d'autres renseignements sur le chemin de fer du Pacifique Canadien?—Je n'en ai plus à donner, monsieur.

CHARLES HORETZKY, assermenté et examiné :

*Par le Président :*

**Horetzky.**

*Explorations—  
Entre le Fort Garry  
et les Montagnes  
Rochueuses.*

18192. Où résidez-vous?—A Ottawa.
18193. Quel est votre état?—Je ne fais rien dans le moment.
18194. Avez-vous un état?—Non, je ne puis pas dire que j'en ai un.
18195. Qu'est-ce que vous avez fait ces années passées?—J'ai travaillé comme arpenteur-explorateur pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien.
18196. Depuis quand avez-vous été ainsi occupé?—A partir de 1871.
18197. Jusqu'à quand?—Jusqu'au printemps dernier, à l'exception d'une saison en 1873, et d'une partie de 1876.
18198. Une lettre de vous nous avait donné à comprendre que vous aviez dressé un exposé que vous désiriez présenter comme votre déposition?—Oui.

De 1871 au printemps de 1880, a servi comme ingénieur explorateur sur le chemin du Pacifique, à l'exception de la saison de 1873 et une partie de 1876.

Le témoin a préparé un exposé.

18199. Vous pouvez le produire maintenant, si vous le désirez ; vous comprenez, sans doute, que vous le donnez comme partie de votre déposition assermentée?—Comme de raison. J'ai fait un exposé de mon travail, et je l'ai fait succinct de manière à ce que vous puissiez l'amplifier vous-mêmes, et m'interroger sur le contraire. Le 4 août 1871 étant attaché au parti d'exploration de M. Moberly, je quittai le Fort Garry pour explorer une ligne pour le chemin de fer du Pacifique Canadien. Notre route longeait la Rivière Assiniboine jusqu'au Fort Pelly et au nord du Lac à la Plume, en ligne directe pour la Saskatchewan Sud, que nous traversâmes sous la latitude 52° 22', de là au coude de la Saskatchewan Nord, et le long de cette dernière jusqu'à un point, soixante milles environ au-delà de Battle River, et de là presque franc Ouest, jusqu'au Lac au Foin. La ligne que j'ai exploré là est, à quelques déviations près, la même qui est tracée sur les cartes les plus récentes. Durant ce voyage, M. Moberly, M. Nichols et moi, nous avons arpenté plusieurs embranchements au nord et au sud de la ligne. Arrivé à Edmonton, le parti se dispersa, le plus grand nombre retournant à Winnipeg, tandis que M. Moberly et moi nous dirigeâmes vers le sud jusque à la Howse Pass et aux Plaines Kootanie. Nous revînmes à Edmonton de bonne heure en décembre. Ce voyage dans les montagnes s'est fait avec grande expédition, et le parti se composait en tout de cinq hommes et de dix chevaux. Vers le 20 de décembre, je pris charge de l'arpentage depuis Edmonton jusqu'à Jasper House. Je le terminai dans un mois, le parti se composant de trois hommes, de trois attelages de chiens, et de moi-même. En mai, 1872, M. Fleming me demanda si je pouvais lui faire parcourir la ligne arpentée par le parti de M. Moberly durant la saison précédente. Je lui dis que si, et il fut tout de suite convenu que M. Fleming ferait personnellement l'examen de la ligne depuis Winnipeg, gagnant l'ouest, jusqu'à Jasper House. On me confia tous les arrangements, et le 2 août, 1872, l'expédition quitta le Fort Garry. Préalablement à notre départ, M. Fleming décida de ne pas suivre la ligne proposée pour le chemin de fer, mais de nous rendre à Edmonton par la voie la plus courte et la plus facile. Nous suivîmes, par conséquent, les traces d'un

Le 4 août 1871, a quitté avec Moberly, le Fort Garry pour explorer une ligne pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

La ligne jusqu'aux Lacs au foin partiquement celle des cartes récentes.

Le parti se divisa à Edmonton.

Moberly et le témoin s'en vont au sud à Howse Pass.

Le 20 décembre, prit charge de l'arpentage d'Edmonton à Jasper House.

EXAMEN DE LA LIGNE DU LAC SUPÉRIEUR AU PACIFIQUE PAR FLEMING.

En mai 1872, M. Fleming lui demanda de lui faire parcourir la ligne examinée par Moberly.

Le 2 d'août 1872, l'expédition quitta le Fort Garry.

**Explorations—****Examen de la ligne du Lac Supérieur au Pacifique, par Fleming.**

Prit le chemin de charrette ordinaire et non la ligne du chemin de fer jusqu'à Edmonton.

Du Fort Garry à Edmonton, on a fait quarante milles par jour.

L'Exposé de Fleming dans un rapport de 1872, qu'il avait parcouru la ligne depuis le Lac Supérieur jusqu'au Pacifique, est inexact.

**Route de Fleming.****PASSE DE LA VALLÉE DE LA RIVIÈRE DE LA PAIX.**

Avant d'atteindre Edmonton, Fleming demanda au témoin de faire une tournée de reconnaissance jusqu'à la côte du Pacifique *via* la Passe de la Vallée de la Rivière de la Paix, John Macoun devant l'accompagner comme botaniste.

Le témoin dans son rapport faisait voir les AVANTAGES d'une ligne par la passe plus au sud de la Rivière aux Pins.

Fleming s'en tient à ses vues relativement à la Rivière de la Paix.

**Passe de la Rivière de la Paix IMPRATICABLE.**

Le rapport de MacLeod et Cambie confirmait les vues du témoin.

chemin de charrette, *via* Rat Creek, Shoal Lake, le Fort Ellices, les Butte de Tondre, et Carleton, de là au nord de Saskatchewan nord par le chemin de charrette ordinaire, et à cinquante ou soixante-dix milles de la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien. Nous n'avons vu ni la Saskatchewan ni aucune autre rivière, traversée par la ligne, excepte à la traverse des charrettes de l'embranchement sud de la Saskatchewan, et à Carleton. Le voyage de Fort Garry à Edmonton se fit remarquablement vite, et à raison d'une moyenne de quarante milles par jour. On prit pour prétexte de ne pas exécuter l'objet ostensible du voyage, le fait qu'un des membres du parti se trouvait forcé de se rendre à Halifax pour le 15 novembre suivant. A la page 3 du dernier rapport de M. Fleming sur le chemin de fer, on lit ce qui suit : "Le premier examen sous ma direction a été faite en 1872; je parcourus alors la ligne depuis le Lac Supérieur jusqu'au Pacifique." Cette assertion est entièrement inexacte, car, en premier lieu, ce sont M. F. Moberly, M. Nichols et moi qui avons fait le premier examen en 1871, entre Winnipeg et Edmonton, et en justice pour M. Moberly, on doit faire observer que les examens subséquents faits par d'autres ingénieurs n'ont pas découvert de meilleure ligne, à l'exception, peut-être, de quelques déviations; et, en second lieu, M. Fleming, dans son voyage de 1872, a suivi la route ordinaire des canots entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg, et de là à travers les prairies jusqu'à Edmonton, et n'a traversé la ligne projetée que dans un endroit, à savoir : vers le 52° 12' de lat. ouest et le 105° 12' de long. comme je l'ai déjà montré. Avant d'atteindre Edmonton, M. Fleming me pria de faire une tournée de reconnaissance depuis là jusqu'à la côte du Pacifique, *via* la Passe de la Vallée de la Rivière de la Paix; il décida également M. John Macoun de m'accompagner en qualité de botaniste de l'expédition. Je pris charge de l'expédition de la Rivière de la Paix, et après avoir vu partir l'ingénieur en chef et ses aides pour Jasper House, je quittai Edmonton le 4 septembre, pour le Petit Lac de l'Esclave. A la page 46, du rapport de 1874, sur le chemin de fer du Pacifique, on trouvera une courte relation du voyage à la Rivière de la Paix. J'y hasardais, sans me prononcer formellement contre la route par la Vallée de la Rivière de la Paix, quelques considérations en faveur d'une ligne passant plus au sud par la passe de la Rivière aux Pins. Cette proposition, néanmoins, a été considérée comme visionnaire, et l'ingénieur en chef a tout-à-fait mis de côté le conseil que je donnai d'examiner la Passe des Pins d'une manière systématique, et, jusqu'au dernier examen des Rivières de la Paix et aux Pins par MM. Cambie et MacLeod, on s'est accrochée avec une persistance obstinée à la première route, à celle de la Rivière de la Paix, et à ne pas reconnaître la justesse de mon appréciation. [Vide page 10, rap. 1878.] C'est obstination toute pure, et M. Fleming s'en tient toujours à ses vues relativement à la Rivière de la Paix. Aux pages 72 et 97, du rapport de 1874, M. John Macoun prit sur lui de faire un rapport sur les traits caractéristiques de la Rivière de la Paix au point de vue du génie civil, et il a induit apparemment l'ingénieur en chef en erreur par certaines assertions opposées aux miennes touchant la possibilité de construire un chemin dans le niveau bas de la Vallée de la Rivière de la Paix à l'est de la chaîne des Montagnes Rocheuses, dans un endroit où aucune personne jouissant de son bon sens ne réverait de placer un chemin de voitures ou un chemin de fer. Le dernier examen par MM. MacLeod et Cambie, comme je l'ai déjà fait remarquer, a complètement corroboré

mes vues ; mais quand j'ai voulu le démontrer, dans mon récent rapport de 1879, l'ingénieur en chef me défendit d'en parler, et fit effacer dans mon rapport un passage qui faisait allusion à cette circonstance.

18200. Ce passage existe-t-il aujourd'hui ?—Non ; il a été biffé. On n'a pas permis qu'il parût du tout au rapport.

18201. Avez-vous une copie de ce passage ?—Je ne pense pas en avoir une, mais je puis vous le réciter verbalement presque mot pour mot.

18202. Veuillez-bien le faire ?—Il me fait plaisir de voir que les explorations de MM. Cambie et MacLeod ont pleinement corroboré mes vues touchant la route du chemin de fer à partir de la région de la Rivière de la Paix par la Passe des Pins. C'était dans ce sens—sans vouloir dire que ce soient les mots mêmes du rapport.

18203. L'original de votre rapport n'est-il pas déposé aux archives du Département ?—De quel rapport parlez-vous ?

18204. De celui duquel le passage en question a été biffé ?—Déposé : le manuscrit ?

18205. Oui ?—Oh ! non ; le manuscrit n'a jamais été déposé. Le manuscrit m'a jamais été remis.

18206. Est-ce qu'on n'en a pas gardé une copie dans le Département ?—Je ne pense pas. Peut-être y en a-t-il une ; quelqu'un peut l'avoir copié, mais cela s'est fait à mon insu. Le manuscrit m'a été remis entre les mains, et quand on m'en a montré les épreuves, j'ai demandé à M. Smellie pourquoi ce passage était biffé ? Et il me dit que M. Fleming le jugeait inutile. M. Smellie m'informa que M. Fleming avait retranché ce passage—la chose a été faite à son instigation—voyant qu'il y avait un tel antagonisme contre la Passe des Pins, même de la part de M. Marcus Smith jusqu'à ces dernières années, je crois que je me devais à moi-même de faire la remarque que les examens faits par les propres ingénieurs du choix de M. Fleming—Cambie et MacLeod—corroboraient mon expérience. C'était une justice que l'on me devait, mais on n'a pas voulu me la rendre, M. Fleming n'a pas voulu en permettre l'insertion au rapport.

18207. Savez-vous si la copie qui en a été imprimée a été prise de votre manuscrit ?—Je le crois. Elle a dû être prise de mon manuscrit. M. Smellie vous donnera tous les renseignements là dessus, car c'est de lui que j'ai reçu l'intimation du fait.

18208. Si je comprends bien, vous dites que vous avez examiné l'épreuve de cet imprimé, avant qu'elle ait été finalement adoptée, et que vous ayez appelé l'attention de M. Smellie sur l'omission de ce passage ?—Oui ; j'ai examiné l'imprimé. J'ai eu les épreuves entre les mains, et le passage s'y trouvait alors, mais quand la revise—soit que ce fut la dernière revise ou les épreuves mêmes sous forme de livre, je l'oublie—me fut montrée de nouveau, le passage n'y était plus, et j'en ai demandé la cause à M. Smellie. Il était alors trop tard pour y rien changer.

18209. Avez-vous trouvé d'autre différence marquée entre le rapport tel qu'imprimé et le rapport tel que contenu dans votre manuscrit ?—Aucune, excepté ce que je viens de mentionner—cette seule phrase.

*Exploration, C. St.  
Examen de la ligne  
du Lac Supérieur  
au Pacifique, par  
Fleming.*

M. Fleming fait effacer un passage du rapport du témoin à propos de cette circonstance.

Donne, de mémoire, le passage que le témoin dit que Fleming a supprimé.

Smellie dit que Fleming ne voulait pas permettre l'insertion du passage.

*Explorations, C. A.  
Passe de la Rivière  
de la Paix.*

On n'a pas touché au reste du rapport. 18210. Et quant au reste, vous le corroborez ici ?—Oh ! le reste est absolument tel que je l'ai donné—c'est à dire celui de 1879, le dernier.

18211. Et corroborez-vous maintenant ce rapport, abstraction faite de l'omission de ce passage ?—Certainement, il a été imprimé exactement d'après mon manuscrit.

Toujours de la même opinion que lorsqu'il a écrit son rapport. 18212. Mais, avez-vous changé vos opinions, ou ce rapport renferme-t-il en substance vos propres idées ?—Il est parfaitement exact ; oui.

18213. Continuez :—Le passage de la Rivière de la Paix fut fait si tard dans la saison que certains employés de la Cie de la Baie d'Hudson en route vers le même point que moi, s'en retournèrent. Je poussai de l'avant, néanmoins, et j'arrivai à Stewart Lake vers le milieu de novembre et je détachai le botaniste de l'expédition. Je parle ici de 1872. Après un difficile et ennuyeux voyage à la raquette je parvins jusqu'à Port Simpson, sur la Côte du Pacifique, en janvier 1873. Je revins à Ottawa deux mois plus tard, et, je dois le supposer, en considération de mes découvertes, le Gouvernement se dispensa de suite de mes services. Je n'aurais pas dû parler de la route de la Rivière aux Pins, et j'aurais dû soigner que toute opposition à la théorie favorite de l'ingénieur en chef sur la passe de la Rivière de la Paix, serait le signal de mon renvoi. A partir de là, toute allusion à la route de la Rivière aux Pins a été systématiquement dénoncée, non seulement par les ingénieurs de M. Fleming, mais par d'autres ; et j'ai lieu de croire qu'une série de lettres, publiées dans la *Gazette*, de Montréal, par M. MacLeod, d'Aylmer, ont été inspirées, par M. Fleming. En mai 1874, après le changement d'administration, M. Alexander MacKenzie me fit engager de nouveau, et je fus envoyé pour examiner la côte de la Colombie Anglaise, depuis le cinquante-troisième parallèle de latitude en remontant, l'objet principal étant de rechercher et fixer la hauteur des différentes passes dans les montagnes de la Cascade, et la nature de leurs abords à partir du niveau de la mer. On trouvera un rapport tronqué de ce travail à la page 137 du rapport de l'ingénieur en chef pour 1877. A ce propos, je me vois forcé de me plaindre de la suppression de passages importants de mon rapport sur la côte septentrionale de la Colombie Anglaise, et particulièrement sur le Kitimat Inlet et sur le Kitlope. De fait, les sept dernières pages de mon rapport ont été entièrement supprimées, et c'est sans sans doute à cette circonstance bien extraordinaire qu'est due, en grande partie, la coûteuse, difficile et inutile expédition de M. Gamsby, en février 1876, en remontant la Rivière Kitlope, à la recherche d'une route conduisant au Lac Tochquonyala. Car si l'officier responsable de cette expédition eût été en possession des faits détaillés dans les portions supprimées de mon rapport, on aurait vu que la recherche en question devenait inutile, son inutilité probable étant démontrée à la page 30 de mon manuscrit original—

En novembre 1872, arriva au Lac Stewart.

Revint à Ottawa de bonne heure en 1873, et quitta le service du gouvernement.

Toute allusion à la route de la Rivière aux Pins était dénoncée par les ingénieurs de Fleming.

En mai 1874, a été engagé de nouveau et est allé examiner la côte de la Colombie Anglaise, depuis la 53e parallèle de latitude et au-delà.

Passages de son rapport supprimés.

EXPLORATION DE  
GAMSBY EN RE-  
MONTANT LA  
RIVIÈRE KITLOPE.

La suppression de passages peut expliquer, à son avis, l'inutilité de l'expédition de Gamsby.

18214. Qui avait la charge de cette expédition de M. Gamsby ?—M. Gamsby lui-même.

Marcus Smith, ingénieur en chef du côté de la Colombie Anglaise.

18215. Qui était l'ingénieur en chef ?—Du côté de la Colombie Anglaise, M. Marcus Smith.

18216. Alors, vous voulez dire que M. Smith n'avait pas l'avantage du rapport que vous aviez antérieurement envoyé sur ce sujet à M. Fleming ?—C'est ce que je veux dire, Monsieur.

*Exploration, C. A.  
Exploration de  
Gamsby en remontant  
la rivière Kitlope.*

18217. Et quant au rapport, savez-vous si une copie en a été gardée au département ?—Je ne saurais dire vraiment ; il peut y en avoir une comme il peut n'y en pas avoir une.

18218. Le rapport original vous a-t-il été rendu ?—Je crois que l'original ici, c'est-à-dire, ce rapport, a été écrit par moi à Bella-Bella, côte nord-ouest, le 15 novembre, 1874, et qu'une copie au net en a aussi été faite là et expédiée par la malle à M. Smith à Victoria.

18219. A. M. Marcus Smith ?—Oui, à M. Marcus Smith. C'est lui qui avait la charge des arpentages, vous comprenez. M. Fleming était ici. Ça dû être à l'un ou à l'autre. Elle est adressée à Marcus Smith, mais dans le rapport imprimé, l'adresse est à M. Fleming.

18220. Cela a été modifié ; est-ce que je dois comprendre que vous dites que votre premier rapport a été envoyé à M. Fleming, et que M. Marcus Smith n'a pas eu l'avantage plus tard de le lire, et qu'il a commis, en conséquence, l'erreur de faire partir l'expédition de Gamsby ?—Ce rapport fut envoyé à Marcus Smith.

18221. L'original ?—Oui, et une copie au net également.

18222. Alors, pourquoi dites vous qu'il n'a pas eu l'avantage de ce rapport ?—Parce que deux années s'étaient écoulées. Ce rapport n'a été imprimé que deux ans plus tard. C'est en 1876 que M. Gamsby partit en expédition. M. Smith était retourné à la Colombie Anglaise, et il avait alors probablement oublié mon rapport et tout ce qui s'y rattachait. Je ne dis point qu'ils ne connaissent point le contenu de tout mon rapport, mais il semble que non, puisqu'ils ont envoyé une expédition dans un endroit que j'avais déjà déclaré dans mon rapport être impraticable. Expédition de Gamsby en 1876.

18223. Alors, vous ne voulez pas dire que M. Marcus Smith, en décidant d'envoyer l'expédition de M. Gamsby, avait toujours ignoré les rapports que vous aviez soumis ?—Non, je ne veux pas dire cela.

18224. Mais que, s'il l'avait lu, il l'avait oublié ?—Il l'avait oublié.

18225. Et parce qu'il ne l'avait pas en imprimé devant lui ?—Je conclus ce que les sept dernières pages de mon rapport n'ont pas été imprimées, qu'on les jugeait de nulle importance, ou quelque chose comme cela. Je conclus que M. Marcus Smith avait perdu mes assertions.

18226. Voulez-vous insinuer cette idée : qu'il a dû, autrefois, connaître tout votre rapport ?—Certainement, il a dû le connaître. Croit que M. Marcus Smith, a dû autrefois connaître son rapport.

18227. Mais qu'il a agi plus tard comme s'il l'avait oublié ?—Lui ou M. Fleming. M. Fleming a toujours été le chef, et c'est lui, je présume, qui a donné ses instructions à M. Smith sur ce que ce dernier avait à faire. Naturellement, je ne sais rien au juste de tout cela. Mais je sais ceci, et il vaut autant que je le dise tout de suite : au printemps de 1877, il faut bien se le rappeler, mon manuscrit a été manié et corrigé par un nommé Dixon, des Travaux Publics ici, et M. Dixon peut avoir pris sur lui de faire cette suppression, d'enlever ces pages. J'ignore qui l'a fait, mais la chose a été faite. Je me suis plaint à M. Smith, en 1877, de la suppression de mon rapport, et M. Smith me dit : " Ils n'ont pas droit de faire cela ; vous devriez vous en plaindre à M. Fleming." Je me suis en effet, plaint auprès de M. Fleming, et M. Fleming m'a répondu que la chose n'avait pas d'importance. S'est plaint de cette suppression à M. Fleming qui lui a dit que la chose n'avait pas d'importance.

*Explorations, C. A.*

*Exploration de  
Gamsby en remon-  
tant la Rivière  
Kitlope.*

18228. Pourriez-vous produire le rapport, tel que vous l'avez maintenant, et que vous avez envoyé dans une occasion précédente?—Non, je ne l'ai pas. Voici tout ce que j'ai, mon premier manuscrit. La copie au net sur laquelle ils ont fait l'imprimé, j'ignore ce qu'on en a fait.

18229. Cela ne vous a pas été remis?—Non; on ne me l'a pas rendu; bien plus, quand je suis arrivé à Ottawa, en mars 1875, je fis quelques ajoutés à mon rapport—quelques ajoutés que je passai à M. Marcus Smith. Ces ajoutés ne sont pas consignés dans le livre imprimé; mais je ne blâme en aucune façon M. Smith pour la suppression du rapport, parce qu'il m'a dit qu'ils n'avaient pas le droit de supprimer quoi que ce fut. Je ne puis dire sur qui le blâme doit tomber—peut-être sur M. Dixon, et peut-être aussi sur M. Fleming.

Dès le début, l'expédition de Gamsby alla de travers.

18230. Continuez?—Comme matière de fait, l'expédition alla de travers, dès le début, et au lieu de remonter la fourche nord-est du Kitlope, elle prit un tributaire, celui de l'ouest, qui conduisait au cœur même de la chaîne extérieure des Montagnes de la Cascade, résultat qu'ils auraient prévu s'ils avaient consulté mon rapport. Quant à Kitimat Inlet, dont la vallée conduit à la Rivière Skeena à travers une passe remarquablement facile de la chaîne de la côte, rien n'a été rendu public dans les rapports officiels, bien que j'eusse tout particulièrement appelé l'attention sur le sujet dans mon rapport de 1874. Le 9 mai dernier, je me suis adressé à M. Fleming à cet égard [Vide page 46 de mon pamphlet "Faits étranges" (*Startling Facts*); je le fis ressouvenir de mon rapport sur le Kitimat; mais évidemment il avait oublié tout cela entièrement, et il me pria de ne plus parler de cela. Il est étrange, cependant, que, malgré l'injonction de monsieur Fleming de ne plus parler de Kitimat, monsieur George Keefer qui se trouvait dans une chambre voisine en train de corriger les épreuves de son rapport sur le Skeena, fait par deux fois allusion au Kitimat à la page 74 du rapport de 1880, et le jour suivant M. Fleming m'adressa la lettre citée à la page 47 des "Faits étranges." Ce que je veux faire ressortir, c'est que je remis cette lettre entre les mains de M. Fleming lui-même; il la lut, et parut très frappé du renseignement qu'elle contenait; alla vers la carte, et après que je lui eus expliqué la circonstance, il me dit: "Ne soufflez pas un mot de tout ceci, cela embarrasserait le Gouvernement." "Bien," lui dis-je. Comme je l'ai dit, M. Keefer était dans le bureau voisin en train de corriger ses épreuves. M. Keefer n'a jamais vu la vallée du Kitimat, et cependant il en parle dans son rapport, et dit qu'il l'a vue. Mon idée est que M. Keefer n'a jamais vu la vallée de Kitimat, mais M. Fleming lui a soufflé ce qu'il devait en dire (c'est mon idée) simplement pour faire voir que la chose n'avait pas été oubliée. La vallée de Kitimat est la plus belle vallée depuis la Colombie Anglaise jusqu'au bord de la mer, et jusqu'à cette lettre de mars adressée par M. Fleming, il n'y a eu aucune reconnaissance officielle de l'existence de cette vallée; c'est comme le passage des Montagnes Rocheuses—

LA VALLÉE DE  
KITIMAT INLET.

Il n'est rien dit de Kitimat Inlet dans les rapports officiels, bien que dans son rapport le témoin eût appelé l'attention sur le sujet.

Théorie du témoin sur la première reconnaissance officielle de la vallée de Kitimat.

La Rivière Kitimat descend par la vallée de Kitimat vers la mer.

18231. Est-ce que la Vallée du Kitimat est cette vallée par laquelle la Rivière Kitimat descend à la mer?—Oui.

18232. Elle se décharge dans le chenal Douglass?—Oui; le chenal Douglass—autrefois appelé le Kitimat Inlet; et pour faire voir que M. Keefer écrivait à propos de choses qu'il ne connaissait pas du tout si

*Exploration, C. S.  
La Vallée de Kitimat  
Inlet.*

vous avez le Rapport de 1880 je vais vous faire voir cela. M. Keefer a fait une erreur à la page 73. M. Keefer dit : Prétendue erreur de Keefer.

“ J'avais intention de continuer mon examen quelques milles plus à l'est ou jusqu'à Kitsalas, mais ayant appris qu'il se faisait immédiatement au-dessus de l'embouchure de la Bymoets, quelques milles en amont, un mouvement dans l'entassement de la glace, je ne voulus pas risquer un plus long délai, car l'entassement une fois en dessous de moi, et un changement de temps qui s'annonçait évidemment — auraient rendu notre départ très difficile à effectuer sinon impossible dans des canots. Cet état de choses a rendu illusoire toute possibilité d'un examen de la vallée de la Lakelse jusqu'à la tête de Kitimat. ”

C'est de la Vallée de Kitimat qu'il parle.

“ Mais d'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir, je conclus qu'il n'y a aucune difficulté, si la chose devenait désirable, de faire passer une ligne par cette vallée jusqu'à la tête de Gardner Inlet. ”

Eh bien, Monsieur, il est physiquement impossible de faire un chemin de fer à partir de la tête de Gardner Inlet. Gardner Inlet en est tout-à-fait éloigné, comme vous pouvez vous en assurer en jetant un coup d'œil sur la carte. Cela démontre qu'il ne savait pas un mot de ce qu'il écrivait. Il le répète à l'avant dernier paragraphe de son rapport, en recommandant que : Idée de Keefer impossible.

“ S'il devenait encore nécessaire pour atteindre Gardner Inlet comme point terminal, la vallée du Lakelse offre un accès facile à ce point, à partir de la vallée de la Skeena. ”

J'ai une petite carte qui fait voir cela.

HUGH RYAN : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

18233. J'apprends que vous désirez ajouter quelque chose au témoignage que vous avez donné ce matin?—Ce que je désire ajouter, monsieur, c'est que, à ma connaissance du moins, et je crois ne pas me tromper, lorsque les quantités ont été estimées pour la section 25, c'est-à-dire, avant l'adjudication des travaux, on n'a pas fait la part du tassement ou resserrement sur les muskegs ou sur tout autre matériel, tandis que les estimés faits pour la section 41 ou la section avoisinante plus tard, on faisait une large part au resserrement, d'après ce que l'on savait de la section 25, ce qui démontrerait, dans une grande mesure, pourquoi l'ouvrage sur la section 41 allait au-dessous tandis que celui de la section 25 allait au-dessus des prix.

18234. Y a-t-il autre chose?—Non ; voilà le point que je désire établir.

18235. Vous avez parlé ce matin de quelques papiers que vous désirez produire?—Ces papiers se rattacheront à ce que vous m'avez demandé, s'il y avait entre le gouvernement et nous quelque différend au sujet de la section 25.

Hugh Ryan.

CONSTRUCTION DE  
CHEMIN DE FER.—  
CONTRATS Nos. 25  
ET 41.

On n'a pas fait la part du resserrement dans les estimés, tandis qu'on la fait pour la section 41.

Construction de che-  
min de fer—  
Contrats Nos. 25  
et 41.

18236. S'ils ne se rattachent qu'à la validité de votre réclamation d'argent, nous ne voulons pas dans ce cas les examiner?—Ils ne traitent qu de cela.——

St. Jean.

ST. JEAN, assermenté et interrogé :

TÉLÉGRAPHE.—  
SOUSSIONS.—  
CONTRAT No. 4.

*Par le Président :*

Se rappelle avoir été avec Waddle, et avoir vu soit M. Mackenzie ou M. Trudeau.

18237. M. Waddle qui a donné son témoignage devant nous, a parlé de vous comme l'ayant accompagné dans quelques-unes de ses entrevues, soit avec le ministre soit avec le sous-ministre des Travaux-Publics relativement à sa soumission pour l'un des ouvrages du télégraphe sur la ligne : vous rappelez-vous quelque chose de cela?—Je me rappelle, Votre Honneur, que j'ai été avec lui. Je ne pourrais pas dire au juste si c'était chez M. Mackenzie ou chez le sous-ministre ; je crois plutôt que c'était chez ce dernier, mais je ne pourrais pas dire au juste ce qui s'est dit parce que je croyais que la chose était de bien peu de conséquence. Ce que je me rappelle est si vague, que je ne puis dire rien de positif ; cependant, si je me souviens bien, je puis dire que Waddle n'a pas pu donner les sûretés nécessaires dans le temps voulu, et il était avec M. Smith, si je ne me trompe pas, et il y avait quelque entente entre lui et M. Smith. Il est venu ici à plusieurs reprises pour voir le ministre à ce sujet, pour essayer d'avoir le contrat, mais si j'avais eu le temps de réfléchir sur la question, j'aurais pu vous en dire un peu plus long quoiqu'il n'y ait rien d'important, parce que mon idée est qu'il n'a pas eu le contrat pour deux raisons—la première c'est que, je pense, le gouvernement n'était pas prêt à procéder sur cette section, et n'avait pas reçu les garanties nécessaires. Je ne suis pas très sûr, Votre Honneur, de tout cela, parce que je ne suis allé là que pour l'accompagner. Il croyait que, vu que j'étais le député de la cité et un ami du gouvernement—je pourrais l'aider de ma présence. C'est un de ses amis qui l'a amené chez moi—je ne suis pas sûr mais je crois que c'était M. Coffey—M. Thomas Coffey—je n'en suis pas sûr, mais c'est quelqu'un qui l'a conduit chez moi. J'allais souvent avec des gens que je n'avais jamais vus. Je passais pour être facile d'accès et toujours prêt à accompagner les gens, et il pensait que je pouvais l'aider à obtenir le contrat. Voilà tout ce que je me rappelle ; il y a environ six ans de cela, je crois.

Waddle ne peut fournir des sûretés à temps.

Le Gouvernement n'était pas prêt à procéder sur cette section.

Comment le témoin est venu au département avec Waddle.

18238. Pourquoi croyez-vous que l'une des raisons était le gouvernement n'était pas prêt à donner le contrat?—Je ne saurais dire, je n'ai jamais pris d'intérêt à la question, et n'en ai jamais parlé à M. Mackenzie, et je me souciais peu que le contrat fût donné ou non. Je consacrais tout mon temps, lorsque j'étais au Parlement, à essayer de procurer de l'ouvrage aux pauvres gens, en sorte que je n'ai ni songé ni réfléchi à cette question.

18239. Vous rappelez-vous maintenant ce que le ministre, ou le sous-ministre a dit à propos d'une prolongation de temps qui permettrait à Waddle de déposer ses sûretés plus tard que le temps d'abord fixé?—Eh bien, Votre Honneur, la raison qu'a donné M. Trudeau à Waddle est tellement vague dans mon esprit. Je sais que, dans le temps, la

*Télégraphique—  
Soumissions.  
Contrat No. 4.*

réponse de M. Trudeau m'a paru satisfaisante. C'est tout ce que je puis me rappeler ; mais M. Trudeau pourrait bien mieux que moi expliquer cela à la Commission, car c'est lui qui est chargé de toutes ces choses. Tout cela est si vague dans mon esprit que c'est comme un rêve.

18240. Vous voulez dire, alors, que vous n'avez pas un souvenir assez vif des circonstances pour vous permettre d'en rendre témoignage ?—Non, Votre Honneur. Je ne me rappelle pas suffisamment les choses pour dire pourquoi les travaux ne procédaient pas, ni pourquoi M. Waddle n'a pas obtenu le contrat. Cela est pour moi aussi vague que le fait que M. Smith et lui avaient soumissionné et qu'il y avait un certain malentendu entre eux, mais je ne saurais dire la nature ni la cause de ce malentendu. Je l'ai rencontré l'été dernier, sur la rue, il m'aborda, me serra la main et me parla du contrat, et il me dit : "C'est dommage que je n'aie pas eu le contrat cette fois-là." Je lui répondis : "Cela aurait fait votre affaire ; je n'en connais rien du tout." En sorte que je sais si peu de chose que je ne sais que dire.

Ne se rappelle pas suffisamment l'entrevue entre Waddle et le ministre ou sous-ministre.

18241. M. Waddle a dit qu'une fois vous étiez présent quand il a été informé que si quelqu'autre personne à qui le contrat avait été offert ne fournissait pas ces sûretés il (Waddle) aurait une nouvelle chance de déposer ses sûretés sur ses soumissions ; vous souvenez-vous de quelque chose à ce propos suffisamment pour le donner ici comme témoignage ?—Je crois que M. Trudeau lui a dit quelque chose comme cela—que si ces personnes ne se présentaient pas, il aurait le contrat. Au mieux de ma connaissance, ce fut là sa réponse ; mais je ne me rappelle rien autre chose, à moins qu'on n'aide ma mémoire.

Trudeau dit à Waddle que si l'un des soumissionnaires n'arrivait pas à temps avec ses sûretés, Waddle aurait le contrat.

18242. Connaissez-vous quelque autre chose relativement au chemin de fer du Pacifique Canadien que vous puissiez nous donner comme votre témoignage ?—Rien autre, votre Honneur—rien du tout.

CHARLES HORETZKY : continuation de son interrogatoire :

*Par le Président :—*

18243. Quant à ce rapport que vous dites avoir été supprimé en partie, je comprends que vous l'avez préparé dans l'automne de 1874 ?—Oui.

Le rapport du témoin qui avait été supprimé en partie et qu'il avait adressé à

18244. Vous rappelez-vous s'il était adressé à M. Marcus Smith ou à M. Fleming ?—Il était adressé à M. Smith, mais dans la copie imprimée l'adresse de M. Fleming a été substituée à celle de Smith, ainsi que vous pouvez le voir par l'en-tête.

Marcus Smith, parut dans le rapport imprimé comme adressé à M. Fleming.

18245. Il est clair que le commencement de votre lettre s'adresse à M. Smith, car vous nous servez ces mots : "me conformant aux instructions verbales de M. Fleming et aux suggestions écrites par vous," voulant dire, je suppose, M. Smith ?—Oui, cela le prouve.

18246. Vous rappelez-vous à qui vous avez donné ce rapport ?—Je l'ai mis à la poste, à Victoria, en février, 1875, et quand j'arrivai chez moi je découvris que M. Smith l'avait déjà reçu depuis quelques jours.

Rapport mis à la poste en février 1875, à l'adresse de M. Smith.

*Explorations, C. A.*  
*Vallée de la Kitlope,*  
*Kitlinaz Inlet.*

18247. Où se trouvait alors M. Smith?—Il était déjà de retour de la Colombie Anglaise. Il était de retour avant moi.

18248. En sorte que vous avez découvert, en arrivant à Ottawa, que M. Smith était déjà en possession de votre rapport?—Oui; à l'exception de ces *addenda*.

18249. Ceux-ci avaient été faits ici dans ce temps-là?—Oui; ils avaient été faits ici—l'un d'eux du moins.

L'expédition de Gamsby a été probablement le résultat de la suppression de son rapport.

18250. Si je vous comprends bien, vous dites que la suppression partielle de ce rapport ou le peu de cas qu'on en a fait, a été probablement la cause de cette expédition de M. Gamsby?—C'est là ce que je veux donner à entendre.

18251. Et qu'on aurait évité les frais de cette expédition si votre rapport n'avait pas été supprimé?—Ces frais auraient été évités si on avait pris connaissance de mon rapport.

18252. Quand dites-vous que votre rapport a été supprimé en partie?—Pas avant 1877.

18253. Comment croyez-vous que cela ait pu affecter les opérations de 1876?—Parce que le rapport était en la possession des autorités de cette période.

Mais la suppression partielle ayant eu lieu en 1877 ne pouvait affecter ce qui s'est passé en 1876, l'année de l'expédition de Gamsby.

18254. Mais le rapport, tel qu'elles l'avaient en 1876, était entier, n'est-ce pas?—Oui.

18255. Alors, la suppression de certaines parties en 1877 ne pouvaient pas avoir agi sur elles en 1776?—Peut-être que non.

18256. Croyez-vous la chose possible?—Non, pas du tout; mais je tire cette déduction que les sept dernières pages de mon rapport ayant été supprimées en 1877, les autorités ne s'en étaient pas occupées et n'y avaient fait aucune attention en 1876. Naturellement j'ignore qui a supprimé ces pages. Je ne blâme personne, mais M. Marcus Smith m'a dit que personne n'avait le droit de faire cela; et quand j'en parlais à M. Fleming, il n'en fit pas le moindre cas. Je désire que vous compreniez aussi que le rapport, à l'époque où il a été imprimé, était entre les mains de M. Dixon qui ne pouvait posséder aucune connaissance locale de l'endroit, en sorte que je ne vois pas trop pourquoi il aurait omis ces pages. Quant à la question que vous m'avez posée j'ai déclaré: "De fait les sept dernières pages de mon rapport ont été entièrement supprimées, et c'est à cette circonstance bien extraordinaire qu'est due en grande partie la coûteuse, difficile et malheureuse expédition de M. Gamsby en février 1876, jusqu'à la Rivière Kitlope, à la recherche d'une route conduisant au lac Tochquonyala. Remarquez bien que je n'affirme rien positivement.

18257. Je vous comprends. Je ne fais que rechercher les raisons de vos opinions; je ne les prends pas pour des énoncés de faits, mais pour des probabilités: à l'époque où cette expédition de Gamsby est partie, vous n'aviez aucune raison de croire que personne dans le Département avait supprimé, avec intention, aucune partie de votre rapport?—Non; je ne savais rien de tout cela.

Ce n'est qu'en voyant le rapport imprimé de 1877 qu'il s'aperçut que le sien avait été tronqué.

18258. Ce n'est que d'après l'état incomplet du rapport imprimé de 1877, que vous avez supposé qu'on ne s'était pas occupé de cette partie qui ne paraît pas dans le rapport?—Voilà tout. De fait, en 1877 j'avais oublié entièrement tout ce qui se rattachait au rapport—les détails.

*Exploration, C. 1.  
Vallée de la Kitlope,  
Kitimat Inlet.*

18259. Cette partie supprimée s'applique-t-elle principalement à la localité du Kitimat, autant que vous vous le rappelez?—L'addendum n'est certainement pas inclus dans le rapport imprimé. Je ne sache pas si le paragraphe suivant soit dans le rapport: "Il est inutile d'allonger ce rapport en faisant autre chose qu'une simple allusion en passant au Kitimat Inlet—immense échancre remplie d'eau comme les autres de la côte." Est-ce que le passage paraît au rapport imprimé?

18260. Je n'en sais rien pour le moment?—Puis suit l'addendum supprimé. Je vais vous le lire:

"Au coin nord-est de ce bras de mer, il y a, cependant, une longue et étroite baie qui, si elle était draguée, offrirait un havre excellent. Il y a amplement de l'espace pour des quais, mais pour augmenter la profondeur, il faudrait détourner la rivière Kitimat et la diriger vers le côté ouest de l'Inlet. Un examen micrométrique a été fait de cet endroit par M. Richardson, durant mon absence dans l'intérieur, à la recherche de passes conduisant au plateau oriental. Si j'avais réussi ici, nous aurions fait des sondages à l'extrémité supérieure de l'Inlet, et, de fait, un examen hydrographique minutieux. Comme débouché de la haute Skeena, la facilité de communiquer de ce point avec l'intérieur, est sans égale sur ces côtes."

Addendum supprimé dans lequel le témoin dit que comme débouché à la haute Skeena la vallée du Kitimat est incomparable.

Telle est l'ajouté, l'addendum que j'ai passé, je crois, au bureau de M. Smith après mon arrivée à Ottawa.

18261. Était-ce quelque temps autour de janvier, 1875?—Vers février ou mars; j'oublie quel jour je suis arrivé ici. C'était probablement en mars. C'est là l'addendum qui a été omis. Il y a d'autres parties, paragraphes et passages répandus par tout le rapport qui ont été omis, et les sept dernières pages entièrement.

D'autres passages et les sept dernières pages du rapport omis, et qui, le témoin prétend, contenaient des renseignements précieux.

18262. Si je comprends bien, vous dites, en fait, à propos des omissions, qu'elles donnaient des informations substantielles au département, et qu'elles étaient de nature, par leur contenu, à épargner certains frais et arpentages qu'on a faits plus tard?—C'est ce que je suppose.

18263. C'est là ce que vous pensez de la chose?—Oui; c'est là mon opinion.

18264. Et c'est pourquoi vous croyez que cette allusion à l'omission a de l'importance?—Oui.

18265. Est-ce que je vous comprends bien; vous dites que ces omissions s'appliquent particulièrement à la région de la Kitimat, la vallée de la Rivière Kitimat, et à la probabilité que cette localité offrirait des avantages à la construction d'un chemin de fer?—L'addendum parle de cela.

18266. Aux parties qui ont été omises; y a-t-il d'autres parties?—Oui, les parties qui s'appliquent à la Kitlope.

18267. Y a-t-il quelqu'autre partie, croyez-vous, qui s'appliquait à la Kitimat?—Non.

18268. Où est-ce que M. Gamsby a fait cette exploration qui, à votre sens, n'était pas nécessaire?—Au haut de la Kitlope, à la recherche d'une passe conduisant au lac Tochquonyala.

EXPÉDITION DE  
GAMSBY AU HAUT  
DE LA KITLOPE.

A la recherche  
d'une passe condui-  
sant au Lac Toch-  
quonyala.

18269. On me dit que vous avez l'original de ce rapport dont vous avez gardé la possession depuis le commencement?—Oui; il est ici.

*Explorations, C. A.*  
*Exploration de*  
*Gamsby en remon-*  
*tant de la Kitlope.*

18270. Veuillez en référer à cette partie de votre rapport que vous croyez avoir été omise?—Relativement à la Kitlope?

18271. Oui?—Quant à la Kitlope, il n'y a eu aucune exploration parfaite de cette rivière.

18272. Vous parlez là de l'examen qui a été fait sous votre surveillance?—Oui; voici mes propres remarques:

Il conclut, pour les raisons dites, qu'il n'y a pas de route praticable pour un chemin de fer le long de la Kitlope.

“Je n'ai fait réellement aucune exploration complète de la rivière par la raison que l'on se proposait de l'examiner à partir de sa source en descendant, et que, vers la fin de la saison, la connaissance de la contrée acquise par une visite à la région où deux ou trois de ses sources se trouvent, rendait la descente de la rivière une œuvre de surrogation. A son embouchure, la Kitlope entre dans la mer sur un fond plat et marécageux, encaissé dans de hautes montagnes à la cime glacée. Quelques milles plus haut, la rumeur (des sauvages) veut que la vallée s'améliore, et que les montagnes s'éloignent et deviennent moins abruptes. Je le crois facilement, et je sais qu'en ajoutant une distance de six ou sept milles à partir de la hauteur des terres de la chaîne de la Cascade, la branche nord-ouest de la rivière Kitlope coule réellement à travers une vallée d'une étendue médiocre, mais, malheureusement, à une hauteur au-dessus de la mer de pas moins de 1,100 pieds; et que, de plus, dans la direction de sa source, c'est-à-dire, au nord-ouest, on ne voit rien qu'une vraie mer de montagnes aux sommets glacés: il est possible, mais bien peu probable, que la branche en question, conduite à une passe. Une telle passe, s'il y en a une, ne peut se trouver à moins de 3,000 pieds au-dessus de la mer, et si l'on considère le voisinage rapproché de la hauteur des terres ou du sommet (au Lac Tochquonyala) de la vallée basse que j'ai vue, je crois qu'on en peut conclure sûrement que, dans cette direction, on ne saurait trouver de route praticable.”

Vallée de la Kitlop  
 1,100 pieds au-dessus  
 de la mer.

Tel est le paragraphe auquel je fais allusion, monsieur.

18273. Etes-vous toujours de la même opinion que celle que vous exprimez dans ce paragraphe?—Oui; décidément. Je considère qu'il n'y a pas de route là-haut conduisant au Kitlope à partir de la tête du Canal Gardner.

18274. Ainsi donc, la décision finale de ne pas adopter cette localité comme propre au passage d'un chemin de fer, était, à votre avis, judicieuse?—Certainement. Elle n'a jamais été suivie par M. Gamsby.

Suivant le témoin, la suppression partielle de son rapport a amené une expédition inutile.

18275. Eh bien: à l'endroit des intérêts du public, qu'elle a été la conséquence de cette omission d'une partie de votre rapport; laquelle partie vous croyez avoir été supprimée? Sont ce les frais de cet exploitation?—Certainement. Si M. Smith ou M. Fleming avaient lu ce paragraphe avec attention, je pense que probablement ils n'auraient pas envoyé cette expédition.

18276. Y a-t-il quelqu'autre conséquence que vous croyez pouvoir faire dériver du fait que votre rapport n'a pas été lu?—Non, pas d'autre.

18277. Est-ce cette partie que vous avez lue qui indique la montée abrupte à ce Lac, et dont la vue seule aurait convaincu toute personne raisonnable qu'il ne pouvait y avoir de passe-là?—Oui; ce que j'ai lu.

18278. Je croyais que c'était la partie omise?—C'est ça la partie supprimée.

18279. Mais est-ce bien celle qui, dites-vous ou croyez-vous, l'aurait informé qu'il était inutile d'envoyer une expédition qui ne pouvait avoir

*Explorations, C. A.  
Exploration de  
Gamby en remontant  
la Kitlope.*

de succès?—Oui; c'est cette partie même. Je ne l'ai peut-être pas énoncée assez clairement, mais j'avais l'intention de faire comprendre cela.

18280. Mais elle eût été inutile à moins qu'elle ne comportât clairement l'idée que vous aviez l'intention de lui faire comporter?—Certainement.

18281. Croyez-vous, après cette lecture que vous venez d'en faire, qu'elle démontrerait à M. Smith ou à qui que ce soit qui la lirait, l'inutilité palpable d'une expédition de la nature de celle de M. Gamsby?—Je le crois.

18282. A propos de cette Vallée de la Kitimat, vous plaignez-vous de ce que certaine partie de votre rapport a été omise qui aurait démontré que cette route aura été plus facile que ne le croyait le Département?—Oui; je dis qu'on n'a prêté aucune attention officielle à la Vallée de la Kitimat.

VALLÉE DE LA  
KITIMAT.

Il croit qu'il n'y pas eu de reconnaissance officielle de la vallée de la Kitimat, son rapport à ce sujet ayant été supprimé.

18283. Voulez-vous dire; dans aucun document?—Non; il n'en a été question dans aucun des rapports imprimés que j'ai vus, et mon rapport sur le sujet a été supprimé.

18284. Est-ce que le rapport de 1877, à la page 139, ne fait pas allusion au sujet?—Oui, il y a quelques observations préliminaires.

18285. Est-ce que toute la page ne traite pas de la question?—On n'y parle pas du tout du fait que la vallée de la Kitimat conduit à la Skeena. Un coup-d'œil sur la carte vous ferait comprendre ma pensée.

18286. Y a-t-il quelqu'autre partie de votre rapport se rattachant à la localité ou vallée de la Kitimat, qui ait été supprimée, et qui serait de nature à modifier la question, en dehors de cet addendum que vous nous avez lu?—Non, monsieur, pas d'autre.

18287. Continuez votre relation.—Outre l'examen de la Kitimat et de ses embranchements, l'ouvrage de 1874 comprenait l'exploration des eaux supérieures de la Rivière Kitlope, l'arpentage du Chenal Dean et de ses affluents les Rivières Tsatsquot et Kemsquit, de la Rivière Kimano, et le plateau d'épanchement des eaux des Cascades, depuis le Chenal Dean jusqu'à la tête de Douglas Arm—Je donnais dans mon rapport supprimé une description exacte de tout ce travail.

KITLOPE, DEAN  
CANAL, TSATS-  
QUOT, KEMSQUIT,  
DOUGLASS ARM.

Ce que contenaient les parties supprimées du rapport du témoin.

18288. Quand vous parlez du rapport supprimé, voulez-vous dire que tout un rapport a été supprimé?—Non; j'entends une partie supprimée de ce rapport. A la fin des opérations de la saison, je fus forcé de revenir sur mes pas jusqu'à Victoria, en faisant en canot un voyage plein de dangers qui dura onze jours le long de la côte du Pacifique et en plein cœur d'hiver. En 1875, on m'envoya de nouveau à la Colombie Anglaise, aux fins d'explorer la région inconnue près du lac François—

En 1875, a été envoyé explorer la région près du Lac François.

18289. Pour en revenir à la dernière phrase, vous dites que vous avez été forcé de faire un voyage périlleux le long de la côte?—Oui; forcé par les circonstances. Il n'y avait pas de steamers.

18290. Vous ne vous plaignez pas de cela?—Non, pas le moins du monde.

18291. Vous voulez dire qu'il devint nécessaire? Oui, cela devient nécessaire. Je ne blâme pas le département pour cela.

*Killops, Dean  
Canal, Tsatsquot,  
Kemsquit,  
Douglas Arm.*

Explore le Lac François, la contrée au nord du Lac Huron, et en 1879, la région entre la rivière Skeena et la Rivière de la Paix.

En 1875, envoyé en exploration entre la Skeena et la Rivière de la Paix.

EXPLORATION  
ENTRE LES RIVIERES SKEENA,  
DE LA PAIX ET  
DES PINS.

Ce que pense le témoin de l'exploration de Cambie entre les Rivières de la Paix et Skeena.

L'exploration de Cambie faite par manière d'acquit.

18292. Continuez.—En 1875, je fus de nouveau envoyé à la Colombie Anglaise pour explorer la région inconnue près du lac François, et pour d'autres ouvrages. En 1876 et 1877, je fus employé à l'examen de la contrée au nord du Lac Huron. En 1879, je fus envoyé à la Colombie Anglaise pour arpenter la région inconnue qui se trouve entre la Rivière Skeena et la Rivière de la Paix ; on trouvera la relation de ces travaux dans le rapport général de 1880. A ce propos, le memorandum des instructions de l'ingénieur en chef à M. J. A Cambie, touchant les explorations dans la Colombie Anglaise du Nord, en date du 12 mai 1879, et notamment les paragraphes neuf et dix, sont dignes de remarques—

18293. Vous parlez du rapport de 1880?—Oui ; du rapport de 1880 :

(9) "C'est le désir du gouvernement que la contrée soit, dans le plus bref délai possible, explorée d'un bout à l'autre, de manière à ce que l'on puisse déterminer complètement quelle est la route la plus convenable entre la Rivière Skeena et la Rivière de la Paix, ou son tributaire, la Rivière aux Pins.

(10) "On a envoyé des instructions à MM. McLeod et Gordon, leur enjoignant d'accompagner M. Cambie et de co-opérer avec lui dans cet examen."

On verra par ces extraits que M. Cambie avait le devoir d'explorer d'un bout à l'autre la région dont parle le paragraphe neuf, dans le but de trouver la route la plus courte et la plus convenable pour le passage d'une voie ferrée entre les Rivières Skeena et de la Paix. Je vais maintenant vous montrer la manière comique dont cette exploration a été conduite. Vers le 24 juin, 1879, M. Cambie, avec son personnel, quitta les Fourches de la Skeena pour le Lac Babine *via* la vallée de la Susquah. Dans mon rapport du 15 mars, 1873, je fis la description succincte de la Vallée de la Susquah, et j'indiquai les difficultés des travaux, la raideur des rampes que l'on rencontrerait en s'en servant comme voie de communication entre le lac Babine et la Rivière Skeena. MM. Cambie et McLeod, ont les mêmes idées que moi sur les difficultés de cette route. M. Cambie atteignit le Lac Babine et de là, à l'exception de quelques petites marches d'environ une douzaine de milles en tout par d'excellents sentiers parcourut toute la distance jusqu'au Fort St. Jacques, à l'extrémité inférieure du Lac Stewart, en canot et en bateau. Du Fort St. Jacques il voyagea par une autre excellent sentier ou piste jusqu'au Fort MacLeod, avec quatre-vingt-quinze animaux et vingt-un domestiques engagés, outre son secrétaire et les autres membres de son personnel. L'examen de la carte de la Colombie Anglaise fera voir quelle farce complète a été ce voyage d'exploration, car à son arrivée au Fort MacLeod, M. Cambie en connaissait aussi long sur la contrée qu'on l'avait chargé d'explorer que lorsqu'il a quitté la Skeena. Il promena ses regards, et il vit dans son imagination "des lignes praticables" ; il entendit faire la description de plusieurs routes par des gens qui connaissaient bien la contrée ; et comme M. Horetzky avait été spécialement envoyé pour faire une exploration rigoureuse de cette région, entreprise, soit dit en passant, qu'un homme seul ne pouvait physiquement mener à bien durant la courte saison du nord, il, M. Cambie, s'est contenté de faire un examen de fantaisie sur le papier. Je puis aussi faire observer ici que, pour obtenir même un estimé brut de l'élévation des passes des montagnes, il *est pas* simplement suffisant d'envoyer un ignare sauvage au point d'observation avec un anéroïde, et de se fier à son doigt indicateur pour montrer ce que notait l'instrument Un ingénieur consciencieux irait de sa personne, quelques obstacles qu'il rencontrât sur sa route.

*Exploration entre  
les Rivières  
Skeena, de la  
Paix et des Pins.*

18294. De qui parlez-vous ?—De M. Cambie. Voilà ce qu'a fait le parti de M. Cambie.

18295. A-t-il parlé du tout de ces choses dans sa relation du sujet ? Non ; mais le memorandum d'instructions lui enjoit de faire un examen rigoureux entre le Skeena et la Peace River.

18296. Croyez-vous que son rapport sur le sujet démontre qu'il n'a pas obéi à ses instructions ?—Oh ! non. Il est parfaitement d'accord avec moi dans cette partie de son rapport, mais M. MacLeod, qui l'accompagnait, me dit qu'il n'alla pas de sa personne sur le sommet, mais qu'il y envoya un sauvage. Je dis que s'il eut été un ingénieur consciencieux, il y serait monté lui-même.

18297. Quel sommet ?—Le sommet de la Passe de Babine.

18298. Voulez-vous dire que vous déduisez de son rapport qu'il avait l'intention de leurrer le Département sur le progrès qu'il avait accompli, ou sur les démarches qu'il avait faites dans cette exploration ?—Oui. Je m'efforce de démontrer que son exploration a été une vraie farce. Prétend que Cambie avait l'intention de leurrer le département.

18299. Hors de cela, est-ce que son rapport énonce mal les faits, suivant votre avis ?—Non ; les faits ne sont pas mal contentés, mais il laisse croire aux gens qu'il a fait réellement une exploration.

18300. Et vous avez appris de quelqu'un qui l'accompagnait qu'il n'a pas fait l'exploration, bien que son rapport dise le contraire ?—C'est cela. Il envoya un sauvage sur le sommet de la Passe pour trouver la hauteur avec un anéroïde.

18301. Comment pouvez-vous dire qu'il y a envoyé un sauvage ; sur quelle autorité vous appuyez-vous ?—Sur ce que m'a dit M. MacLeod qui accompagnait Cambie.

18202. M. MacLeod fait-il lui-même un rapport sur le sujet ?—Oui.

18303. Énonce-t-il mal les faits ?—Non, sans doute. Mais il n'énonce pas le fait qu'ils ont envoyé un sauvage sur le sommet.

18304. Mentionne-t-il des faits, ou les énonce-t-il d'une façon positive —lesquels faits sont faux selon vous ?—Non ; je ne puis pas dire cela.

18305. Continuez.—J'ai parlé très brièvement de cette affaire, et je désire simplement faire voir que le mode si négligent, si coûteux mais si remarquablement facile d'explorer une contrée sauvage comme celle que j'ai décrite, n'est peut-être pas le seul exemple du genre. Les paragraphes cinq, six, sept et huit (si on les consulte,) des instructions de M. Fleming démontreront ce que l'ingénieur en chef attendait de moi. Il m'eût été impossible de faire tous les examens qui m'étaient confiés ; mais, en justice pour moi-même, je dirai que ce j'ai fait était d'une nature très exceptionnellement difficile et ardue. Il y avait à faire l'exploration et à fixer une série de niveaux à travers trois chaînes de montagnes, dans une contrée encore vierge et parfaitement inconnue, où l'on ne pouvait se servir de chevaux, et où tout ce qu'il fallait pour le service, devait être porté à dos d'hommes ou transporté dans des canots sur des rivières sur lesquelles personne n'avait encore navigué même les sauvages de la contrée ; et bien que l'ouvrage ait été fait de la façon la meilleure et la plus économique possible, l'ingénieur en chef, tout en sachant parfaitement bien que la réclamation que j'ai pro-

*Exploration entre  
les Rivières  
Beech, de la  
Paix et des Pins.*

L'ingénieur en chef refuse de payer au témoin un certain salaire.

Prétend que dès le commencement Fleming ignorait la nature de la ligne de la rivière de la Paix.

ROUTE DE LA RIVIERE AUX PINS.

Opinion du témoin sur la route de la rivière aux Pins partagée par Hunter Cambie et MacLeod.

Examen de la Rivière aux Pins par M. Hunter en 1878.

Le classement des terres du Nord-Ouest par Macoun dans le rapport de Fleming imaginaire.

duite demandant un salaire égal à celui de M. Henry MacLeod, et nonobstant sa promesse de recommander du Département des chemins de fer de la considérer favorablement, refuse aujourd'hui d'y donner son assentiment que le ministre a dit entendre uniquement pour faire droit à ma demande. En justice pour moi-même, je suggérerais très respectueusement que le public sache quels sont les salaires payés à M. H. J. Cambie et à son secrétaire et à moi, ainsi que le coût des différentes expéditions de 1879. L'exploration de M. Cambie, de 1879, a été équipée de la façon la plus extravagante. Pour terminer, je désire faire voir, à ne s'y pas tromper, que dès le principe même des arpentages, M. Fleming a de propos délibéré étouffé toute enquête sur la nature de la ligne de la Rivière de la Paix, et que, jusqu'au moment où le télégraphe lui a fait connaître les résultats du voyage de Messieurs Cambie et MacLeod en 1879, il s'est obstinément refusé des témoignages dignes de confiance en faveur de cette route. (Vide page 9. Rap. 1878). Que l'opinion que j'ai exprimée en 1873 et plus tard, en faveur de la route de la Rivière aux Pins, et contrairement à celle de la Rivière de la Paix, a été pleinement acceptée par M. Hunter, par MM. Cambie et MacLeod; et je n'hésite pas à dire de nouveau que la Passe des Pins est la clé à tous *termini* possibles depuis le Bute Inlet en gagnant vers le nord. Je déclare également que les examens de 1879 auraient pu être faits d'une manière beaucoup plus satisfaisante et à moitié des frais qu'ils ont coûtés, que l'expédition sous M. Tupper n'était pas nécessaire; et que, sans parler de l'ouvrage précieux fait par MM. H. MacLeod et le Dr Dawson de la Commission Géologique, les connaissances acquises n'ont été qu'une répétition inutile de ce que contenait le rapport de M. Hunter, de 1878, et le mien de 1873. M. Hunter a fait l'examen de la Rivière aux Pins en 1878, avec des animaux de bât au nombre de vingt, et dans des circonstances fort difficiles. C'est moi qui ai fait le premier examen de tous, dans des circonstances encore plus difficiles, à bien peu de frais, et j'ai trouvé, quand j'étais dans la région de la Peace River, qu'il suffisait de dix chevaux pour faire tout espèce d'ouvrage, prolongé ou non. Il n'y a que M. Cambie lui-même qui puisse expliquer pourquoi il lui a fallu cet énorme train d'hommes et de chevaux dont il a été parlé dans la saison la plus avantageuse (c'est-à-dire dans l'été). Monsieur Fleming ayant, durant une longue suite d'années de 1873 à 1879, refusé d'écouter des conseils donnés de bonne foi, sur un sujet aussi important que celui du passage des Montagnes Rocheuses, et touchant la contrée au nord de la Tête Jaune, on ne peut plus être surpris qu'au dernier moment, il se soit adressé au ministre des chemins de fer pour lui conseiller fortement de retarder la construction sur l'une ou l'autre des routes de Burrard Inlet ou de Bute Inlet. Dans ma lettre du 29 octobre dernier, adressée au secrétaire de la Commission Royale du chemin de fer du Pacifique, j'appelai l'attention sur le rapport de M. Fleming de 1877, dans lequel on trouvera le classement des terres du Nord-Ouest par M. John Macoun, botaniste, à la page 336. J'ai déclaré que les estimations étaient purement des suppositions, et par conséquent, peu sûrs. Je répète cet assertion aujourd'hui, et je prends à témoin M. Fleming qui partage précisément les mêmes vues que moi touchant ces estimations. Je produis ici une copie prise à la presse d'un memorandum que j'adressai au ministre des chemins de fer dans la première partie de 1879, dans lequel, après avoir discuté le rapport de M. Macoun sur la Rivière de la Paix en 1875, je fais cette observation :

*Route de la Rivière  
aux Pins.*

“ Nous n'avons, cependant, pour le moment, aucune autorité de faire des assertions pseudo-statistiques touchant l'étendue et la valeur des terres de la Puissance dans le Nord-Ouest, et le classement de M. Macoun, à la page 336 du rapport pour 1879, doit être, faute de preuve suffisante, considéré comme purement imaginaire et peu sûr. ”

Après avoir parcouru avec soin ce memorandum (M. Fleming prenait toujours le plus grand soin de voir tout ce que j'écrivais pour le ministre), l'Ingénieur en chef me fit cette observation : “ Je partage pleinement votre avis. ” Cette copie prise à la presse dont je parle, est ici.—

Fleming est de la même opinion que Je témoin sur les terres du Nord-Ouest.

18306. Est ce que nous vous comprenons bien ; vous soutenez la praticabilité de la Passe de la Rivière aux Pins de préférence à la Passe de la Rivière de la Paix?—Oui ; c'est là mon idée.

Le témoin est en faveur de la passe de la Rivière aux Pins de préférence à la passe de la Rivière de la Paix.

18307. Est-ce le point principal que vous soutenez aujourd'hui dans votre pamphlet et dans cet exposé?—Ce n'est pas l'idée principale ; c'est l'une des idées.

18308. Croyez-vous que ce soit aujourd'hui une question d'importance pour la considération du Département?—Non ; je crois que la question est finie et passée ; c'est une lettre morte, je résume.

18309. Savez-vous si, en aucun temps, il a été sérieusement question de déterminer laquelle de ces deux passes serait adoptée?—Je crois que, en ce qui concerne les intérêts du pays—en ce qui concerne l'ouverture des meilleures terres dans le Nord-Ouest—la route *via* la Passe des Pins y conduirait.

18310. Je vous demande maintenant si vous avez jamais compris que le choix de l'un ou l'autre de ces Passes fût une matière de sérieuse considération pour le Département?—Je pense que la chose en aurait valu la peine.

PASSES DES RIVIERES DE LA PAIX ET DES PINS.

18311. Mais l'a-t-elle été? je veux dire, est-il survenu des événements de nature à rendre cette question digne d'attention sérieuse?—Pas que je sache.

18312. Ainsi, il importe peu laquelle de ces deux routes est la meilleure, d'après vos idées d'aujourd'hui?—Non ; pas à présent. La chose n'a pas d'importance, comme de raison.

18313. A-t-elle jamais été de quelques importance, en tant que les affaires du département étaient concernés, de savoir laquelle de ces deux passes seraient la meilleure?—Je le pense, d'autant plus que M. Marcus Smith, l'ingénieur en charge de la section Ouest, soutenait l'une d'elles.

18314. Laquelle des deux passes?—La passe des Pins.

Marcus Smith pour la passe des Pins, de préférence à la passe de la Tête Jaune.

18315. Voulez-vous dire de préférence à la Passe de la Tête Jaune?—Oui.

18316. Est-ce que, selon vous, il avait été en aucun temps décidé d'adopter un terminus plus au Nord que celui qui a été adopté depuis?—Dans un temps il fut question de Bute Inlet comme terminus.

Bute Inlet était, dans un temps, un terminus possible.

18317. Est-ce à cause de ce terminus que vous croyez que la question entre la Passe des Pins et de la Passe de la Rivière de la Paix devenait digne d'attention?—Oui ; je l'ai toujours cru. De fait, quand je parlai pour la première fois de la Passe des Pins je l'indiquai comme la clé de la grande route de Bute Inlet.

La passe des Pins est la clé de la route de Bute Inlet.

*Passes des Rivières  
de la Paix et des  
Pins.*

**BURRARD INLET** une fois adopté, les mérites relatifs de la passe des Pins ou de la Rivière de la Paix, n'avaient plus d'importance. 18318. Mais si le choix de Burrard Inlet de préférence à Bute Inlet était le fruit d'une décision sage, alors cette question de passe de la Rivière aux Pins ou de la Rivière de la Paix perdait toute son importance?—Sans doute.

18319. En sorte qu'il faut en revenir à la question principale : choisira-t-on Bute Inlet ou quelque autre port du nord pour terminus de préférence à Burrard Inlet. Oui, de préférence à Burrard Inlet.

L'adoption de la passe aux Pins dépendait du choix du terminus occidental. 18320. Dites-vous que vous croyez que la question avait de l'importance parce que le chemin de fer aurait pu être mieux construit à travers la Passe des Pins pour gagner un terminus au nord qu'à travers celle que l'on a adoptée. J'ai toujours cru que la Passe des Pins offrait la meilleure route, que dans le cas, par exemple, où l'on choisirait Bute Inlet, la Passe des Pins offrirait la meilleure comme la moins coûteuse des routes, et aussi qu'elle ouvrirait les terres les plus belles et les plus productives du nord-ouest.

18321. Voulez-vous dire que cette question de l'efficacité de la Passe de la Rivière des Pins a toujours été subordonnée en importance à la question principale, à savoir : si Burrard Inlet serait adopté de préférence à Bute Inlet ou quelque autre port plus au nord?—Comme de raison, la question de la Passe des Pins dépendait entièrement de la question du terminus occidental.

18322. Vous voulez dire le terminus septentrional?—Des terminus occidentaux. Il ne m'appartenait pas de dire que Burrard Inlet ou Bute Inlet ou tout autre port au nord devrait être adopté ; mais je maintiens que si Bute Inlet ou tout autre terminus au nord était adopté, la Passe des Pins est également utile à tous et à chacun d'eux.

18323. Pour le moment, je ne veux pas vous suggérer des arguments pour soutenir la justesse de vos opinions ; ce n'est pas dans cette intention que je vous pose ces questions. Eh bien, quel est votre opinion sur ceci : supposons que vous ayez eu raison de vous former ces opinions, je voudrais savoir maintenant quelle route vous voulez recommander. Voulez-vous dire que la route par la Passe de la Tête Jaune à Burrard Inlet n'est pas, eu égard aux intérêts du public, aussi bonne qu'une route plus au nord par la Passe de la Rivière des Pins?—Pour moi, je ne crois pas que Bute Inlet soit un bon endroit pour servir de terminus.

18324. Eh bien ; cela ne tranche pas la question de l'importance de la Passe de la Rivière des Pins et de la Rivière de la Paix?—Il y a d'autres terminus au nord.

La meilleure route canadienne et impériale par la passe des Pins allant à Kitimat ou au Port Simpson. 18325. Veuillez dire lequel de ceux-là vaut mieux, à votre sens, que celui que l'on a choisi?—Dans les intérêts du pays, et l'économie de la construction, et de l'établissement de la contrée, je crois que la meilleure route canadienne et impériale, serait par la Passe de la Rivière des Pins allant à Kitimat, ou peut-être au Port Simpson.

Décrite la route de la passe des Pins jusqu'à la mer. 18326. Veuillez décrire le cours de cette route, de la Passe des Pins à la mer?—De la Passe des Pins la route suivrait le tributaire de la Rivière aux Panais, passerait quelque part près du lac MacLeod, se dirigeant au sud vers un point de traverse sur la Rivière Stewart à quelques milles au dessous du Fort St-Jacques ; de la remontant la Rivière

*Passé de la Rivière  
des Pins.*

Fraser jusqu'au lac Fraser ; puis jusqu'au sommet entre la Rivière Was-tonquah et la rivière qui se décharge dans le lac Fraser ; puis longeant la Was-tonquah jusqu'à la vallée de la Sheena, descendant la Vallée de la Skeena jusqu'à un point vis-à-vis de la Rivière Kitsumgallun ; de là gagnant au sud jusqu'à la séparation entre le lac Lakelse et la Vallée de la Kitimat, et de là descendant la Vallée de la Kitimat jusqu'au chenal Douglas—ou au Port Simpson, s'il arrivait que les frais de construction d'un havre à Kitimat serait trop considérable, bien que je pense que l'on pourrait trouver un havre excellent à la tête de Douglas Arm.

18327. Quelles sont les principales considérations qui vous portent à croire que cette route que vous venez de décrire serait, dans l'intérêt public, préférable à celle que l'on a choisie?—Une des raisons, monsieur, c'est que de Kitimat à la Passe des Pins, suivant les estimations de MM. MacLeod et Cambie, le coût serait bien moindre que sur la route de Burrard Inlet.

18328. Vous voulez dire pour la distance correspondante?—Le coût de construction depuis l'eau salée jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses sur la route nord serait de beaucoup moins élevé qu'entre Burrard Inlet et la Passe de la Tête Jaune—C'est-à-dire, si l'on accepte les estimés de M. Cambie. Croit que le coût par la passe des Pins eût été moindre que par la passe de la Tête Jaune à Burrard Inlet.

18329. Qu'est-ce que vous considérez comme le sommet de cette route de votre choix?—Le sommet est la Passe des Pins

18330. Savez-vous combien au moins coûterait cette route?—A calculer rondement, \$10,000,000, d'après les estimations de MM. Cambie et MacLeod ; c'est-à-dire, calculant les gros travaux, tous les gros travaux au même prix, c'est le seul moyen d'arriver à quelque appréciation.

18331. Par vous-même personnellement, pouvez-vous vous former un estimé sur ce sujet?—Non ; j'ai suivi entièrement les estimés de ces ingénieurs. Je n'ai fait aucune assertion basée sur mes propres estimés. Mes assertions sont toutes basées sur les estimés de MM. MacLeod et Cambie. Il n'a par lui-même aucun moyen de faire un estimé du coût.

18332. De l'Est au sommet, soit à cette passe ou à la Passe de la Tête Jaune, pouvez-vous nous dire quelle serait la différence du prix de construction?—Je ne pourrais pas dire cela, parce qu'il n'y a pas eu d'explosions systématiques ; mais je sais que la topographie de la contrée démontre, sans conteste, que l'on peut construire une ligne à moins de frais au Nord qu'au Sud. Il y a moins de rivières et elles y sont moins difficiles à passer ; la contrée est plus unie et sous ce rapport elle est plus facile.

18333. Quant à la longueur de la ligne, abstraction faite du coût par mille, pouvez-vous nous dire votre opinion?—Oui ; la ligne Nord a cent milles ou environ de plus. La route au nord est de 100 milles plus longue que la route au sud.

18334. Puis, en ce qui concerne la construction et l'opération de la ligne, vous croyez pouvoir dire que la ligne nord serait moins coûteuse?—Beaucoup moins coûteuse. Je désirerais ajouter quelque chose ici à propos de cette question. Puis-je vous demander si vous avez ici une copie de mon pamphlet? (Le président passe au témoin une copie du pamphlet "Faits étranges.") Vous me demandez ce que je pense de Pourquoi le témoin croit la ligne nord au moins coûteuse que la ligne au sud.

*Passé de la Rivière  
des Pins.*

la contrée sur la ligne nord à l'est de la Passe des Pins, sous le rapport des frais. Je citerai le rapport télégraphique sur les explorations depuis le Fort Simpson, sur la côte du Pacifique, jusqu'à Edmonton via la Vallée de la Rivière de la Paix et la Passe de la Rivière de la Paix, par MM. Cambie, MacLeod, Dawson et Gordon :

“ Ligne rouge lettre A jusqu'au Lac de l'Esclave, droite et généralement facile, la Rivière des Pins 500 pieds de largeur; hauteur du pont, soixante-dix pieds; pentes en laissant la rivière, un pied par 100. Sommet vers l'Est, 900 pieds plus bas que celui de Hunter, et quinze milles plus au Nord. Rivière à la Vase, 400 pieds de largeur; hauteur du pont, soixante pieds; pentes du côté ouest, très faciles; du côté Est, un pied par 100. Rivière de l'Echafaud, 300 pieds de largeur; pont, soixante pieds de hauteur; pentes douces; travaux par ci par là difficiles trois milles de chaque côté du pont. Rivière Brulé, cinquante pieds de large; pont, soixante-dix pieds de haut; vallée, étroite; rampes, faciles. Rivière à la Boucane, 750 pieds de large; pont, 100 pieds de haut; vallée, presque 500 pieds de profondeur à la traverse; rampes, excédant légèrement un pied par 100; travaux très difficiles pendant trois milles de chaque côté. Rivière aux Oies, 400 pieds de large; vallée, 100 pieds de profondeur; pont, cinquante pieds de haut; rampes de chaque côté, faciles. Toute la contrée de la Rivière des Pins au Lac de l'Esclave, avec ces exceptions, favorable.”

De la passe de la Tête Jaune à la Rivière MacLeod, ne peut parler avec connaissance de cause.

ces exceptions consistant en trois milles de gros travaux difficiles, le tout depuis le sommet de la Rivière des Pins jusqu'au Lac de l'Esclave, d'après les estimés de MM. Crombie et MacLeod, tandis que, sur la partie correspondante, de la passe de la Tête Jaune à la Rivière MacLeod—je ne puis parler avec connaissance de cause, mais je puis vous renvoyer aux écrits de MM. Marcus Smith et autres—les travaux sont beaucoup plus difficiles.

La contrée est très bonne sur la ligne au nord.

18335. Plus difficiles sur la ligne sud?—Sur la ligne sud elle passe à travers une contrée absolument sans valeur; tandis que sur la ligne nord, on entre dans une contrée favorable à quarante ou cinquante milles à l'est du sommet de la Rivière des Pins et à l'est partit du Petit Lac de l'Esclave. La rive sud du Petit Lac de l'Esclave est un niveau plat propre à la construction d'un chemin de fer, et la contrée à partir de là jusqu'à la Passe d'Arthabaska est unie, basse et plate; de là au Lac Babine la contrée est plane. Prenons les estimés de M. Gordon, le seul, je crois, qui ait parcouru cette région; il nous dit que la région est légèrement montueuse tout près de l'Arthabaska, mais vient ensuite une contrée doucement onduluse; puis pour l'est, nous avons les rapports de M. Marcus Smith de 1878.

18336. Avez-vous passé vous-même par cette contrée à l'est de la Passe de la Rivière des Pins?—A l'est de la Rivière des Pins j'ai traversé la région de la Rivière des Pins, tout le long, je puis dire, d'une grande partie de cette route jusqu'à près de l'extrémité est du Lac de l'Esclave.

18337. Et au sud-est?—Pas sur la ligne. Je me suis rendu au Petit Lac de l'Esclave en allant du Fort Assiniboine, en allant franc nord jusqu'au Petit Lac de l'Esclave vers le 115<sup>e</sup> méridien.

CONTRÉE ENTRE LE FORT ASSINIBOINE ET LE PETIT LAC DE L'ESCLAVE. Très accidenté et rocheux.

18338. Quelle espèce de contrée trouve-t-on entre le Fort Assiniboine et le Petit Lac de l'Esclave?—C'est un pays très accidenté et rocheux. La contrée paraît être une large étendue de pays montagneux situés entre le sud du Petit Lac de l'Esclave et l'ouest de la rivière du Petit

*Région entre le Fort Assiniboine et le petit Lac de l'Esclave.*

Lac de l'Esclave, et le nord de l'Athabaska ; mais je crois que, un peu à l'ouest du Fort Assiniboine, il y a une forte dépression qui se prolonge jusque dans la région de la Rivière de la Paix.

Dépression un peu à l'ouest du Fort Assiniboine.

18339. Vous n'avez pas parcouru ces deux étendues de pays qui ont été traversées par ces lignes rivales ; de manière à pouvoir vous former une opinion de la valeur relative de la région pour y former des établissements ou sous le rapport du coût relatif de la construction d'un chemin de fer ?—J'ai parcouru la ligne sud jusqu'à Jasper House ; je parle de la première expédition à Jasper House en 1871. J'ai suivi cette ligne, ou à-peu-près, tout du long à partir d'Edmonton. J'ai fait mon rapport concernant cette ligne à M. Fleming, et c'est d'après ce rapport que M. Fleming a fait faire les explorations. La ligne tracée ici (montrant la carte) dévie de quelques milles nord ou sud de la ligne sur laquelle j'ai fait mon rapport.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER C. A.—

18340. Et à l'ouest de Jasper House ?—Je ne connais pas personnellement le pays à l'ouest de Jasper House, excepté le voisinage d'un endroit appelée Cornwall—que vous remarquez ici sur la Rivière Thompson. Je connais le bas de la rivière Fraser. J'ai parcouru ces canyons à pied, et je connais cet endroit dans le voisinage de Cornwall. Je connais une partie de la route qui passe par là.

Ne connaît pas la contrée à l'ouest de Jasper House, excepté dans le voisinage de Cornwall.

18341. C'est cette partie de la ligne qui est maintenant en voie de construction ?—Oui ; une partie du contrat Onderdonk.

18342. Outre ces questions de routes, coût de construction, et d'opération, y a-t-il d'autres matière à considérer relativement à l'efficacité comparative des deux lignes ?—Eh bien, quant à la côte de la Colombie Anglaise, je suis d'opinion que la côte nord est plus accessible que la côte sud, c'est-à-dire, je crois que Burrard Inlet est bien plus difficile d'accès que le Port Simpson ou Kitimat ; et le capitaine Brundrage qui a été envoyé là l'été dernier—on l'y a envoyé en 1879—fit un rapport au sujet de cette côte, et s'est ce qu'il constate. Il corrobore ce que je dis, et il dit que la partie nord de la côte est beaucoup plus facile d'accès pour les vaisseaux à voiles et autres vaisseaux que la côte sud. Il dit que le Port Simpson est l'endroit le plus accessible de toute la ligne de la côte, et au moyen du même raisonnement, Kitimat—les passages sont les mêmes.

Croit que la côte au nord est plus accessible que la côte au sud.

18343. Outre cette facilité d'accès des havres et le coût de la ligne, y a-t-il d'autres considération à peser dans l'examen de cette question ?—Non ; je ne vois rien autre chose.

18344. Croyez-vous que ces deux considérations devraient décider de la question de savoir quelle ligne on devrait adopter : le coût de construction et d'opération, et la facilité d'accès des côtes ?—Ce n'est pas à moi de dire cela.

18345. Je vous demande votre opinion. Si je le comprends bien, votre théorie est qu'à tout prendre, la route nord serait préférable, et je vous demande si cette opinion se base uniquement sur les avantages que vous venez de mentionner ?—Il y a une considération que j'avais oubliée. Une autre considération en faveur de la ligne nord, c'est que je crois, avant tout, que cette ligne de la Rivière Fraser, si on la conduit jusque dans la vallée au-dessous de Yale à un point près de Sumas, sera reliée à une ligne Américaine venant de Holmes Harbour ; et je crois

Nouvelles raisons du témoin qui le portent à préférer la ligne au nord.

*Tracé du chemin de fer, C. A.*

Pourquoi il préfère une ligne plus au nord.

que, éventuellement, le port du chemin de fer du Pacifique Canadien sera à Holmes Harbour pratiquement parlant, parce que la contrée depuis Sumas jusqu'à Burrard Inlet sur la ligne Canadienne au nord de la Rivière Fraser, offre des obstacles d'une nature formidable. Les travaux sont considérables, et Burrard Inlet n'est pas facilement accessible du côté de la mer, à cause des embarras de la navigation. Il y a, de plus, le passage de San Juan. Cela est de peu d'importance; mais je crois être appuyé sur des autorités capables quand j'avance que la navigation du Détroit Georgien et de ses passages est extrêmement difficile et périlleuse pour les bâtiments à voiles, et même pour les steamers. Voilà ce qui me fait croire que si, éventuellement, le Pacifique Canadien est poussé jusqu'à Sumas, on fera un embranchement qui traversera la contrée entre Sumas et Holmes Harbour sur le territoire des Etats-Unis. La ligne serait presque de soixante à soixante et dix milles de long, et plusieurs autorités sont d'avis et reconnaissent que Holmes Harbour peut-être facilement transformé en un havre magnifique. Il ne faudrait qu'un petit canal d'environ deux milles de long pour relier ses eaux aux eaux de l'Admiralty Inlet, et dans ce cas, notre chemin de fer du Pacifique Canadien et le chemin de fer du Pacifique Nord des Etats-Unis auraient, pratiquement, le même terminus, car Holmes Harbour deviendra éventuellement, le terminus du chemin de fer du Pacifique Nord. Le terminus actuel du chemin de fer du Pacifique Nord est à un endroit appelé Tacoma à la tête du Puget Sound, mais il ne serait pas difficile de faire une ligne de Tacoma à Holmes Harbour, si l'on trouvait la chose désirable. Dans tous les cas, voilà quelles sont mes vues au sujet des deux lignes. Le chemin Canadien et le chemin Américain auraient à tous égards, le même terminus.

18346. Croyez-vous que cela serait plus désavantageux au chemin américain qu'au chemin Canadien?—Je n'en sais vraiment rien; je ne saurais dire, le chemin Canadien y perdrait, j'imagine, parce que le fret ou les voyageurs venant de Chine, débarquant à Holmes Harbour, choisiraient naturellement, il me semble, la ligne Américaine pour l'Est au lieu d'aller faire un long détour par le nord. Puis quand l'embranchement du Sault sera terminé et le raccordement fait avec St-Paul, il y aura une voie directe parfaite des Montagnes Rocheuses par le Nord-Pacifique, et de St-Paul par le Sault, à Montréal.

Croit que la voie du nord rivaliserait mieux que la voie du sud avec les avantages des Etats-Unis.

Le terminus au nord est de 300 milles plus rapproché du Japon que Holmes Harbour.

18347. Pensez-vous que ces avantages de la voie Américaine pourraient être contrebalancés par la construction d'un terminus plus au nord où le commerce de la Chine pourrait-être attiré?—Je crois que s'il y avait possibilité de contrebalancer ces avantages, le terminus du nord pourrait avoir ce résultat pour cette raison: que le terminus du nord est de 300 milles plus rapproché du Japon que Holmes Harbour. Le passage de mer est d'un jour et demi plus court, même aujourd'hui. En admettant que mes estimations de la différence de distance entre la voie du nord et la voie de Burrard Inlet—admettant que la différence n'est pas de 100 milles en faveur de la voie de Burrard Inlet—il y a encore une différence de 300 milles en faveur de la voie du nord par suite du peu de longueur du voyage de l'Océan. Ainsi, entre Yokohama et Livingstone—Livingstone est le point commun entre les deux voies rivales—cette voie du nord est de 300 milles plus courte.

Port Simpson ouvert toute l'année. Doutes à propos du Haut Kitimat.

18348. Est-ce que le port du nord serait ouvert aussi longtemps durant l'année que le port du sud?—Le port Simpson est ouvert durant toute l'année. Quant au haut Kitimat, j'en doute. Comme je l'ai déjà fait

*Tracé de chemin de fer, C. A.*

remarquer dans mon pamphlet, il se forme un peu de glace dans le port abrité de Kitimat, mais je crois que cela ne tire pas à conséquence. La tête de Kitimat Inlet ne gèle jamais—jamais ; et le Port Simpson est toujours ouvert. Le Port Simpson est le plus beau havre de la côte de la Colombie Anglaise sans aucune exception.

18349. Et vous croyez qu'il n'y aurait pas de désavantage à choisir cette voie sous le rapport du climat?—Non ; pas du tout. Je ne le crois pas, du moins en ce qui concerne le havre. Le climat probablement, disons : depuis l'Isthme de la Péninsule de Simpson tout du long par ici (indiquant la carte) est un peu plus mauvais que sur la voie des Kamloops à cause de l'élévation ; mais après tout, je crois qu'il n'y a pas grande différence. Le climat est extrêmement humide et pluvieux sur ces deux lignes à travers les montagnes de la Cascade. Le climat sur la voie nord est peut-être un peu plus mauvais que sur le Kamloops.

18350. Y a-t-il, à votre sens, quelque autre raison de choisir cette route du nord plutôt que la route du sud?—La question de la contrée comme propre à recevoir des établissements à l'est des Montagnes Rocheuses par la voie du nord.

18351. Et sur cette question, que dites-vous de l'efficacité relative des deux voies?—Je crois que sur la voie de nord, à compter disons : du méridien de 112½, la contrée serait beaucoup plus basse que sur la voie du sud. Tout le long, la contrée est plus basse ; c'est un pays en partie boisé. Le sol est infiniment meilleur le long de la voie du nord jusqu'au Petit Lac de l'Esclave que sur l'autre ligne ; et du Lac de l'Esclave vers l'est au Lac Babine jusqu'au Port La Come, la voie traverserait un pays accidenté et ne serait pas exposée aux terribles rafales de vent des plaines. Je maintiens que sur la voie du sud, entre le méridien 112 et la Saskatchewan, et je crois que les colons auront de la peine à vivre à cause du manque de bois, et de la nature exposée du pays. Je l'ai parcourue et je sais ce qu'il en est. C'est une contrée exposée aux vents, sur laquelle on trouve à peine une parcelle de bois, tandis que sur la partie correspondante de la voie du nord, la voie traverserait en partie des bois et sur un niveau moins élevé, et une contrée parsemée de lacs, où l'on rencontre de beaux lacs d'eau douce. Je crois que pour cette contrée nord-ouest, il y a eu beaucoup trop d'enthousiasme à propos de la quantité de terres propres à la culture, et du glorieux avenir des colons sur ces plaines. Pour ma part, je sais que je n'aimerais pas à m'y établir, et je doute que M. Macoun voulût y accepter en cadeau 500 acres de terre et s'y établir, lui pas plus que n'importe quel autre. Nature de la contrée sur la voie du nord.  
Contrée en partie boisée avec niveau peu élevé et de beaux lacs.

18352. Vous croyez que les nouvelles contrées se peuplent d'ordinaire par des personnes de la condition de M. Macoun et de la vôtre, et pour qui le cadeau de 500 acres de terre ne serait pas un attrait?—Je ne crois pas que les nouvelles contrées se peuplent généralement par des personnes qui mépriseraient un cadeau de 500 acres de terre, mais il arrive aujourd'hui que plusieurs individus de la classe des cultivateurs se sont déjà enfuis de Manitoba de dégoût, si on m'a bien renseigné.

18453. Par cette opinion voulez-vous faire entendre qu'il vaudrait mieux ne pas construire de chemin de fer du tout dans cette contrée?—Non ; mais je crois la voie du nord préférable, à cause qu'on y trouve plus de bois.

*Tracé du chemin de fer, C. A.*

Croit que la voie du nord attirerait plus de colons. 18354. Vous pensez qu'elle attirerait un plus grand nombre de colons ? — Je le pense.

18355. Et qu'elle ouvrirait une contrée qui offrirait plus de chances d'établissement ?—C'est mon idée. Je crois que les colons préféreraient naturellement une contrée couverte en partie de bois et en partie de prairies, à une contrée entièrement découverte et dépourvue de bois. Voilà ce que je veux faire comprendre. J'ai beaucoup voyagé dans cette contrée, et je connais les rigueurs de ses hivers, et je ne doute pas que je puis les endurer aussi bien que la moyenne de ces individus, mais je n'aimerais pas à m'y exposer. Je vois tous les jours que les colons qui s'y rendent choisissent toujours les endroits boisés de préférence aux parties découvertes.

OTTAWA, 2 décembre 1880.

Sir Ch. Tupper. SIR CHARLES TUPPER, assermenté et interrogé :

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER.— POLITIQUE DU GOUVERNEMENT.

*Par le Président :—*

18356. Vers quelle époque avez-vous commencé d'administrer les affaires du chemin de fer du Pacifique ?—Comme ministre des Travaux Publics ?

Ministère des Travaux Publics, 17 octobre 1878 — Revint après ré-élection, le 17 novembre 1878.

18357. Oui ?—Je crois que j'entrai en office vers le 17 octobre, d'une manière formelle, puis j'allai à la Nouvelle-Ecosse pour me faire ré-élire et je revins vers le 7 novembre 1878.

Le premier ouvrage du gouvernement a été de terminer la voie de la Baie du Tonnerre à la Rivière Rouge au plus vite possible.

18358. Pouvez-vous dire quelle a été la première démarche faite en vertu du système adopté pour la construction des travaux ?—La première chose que le gouvernement considéra ce fut l'importance de parachever, dans le plus court délai possible, et à des frais raisonnables, la voie de la Baie du Tonnerre à la Rivière Rouge. Il y avait un hiatus d'environ 185 milles entre les parties en voie de construction aux deux extrémités ; l'une allant de la Rivière Rouge vers l'Est, et l'autre du Fort William vers l'Ouest ; et le Gouvernement décida qu'il était de la dernière importance de les réunir au plutôt par cette section intermédiaire. Telle a été la première affaire importante qui a engagé mon attention à mon entrée en fonction.

Soumissions demandées par le gouvernement précédent en août 1878 ; les soumissions reçues jusqu'au 1er janvier 1879.

18359. Cet ouvrage n'avait-il pas été annoncé déjà, et des soumissions n'avaient-elles pas été demandées par le Gouvernement précédent ? — Oui, au mois d'août, si je ne me trompe—au mois d'août précédent —il avait demandé des soumissions, recevables jusqu'au 1er janvier, je crois.

Pressa les plans et les spécifications de façon à s'assurer des soumissionnaires intelligents.

18360. A-t-on reçu des soumissions dès le 1er janvier ?—Non. En accord avec le système que je viens de mentionner, j'appelai l'attention de M. Marcus Smith, qui avait fait les fonctions d'ingénieur en chef, et immédiatement après celle de M. Fleming qui, je pense, s'était absenté durant quelques jours, sur l'importance que nous attachions à l'adjudication du contrat pour les travaux à la date la plus rapprochée possible, et j'ordonnai que l'on fit tous les efforts possibles pour terminer les plans et spécifications de façon à permettre aux entrepreneurs de faire des soumissions intelligentes. Quand M. Fleming me dit que la chose n'était pas possible, c'est-à-dire d'avoir des soumissions pour le 1er

*Construction de chemin de fer—  
Politique du Gouvernement.*

janvier, le temps fut prolongé aussi peu loin, qu'il nous a semblé praticable ; et subséquemment, quand il nous dit que cela ne pouvait pas se faire, nous eûmes de nouveau à prolonger le temps. Je crois qu'il y eut ainsi deux délais pour les raisons que je viens d'énoncer.

Le temps de la réception prolongé par deux fois.

18361. De fait, je suppose, qu'aucunes soumissions n'ont été déposées aux deux dates fixées en premier lieu ?—Personne n'était en mesure de soumissionner en l'absence de données et spécifications sur lesquelles seules les soumissions pussent se baser ; et c'est ce qui a causé le retard.

18362. Les premières soumissions reçues, l'ont été, n'est-ce pas, vers le 30 janvier ?—Le 30 janvier. Aucunes soumissions n'ont été reçues avant le 30 janvier, ni aucuns renseignements donnés par le département aux entrepreneurs.

SOUSSIONS—  
CONTRAT Nos. 41  
ET 42.

18363. A-t-on changé dans l'annonce demandant des soumissions, le mode d'après lequel elles avaient été demandées, je veux dire : avaient elles été demandées pour toute la longueur, en premier lieu, par le gouvernement précédent, ou l'étaient-elles d'après un mode nouveau ? Je ne me rappelle pas trop dans le moment comment était rédigée l'annonce—sous quelle forme les soumissions étaient invitées ; mais, sauf erreur, je pense que l'ouvrage fut partagé en deux sections. Je pense que la première annonce le partageait en trois sections ; mais je sais que le sujet—c'est-à-dire, comment on traiterait les soumissions de façon à exécuter notre dessein de faire terminer les travaux le plus tôt possible—a reçu la considération la plus attentive de la part du Gouvernement ; et après avoir discuté la chose au long avec M. Fleming, je recommandai, suivant son avis, à mes collègues et nous résolûmes de ne demander que deux soumissions pour l'ouvrage et de faire savoir, en même temps, que nous considérions favorablement toute soumission s'offrant de faire tout l'ouvrage d'un bloc. La raison de ceci, c'est que, comme je l'ai dit, M. Fleming pensait que si une organisation assez puissante, possédant des ressources, les moyens et l'habileté nécessaires pour entreprendre l'ouvrage d'un bloc, avait en mains l'entreprise, elle serait capable de terminer les travaux à une époque plus rapprochée que s'ils étaient partagés en deux sections. Mais de peur que l'ouvrage en bloc ne fût trop considérable pour faire surgir une grande concurrence, nous décidâmes de demander des soumissions pour le tout, et aussi pour deux parties, ce qui le diviserait en deux sections, 118 milles de ce côté ou l'ouvrage était facile, et soixante-sept milles de l'autre côté où il offrait plus de difficultés.

Le gouvernement décide de partager l'ouvrage en deux sections, et aussi de donner l'ouvrage en bloc.

18364. A-t-on considéré que le pays pourrait payer un peu plus cher pour s'assurer, par compensation, que l'ouvrage serait fait par un seul entrepreneur ?—La chose a été discutée à fond, et l'on considérait que nous serions pleinement justifiables—et je puis dire ici, dès le commencement, que tout en voulant bien prendre sur moi la responsabilité de tout ce qui s'est fait dans mon département à propos du chemin de fer du Pacifique Canadien, je considérais l'adjudication d'une section si importante, une chose si grave que je n'ai voulu prendre aucune mesure à cet égard, sans avoir consulté mes collègues. Du commencement à la fin, toutes les informations qui s'y appliquent ont été soumises à mes collègues pour être discutées en conseil, et la ligne de conduite adoptée n'a pas été le résultat de mon propre mouvement, mais des opinions réunies et de la décision collective du conseil. Je puis mentionner ici que je ne pourrais parler de la sorte si je n'avais reçu de Son Excellence

On considéra que le gouvernement serait justifiable de payer davantage pour faire l'ouvrage par un seul entrepreneur.

Le témoin n'a rien fait sans consulter ses collègues.

*Soumissions—*  
*Contrats Nos. 41*  
*et 42.*

le Gouverneur-Général la permission de déclarer ouvertement tout ce qui a rapport à cet ouvrage. Nous étions d'opinion—parce que je me servirai des termes propres, comprenant avec moi mes collègues—nous étions d'opinion, après discussion à fond et sérieuse, que l'importance de voir ces travaux terminés le plus tôt possible, nous justifierait de dépenser une plus grande somme d'argent qu'il n'en aurait fallu autrement pour le faire.

La soumission pour la construction de l'ouvrage en un bloc dépasse un peu les chiffres des soumissions les plus basses.

18365. Il appert des rapports qu'à l'ouverture des soumissions l'offre pour toute la section était à un prix considérablement plus élevé que celle pour les deux sections séparées, vous en rappelez-vous le chiffre?—Pas beaucoup, je pense, pas beaucoup. Je crois que la soumission pour la construction de toute la section était un peu plus élevée que les deux soumissions plus basses qui ont obtenu les contrats.

18366. N'était-elle pas au-dessus de \$150,000 ou quelque chose comme ça?—C'était quelque chose comme cela. Je ne me rappelle pas les chiffres dans le moment.

Si cette soumission eût été celle d'une maison suffisamment forte, elle aurait été favorablement accueillie.

18367. A-t-on considéré que c'était là un excédant de prix trop fort à payer pour l'avantage d'avoir l'ouvrage fait en vertu d'un seul contrat?—Non, on n'était pas de cet avis; et si cette soumission eût été faite par des entrepreneurs de moyens et ressources suffisants pour garantir la confection des travaux dans le temps voulu, je crois qu'elle aurait été favorablement accueillie. Mais vous verrez, en consultant le rapport de M. Fleming sur les soumissions, qu'il a dit que, les avantages de l'adjudication de l'ouvrage en bloc dépendaient entièrement des ressources et des moyens et des espérances des personnes auxquelles il serait adjugé; et après un examen attentif de toute la question, et après avoir obtenu toutes les informations qu'il a pu recueillir, il ne pouvait prendre sur lui de recommander de mettre l'ouvrage entre les mains d'un seul entrepreneur—un entrepreneur qui avait fait l'offre la plus basse—avec l'espoir de faire terminer les travaux au plus vite; et mes collègues et moi, après examen et discussion, nous décidâmes que cette opinion était juste, et, en conséquence, nous n'avons pas voulu adjuger le contrat en bloc au plus bas soumissionnaire.

La soumission la plus basse venait de Morse, Nicholson & Marpole.

18368. La plus basse soumission pour tout l'ouvrage venait de la maison de Morse, Nicholson et Marpole, n'est-ce pas?—Ouais.

Le département a pour habitude de s'enquérir des ressources des soumissionnaires.

18369. Ils ne passaient donc pas pour des entrepreneurs de position et de ressources?—Eh bien, on a suivi la pratique ordinaire—ce que l'on dit être la coutume ordinaire dans le Département. Immédiatement après la réception des soumissions, leur dépouillement, la prolongation du temps et la constatation de leurs chiffres respectifs, il a été d'usage que, si les soumissionnaires et les personnes dont les offres étaient les plus basses n'étaient pas bien connus du Département, le ministre donnât instruction au sous-ministre des Travaux Publics (qui était alors M. Trudeau, et qui appartient aujourd'hui aux chemins de fer et canaux) et à l'Ingénieur en chef, de se procurer du mieux qu'ils pussent, quelquefois en faisant venir les parties, mais dans tous les cas, d'obtenir tous les renseignements nécessaires pour guider le gouvernement dans son adjudication des contrats. C'est la pratique qui a été suivie. Morse, Nicholson et Marpole, je puis le dire, n'étaient pas du tout connus du Département comme entrepreneurs, et dans ces circonstances,—eu égard à la somme importante en jeu et à l'importance non moins grande de la construction

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

prompte des travaux—il s'écoula un temps considérable, et l'on épuisa tous les moyens pour se procurer les informations les plus complètes sur le compte des parties qui avaient envoyé les offres les plus basses ; et vous verrez tout cela détaillé dans le rapport de M. Fleming lequel avait, suivant mes instructions, adopté cette ligne de conduite, et le résultat de nos recherches et investigations a été que l'Ingénieur en chef n'a pu recommander au gouvernement de mettre tout le contrat entre les mains de cette association, comme un moyen propre à garantir l'objet que nous avons en vue.

L'Ingénieur en chef n'a pas cru devoir recommander de mettre le contrat entre les mains de Morse & Cie.

18370. Si je comprends bien, c'est pour cela que vous avez eu recours aux contrats séparés ? Nous avons mis de côté la soumission pour toute la section pour le motif qu'elle n'était pas de nature à nous obtenir le résultat que nous cherchions, c'est-à-dire la poursuite vigoureuse et le parachèvement des travaux. Je puis dire que tout cela a donné lieu à de longs débats entre mes collègues et moi. Nous sentions, d'une part, la grande importance de voir le contrat entre les mains d'hommes capables et énergiques, et de l'autre, d'assurer la construction des travaux au meilleur marché possible ; et bien que l'Ingénieur en chef recommandât de passer par dessus plusieurs soumissions, les plus basses et d'adjuger le contrat aux premières personnes qu'il nous recommandait, après informations prises, comme ayant l'habileté et les ressources nécessaires pour garantir le rapide parachèvement des travaux, nous hésitions à adopter cette ligne de conduite parce que le Gouvernement avait en apparence établi une épreuve de capacité pour l'ouvrage, c'est-à-dire qu'il avait exigé, en premier lieu, que les parties déposassent une sûreté de \$50,000 pour la *bona fides* de leur soumission, et en second lieu, qu'ils eussent à prouver qu'ils étaient en mesure de faire les travaux en déposant 5 pour cent de la somme totale de leur contrat. Dans ces circonstances, nous comprenions que, bien que nous risquassions même que les travaux se fissent d'une manière aussi avantageuse que l'exigeait l'intérêt du pays, nous étions néanmoins forcés d'adopter le meilleur moyen qui nous restât, à savoir : le principe de la plus basse soumission, pourvu que le soumissionnaire fût en mesure de se conformer aux termes de la spécification, et de déposer 5 pour cent dans un court délai. Du moment que cette décision fut prise—et elle ne le fut, comme je l'ai dit, qu'après un temps considérable, parce que nous étions, en premier lieu, à nous enquerir, autant que nous le pouvions, des ressources et de l'habileté de ceux qui avaient fait les offres les plus basses, et en second lieu, à décider la question bien importante de savoir si nous devions passer par-dessus les soumissionnaires à bas prix, d'après le rapport de l'ingénieur, ou les examiner à la suite les unes des autres au fur et à mesure qu'elles se présentaient—nous notifîâmes aux deux soumissionnaires les plus bas que leurs soumissions étaient acceptées.

Le gouvernement, après mûre considération, ayant décidé de prendre les soumissions par ordre de rang, notifia aux deux soumissionnaires les plus bas que leurs soumissions étaient acceptées.

18371. Quant à la section A, il paraît que ce sont Marks & Conmee qui ont fait la soumission la plus basse, mais M. Ryan qui s'est joint à eux plus tard a insinué que, bien qu'ils eussent obtenu le contrat, on hésita longtemps à le leur confier parce qu'ils ne passaient pas pour avoir des ressources suffisantes, hésitation qui les porta finalement à traiter avec lui, entrepreneur d'une plus grande expérience, ceci ne paraît pas au Livre Bleu. Vous rappelez-vous comment cela est arrivé ?—Je comprends facilement comment cela s'est fait. Naturellement Marks & Conmee dirent que le département regrettaient que leur position comme entrepreneurs ne fût pas assez connue.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

Probablement le gouvernement leur dit qu'ils raffermiraient leur position en s'associant un entrepreneur posé.

Raisons de cette intimation.

et Conmee ont su de nous que nous étions tout à fait vexés de ce que leur position n'était pas suffisante comme entrepreneurs pour qu'on leur confiât l'ouvrage, et ils l'ont appris de M. Fleming et de M. Trudeau qui leur avaient intimé de déclarer les moyens et ressources à leur disposition, pendant que le Gouvernement s'occupait de savoir s'il considèrerait les soumissions les plus basses, ou s'il passerait pardessus jusqu'à ce qu'il rencontrât des personnes ayant tout à la fois, l'habileté et les ressources voulues. Il n'y a pas de doute qu'on leura intimé, comme le Gouvernement le fait toujours dans des circonstances analogues, que s'ils pouvaient s'associer quelque entrepreneur de position et de moyens, ils renforceraient sensiblement leur position. Et d'abord, cela prouverait que les travaux se feraient, et, en second lieu, que leur prix, bien que bas, ne rendraient pas improbable le parachèvement de l'ouvrage, et je ne doute pas que, dans les circonstances, ces choses leurs ont été dites. Toutes les négociations que nous avons eues avec les individus se sont bornées à leur dire qu'ils auraient une grande chance d'obtenir le contrat s'ils associaient quelque entrepreneur de ressources connues. La même chose fut intimée à Morse, Nicholson & Cie. Je savais que les deux parties, d'après la rumeur et d'après ce qu'elles m'apprirent elles-mêmes, prenaient tous les moyens de s'assurer la co-opération d'autres entrepreneurs.

18372. Vous rappelez-vous s'il y avait entre vous et cette association qui se joignit plus tard aux soumissionnaires heureux, une entente à l'effet qu'il fallait s'efforcer d'induire Marks & Conmee à se joindre à eux?—Non; il n'y eut aucune intimation pour induire Marks & Conmee à faire cela, mais l'intimation faite à Marks & Conmee était qu'ils amélioreraient leur position comme entrepreneurs s'ils pouvaient décider quelqu'entrepreneur avec des ressources abondantes se joindre à eux dans leur soumission.

Marks & Conmee ont agi de leur propre mouvement en s'unissant avec un autre entrepreneur.

18373. Ce résultat a-t-il été la conséquence d'influence exercée par le Département sur Marks et Conmee en faveur de Ryan?—Pas du tout. Marks & Conmee ni aucun autre soumissionnaire n'ont été notifiés que le Gouvernement désirait qu'ils s'associassent aucun entrepreneur en particulier, parce que, je puis le dire tout de suite, nous aurions considéré cette intervention comme dépassant les bornes de l'influence légitime du Département.

La lettre seule des soumissionnaires pour la section B a fait connaître qu'ils se retireraient.

18374. Après avoir lié le Gouvernement à la soumission de Marks & Conmee le jour où ces soumissionnaires ont été notifiés—c'est-à-dire le 20 février—pouvez-vous dire si vous avez été longtemps sans savoir que les soumissionnaires pour la section B qui, dans le cours ordinaire des choses, auraient reçu le contrat, avaient refusé le contrat?—Je n'ai pas reçu des soumissionnaires pour la section B d'autre intimation que la lettre par laquelle ils refusaient le contrat.

18375. C'est probablement la lettre qui est publiée dans le Livre Bleu?—Oui; c'est la lettre qui est publiée. Si je me le rappelle bien, c'était le 25; je n'en suis pas certain; c'était le 25 ou le 26.

18376. Elle paraît être datée du 25, mais celui qui l'a écrite, M. Nicholson, ou M. Marpole, a dit, dans son témoignage, que, autant qu'il s'en souvenait, elle n'avait été mise entre les mains du département que le jour suivant, le 26?—Je ne suis pas bien certain de cela. Au

*Soumissions*  
*Contrats Nos. 41*  
*et 42.*

mieux de ma connaissance, c'est la seule intimation que nous ayons eue qu'ils n'avaient pas l'intention de prendre le contrat.

18377. Eh bien, si c'est le 26 qu'elle a été reçue, c'est aussi le jour que le contrat a été adjugé aux plus bas soumissionnaires suivants, Andrews, Jones & Cie?—Oui, vous remarquerez que, dans son rapport sur ces soumissions, l'ingénieur en chef, parle de l'importance d'en disposer promptement pour la raison que la saison se gâte vite dans cette contrée, et que pour assurer le progrès des travaux, ou avoir l'espoir qu'ils seraient finis avant le temps fixé, il était indispensable de faire arriver là les approvisionnements durant le temps de la gelée. Et je puis dire qu'en dehors de ce que l'on trouve dans ce rapport, quand je dis à l'ingénieur en chef que Morse, Nicholson & Marpole avaient refusé de prendre le contrat, il me répondit : "voilà qui est grave, parce que si vous retardez une autre semaine vous vous exposez à perdre une autre année. Il n'y a pas une heure à perdre pour conclure cette affaire si vous voulez donner aux entrepreneurs la chance de faire transporter cette année leurs approvisionnements sur les lieux." En sorte que j'étais convaincu qu'il n'y avait pas un moment à perdre. Le gouvernement ayant décidé d'examiner les soumissions dans leur rang de prix, l'affaire fut réglée; le plus bas soumissionnaire eut le contrat et il lui en fut donné avis tout de suite.

Il était important de disposer du contrat, vu l'état avancé de la saison.

Fleming dit, quand Morse & Cie. ont refusé, que si l'on perdait une autre semaine c'était risquer la perte d'une autre année.

Le plus bas soumissionnaire suivant est averti tout de suite.

18378. Avant cette notification aux plus bas soumissionnaires suivants Andrews, Jones & Cie., il appert du Livre Bleu, que vous avez reçu deux lettres d'eux vous assurant qu'ils étaient prêts à remplir les conditions. L'une d'elles seulement est publiée au long—celle du 24 février—l'autre est, je crois, du 6 de février; avez-vous cette lettre?—Cette lettre existe, comme de raison, autrement on ne pourrait y renvoyer, et je suis surpris, en parcourant le Livre Bleu de ne l'y pas trouver, parce que je vois par le rapport au conseil que j'ai rédigé que j'en ai donné un extrait. Je n'aurais pu le faire, naturellement, si je n'eusse pas eu la lettre sous les yeux.

18379. Le temps accordé à Andrews, Jones & Cie., pour déposer leurs sûretés paraît avoir été de trois jours; veuillez nous dire pourquoi vous nommez cette période?—J'en ai déjà donné les raisons—que, lorsque je dis à M. Fleming que les parties auxquelles le contrat aurait été adjugé avaient refusé de le prendre, il m'informa que la perte d'une semaine entraînerait peut-être la perte d'une année; que la chose était vraisemblable; et que si nous allions donner le contrat avec quelque espoir de faire faire les travaux, il n'y avait pas de temps à perdre. Trois jours semblèrent suffisants. Je rapportai les paroles de M. Fleming à mes collègues au sujet du temps que nous devions accorder à Andrews, Jones & Cie., et nous décidâmes que si leur position—je puis dire que tous nos efforts pour recueillir des informations sur le compte de Jones & Cie., n'avaient abouti à rien. Vous verrez que M. Fleming dit, dans le rapport qu'il m'adresse sur le sujet, que, bien qu'il se fût enquis à Ste. Catherine d'où l'une des lettres paraît avoir été datée, et à d'autres sources, il lui avait été impossible de recueillir aucuns renseignements satisfaisants sur leur compte. Je ne crois pas, même jusqu'à ce jour, avoir jamais vu aucun des membres de cette maison; je ne dirai pas que je ne les ai pas vus, parce que je voyais constamment tant de monde, mais je ne me rappelle pas les avoir vus, et les efforts que nous fîmes pour avoir de leurs nouvelles n'ont eu aucun bon résultat. Mais leurs asser-

Andrews, Jones & Cie ont trois jours pour faire le dépôt de leurs sûretés, à cause que Fleming a dit qu'il fallait hâter le transport des approvisionnements avant la fin de la saison.

N'avait pu recueillir d'informations sur le compte de Jones & Cie.

*Soumissions—*  
*Contrats Nos. 41*  
*et 42.*

On pensait que Andrews, Jones & Cie., capables de faire les travaux, parce qu'ils avaient dit qu'ils étaient en mesure de déposer leurs sûretés immédiatement.

Si, cependant, ils ne pouvaient déposer dans trois jours, il n'y avait pas grand espoir qu'ils pussent faire les travaux.

Pourquoi on avait limité le temps à trois jours ; l'urgence d'une prompte décision à cause de l'état avancé de la saison ; parce que le témoin leur avait écrit que leur soumission serait prise en considération.

Lettre de Andrews, Jones & Cie., à Sir Charles Tupper.

tions écrites à deux reprises, et que j'avais sous les yeux, qu'ils étaient prêts à déposer tous de suite leurs sûretés—Je crois qu'ils se servent du mot "immédiatement"—et à pousser les travaux, me convinquirent que, s'il en était ainsi, s'ils disposaient des ressources qui leur permirent de faire promptement leur dépôt, il y avait une chance raisonnable de faire faire l'ouvrage ; mais que d'un autre côté, ils n'étaient pas capables de faire leur dépôt avec l'aide du télégraphe—parce que en réalité, voilà tout ce qu'il faut—dans le temps voulu, il n'y avait pas à espérer qu'ils pussent entreprendre l'ouvrage et le mener à bonne fin ; en sorte qu'après mûre réflexion, il fut décidé de limiter le temps à trois jours.

18380. Alors, si je vous comprends bien, vous dites que ces deux lettres reçues avant l'adjudication du contrat et dans lesquelles ils dirent qu'ils sont tout à fait en mesure de remplir les conditions, ont été en partie la cause de la fixation du temps ?—Certainement. Il y avait leur déclaration qu'ils étaient prêts immédiatement ; il y avait la nécessité urgente de ne pas perdre une heure à faire préparer le contrat ; et il y avait le fait qu'ils avaient reçu de moi, quelque temps auparavant, l'avis que leur soumissions recevrait l'attention voulue, lequel avis vous trouverez parmi les pièces que je viens de vous passer. C'était une réponse envoyée quelque temps auparavant à leur première lettre.

Le Président passe la lettre au secrétaire qui en fait la lecture à haute voix :

"STE-CATHERINE, 6 février 1879.

" Monsieur,

" Comme il a été rumeur que les soumissions approchant \$6,000,000 pour cette partie du chemin de fer du Pacifique, située entre la Rivière aux Anglais et le Portage du Rat—185 milles—ne seraient pas prises en considération par le département, nous désirons déclarer que nous avons toute confiance dans les chiffres que nous avons soumis, et si le contrat nous est adjugé nous sommes en mesure de fournir les 5 pour cent requis par le Gouvernement en garantie de l'exécution des travaux, et de nous mettre tout de suite à l'œuvre dès qu'on nous l'ordonnera. Nous pouvons vous donner des preuves satisfaisantes que nous sommes capables de mener à bonne fin cette entreprise. Tout ce que nous demandons c'est que, si elle est la plus basse, vous l'accueilliez favorablement.

" Nous avons l'honneur d'être,

" Monsieur,

" Vos obéissants serviteurs,

" ANDREWS, JONES & CIE.

" L'HON. DR TUPPER,

" Ministre des Travaux Publics,

" Ottawa."

(Exhibit No. 282.)

Le secrétaire lit aussi la réponse :

" OTTAWA, 12 février 1879.

" Messieurs,

" Je suis chargé d'accuser réception de la vôtre du 6 courant, relativement à votre soumission pour la construction de cette partie du chemin de fer du Pacifique Canadien qui se trouve entre la Rivière aux Anglais et le Portage du Rat, et de vous dire qu'elle recevra la considération voulue.

" Je suis, messieurs,

" Votre obéissant serviteur,

" (Signé) F. BRAUN.

" ANDREWS, JONES & CIE.,

" Ste-Catherine, Ont."

(Exhibit No. 283.)

Lettre de Braun à Andrews, Jones & Cie.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

18381. Savez-vous si, lorsque le contrat a été adjugé à Andrews, Jones & Cie, et le temps fixé pour le dépôt de leurs sûretés, le Gouvernement avait quelque raison de penser qu'ils savaient bien que leur soumission venait immédiatement après celle de Morse Nicholson & Cie?—Je n'en ai point le moindre doute. Le fait est que, d'une façon ou d'une autre, le public connaît en même temps que le Gouvernement, la position relative des soumissions. Voici comment j'explique la chose : du moment que l'heure fixée pour la réception des soumissions est expirée, chaque entrepreneur sait qu'il n'a rien à perdre, mais peut-être quelque chose à gagner, dans la discussion de sa position relative avec les autres soumissions ; ils discutent donc entre eux et font des comparaisons. Je sais que j'ai pris toutes les précautions possibles, et cependant la position relative était connue au dehors. Si je ne fais pas erreur, la position de Andrews, Jones & Cie était notoirement connue ; et je n'ai aucun doute que les personnes qui les représentaient surveillaient, jour par jour, les efforts que ceux qui étaient avant eux faisaient pour déposer les sûretés requises, et elles savaient peut-être avant moi qu'il était probable que la soumission au-dessous de la leur serait retirée. Nous avons aujourd'hui, comme de raison, une preuve évidente—c'est devant vous qu'elle a été faite—qui démontre que ces personnes savaient longtemps avant moi à quoi s'en tenir, car elles étaient en négociations avec les soumissionnaires au-dessous d'eux. M. Smith étant seul ici—le seul que j'aie vu ou que le Département ait vu relativement à Andrews, Jones & Cie—et je crois qu'il avait déclaré que si le contrat leur était accordé, les ressources nécessaires arriveraient promptement. Convaincu de la grande urgence du cas, et ne connaissant pas d'autre personne ici avec laquelle je pusse communiquer au sujet de leur soumission, je lui envoyai promptement l'avis de l'adjudication, immédiatement après que le conseil eût décidé d'employer ce moyen, et je les informais qu'on leur accordait trois jours pour faire leur dépôt.

Andrews, Jones & Cie. savaient certainement qu'ils étaient les soumissionnaires les plus bas après Morse, Nicholson & Cie.

Explique son opinion.

La position de Andrews, Jones & Cie., était notoirement connue.

Le Col. Smith ayant dit que si le contrat leur était accordé, les sûretés nécessaires seraient promptement déposées, avis lui a été donné que l'on accordait trois jours à sa maison pour faire ce dépôt.

18382. Vous ne vous trompez pas en disant que nous avons eu des preuves à ce sujet. D'après la déposition d'un des témoins, le jour avant que le Département fût informé que Morse, Nicholson & Cie ne voulaient pas accepter le contrat, ils s'étaient réunis à Andrews, Jones & Cie, les soumissionnaires qui les suivaient. Je parle maintenant de la lettre du secrétaire de votre Département à Andrews, Jones & Cie, par laquelle il refuse de prolonger le temps ; vous dites que, depuis plusieurs jours déjà ils savaient qu'on s'adresserait probablement à eux?—Oui.

Il est prouvé que le jour avant que Morse & Cie., ont notifié le département qu'ils ne prendraient pas le contrat, ils s'étaient réunis à Andrews, Jones & Cie.

18383. Je vous demande s'ils le savaient par suite d'informations communiquées par vous?—Ce qui m'a fait dire cela, c'est que M. Smith, leur représentant ; était sur les lieux, et connaissait les efforts que Morse, Nicholson & Cie., faisaient, et je puis dire qu'ils faisaient sans succès pour s'assurer l'aide et la coopération d'autres entrepreneurs pour exécuter l'ouvrage, tout cela aurait dû les mettre en mesure de remplir les conditions, le cas avenant.

18384. Entendez-vous dire par là qu'il s'attendait bien à ce qui arriverait?—Oui, je le pensais ainsi.

18385. Ce n'était donc pas la simple connaissance que peut avoir chaque soumissionnaire, dès le commencement, qu'il est possible que l'on s'adresse à lui?—Non, c'était le fait d'une discussion de tous les jours entre les entrepreneurs, et de relations avec moi à propos de ce qui arriverait en certains cas, car dès l'abord, nombre de ces soumis-

La connaissance que le Col. Smith avait que probablement Morse & Cie., ne pourraient pas faire le dépôt, doit avoir

*Soumissions—**Contrats Nos. 41  
et 42.*

tenu sa maison dans l'attente d'être appelée à déposer ses sûretés.

sionnaires s'enquéraient de la probabilité ou possibilité qu'il y avait qu'on les fit demander, s'informaient de la nature des sûretés, et de toute autre chose de cette espèce, de manière à se mettre en mesure, le cas échéant.

Ne sait pas si Morse & Cie., ont donné à Shields ou Close, ou à quelqu'autre une compensation en échange de leur influence.

18386. Quant à la soumission des premiers à qui le contrat avait été offert, je parle de Morse, Nicholson & Cie., saviez-vous, en aucun temps durant les négociations, qu'ils avaient promis à M. Shields ou à M. Close ou à quelqu'autre, une compensation en échange de l'influence qu'ils exerceraient pour faire adjuger le contrat à Morse & Cie. ?—Non, je ne me rappelle pas avoir vu ces messieurs, ni avoir eu aucune relation quelconque avec M. Close. Il est possible qu'il se soit trouvé parmi le grand nombre de personnes qui venaient à mon bureau, mais je ne me le rappelle pas. Je me souviens d'avoir vu M. Shields plusieurs fois, mais je n'ai pas remarqué chez lui d'autre intérêt que celui qu'il disait avoir à ce que ce fussent des gens de Toronto qui obtinssent le contrat.

18387. Si je vous comprends bien vous dites que vous ne saviez pas que Close et Shields fussent intéressés dans l'obtention du contrat par quelqu'un ?—Non ; je ne me souviens pas qu'aucun renseignement de cette nature me soit parvenu.

Quelque temps avant la lettre de Fraser, Grant & Cie., du 29 de février, dans laquelle ils disaient que s'ils avaient le contrat ils s'associeraient Shields, Manning et McDonald, le témoin savait que si Fraser, Grant & Cie., avaient le contrat, ils donneraient un intérêt à Manning & McDonald.

18388. D'après une lettre publiée, on décida, le 27 février, de prolonger le temps à la requête de Andrews, Jones & Cie ; il y a une lettre de Fraser, Grant et Pitblado, en date du 29 février, vous notifiant que, si le contrat pour la section B " leur était accordé, ils seraient en mesure de s'associer Shields, Manning et McDonald ;" saviez-vous, avant cette lettre du 29 de février, et dès le 27 de février, que ce refus aurait pour résultat de donner un intérêt dans le contrat à Shields et Manning ?—Je n'ai pas de doute à cet égard. Je parle maintenant de mémoire, car je n'ai pas de données que je puisse consulter. Mais je pense que le rapport de M. Fleming dans lequel il parlait avec beaucoup d'éloges de Fraser, Grant et Pitblado comme d'entrepreneurs de grande expérience —mais doutait qu'ils eussent les ressources nécessaires pour mener à bien une entreprise de cette importance— a eu pour effet de faire demander à ces entrepreneurs quand l'affaire est venue devant nous, s'ils ne croyaient pas désirable de se renforcer de quelqu'autre. Je parle absolument de mémoire, et d'après la portée générale de la question. Les circonstances particulières, sur lesquelles M. Fleming n'avait cessé d'insister auprès de moi, à savoir : que les parties avaient besoin non-seulement de ressources suffisantes pour faire le dépôt des sûretés requises, mais devait disposer d'une forte somme d'argent immédiatement pour l'appliquer sans perdre de temps à l'achat et au transport des approvisionnements —tout cela, je n'en doute pas, fit que M. Fleming, M. Trudeau ou moi nous leur intimâmes de préparer d'avance les ressources propres à faire face à toutes les éventualités ; et je crois que le sujet a été discuté en conversation—non pas la question de leur association avec M. Shields (car je n'ai jamais entendu prononcer son nom en relation avec cette affaire) mais avec Manning & Cie—Manning & McDonald—qui étaient bien connus comme des entrepreneurs de haute position et des hommes de ressources. Certainement il n'y avait rien de neuf dans cette suggestion d'une combinaison avec Manning. Je crois que cette lettre du 29 a été la première nouvelle que Shields était entré dans l'association de Manning & McDonald ; mais des rumeurs étaient parvenues à mes oreilles de négociations entre Fraser, Grant & Pitblado et Manning & Cie—au cas où le contrat irait à Fraser.

Lettre du 29 février a été la première nouvelle que Shields s'était joint à Manning & McDonald.

*Sommaire—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

18389. Est-ce que nous vous comprenons bien ? Vous dites que, lorsque une prolongation de temps à été refusée à Andrews, Jones & Cie., vous aviez raison de croire que non seulement Fraser, Grant & Pitblado seraient intéressés dans le contrat, mais que Manning & McDonald le seraient également ?—Je le pense. Comme je dis, je n'ai pas de données pour m'appuyer, je suis obligé de me fier à ma mémoire—mais je pense qu'on a dû nous faire savoir que ces personnes formeraient vraisemblablement une combinaison entre elles.

18390. Mais la première nouvelle que vous ayez eue de l'entrée de Shields dans le contrat vous est venue par la lettre du 29 ?—En effet, jusque-là, le 29, j'ignorais complètement qu'il eût un intérêt dans le contrat.

18391. La lettre est datée du 29 février ; il n'y avait pas de 29 du 29 février, en réalité mois cette année-là ?—Je n'en sais plus rien. Je n'ai pas même fait attention qu'il n'y avait pas vingt-neuf jours dans février. Je pense qu'il est plus que probable que c'était le 1<sup>er</sup> de mars. Je dirai ici, si vous voulez bien me le permettre, que bien que par ma lettre nous ayons refusé une prolongation de temps, pratiquement et en réalité c'était huit jours qu'ils avaient pour faire leur dépôt. Si je me souviens bien, le temps expirait à quatre heures le samedi ; le 1<sup>er</sup> de mars se trouvait, je crois, un samedi ; oui, à quatre heures le 1<sup>er</sup> de mars. Rien ne fut fait ce jour-là—nulle communication avec mes collègues sur le sujet ; mais entre ce temps et la réunion du Conseil, le lundi, M. MacDougall—l'honorable William MacDougall—vint me voir, accompagné de M. Goodwin, et me demanda si, dans le cas où M. Goodwin se joindrait à Andrews, Jones & Cie dans le contrat, nous ne leur donnerions pas un jour ou deux de grâce pour leur permettre de faire les arrangements nécessaires. Je dis à M. MacDougall qui représentait, dans mon opinion, Andrews, Jones & Cie—car c'est dans cette capacité que j'ai reçu, vu qu'il n'a rien demandé pour M. Goodwin, mais seulement ce qui arriverait s'ils pouvaient obtenir la coopération de M. Goodwin.—Je dis à M. MacDougall que je n'hésitais pas à lui déclarer que je conseillerai mes collègues, n'ayant pas le pouvoir d'agir seul, si Andrews, Jones & Cie pouvaient obtenir la coopération de quelque entrepreneur de position et de ressources, ou donnaient lieu au Gouvernement de croire que la chose se ferait, de leur accorder un ou deux jours de grâce, car nous serions alors certains que nous aurions une garantie raisonnable de l'efficacité de leurs ressources et l'espoir que les travaux seraient menés à bonne fin. Je rapportai à mes collègues en conseil ce qui avait été fait ; la communication que je croyais avoir reçue de Andrews, Jones & Cie, qu'il y avait probabilité que M. Goodwin se laisserait induire à se joindre à eux ; et que j'avais dit que, s'ils pouvaient décider quelque entrepreneur de position à prendre un intérêt dans leur contrat, je demanderais à mes collègues de consentir à leur accorder un ou deux jours pour leur permettre de faire les arrangements nécessaires. Mes collègues donnèrent tout de suite leur assentiment, et je crois que c'était le mardi, pendant que j'étais en conseil, M. Goodwin écrivit au crayon sur un morceau de papier qu'il avait refusé d'entrer dans le contrat—que les prix étaient trop bas. Je communiquai cette nouvelle à mes collègues, et leur dis qu'il n'y avait pas de vraisemblance à ce que Andrews, Jones & Cie pussent mener à bien leur entreprise.

Pratiquement, Andrews, Jones & Cie., avaient huit jours pour faire leur dépôt.

Avant la réunion du Conseil, lundi, le 3 mars, l'Hon. Wm. Macdougall représentant Andrews, Jones & Cie., est allé, avec Goodwin chez le témoin, et demanda un délai de quelques jours.

Lui dit que si Andrews, Jones & Cie., obtenaient la coopération d'un entrepreneur de position, il aviserait ses collègues d'accorder un nouveau délai d'un jour ou deux.

Pendant qu'il était au Conseil, reçut un billet de Goodwin, l'informant qu'il ne voulait pas entrer dans le contrat, sur ce qu'il représentait à ses collègues qu'il n'était pas vraisemblable que Andrews, Jones & Cie., fussent capables d'entreprendre l'ouvrage.

18392. Ce que vous dites là ne fait pas, si je comprends bien, partie

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

Nulla mesure prise avant le 5 de mars.

Considérait que le temps avait été prolongé par l'avis donné à leur représentant.

de votre rapport formel au Conseil, mais ce n'est qu'un simple exposé verbal des faits?—Oui, une déclaration verbale. Nous discutons la chose de jour en jour, et toutes les miettes de renseignements que je pouvais recueillir, je les soumettais à mes collègues et nous les discussions ensemble, et ce que nous décidions était mis à effet. Comme vous le verrez dans mon Rapport, nous ne primes aucune mesure avant le 5, bien que le délai qui leur avait été accordé en premier lieu fût expiré à quatre heures le samedi; mais je considérais qu'il avait été prolongé, et prolongé par l'avis qu'ils avaient reçu quand j'informai quelqu'un qui les représentait qu'ils auraient un ou deux jours de grâce.

18393. Vous rappelez-vous ce qui vous a porté à croire que M. Macdougall représentait la maison de Andrews, Jones & Cie?—Sa visite chez moi pour me demander si, dans le cas où ils pourraient induire.—Je savais que M. Macdougall—je crois qu'il représentait M. Smith qui avait agi pour Andrews, Jones & Cie., dans quelques autres affaires, si je me rappelle bien—et puis quand il vint me trouver ostensiblement de la part de Andrews Jones & Cie.,—et parce qu'il m'a demandé de leur donner du délai s'ils pouvaient induire M. Goodwin d'entrer avec eux dans le contrat.

18394. Vous rappelez-vous s'il a dit qu'il avait reçu tout récemment d'eux aucune communication sur le sujet?—Je suis porté à croire qu'il a dit qu'il avait reçu un télégramme de M. Smith, mais je n'en suis pas sûr; il s'est passé tant de choses à propos de cette affaire: mais j'ai reçu sa visite et sa communication en qualité de représentant de Andrews, Jones & Cie, car c'est en leur nom qu'il s'est adressé à moi et non au nom d'aucune autre personne, et j'ai cru bonnement qu'il s'efforçait, dans leur intérêt, de leur prêter toute l'aide possible pour les mettre en mesure de faire leur dépôt, et qu'il s'était adressé à M. Goodwin à cet effet et que M. Goodwin lui avait répondu: "Si j'en ai le temps, je verrai ce que je pourrai faire;" et il était venu à moi pour obtenir du temps pour arriver à ce résultat. Je recommandai à mes collègues d'accorder ce délai à Andrews, Jones & Cie, et, comme je l'ai dit, nous attendîmes.

18395. Entre le temps nommé en premier lieu dans l'avis donné à Andrews, Jones & Cie., à savoir: Samedi 1<sup>er</sup>, vers quatre heures, à cette réunion du Conseil le jeudi suivant, n'avez-vous pas reçu avis de quelque dépôt?—Oui; M. Yarker, je crois, m'avait donné avis que M. Thompson, un des associés de la maison Morse, Nicholson & Cie., avait déposé quelque chose comme \$48,950 au crédit de la section B, mais il ne disait pas que c'était pour Andrews, Jones & Cie. Je ne doutais pas que ce dépôt fût pour Andrews, Jones & Cie., à compte de leur soumission, mais sa communication—tant écrite que télégraphiée—n'aurait pu me permettre de retenir cet argent au compte de Andrews, Jones & Cie., car je n'avais aucune autorité à cet effet. Le dépôt était tout simplement au crédit de la section B. J'ai reçu, néanmoins, une communication de M. G. D. Morse m'informant qu'il avait déposé \$48,950 au compte de la section B de Andrews, Jones & Cie., et c'est tout (ces \$48,950) l'argent qui a jamais été, à ma connaissance, déposé au crédit de Andrews, Jones & Cie. L'autre, je n'ai pas eu de doute, était destiné pour le même objet, mais par suite d'un malentendu, cette intention n'a pas été exprimée.

18396. Voulez-vous dire que lorsque vous avez reçu cette communi-

*Submissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

cation que Morse & Cie avait déposé \$48,950, ou une somme semblable, vous n'avez pas été informé en même temps si c'était le même dépôt ou bien si c'en était un second?—Je ne doute pas que c'était un second dépôt, mais ce que je dis, c'est que le télégramme de M. Yarker annonçant le dépôt fait par M. Thompson ne disait pas que c'était pour Andrews, Jones & Cie, et, par conséquent, je ne pouvais le retenir pour Andrews, Jones & Cie, parce que le télégramme disait que c'était pour la section B, et ne disait pas que c'était pour Andrews, Jones & Cie. Je pris le dépôt de Morse pour un dépôt de \$48,950 tout-à-fait différent. Le télégramme, dans ce cas, déclarait positivement que c'était pour Andrews, Jones & Cie, et, par conséquent, je dis que c'est le seul dépôt que je pouvais retenir et porter au crédit de Andrews, Jones & Cie. Il y a eu incontestablement deux dépôts de faits, et je n'ai pas de doute qu'ils étaient destinés à Andrews, Jones & Cie. C'est probablement par suite d'un malentendu que l'un d'eux a été fait de façon à pouvoir être mis au crédit de Andrews, Jones & Cie, et l'autre mis au compte de la section B, et M. Thompson aurait pu dire, s'il avait voulu que n'était pour Andrews, Jones & Cie.

18397. Le deuxième dépôt était de Morse, Nicholson & Marpole? —Oui.

18398. Saviez-vous cela dans le temps?—Oui; j'ai compris que G. D. Morse était Morse, Nicholson & Marpole.

18399. Voulez-vous dire que la décision finale accordant le contrat a été influencé par le fait qu'on n'avait pas informé le Département pour le compte de qui l'autre dépôt avait été fait?—Non, je suppose que c'était probablement une inadvertance; mais je pose tout simplement le fait que jusqu'au huitième jour qui a suivi celui où ils ont reçu leur avis, tout l'argent que j'étais en position de retenir comme venant de Andrews, Jones & Cie., c'était \$48,950. Qu'il y avait un autre dépôt de \$48,950 fait au crédit de la section B et que je suppose avoir été pour eux mais que je n'étais pas en position de retenir contre le dépositaire; c'est pourquoi j'énonçai minutieusement tous ces faits dans mon rapport du conseil afin que mes collègues pussent avoir tous les faits de la cause devant eux tels qu'ils existaient.

*La décision finale n'a pas été influencée par le fait qu'il n'avait pas été déclaré au compte de qui avait été fait le premier dépôt.*

18400. Et le résultat de cette décision finale a été de donner le contrat à Fraser, Grant & Pitblado, et, comme vous le croyez, à Manning, Shields & McDonald à eux associés; veuillez nous dire s'il est à votre connaissance qu'aucun membre du Parlement ait reçu quelque avantage direct ou indirect d'aucunes de ces personnes par suite du fait que ces derniers avaient le contrat?—Je ne sais absolument rien de la sorte, et je n'ai pas lieu de supposer qu'aucun membre du Parlement eût aucun intérêt à ce que le contrôle fut donné à un entrepreneur plutôt qu'à un autre.

*PRÉTENDUE INFLUENCE INDUE. Il n'y a pas de raison de croire qu'aucun membre du Parlement ait été avancé par suite de l'adjudication du contrat à Fraser, Grant & Cie. et à Manning & Cie.*

18401. Avez-vous aucune raison de croire qu'aucun des employés du Département a retiré quelque avantage par suite de l'adjudication du département. Ni aucun employé du département.  
contrat telle qu'elle a été faite?—Je n'ai pas le plus petit soupçon à cet égard; je ne pense pas qu'aucun d'eux eût le moindre intérêt dans ces contrats excepté la rumeur qui a couru sur M. Chapleau sur le compte duquel je n'avais pas le moindre soupçon, jusqu'au moment où le fait est devenu public et soumis à une enquête.

*INFLUENCE SUR LES EMPLOYÉS. N'avait pas de soupçon sur Chapleau avant l'enquête faite sur lui.*

*Construction du che-  
min de fer.*

18402. A l'époque de la réception des soumissions pour cet ouvrage non-seulement sur la section B mais sur la section A, pouvez-vous dire où en étaient les plans, les profils et les renseignements destinés au public généralement?—Non; je ne puis rien dire autre chose sinon que j'ai prié les ingénieurs et M. Fleming, l'ingénieur en chef.—Les deux délais ont eu lieu afin de donner le temps de mettre sous les yeux des entrepreneurs des données suffisantes pour leur permettre de faire des offres de connaissance de cause, et permettre aussi au Département de faire ce que les ingénieurs pouvaient me garantir être un estimé approximatif, un estimé qui, dans tous les cas, embrasserait toutes les dépenses se rattachant aux contrats.

Avant l'adjudication des contrats, les ingénieurs lui dirent que pour les sections A et B, les informations étaient plus complètes que dans le cas des contrats précédents et qu'il n'avait pas besoin de craindre que les quantités fussent dépassées.

De fait, l'ouvrage est et sera fait à bien moins de frais que les estimés comportent.

18403. Vous rappelez-vous si les quantités ont été prises au moyen de ce que l'on appelle des coupes transversales?—Je ne puis pas dire cela bien positivement; mais je suis en mesure de vous dire que j'ai été informé que les particularités fournies étaient beaucoup plus complètes et sûres que dans tous autres contrats précédents, et que l'ingénieur en chef, et le pro-ingénieur en chef, M. Marcus Smith, m'ont assuré tous deux que je n'avais pas à craindre que les quantités fussent dépassées, comme la chose était arrivée dans des contrats précédents.

18404. Avez-vous reçu des informations au sujet des travaux exécutés; si, jusqu'à présent, ils sont au-dessus des estimés?—Les travaux ont été grandement diminués. L'ouvrage, tel que détaillé par les spécifications et tel qu'estimé quand les contrats ont été adjugés, va être considérablement diminué. L'ingénieur en chef est en mesure de m'assurer—et les ingénieurs de division, qui sont immédiatement en charge des travaux, se réunissent à lui pour m'assurer—qu'il y aura une grande réduction dans les dépenses, tant sur le contrat A que sur le contrat B.

18405. Avez-vous discuté la question?—Je l'ai discutée à fond sur les lieux avec M. Jennings qui a à la charge de la section B, et avec M. Schreiber et M. Fleming, et j'ai étudié sérieusement les rapports de M. Caddy qui à la charge de la section A, et qui fournit des données pour les grandes réductions qui ont été faites.

De grandes réductions résultent du changement du tracé.

18406. J'apprends quel résultat, jusqu'ici—c'est-à-dire, jusqu'au point où en sont rendus les travaux—a été de diminuer la quantité d'ouvrage que l'on s'attendait à faire sur ces sections?—Oui, de beaucoup. En changeant, avec jugement, la position d'une certaine section de la voie, en réduisant les travaux dans d'autres, ces deux sections présenteront une somme de travaux bien au dessous des estimés qui existaient à l'époque de l'adjudication des contrats.

La voie n'en est pas moins bonne.

18407. Ces changements ont-ils eu pour effet, à votre sens, de diminuer l'efficacité de la voie?—Non; ils n'ont en rien altéré la nature des travaux du chemin de fer; en certains endroits ils ont raccourci la distance de plusieurs milles. La voie qui se construit aujourd'hui est d'environ quatre milles, je crois, plus courte qu'à l'époque où les contrats ont été donués.

Distance raccourcie.

18408. Y a-t-il quelque autre chose se rattachant à la section B—c'est-à-dire aux contrats 41 et 42—qu'il vous semble nécessaire d'ajouter à votre déposition?—Je ne sais pas. Je ne vois rien qui n'ait été déjà pleinement examiné, autant que j'ai eu occasion d'en juger. Si vous-même, vous désirez éclaircir quelque point, je me ferai un plaisir de répondre à toute question que vous me poserez, et de vous donner toutes les explications que je pourrai.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

18409. Lorsque vous avez reçu ces avis de dépôts faits à Toronto, saviez-vous déjà que Andrews, Jones & Cie., les principaux dans la transaction, s'étaient retirés?—Pas le moins du monde. Je n'avais jamais soupçonné rien de semblable. Ce que je soupçonnais, c'est qu'il s'assurait la coopération de Morse, Nicholson & Marpole, pour les aider à faire le dépôt. Je n'avais d'autres motifs pour cela que le fait que l'avis du dépôt nous avait été donné par les membres de cette maison; ce n'était du reste qu'un simple soupçon. Je ne savais d'aucune source qu'il y avait une combinaison entre les parties.

Lorsque l'avis du dépôt au crédit de Andrews, Jones & Cie. a été donné, il était loin de supposer que ces entrepreneurs s'étaient retirés.

18410. La preuve démontre que le 28 février, la branche new-yorkaise de la maison qui avait été formée ici, avait décidé de ne plus avoir rien à faire avec Morse Nicholson & Cie, et le télégramme de N. F. Jones annonçant le fait à M. Macdougall a déjà été produit; dites-vous que vous ne pensiez pas à cela dans le temps?—Je n'avais pas la moindre idée de tout cela avant de l'avoir lu dans la relation de la preuve devant cette Commission.

18411. L'un des témoins a déposé qu'il avait porté un message verbal de Nicholson, l'un des associés de la maison Morse, Nicholson & Cie, vous intimant qu'ils n'avaient pas l'intention de prendre la section B si on la leur offrait, mais que si toute la longueur devait être partagée, ils prendraient la section A au prix arrêté en détachant la section B de toute la soumission pour la section C; vous rappelez-vous quelque chose comme cela?—Non, je ne me rappelle rien de semblable. J'ai vu qu'il était dit que M. McCormick, qui prétend qu'il me connaît, a déclaré cela; mais je ne sais pas qui il est, et je ne me souviens pas qu'on m'ait jamais fait semblable communication. Ce que j'ai appris de leur intention de se retirer me vient de la lettre qui m'a été adressée; du moins au meilleur de ma connaissance.

Ne se rappelle pas avoir reçu de message verbal de Morse, Nicholson & Cie., qu'ils n'avaient pas l'intention de prendre la section B, mais qu'ils prendraient la section A.

18412. Y a-t-il eu, avant l'adjudication finale de ce contrat, quelque promesse ou entente entre vous et aucune personne qui est devenue plus tard intéressée dans ces contrats, A ou B?—Pas la moindre promesse ni rien qui en approchât, à aucune personne vivante.

Il n'y a eu entre le témoin et aucune personne devenue plus tard intéressée dans les sections A et B, ni promesse, ni entente ni rien qui pût passer pour cela.

18413. Je crois qu'il appert des chiffres que Marks et Conmee avaient offert de faire l'ouvrage sur la section A à des taux s'appliquant également à la période courte et à la période longue, tandis que Andrews, Jones & Cie. ne s'offraient que pour l'une de ces périodes. L'entreprise à courte période par Marks & Conmee aurait eu l'effet de leur faire payer un prix plus haut que celui pour lequel Andrews, Jones & Cie., s'offraient de l'entreprendre pour la même période; savez-vous si cette question a été discutée ou si elle a eu quelque influence sur la décision?—C'est une question que nous avons examinée avec beaucoup de soin, et vous verrez les motifs qui ont déterminé la décision développés au long dans le Rapport de M. Fleming. M. Fleming rapporta qu'il en était à peu près arrivé à la conclusion qu'il était impossible d'assurer la construction de l'ouvrage aux prix mentionnés pour la courte période; que tout ce que l'on pouvait espérer, par conséquent, c'était de le faire faire pour la longue période, et l'effet qu'aurait la courte période, serait de nous faire payer de grosses sommes sans obtenir le résultat attendu; que, au fur et à mesure que l'ouvrage progresserait, nous aurions à payer le prix plus haut, et qu'il voudrait mieux prendre la soumission la plus basse, avec la condition, sous forme de bonus, que si la voie était construite au temps le plus court,

On a mûrement examiné la question de la période longue ou courte. Fleming a conclu qu'il était impossible de faire les travaux au prix fixé pour la courte période, et a recommandé le plus bas prix et la longue période, et qu'on offrit le plus haut prix sous forme de bonus, dépendant du parachèvement rapide des travaux.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

Admettant que Andrews, Jones & Cie., eussent déposé \$100,000 comme partie de leur dépôt, deux jours s'étaient écoulés sans qu'ils l'eussent complète, bien que leur représentant eût reçu avis que s'ils pouvaient s'associer un entrepreneur de ressources, le témoin aviserait le conseil d'attendre.

Si au bout d'une semaine au-delà du temps qu'ils avaient demandé, ils n'ont pu faire leur dépôt, comment pouvaient-ils mener à bien un ouvrage qui aurait exigé la possession immédiate d'un grand capital.

le soumissionnaire recevrait les prix les plus élevés. Je puis dire que ce qui engageait surtout le gouvernement à faire cet arrangement pour la section A, c'était la considération des difficultés à vaincre sur la section B, et le fait qu'on y donnerait accès par cette extrémité de la Section B, de façon que nous pourrions assurer l'ouverture de la voie à l'époque portée au contrat.

18414. Si vous croyiez que les dépôts qui avaient été faits à Toronto avaient été par M. Morse & Cie., à l'acquit de leur maison dans l'idée qu'ils deviendraient associés à Andrews, Jones & Cie., comment se fait-il, en admettant que \$100,000, avaient été versées comme partie de leur dépôt, qu'il n'y ait pas eu d'autres négociations avec eux?—Deux jours s'étaient écoulés depuis le versement du dernier dépôt sans qu'un dépôt additionnel le suivit, avant que le gouvernement ait agi. Les deux dépôts, en admettant que tous deux fussent au crédit de Andrews, Jones et Cie., furent faits le 3 mars, le lundi; et l'intimation ayant été donnée à une personne agissant, je suppose, au nom de Andrews, Jones & Cie., qui, dans l'espoir qu'ils pourraient obtenir la coopération de quelque entrepreneur de ressources, que je prierais le Conseil d'accorder un certain délai nous attendimes jusqu'au 5—c'est-à-dire jusqu'au mercredi—et vous remarquerez qu'entre le lundi et le mercredi il n'y eut pas d'autre dépôt. Il n'y avait donc qu'une conclusion à tirer, c'était que Andrews, Jones & Cie., n'étaient pas capables de se procurer, à une source ou à une autre, les moyens de faire leur dépôt, et que s'ils n'étaient pas en mesure de le faire au bout d'une semaine au delà du temps qu'ils avaient eux-mêmes fixé, comment pouvaient-ils se mettre pratiquement à l'œuvre avec quelque chance d'exécuter ces travaux qui auraient exigé la possession actuelle et immédiate de grands capitaux; en sorte que pour mes collègues et moi il était évident qu'il ne servait à rien d'attendre plus longtemps que nous l'avions fait dans l'espoir que le contrat serait rempli par Andrews, Jones & Cie. Comme de raison, nous n'avions aucune relation quelconque avec Morsec & Cie. Ils s'étaient retirés. Tout ce que nous avons fait, c'est d'avoir reçu l'argent de quelque part qu'on nous l'offrit comme venant de Andrews, Jones & Cie.

18415. Il paraît que M. Shanly télégraphia que les arrangements étaient faits, mais qu'il ne pourrait pas expédier les certificats avant la conclusion finale le 5?—Ce télégramme n'a été reçu qu'après que le Conseil m'eût enjoint de notifier à Fraser, Grant & Pitblado que le contrat leur était accordé, et comme M. Shanly me pria de répondre à G. D. Morse, je lui répondis immédiatement après la réception du télégramme que le contrat était déjà donné. Nous ne savions d'aucune façon, avant le règlement de toute l'affaire, que Andrews, Jones & Cie avaient prié M. Shanly de se joindre à eux.

Une année de retard dans ces travaux eût été très préjudiciable au développement du Nord-Ouest,

18416. Est-ce que le retard d'une année, qui serait survenu, d'après vous, si l'on n'avait pas complété ce contrat de bonne heure le printemps, aurait été considéré comme une grande perte pour le pays?—Comme je l'ai dit dès le commencement, nous étions arrivés à la conclusion qu'il était de l'importance la plus vitale pour le développement du Nord-Ouest que cette réunion des deux extrémités de la voie se fit et que la voie fût ouverte entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge dans le temps le plus court sans faire pour cela des dépenses exagérées, et que c'était là une question de toute gravité pour le pays. Les difficultés que nous trouvions à faire venir les immigrants au Nord-Ouest par la

Difficulté d'attirer les immigrants au Nord-Ouest par la voie des États-Unis.

*Soumissions—  
Contrats Nos. 41  
et 42.*

voie des Etats-Unis étaient telles que nous croyions qu'il était de la dernière importance pour tout le pays que cette route nouvelle fût ouverte le plus tôt possible, et que le retard d'une année aurait de fâcheuses conséquences pour les intérêts du pays.

18417. Je suppose qu'il ne serait pas facile de supputer quelle somme de dommages le pays souffrirait par suite d'un semblable retard?—Je n'aimerais pas à me hasarder à fixer une somme quelconque ; mais ce serait, dans tous les cas, une somme bien considérable.

18418. Quant à la section A, qui a été adjugée à Marks et Commee, il y a une lettre d'un M. Wardrop qui dit que la soumission n'était pas suivant les formes ; a-t-on appelé votre attention sur ce point?—Cette question de manque de forme a été décidée par M. Trudeau, M. Smith et M. Braun, quand les soumissions ont été ouvertes, et on ne m'a fourni qu'une liste des soumissions qu'ils considéraient comme conformes aux spécifications et revêtues des formes voulues. Il y avait des erreurs manifestes dans la soumission, mais elles n'auraient pas constitué un manque de formalité. C'était affaire à l'entrepreneur et non au Gouvernement. On n'appelait l'attention du Gouvernement que sur les choses qui pouvaient avoir l'effet de diminuer la somme qui devait lui revenir. L'ingénieur en chef nous ayant fait remarquer la chose, on leur dit, une fois leur soumission acceptée, que le contrat devait être strictement conforme à leur soumission.

18419. Ils ont pris le contrat, je crois, aux plus bas prix nommés?—Oui, aux plus bas prix offerts, mais à la condition qu'ils supporteraient la perte qui pourraient entraîner leurs erreurs.

Marks et Commee prirent le contrat au plus bas prix nommés, et supportèrent la perte que pourraient entraîner leurs erreurs.

18420. Ils portèrent la peine de leur erreur?—Oui.

18421. Pourriez-vous nous dire pourquoi l'on a abandonné l'embranchement de la Baie Georgienne qui était donné à faire par contrat à Heney, Charlebois & Cie?—Nous avons suivi la politique ordinaire du Gouvernement. Il a cru que les intérêts publics n'auraient rien à gagner dans la poursuite de ces travaux ; qu'il n'était pas désirable de les continuer ; qu'il y aurait une forte dépense de l'argent public sans aucune compensation, si le contrat s'exécutait. Il y avait eu bien peu de travail de fait jusqu'au moment où le contrat a été annulé, et la cession du contrat, si je me le rappelle bien, avait été faite, en contravention avec les conditions, sans le consentement du Gouvernement. Je pense que je n'étais pas ici quand le contrat a été décidément annulé ; j'étais, je crois, en Angleterre ; mais autant que je me rappelle, les pièces démontrent que la question fut soulevée de savoir si le contrat pouvait être cassé pour le motif que, contrairement à une des propres conditions du contrat la cession en avait été faite sans le consentement du Gouvernement. Je parle, toutefois, de mémoire, de choses qui se sont passées depuis longtemps déjà.

EMBRANCHEMENT DE LA BAIE GEORGIENNE. CONTRAT NO. 37.

Contrat annulé parce que le Gouvernement décida que si l'on continuait ce contrat sur lequel peu de travaux avaient été faits, cela entraînerait de fortes dépenses sans compensation.

18422. Il paraîtrait que, dans l'été de 1879, plusieurs contrats ont été faits en Angleterre par l'entremise de M. Reynolds : avez-vous pris une part personnelle dans les arrangements, ou est-ce ce monsieur qui était chargé de toute l'affaire?—Vous parlez de contrats pour 50,000 tonnes de rails d'acier ?

ACHAT DE RAILS.—  
CONTRATS NOS. 53,  
55.

Moyen suivi pour l'achat de rails dans l'été de 1879.

18423. Non ; je parle d'un premier lot plus petit?—Voici comment nous avons agi pour le premier petit lot : je crois que ces rails étaient

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

destinées à l'Île du Prince Edouard, n'est-ce pas ? Je n'en suis pas certain, mais, dans tous les cas on avait besoin de 5,000 tonnes de ces rails—non c'était pour une autre fin ; et M. Reynolds reçut l'ordre d'envoyer des circulaires aux manufacturiers les invitant à soumissionner, et d'en communiquer le résultat au Département ; ce qu'ayant fait, et le Département étant satisfait—ayant obtenu plusieurs soumissions—il nous fit rapport du résultat. Il a reçu instruction d'accepter la plus basse soumission. C'est d'après les instructions du Département qu'il s'agissait.

50,000 tonnes.

18424. On se procura encore une autre grande quantité de rails, marché conclu et réglé, pendant que vous étiez en Angleterre ?—Oui ; 50,000 tonnes.

Enjoignit d'annoncer pour 5,000 tonnes, afin de ne pas faire monter les prix.

18425. Vous rappelez-vous quelle part vous avez prise, individuellement, dans les arrangements ?—Avant de quitter le Canada, j'avais ordonné la publication d'annonces invitant des soumissions pour 5,000 tonnes. Ce qui me faisait demander cette petite quantité est bien facile à comprendre, car une annonce invitant des soumissions pour une très grande quantité de rails aurait eu l'effet d'en faire hausser le prix de cet article. J'allai en Angleterre avec Sir John MacDonald et Sir Leonard Tilley, et quand ces soumissions ont été reçues, je me trouvais absent en Italie. Les soumissions furent ouvertes par Sir Leonard Tilley, et, je crois, M. Fleming, et, peut-être, par Sir John Macdonald ; je ne me rappelle pas très bien, mais, dans tous les cas, elles furent ouvertes et mises de côté jusqu'à mon retour à Londres. A mon retour

Soumissions ouvertes en Angleterre, en l'absence du témoin, par Sir Leonard et M. Fleming.

Au retour du témoin, il entra en communication avec les soumissionnaires par l'intermédiaire de Fleming et Reynolds.

je pris la direction de l'affaire et des négociations avec les soumissionnaires, par l'intermédiaire de M. Fleming et de M. Reynolds ; examen fait des soumissions, et ayant décidé qu'il serait de l'intérêt public de s'assurer au moins 5,000 tonnes de rails aux prix auxquels nous avions la chance de les acheter, j'ai accepté les offres les plus basses. Je demandai alors aux soumissionnaires s'ils voulaient augmenter la quantité du double, sans leur faire connaître, naturellement, qu'il y avait d'autres soumissions ; et je me trouvais ainsi en position de les faire augmenter leurs offres de façon à me permettre d'obtenir les 50,000 tonnes de rails aux prix que j'ai mentionnés. Toutes mes communications avec les soumissionnaires et les parties qui sont devenus les entrepreneurs, ont eu lieu par l'intermédiaire de M. Fleming, principalement par correspondance, et par l'intermédiaire de M. Reynold. Comme de raison, quand les soumissionnaires s'adressaient à moi personnellement, ou quelqu'un en leur nom, je les voyais en la présence de M. Fleming.

Accepte les offres les plus basses, et puis demande aux soumissionnaires de doubler la quantité.

Ordre en Conseil (13 juin, 1879), autorisant l'achat de 30,000 tonnes ; c'est le bon marché qui a causé l'achat du surplus.

18426. Il y a un Ordre en Conseil du 13 de juin 1879, autorisant l'achat d'environ 30,000 tonnes ; la quantité a été de beaucoup au-delà de ce chiffre ; pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez cru nécessaire d'en obtenir une plus grande quantité ?—La raison en est celle-ci : quand nous reçûmes les soumissions, nous trouvâmes les prix si bas, qu'en nous consultant ensemble Sir John Macdonald et le ministre des finances Sir Leonard Tilley et moi, nous décidâmes qu'il serait grandement de l'intérêt public que nous profitassions de la chance qui se présentait de nous assurer une plus grande quantité de rails, et qu'en ce faisant, nous effectuerions une grande économie des fonds publics.

L'achat de la voie de la Rivière du Loup rendit nécessaire l'achat des rails d'acier pour renouveler la voie.

18427. Il me semble que l'un des témoins a déclaré qu'à part ces rails destinés au chemin de fer du Pacifique, il en fallait encore une grande quantité pour le chemin de fer Intercolonial ; vous rappelez-vous si cela était le cas ou non ?—L'achat de la voie de la Rivière du Loup,

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

125 milles ou environ, entraînait la nécessité de se procurer assez de rails d'acier pour relisser cette longueur de chemin ; et nous nous trouvions par là même forcés d'en acheter une plus grande quantité. Mais la quantité procurée était encore plus grande qu'il nous fallait, y compris même ceux de l'embranchement de la Rivière du Loup et du chemin donné à l'entreprise et des chemins à donner à l'entreprise.

18428. Si je comprends bien, cette décision a été prise en conséquence d'un rapport de M. Fleming sur le sujet ; la quantité que recommandait M. Fleming dans ce rapport, comme je le comprends, était entièrement destinée au chemin du Pacifique ?—Oui, M. Fleming, comme de raison—nous télégraphiâmes à M. Schreiber pour savoir de lui la quantité qu'il fallait à l'embranchement de la Rivière du Loup, outre ce que nous avions déjà.

18429. Nous ne nous enquérons pas de la nécessité de ces rails pour l'autre chemin ?—En chiffres ronds, nous avons obtenu la quantité de 30,000 tonnes pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien, si je ne me trompe pas—quelque chose comme 29,000 tonnes.

18430. Vous rappelez-vous s'il y avait un ordre en conseil autorisant l'achat d'une quantité excédant le premier lot dont on aurait besoin ?—Je ne pense pas qu'il y en eût un. Je crois que la chose a été décidée quand les soumissions furent envoyées. Nous jugeâmes l'occasion favorable, et nous nous assurâmes si bien que le marché tendait à une hausse sur l'article, que, à la réception des soumissions, je crois que John Macdonald, Sir Leonard Tilley et moi, après en avoir avisé avec M. Fleming, l'ingénieur en chef, qui était aussi présent, nous décidâmes d'accepter la plus grande quantité.

18431. Il paraît qu'il n'y eut pas de contrat passé avec l'un des soumissionnaires les plus bas, Wallace & Cie ; vous rappelez-vous les circonstances de cette affaire ?—Oui je me rappelle ces circonstances.

18432. Veuillez nous dire pourquoi il n'y a pas eu de contrat ?—Ils ont refusé d'en faire un.

18433. Vous leur en avez donné la chance ?—Oui.

18434. Cela n'a pas été la faute de personne agissant au nom du gouvernement ?—Ces messieurs avaient l'occasion, et ils n'ont pas voulu en profiter.

18435. Les contrats ont-ils été donnés aux soumissions recevables les plus basses ?—Oui, tous. Nous avons obtenu les rails des soumissionnaires les plus bas.

18436. Avez-vous quelque raison de penser qu'aucun membre du Parlement ait reçu quelque avantage, directement ou indirectement, par suite d'aucun de ces contrats pour rails que vous avez obtenus ?—Pas la moindre. Le fait est que je ne connais aucun membre du Parlement qui eût connaissance de ces négociations, à l'exception des trois membres du Parlement que j'ai nommés, et je suis bien sûr que pas un membre du Parlement ni aucune autre personne n'a été avantagée le moins du monde par les contrats que nous avons faits.

18437. Il y avait une demande de M. Whitehead qui avait le contrat No 15, pour obtenir du gouvernement une partie de la somme qui avait été retenue comme garantie ?—Oui.

CONSTRUCTION DU  
CHEMIN DE FER.  
CONTRAT No. 15.  
Whitehead demande  
la retenue.

*Construction du chemin de fer—*

*Contrat No. 15.*

18438. Est-ce à vous que cette requête avait été adressée?—Oui.

Le témoin demanda à Trudeau quelle était la pratique du département.

Trudeau dit que, lorsque les travaux étaient assez avancés, c'était la coutume d'abandonner la retenue à mesure que l'ouvrage progressait.

Whitehead avait reçu sur la retenue \$70,000 de l'hon. A. Mackenzie. (Voyez quest. 18454. En réalité M. Mackenzie avait réellement avancé \$79,000.

Il ne restait plus que \$9,000 de la retenue.

Whitehead renouvela une demande qu'il avait déjà faite à M. Mackenzie à propos d'une avance de \$100,000 sur son matériel roulant.

Marcus Smith recommandait fortement de donner les \$100,000 à Whitehead.

18439. Veuillez nous dire quelles négociations ont eu lieu à ce sujet?—Il n'y a pas eu ce que j'appellerais des négociations. Bien peu de temps avant mon installation au Département, M. Whitehead s'adressa à moi pour le paiement d'une partie de la retenue—en fait, de toute la retenue—sur son estimé qui devait être alors payé. Je m'enquis auprès de M. Trudeau de la pratique suivie en pareil cas. M. Whitehead dit qu'il lui importait beaucoup de se procurer une somme d'argent additionnelle en sus et au-delà de ses estimés ordinaires, et M. Trudeau me dit que, les travaux étant fort avancés, il était d'usage d'abandonner la retenue au fur et à mesure du progrès, si les travaux allaient à la satisfaction de l'ingénieur en chef, et que mon prédécesseur, M. MacKenzie avait cru les travaux de M. Whitehead suffisamment avancés pour le rendre justifiable d'adopter ce moyen. Je découvris que M. Whitehead avait reçu la retenue à cette époque—celle où j'entrai en office. Elle s'était élevée à \$70,000 en sorte qu'il n'en restait plus qu'environ \$9,000. Voyant que c'était là la pratique adoptée par mon prédécesseur, je donnai l'ordre qu'on le traitât comme mon prédécesseur l'avait traité et comme il avait, je n'en doute point, le droit de le traiter. Je lui remis donc les \$9,000 de retenue, comme on la lui avait donné dans les autres cas.

18440. Voulez-vous dire que la somme que vous lui avez remise n'était que de \$9,000 environ?—Je veux dire que la première demande de M. Whitehead—vous remarquerez que la retenue qui s'était accumulée jusqu'à la date du premier estimé et dont on me demandait la remise était d'environ \$70,000. Il ne restait disponible de tout cela que \$9,000 à peu près. Et le cas était urgent, au dire de M. Whitehead, je suivis la pratique de mon prédécesseur qui lui avait donné la retenue sur ses estimés en dix versements différents se montant en tout à \$70,000. M. Whitehead fit ensuite la demande d'une avance de \$100,000 sur son matériel roulant. Je sentis que c'était une affaire plus grave et qui demandait un examen sérieux, et je renvoyai sa demande à M. Fleming. Je puis dire qu'il avait déjà fait, je crois, une première demande d'avance à mon prédécesseur peu de temps avant mon entrée en office—de fait, peu de temps après la défaite du dernier gouvernement, ce qui a été probablement la cause qu'on ne s'est pas occupé de cette demande. La demande, dans tous les cas, fût renouvelée auprès de moi, et monsieur Whitehead dit que vu que son appui et garant se trouvait à l'article de la mort, le sénateur McDonald, et à d'autres circonstances, il devenait pour lui de la plus haute importance d'avoir cette avance, et il me donna comme raison propre à la lui faire avoir le fait qu'il avait eu à déboursier une somme énorme pour son matériel roulant et son équipe. Je renvoyai la demande de M. Whitehead à M. Fleming, et comme M. Smith avait fait les fonctions d'ingénieur-en-chef, et avait parcouru récemment la ligne des travaux de M. Whitehead, M. Fleming renvoya la demande à M. Marcus. M. Smith fit rapport, pour dire vrai, de la manière la plus favorable, et recommandait de donner les \$100,000 que demandait M. Whitehead, que ses travaux allaient bien, que ses arrangements pour les pousser activement étaient excellents, qu'il avait été forcé de faire des avances considérables pour matériel et outillage, que cela aiderait beaucoup à faire avancer les travaux, et que ce paiement pouvait se

Construction de chemin de fer—  
Contrat No. 15.

faire en toute sûreté. M. Fleming fit son rapport sur ce rapport de M. Smith qu'il incorpora dans le sien, fesant voir la nature des travaux, et il recommanda qu'on fit à M. Whitehead une avance de \$40,000, avec hypothèque sur son matériel roulant que le gouvernement avait le pouvoir de prendre à la fin des travaux, après évaluation, suivant le contrat passé pour la construction de la section 15. La somme appliquée au matériel roulant et à l'outillage était très forte, et sur le rapport de M. Fleming et de M. Marcus Smith, fortement corroboré par ce dernier qui avait fait l'inspection de la voie, je recommandai au Conseil que toute la retenue alors entre nos mains, couvrant tout ce que M. MacKenzie avait avancé, de manière à l'incorporer dans un ordre en conseil, car c'était le premier qui était passé, je crois, en vertu duquel la retenue était remise, fut remise jusqu'au montant de \$100,000. Cela s'élevait à une retenue de \$11,000, et cet ordre en Conseil fut passé de manière à embrasser la retenue toute entière qui avait été remise à M. Whitehead ; et je recommandai également, sur la foi du rapport des ingénieurs, qu'il reçut une avance de \$40,000 sur hypothèque du matériel roulant qui deviendrait la propriété du gouvernement quand les travaux seraient terminés en vertu du contrat. Cet ordre en conseil fut passé.

Fleming fit son rapport sur celui de Smith et recommanda d'avancer \$40,000 à hypothéquer sur le matériel roulant.

Ordre en Conseil remettant \$100,000 de la retenue, couvrant tout ce qui avait été avancé par M. Mackenzie.

Et \$40,000 avec hypothèque sur le matériel roulant.

18441. Dois-je comprendre que toute la retenue qui a été remise s'élevait à \$100,000 ?—Non ; je crois que la retenue remise jusqu'ici se monte à \$148,000 ; mais je parle à l'heure qu'il est de l'état de choses existant quand M. Whitehead a fait sa demande.

La retenue remise jusqu'à cette date est de \$148,000.

18442. Ainsi, quand l'ordre en Conseil fut passé, toute la retenue s'élevait à \$100,000 ?—Par cet Ordre en Conseil autorisant la remise de \$100,000 de retenue en tout ; ou \$11,000, ce qui faisait en tout \$100,000.

18443. Il confirmait les avances antérieures ?—Oui, et les étendait. M. MacKenzie avait donné environ \$72,000 à M. Whitehead, et j'em brassai cette somme dans l'ordre qui, jusqu'au moment où il fut passé, couvrait quelques \$30,000 de plus.

18444. Il y avait, dans le temps, une disposition faite pour une avance sous une autre forme, c'est-à-dire au moyen d'une garantie prise à même son matériel roulant ?—Oui.

18445. Cette avance a-t-elle été faite ?—Oui ; nous avons avancé \$40,000. Je crois que c'était un peu plus tard, mais l'autorisation de la faire avait été donnée en vertu du rapport, comme je l'ai déjà dit.

18446. Y eut-il d'autre remise de retenue après ce temps ?—Oui ; il y a eu d'autres remises de retenue et d'autres avances à partir de ce temps jusqu'au moment où l'ouvrage lui a été retiré.

18447. Pourriez-vous dire, en chiffres ronds, le montant approximatif de retenue qui a été remis après votre première entrée en office au département ?—Je crois que jusqu'au moment où le contrat a été retiré à M. Whitehead, la retenue toute entière depuis le comment serait d'environ \$148,000.

18448. Sur cette somme vous avez conseillé ou ordonné le paiement de \$148,000 de la d'environ \$78,000 ?—Oui ; nous avons entre les mains \$9,000 environ de cette retenue quand je suis entré en office, les autres \$70,000 ayant été remises, de temps à autre et suivant l'ordinaire, par M. MacKenzie.

De \$148,000 de la retenue, le témoin ordonné la remise d'environ \$78,000. (Voir quest. 18454.)

*Construction de chemin de fer—**Contrat No. 15.*

Peu de temps après l'entrée en charge du témoin, MacIntosh vint le trouver et lui dit qu'il était l'agent de Whitehead en faveur duquel il parla hautement.

Whitehead écrivit au témoin de communiquer à Mackintosh la décision du gouvernement.

**PRÉTENDUE INFLUENCE INDUE.**

Whitehead n'a jamais reçu de faveur, pas un denier, en dehors de l'intérêt public.

C'était de grande importance que ce contrat s'exécutât promptement.

MacIntosh ne s'est pas occupé activement de procurer cette avance.

Il n'a jamais su qu'il y eût aucune relation entre McIntosh et Whitehead autre que des relations purement d'affaires.

18449. M. MacKintosh a-t-il pris part aux arrangements qui ont amené cette avance de la retenue? — M. Mackintosh est venu me trouver peu de temps après mon entrée en office, et me dit qu'il était l'agent ici de M. Whitehead, parla hautement en sa faveur et comme d'un entrepreneur honnête et capable, et exprima l'espoir que je ferais tout en mon pouvoir pour l'aider dans son œuvre qui en était une de grandes difficultés; et M. Whitehead m'écrivit plus tard, en faisant sa demande, qu'il se voyait forcé de quitter la ville, et qu'il serait très heureux si je voulais bien communiquer, quand elle serait prise, la décision du gouvernement à M. MacIntosh. M. Mackintosh, comme agent de M. Whitehead, vint me voir, pas très souvent—trois ou quatre fois en tout, je crois—au sujet de sa demande et de son ouvrage.

18450. A-t-il contribué beaucoup à faire accorder cette faveur à Whitehead?—Je dois m'objecter à l'usage de l'expression de "faveur." M. Whitehead n'a jamais reçu rien que j'appellerais de ce nom. C'était peut-être une faveur pour lui, mais il n'a jamais reçu de moi ni du gouvernement une piastre de la retenue ou une avance qui n'ait été donnée à mon sens et au sens du gouvernement, dans l'intérêt du public. Il avait sur les bras une entreprise importante et considérable. Il importait grandement que cet ouvrage se fit aussi promptement que possible, car les entrepreneurs sur la section B—son contrat était dans une certaine mesure la clé des travaux sur la section B—jusqu'à ce que les rails pussent être posés sur la section 15, devaient encourir des dépenses énormes pour leurs travaux, lesquels augmentaient considérablement les difficultés du parachèvement des travaux. Il était donc de la plus haute importance, non dans l'intérêt de M. Whitehead, mais dans celui du pays de renforcer M. Whitehead, autant qu'on pouvait le faire avec sûreté, pour lui procurer cette augmentation de ressources nécessaires à la poursuite de son entreprise. La ligne de conduite suivie à l'endroit de M. Whitehead est celle que l'on suit d'ordinaire vis-à-vis des entrepreneurs qui poussent vigoureusement leurs travaux, c'est-à-dire, qu'on leur donne toute l'aide que l'on peut leur donner avec sûreté pour les soutenir dans la poursuite de leurs travaux, car si l'entrepreneur faillit et que l'ouvrage est redonné à un autre, cela entraîne un grand excédant de dépenses sur celles que l'on aurait eu à encourir autrement.

18451. Je croyais que si M. Whitehead demandait quelque chose qu'il ne pouvait exiger comme son droit, que cela serait une faveur?—Oui, dans ce sens, ce serait une faveur; mais la chose n'est pas faite par faveur, et dans tous les cas, jamais aux dépens du public.

18452. Ce n'est pas ce que je veux dire; M. Mackintosh s'est-il activement occupé de faire avoir cette avance?—M. Mackintosh ne s'en est pas du tout activement occupé. Il est venu me trouver, comme je l'ai dit, et m'a parlé fort amicalement de M. Whitehead; me dit qu'il était son agent et qu'il serait bien heureux que nous fissions quelque chose pour lui venir en aide. Je dis à M. Mackintosh que la demande serait renvoyée à l'ingénieur; M. Whitehead serait traité selon que l'exigerait les intérêts du pays; que tant qu'il poursuivrait ses travaux il recevrait toute l'aide possible, comme tout autre entrepreneur; et voilà tout.

18453. Saviez-vous, durant le temps que M. Mackintosh servait d'agent à M. Whitehead, qu'il dût recevoir aucune de ces sommes en compensation de ses efforts?—Non, je n'ai jamais su rien de semblable;

*Construction de chemin de fer—  
Contrat No. 15.*

je ne savais pas qu'il y eût entre M. Whitehead et M. Mackintosh d'autres relations que des relations purement d'affaires. Il me dit qu'il était l'agent de M. Whitehead, et quand ce dernier me pria de communiquer, en son absence, la décision du gouvernement à M. Mackintosh, j'ai compris que celui-ci agissait comme son agent. En fait, je ne connaissais pas les relations qu'ils avaient ensemble, ni que M. Mackintosh eût aucun intérêt à ce que M. Whitehead a reçu aucune aide ou faveur.

18454. Vous parlez d'une autre avance, sur hypothèque, faite à M. Whitehead, sur son matériel, en dehors des \$40,000 ; pouvez-vous nous en dire le chiffre ?—Cette avance a été faite pendant mon séjour en Angleterre, et à ce sujet, la première avance, je crois, a été annulée, mais je crois qu'elle embrassait toute la somme. M. Whitehead l'avait réduite. Cette première avance devait être remboursée, d'après une certaine méthode, à même les estimés réguliers ; les paiements, au fur et à mesure qu'ils devenaient dûs, et une grande proportion de l'avance avaient été ainsi remboursés. Il reçut encore une autre avance pour laquelle il donna une hypothèque, qui s'élevait en tout, je crois, à quelque chose comme \$40,000. Mais, comme je l'ai dit, nous savions que les travaux progressaient, et ce fait rendait, à nos yeux, l'avance justifiable ; qu'il n'y avait pas de perte causée par ce contrat ; que le gouvernement possédait des terres évaluées à quelque chose comme \$131,000 qui avaient été cédées au gouvernement précédent en remplacement des \$80,000 déposées pour la garantie de l'exécution du contrat, et nous avions l'hypothèque sur le matériel roulant et l'outillage qui, je crois, étaient évalués à \$200,000, en sorte qu'il n'y eût aucune avance faite qui ne fût justifiée par le fait des grands déboursés qu'il avait été forcé de faire pour poursuivre les travaux, et de l'état avancé où ils se trouvaient,—rien autre chose qui ne fût, aux yeux du gouvernement, nécessaire pour activer les travaux dans l'intérêt du public. Je vois que ce que M. MacKenzie avait avancé en tout et partout s'élevait à \$79,800 ; j'avais dit, je crois, \$70,000, et il restait en disponibilité un peu plus de \$9,000.

additionnelle faite à Whitehead pendant que le témoin était en Angleterre, une partie considérable de l'avance antérieure ayant été remise.

Le gouvernement avait des terres évaluées à \$131,000.

Et aussi une hypothèque sur le matériel roulant évalué à \$200,000.

\$9,000 sous la forme de retenue, avancées par M. Mackenzie.

18455. S'en suivrait-il que la somme remise dans votre temps ne serait pas aussi considérable que vous la croyiez ?—La somme totale remise a été d'environ \$148,000, comme je l'ai dit déjà ; et il est d'usage, à mesure que l'ouvrage avance de remettre la retenue ; autant que la chose peut se faire dans l'intérêt du public.

18456. Vous vous rappelez, probablement, la circonstance d'une obligation souscrite par Bowie & Mackintosh en faveur du gouvernement, dans le temps où s'est faite la remise d'une partie de cette retenue ; vous rappelez-vous si l'on croyait, dans le temps, qu'il faudrait donner au gouvernement une caution solide en échange du paiement de cette retenue ?—C'est là une impression tout à fait erronée. Bowie et Mackintosh n'ont pas souscrit d'obligations au gouvernement. MM. Bowie et Mackintosh ont été acceptés pour cautions de tout le contrat. Voici dans quelles circonstances : quand j'ai fait passer l'Ordre en Conseil pourvoyant au paiement de cette somme additionnelle de \$11,000—l'avance de \$11,000—à M. Whitehead, l'endos écrit sur cet ordre portait qu'il autorisait l'avance de ces \$11,000 additionnelles en sus de ce que Whitehead avait déjà reçu jusque-là, pourvu qu'il obtînt le consentement de ses cautions. Et cela parce que, comme vous le verrez, les

Bowie et Mackintosh n'ont pas souscrit d'obligations au gouvernement ; ces derniers acceptés comme cautions de tout le contrat, devaient se conformer à la routine du département, M. Mackenzie ayant relevé de leurs garanties Sutton & Thompson, les cautions premières.

*Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.*

cautions auraient pu rejeter leur responsabilité, ou du moins en faire une question, si elles n'avaient pas été consultées sur cette remise des sûretés que le gouvernement avait à sa disposition. M. Bain fut donc prévenu que les cautions devaient donner leur consentement ; M. Bain appela l'attention de M. Whitehead sur la nécessité de ce consentement des cautions. Puis il m'adressa une lettre, me disant qu'il n'avait pas de cautions, et qu'un Ordre en Conseil avait été passé, sur la représentation de mon prédécesseur, l'acceptant, lui, et relevant Sutton et Thompson de leur cautionnement. C'est pour-quoi, quand je vis que cela était exact, que Whitehead était l'entrepreneur seul, que ses associés et ses cautions avaient tous été relevés par cet Ordre en Conseil, et que M. Whitehead me pria d'accepter Bowie et MacIntosh pour cautions, je les acceptai, et ils devinrent les cautions de ce contrat, devant se conformer à la routine ordinaire du Département, laquelle exigeait le consentement des cautions. Il n'ont pas souscrit d'obligation pour aucune avance en particulier. Les avances se faisaient sur la foi des sûretés prises par le gouvernement et ce dernier n'en avait pas besoin d'autres. Ces messieurs, à sa demande, furent substitués aux précédents, et je n'ai pas hésité à les accepter comme ses cautions, par le fait tout simple que je regardais tout cela comme une simple affaire de forme. Le Département a pour usage, comme de raison, de compter sur le contrat et autres moyens de sûreté fournis par les entrepreneurs, et non sur les personnes dont on donne le nom comme cautions ; et je dirai que, depuis ce temps, et en conformité de la ligne de conduite suivie de prendre des cautions substantielles et au lieu de cautions nominales, un ordre en Conseil a été passé qui rejette les cautions tout à fait, et qui dispose que la sûreté consistera en un dépôt de 5 pour cent de la somme brute, au lieu du vieux mode de cautions nominales au nom d'individus, et sans dépôt d'argent.

Depuis, un Ordre en Conseil a rejeté la mode de cautions nominales, et le remplace par un dépôt de 5 pour cent de toute la somme.

Le gouvernement possédait d'amples sûretés.

L'usage des sûretés n'était que pour se conformer aux exigences de l'Ordre en Conseil.

1847. Je n'ai pas voulu du tout donner l'idée que cette obligation de Bowie et MacIntosh était pour rembourser en aucune façon la somme d'argent que l'on avançait à M. Whitehead ; lorsqu'on a consenti à cette remise, ils ont donné quelque espèce de sûreté, et je désire savoir si, dans l'opinion du Gouvernement dans le temps, on croyait nécessaire d'exiger des sûretés solides ?—Le Gouvernement possédait d'amples sûretés. Il avait des sûretés solides, et il ne s'est pas occupé du tout de l'autre espèce de sûreté. Ce que je veux dire, c'est que l'idée que Bowie et MacIntosh avaient signé une obligation pour le remboursement de l'avance était entièrement erronée. On n'a pris aucune sûreté, et on n'en a pas non plus exigé, parce que Whitehead, en réalité, n'obtenait qu'une simple avance ; nous ne faisons que nous conformer à l'ordre en conseil qui exigeait des sûretés ; et je découvris, pour la première, que M. Whitehead n'avait pas de cautions—que, en vertu de l'ordre en conseil qui avait été passé, il se trouvait seul entrepreneur, et ayant été averti d'avoir à obtenir le consentement de ses cautions, il écrivit une lettre établissant ces faits, et offrant Bowie et Mackintosh au lieu et place des personnes que l'ordre en conseil avait relevées de leur obligation. Ils n'ont pas été échangés contre d'autres, ils n'ont fait que remplir la lacune que j'avais découverte, et que je ne regardais que comme matière de forme, car, comme je l'ai dit déjà, nous avions des terres évaluées à \$131,000 pour garantie du contrat. Et nous avions le matériel sur les lieux qui étaient estimé (je parle de

*Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.*

mémoire) à \$200,000, et les avances, de fait, étaient bien insignifiantes comparées à ces sommes, et l'état avancé des travaux était de nature à ne nous causer aucune appréhension à l'endroit de la somme d'argent qui restait sur le contrat pour le parachèvement de l'ouvrage.

18458. Alors, je comprends que le Gouvernement ne croyait pas, dans le temps, nécessaire d'obtenir une sûreté solide sous forme d'obligation, mais seulement un document qui serait littéralement conforme aux exigences de l'Ordre en Conseil ?—Oui. C'est pourquoi la question de la suffisance des cautions offertes ou des sûretés offertes en remplacement d'autres, ne s'est pas présentée.

18459. D'après votre déposition de ce matin, nous avons compris qu'il y avait eu deux avances distinctes garanties sur les biens de M. Whitehead, chacune d'elles de \$40,000, la première étant déjà partiellement libérée avant que la seconde eût été faite ; est-ce bien cela ?—Oui.

La question de sûreté solide ne s'est pas présentée.  
Deux avances distinctes de \$40,000, la première en partie remise avant que la seconde fût faite.

18460. Vers le temps de cette deuxième avance, vous rappelez-vous quelque conversation sur le sujet de l'association ?—Je me trouvais en Angleterre lorsque la seconde avance a été faite. C'est ce que je pense, du moins.

18461. Vous rappelez-vous à peu près vers quel temps s'est faite la première avance ?—Non.

18462. Y a-t-il eu en aucun temps une conversation sur le sujet entre vous et M. Whitehead ?—Oui ; voici les faits : comme je le dis, pendant que M. Whitehead poussait, comme nous le croyions, poussaient les travaux avec vigueur et avec succès, nous crûmes qu'il était dans l'intérêt du public de le renforcer et raffermir autant que possible, et de l'aider par la remise de sa retenue aussi vite que nous pourrions le faire avec sûreté et commodité, et de l'aider à faire face aux dépenses qu'il avait encourues pour achat de son matériel, en lui faisant des avances. Cette ligne de conduite pour le renforcer et lui donner toute l'aide possible fut suivie jusqu'au moment où nous avons trouvé que son administration n'avait plus de succès. La difficulté qu'il avait à payer ses hommes occasionna des grèves parmi ces derniers. Nous découvrîmes que l'argent que nous lui avions donné dans ses estimés, il était forcé de s'en servir pour apaiser les plus pressants de ses créanciers. Nous découvrîmes qu'il était criblé de dettes, que ses créanciers le harcelaient, et qu'il était partout incapable d'appliquer l'argent reçu à la poursuite active des travaux. Il vint me trouver pour me demander une autre avance, et je lui dis : " Non, M. Whitehead ; nous vous avons donné toute l'aide et assistance possible, tant que nous avons vu que les travaux se poussaient avec vigueur, mais il me semble évident que vous avez sur les épaules un fardeau beaucoup trop lourd pour elles, et je ne crois pas qu'il soit équitable, dans les circonstances présentes, que le gouvernement continue de vous faire des avances. Ce que vous serez obligé de faire, je pense, c'est ou de vous adresser à quelque banque pour lui demander de vous venir en aide et renforcer votre position financière, ou bien il nous faudra trouver quelqu'entrepreneur d'habileté et de ressources qui veuille s'associer à vous et partager votre contrat. Il n'est pas possible que le gouvernement devienne votre banquier. Vous avez un bon contrat, et je vous donnerai toute l'aide possible. Ce qu'il vous faut, ce sont des forces financières. Trouvez une banque qui vous vienne en aide et vous fournisse les finances suffisantes, sans lesquelles, dans mon jugement, il

Dans l'intérêt du public, le gouvernement appuyait Whitehead autant que possible.

Mais découvrit que l'argent avancé pour les travaux était donné aux plus pressants des créanciers de Whitehead.

Quand Whitehead vint demander une nouvelle avance, le témoin lui dit de s'adresser à une banque ou de prendre un associé.

Le gouvernement ne pouvait pas continuer à être son banquier.

Construction du che-  
min de fer—  
Contrat No. 15.

Il dit à l'hon. W. Macdougall la même chose et offrit de lui donner un exposé de la position de M. Whitehead qui pourrait engager une banque à lui venir en aide.

Sur la foi du memorandum sur la position de Whitehead, la Banque d'Ontario vint à son aide, mais peu de temps après refusa de l'appuyer davantage.

Sur quoi le témoin dit de nouveau à Whitehead qu'il tâchât de s'associer quelqu'entrepreneur de ressources.

Dit à Whitehead que s'il ne pouvait pousser les travaux avec vigueur, le gouvernement lui ôterait le contrat.

N'a jamais directement ou indirectement intimé à Whitehead quelle personne il désirait qu'il prit avec lui.

Loin d'induire Whitehead à croire que l'influence de Mackintosh ou de Tuttle favoriseraient ses projets, il lui dit

vous est impossible de poursuivre les travaux." M. Macdougall vint me voir avec M. Whitehead au sujet de cette affaire—l'Hon. Wm. Macdougall. Je lui répétai absolument ce que j'avais dit à M. Whitehead, que pour aider M. Whitehead à trouver une banque qui lui fournit des ressources financières, je lui donnerais un exposé de la situation de cet entrepreneur, laquelle je regardais comme excellente et de nature à justifier une banque de lui venir en aide. Plus tard M. Macdougall me télégraphia que si je voulais communiquer cet exposé, la Banque d'Ontario, avec laquelle il était en négociations pour M. Whitehead, donnerait à ce dernier l'aide dont il avait besoin pour poursuivre ses travaux. Je lui donnai un memorandum indiquant les sommes que nous lui avions avancé et qui, dans le temps se trouvaient réduites par ses versements (les deux avances étaient réduites à \$15,000) et montrant que, en l'état où ce compte se trouvait alors, nous n'avions fait d'avance sur son matériel roulant et outillage que pour la somme de \$45,000 tout le reste ayant été remboursé, et qu'il y avait une retenue de tant. Je ne me rappelle plus maintenant quel en était le chiffre, mais il y avait environ \$20,000 de retenue qui lui revenait. Sur les représentations que j'avais faites, M. MacDougall ou M. Whitehead parvint à faire un arrangement avec la Banque d'Ontario, lequel arrangement tint bon durant quelque temps, puis la Banque ne voulut plus l'appuyer. Elle trouva, comme moi, je suppose, que ses dettes étaient trop pressantes, elle cessa de l'aider, et M. Whitehead revint de nouveau à la charge. Je lui dis ceci : "La seule chose qu'il vous reste à faire, c'est de trouver une banque qui veuille vous venir en aide, et si vous n'en trouvez pas, tâchez de mettre la main sur quelqu'entrepreneur de grandes ressources qui consente à partager le contrat, et vous pouvez en tirer plus de profit de cette façon que de tout autre, car il faut que ces travaux s'exécutent, et si vous n'êtes pas en mesure de les continuer, il est tellement important qu'ils soient terminés à temps, étant, pour ainsi dire, la clé des autres ouvrages, et je me suis engagé à ce que les rails seraient posés en octobre prochain, que si vous n'êtes pas en mesure de trouver de l'aide pour pousser les travaux avec plus de vigueur, nous serons forcés de vous ôter le contrat?—Voilà toute l'allusion que j'ai faite à une association, c'est-à-dire, qu'il tâchât d'avoir l'aide d'une Banque, d'abord, et que je lui donnerais toute l'aide en mon pouvoir s'il réussissait à se procurer ce renfort.

18463. Dans quelqu'une de ces conversations, lui avez-vous indiqué quelqu'un en particulier comme propre à lui être associé avantageusement?—Je n'ai jamais fait à M. Whitehead l'allusion la plus légère, ni directement ni indirectement, au sujet de son association avec quelqu'un en particulier, car je n'avais en vue personne en particulier. Tout ce que je désirais, c'était qu'il trouvât des personnes d'habileté et de ressources comme entrepreneurs. Je lui dis qu'il lui était impossible de poursuivre les travaux, quand l'entrepreneur avait à passer tout son temps à Ottawa et à Toronto à la recherche des finances dont il avait besoin.

18464. Pouvez-vous dire si vous avez jamais induit M. Whitehead à penser que son intérêt serait bien favorisé s'il avait à son service l'influence ou l'aide de quelque personne, tels que M. Mackintosh ou M. Tuttle?—Non-seulement je ne lui ai jamais fait entendre rien de semblable, mais je fis plus que cela, quand j'eus lu dans le journal le *Globe*

Construction du chemin de fer—  
Contrat No. 15.

de Toronto que M. Mackintosh et M. Tuttle recevaient de fortes sommes de M. Whitehead, je pris la peine de lui dire que j'avais vu ces assertions dans les journaux, et que s'il était vrai qu'il payait de fortes sommes avec l'idée qu'elles lui seraient utiles auprès du Département, it jetai son argent par la fenêtre—qu'il n'en retirerait—pas le plus petit bénéfice.

que s'il payait de l'argent à qui que ce fut dans l'idée que cela le servirait dans le département, il jetait son argent à la rivière.

18465. Pourriez-vous nous dire vers quel temps le contrat a été ôté à Whitehead?—Je ne me rappelle pas au juste le temps auquel le contrat lui a été retiré, mais voici les mesures que nous primes (à notre grand regret) : je dirai d'abord qu'après ceci, M. Whitehead, influencé probablement par ce que je lui avais conseillé et la position dans laquelle il se trouvait, prit avec Fraser & Grant, à Winnipeg, des arrangements par lesquels ceux-ci devenaient associés à son ouvrage. Ils vinrent ici—furent envoyés, je crois, en premier lieu,—dans tous les cas ils vinrent ici pour faire consentir le Gouvernement. La première nouvelle que j'aie eue de cette association avec ces messieurs a été la communication que l'on me fit de l'existence du fait—que l'acte de société avait été signé, et qu'ils venaient ici pour faire consentir le Gouvernement à les accepter comme associés—à la création de cette association entre Whitehead, Fraser et Grant. Nous fûmes forcés de refuser, et nous refusâmes, et nous le fîmes parce que cela, nous le craignons, compromettrait la sûreté qui avait été donnée par feu le sénateur McDonald, ou ce qui était alors la succession de feu le sénateur McDonald. C'était une hypothèque foncière évaluée à \$38,000. Si, dans les circonstances, nous permettions la formation d'une association, cela pourrait compromettre cette sûreté, et nous fûmes en conséquence forcés de refuser de ratifier l'arrangement qu'ils avaient conclu. Cependant, la chose manqua, l'arrangement fut annulé. M. Schreiber fut envoyé sur les lieux pour voir où en étaient les choses et faire un rapport, et il rapporta que les travaux étaient très gênés, que les hommes n'étaient pas payés, que M. Whitehead ne fournissait pas les approvisionnements nécessaires pour assurer la poursuite vigoureuse de l'ouvrage durant l'hiver. Je crois que c'était tard dans la dernière saison. Dans ces conjonctures nous autorisâmes M. Schreiber à acheter des approvisionnements au compte de M. Whitehead, de façon à ce qu'ils seraient simplement mis à son débit, s'il était capable de continuer l'ouvrage, mais ils seraient sur les lieux, ce qui nous mettrait en mesure de poursuivre les travaux avec vigueur si l'entrepreneur faisait défaut. Les choses allèrent de mal en pis, les hommes n'étaient pas payés, l'argent qui revenait à M. Whitehead ne lui suffisait pas pour se libérer des dettes et obligations, et nous nous vîmes forcés bien à regret de lui retirer l'ouvrage des mains, afin de pouvoir mener à bonne fin ce que nous avions entrepris de faire et que nous avons annoncé que nous ferions—la pose des rails pour le 1<sup>er</sup> d'octobre—qui était nécessaire pour assurer aux termes du contrat, le parachèvement des autres sections. Depuis ce temps, l'ouvrage se fait sous la direction immédiate du département, M. Whitehead ayant la charge de toutes les dépenses en vertu du contrat. Je pourrais vous dire le jour où cela s'est fait en envoyant à mon bureau. C'était la saison dernière.

Comment l'ouvrage a été ôté à Whitehead.

Refuse de consentir à l'association de Fraser et Grant avec Whitehead dans la crainte de risquer la sûreté donnée par le Sénateur Macdonald.

Schreiber fit rapport que les travaux étaient gênés, les hommes non payés et les approvisionnements rares.

Schreiber autorisé à acheter des approvisionnements au compte de Whitehead.

Le gouvernement dut prendre le contrat afin de pouvoir assurer la pose des rails pour le 1<sup>er</sup> octobre.

Whitehead demeura en charge de toutes les dépenses en vertu du contrat.

18466. Le temps n'y fait pas grand'chose?—Eh bien ; c'était la saison dernière.

18467. Après lui avoir ôté le contrat, eutes-vous l'usage de son maté-

*Construction de chemins de fer—*

*Contrat No. 15.*

Il était absolument nécessaire d'ôter le contrat à Whitehead.

riel et de l'équipe ?—De tout ; nous entrâmes en possession immédiate comme c'était notre droit aux termes du contrat, de tout ce qui était là, matériel roulant, chevaux et de tout ce qui appartenait au contrat, ainsi que des approvisionnements disponibles.

18468. Etes-vous toujours d'avis que cette mesure, l'enlèvement du contrat à Whitehead, était désirable dans l'intérêt du public ?—Il n'y a pas le moindre doute que la chose fût nécessaire pour assurer le résultat auquel j'attachais une si grande importance, l'ouverture de la voie sur tout le parcours au temps désigné aux contrats postérieurs.

18469. A tout prendre, ce résultat, l'avez-vous obtenu ?—Je n'ai pas de doute que la voie sera prête ; je n'en doute pas—cette ouverture de la voie au temps que nous avons mentionné ne fait pas un doute.

18470. La voie sur tout le parcours entre Keewaton et la Rivière Rouge a été ouverte en octobre, n'est-ce pas ?—Au moyen du travail de nuit et de jour nous réüssimes à remplir notre engagement ; mais, comme de raison, ce n'était là qu'un pas vers le résultat plus grand que nous avions projeté : l'ouverture de la ligne au temps que nous proposons, et pour cela il était essentiel que le premier pas se fit. Il n'y aurait pas eu d'espoir quelconque du parachèvement du contrat pour la section B, même entre nos mains, si nous n'avions pas été capables de faire poser les rails jusqu'à ce point.

Aucun espoir de terminer la section B si les rails sur section 15 n'étaient point posés.

Quand le témoin prit charge du département, on suivait la pratique de substituer les terrassements aux ouvrages en chevalet.

18471. Quand vous avez pris charge du Département qui a le contrôle des chemins de fer vous rappelez-vous s'il y avait quelque doute au sujet de l'adoption finale de terrassements au lieu d'ouvrages en chevalet sur la section 15 ?—Pour ce que j'en connaissais, cette affaire avait été réglée. A mon entrée au Département, je demandai un tableau des ouvrages donnés à l'entreprise entre le Fort William et la Rivière Rouge, ainsi que le tableau des sommes estimées qu'ils devaient coûter, et des sommes qu'on avait déjà déboursées pour ces ouvrages. Voyant que les dépenses excédaient considérablement les estimés, je demandai à M. Fleming s'il pouvait dire—s'il pouvait me donner la raison de cette grande augmentation dans les dépenses. Il répondit qu'il pourrait m'en donner la raison en ce qui concernait la section 15. Avec les données à sa disposition dans le moment il ne pouvait m'expliquer ce grand accroissement de dépenses sur les autres sections, mais quant à la section 15, il ne le pouvait, car il y avait eu changement complet dans l'ouvrage—que, dans le principe, on devait se servir largement d'ouvrages en chevalets, mais que l'on avait ensuite changé d'avis et l'on avait décidé d'avoir des terrasses ou terre-pleins solides, et que cela expliquait l'excédat dans les dépenses, en sorte qu'à mon entrée au Département, toute les partis concernées croyaient bien que ce changement s'était fait. Cela donna lieu plus tard à une enquête, laquelle fit découvrir que le rapport de M. Fleming recommandant ce changement, et qu'il avait discuté avec M. Mackenzie, et pour lequel il avait obtenu, pensait-il, l'assentiment de M. Mackenzie (ce dont il n'y a guère de doute) avant son départ pour l'Angleterre,—que ce changement était supposé avoir eu lieu. M. Mackenzie avait fait sur ce changement projeté un rapport au Conseil, mais on n'avait rien décidé à cet égard ; mais sur le terrain, autant qu'il m'a été possible de m'assurer, le changement s'est fait tout comme s'il eût été dûment autorisé, et c'est ce que croyait M. Fleming d'après l'état où il avait trouvé les travaux, et ce ne fut qu'après cette enquête que l'on put constater que le changement n'avait jamais été autorisé par le gouvernement.

Demanda à Fleming pourquoi les dépenses étaient aussi fortes.

C'était d'abord l'intention de construire des chevalets, mais on décida plus tard de construire des terrasses solides.

L'hon. A. Mackenzie avait fait un rapport au Conseil au sujet du changement des chevalets en terrasses, et sur le travail le changement s'était fait comme s'il avait été dûment autorisé.