

CONTRATS.

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

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

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

Construction de la chaussée :

Région boisée—

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

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

Région des prairies. nos 48, 66.

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

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

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

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

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

Équipement, etc. nos 65, 67, 68.

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

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

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

LIGNES DE TÉLÉGRAPHE.

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

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

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

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

“ A.

“ Chemin de fer du Pacifique Canadien.

“ Ligne de télégraphe.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“ Par ordre,

(“ Signé,)

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

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

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

“ MÉMOIRE.

“ Renseignements pour ceux qui se proposent de soumissionner.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONTRAT NO 1.

Construction du télégraphe.

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

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

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

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

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

Du fort Garry à Edmonton, (no. 3.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. R. Fuller.

2. H. P. Dwight.

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous ne pouvons apprendre d'aucun témoin si l'on a considéré l'opportunité d'adjuger ce contrat à MM. Waddle & Smith ainsi que la section avoisinante, depuis la rivière Rouge jusqu'à la baie du Tonnerre. Aucun fonction-

naire officiel ne dit qu'on a discuté ce côté de la question, et il semble avoir été considéré comme admis que du moment que M. Fleming avait exprimé l'opinion qu'il ne fallait pas leur adjuger deux sections,— l'une depuis le lac Supérieur jusqu'à la rière Rouge, et l'autre depuis Edmonton jusqu'au réseau télégraphique de la Colombie-anglaise—ils ne devaient pas avoir deux sections, bien que, pratiquement, elles eussent un terminus commun à Winnipeg.

On avait demandé des soumissions pour la construction de toute la ligne d'après un seul et même contrat ; et l'on n'a pas adopté cette façon de procéder probablement parce qu'on pouvait le construire à meilleures conditions au moyen de contrats séparés. Le rapport de M. Fleming, en date du 12 août, relativement au coût comparatif de la construction de la ligne d'après une seule soumission ou d'après plusieurs, se lit comme suit :—“ Il est évident, parce que nous disons ci-dessus, que si l'ouvrage peut être complété en adoptant les plus basses soumissions, il vaudrait mieux adjuger le contrat par sections.” Il n'y a pas de preuve d'une décision du département décrétant que dans aucun cas, on ne doit faire exécuter, en vertu du même contrat, deux entreprises qui se touchent ; mais dans ce cas ci, il semble que l'on prétende qu'il y avait déjà eu telle décision.

Il reste à savoir si à l'époque où la soumission de M.M. Waddle & Smith a été mise de côté, on s'attendait à ce que les travaux sur toute la distance entre le fort Pelly et la baie du Tonnerre, sections 1 et 5, seraient exécutés au moyen de deux contrats, avec plus de célérité et de succès qu'au moyen d'un seul, et s'il y aurait, de la sorte, compensation pour l'augmentation du coût finalement encouru. Il n'y a pas eu de rapport sur cette question, et, comme il a été dit auparavant, elle ne paraît pas avoir été discutée. Nous ne sommes pas en état d'offrir une opinion formelle sur cette question.

Pour arriver aux conditions finalement accordées à M. M. Sifton, Glass & Cie, on n'en a pas écarté d'autres plus avantageuses—excepté celles de M.M. Waddle & Smith. Cette dernière société ayant été traitée comme nous avons dit, le département, le 6 octobre 1874, par l'entremise de son secrétaire, écrivit à M.M. Sifton, Glass & Cie pour leur demander s'ils étaient prêts à entreprendre la section 1.

Le jour précédent M. Fleming avait spécialement fait rapport comme suit à propos de cette section :—

“ Ottawa, le 5 Octobre 1874.

“ F. BRAUN ECR.,

“ Secrétaire, Travaux Publics.

“ Monsieur,—Relativement à ma lettre du 16 septembre, concernant la soumission pour la construction du télégraphe du chemin de fer du Pacifique, et l'adjudication de la section 1 subséquemment faite aux personnes dont H. P. Dwight est le représentant, je dois vous dire que ces personnes (qui sont récemment venues ici), refusent maintenant d'exécuter le contrat en donnant pour raison qu'elles ne comprenaient pas dans leurs calculs la percée exigée dans la région boisée, et qu'il faudrait les payer *extra* pour cette percée, au taux de \$320 par mille.

“ En examinant l'état comparatif qui a été préparé lorsque les soumissions ont été ouvertes, et qui est compris dans la lettre que je vous ai écrite, le 10 août, je trouve que la longueur présumée de la région boisée, adoptée dans le temps pour faire les calculs, était de 200 milles dans cette section (no. 1.)

“ En supposant qu'il fût permis à ces personnes d'amender leur soumission en y ajoutant la percée à raison de \$320 par mille, soit \$64,000 à ajouter à la somme originale de \$56,250, cela ferait une somme totale de \$120,250.

Voici les trois plus basses soumissions suivantes :

	“ Construction.	Entretien
“ Soumission Lettre O.—Waddle & Smith,	\$106,250	\$3,000 par année avec profits.
“ “ A 1.—Sifton, Glass & Cie,	107,850	Inclus.
“ “ I.—Mackenzie, Grier & Cie,	115,750	\$70,000 pour toute la ligne.

“ Comme la soumission A 1. semble inclure l'entretien du télégraphe dans le prix de la construction, c'est réellement la plus basse des trois.

“ Les prix donnés dans la soumission A 1 pour la section entre le fort Garry et le fort Pelly sont comme suit :—

“ Pour la région boisée, \$492 par mille ; à travers la prairie, \$189 par mille.

“ Cette soumission déclare que ces prix doivent comprendre la percée dans la région boisée sur une largeur de 132 pieds (comme pour la culture), la piste pour les transport, les stations, tout le matériel requis, les instruments et les appareils de la meilleure qualité.

“ Je suis, &c., &c.,

“ SANDFORD FLEMING. ”

On remarquera que ce rapport de E. Fleming est basé sur la teneur de la soumission de M. M. Sifton, Glass & Cie, qui exclut toute idée de prix séparé pour l'entretien.

Le 7 octobre, Sifton, Glass, & Cie télégraphièrent au secrétaire qu'ils allaient se mettre à l'œuvre, et après qu'on eût échangé une correspondance sur la question des garanties, M. Glass vint à Ottawa pour représenter sa société dans les arrangements à prendre pour conclure le contrat. Pendant qu'il était à Ottawa il fit voir au département que la soumission de Sifton Glass, & Cie avait été mal interprétée, lorsque M. Fleming avait tenté d'en donner le sens dans son rapport du 10 août, auquel il a déjà été fait allusion et aussi dans son rapport du 5 octobre plus haut mentionné.

M. Glass semble faire remarquer que l'allusion faite dans leur soumissions à leur évaluation concernant la région qui s'étend du Fort Garry à l'est et à l'ouest (jusqu'à la rivière Winnipeg et au fort Pelly respectivement) ne voulait pas dire qu'ils fixaient des prix pour la construction et l'entretien de la section 1.

La preuve ne fait pas voir si cette assertion a éveillé quelque doute dans l'esprit des fonctionnaires publics sur l'à-propos de considérer cette soumission comme comprenant une offre distincte pour la section 1.

Dans les soumissions pour la construction de la ligne de télégraphe, le gouvernement s'est écarté de la coutume ordinaire de demander que des offres soient faites d'après des formules prescrites.

Le mémoire des informations envoyées aux personnes qui se proposent de soumissionner commence comme suit :

“ On croit qu'il est mieux de ne faire aucune stipulation obligatoire quant à la forme de la proposition, de sorte que les personnes qui soumissionnent puissent être libres de faire connaître leurs propres termes et conditions : ”

Quelques soumissions fixaient des prix pour l'entretien sans parler de la mise en opération de la ligne ni des profits à en retirer, quelques-unes parlaient de l'entretien et de la mise en opération sans mentionner les profits, d'autres, avec l'entretien, parlaient de la mise en opération et des profits.

Dans ce cas la soumission de M.M. Waddle & Smith avait été faite dans l'alternative. Ils avaient offert de garder la ligne, *ou une partie quelconque*

en bon état d'opération à raison de \$24 par mille par année, sans profits, ou de \$12 par mille par année, avec profits. Ceci équivalait à une offre de \$15,000 pour les profits à retirer sur la section 1 pendant cinq ans.

La soumission de M. M. Sifton, Glass, & Cie impliquait un prix pour l'entretien de toute la ligne, mais ne parlait pas des profits. Avant que M. Glass visitât Ottawa, en octobre 1874, sa société n'avait pas compris l'item des profits dans son offre ; après son arrivée il exposa le sens de la soumission dans un entretien qu'il eut avec l'ingénieur en chef, après quoi on échangea la correspondance qui suit :

“Ottawa, le 14 octobre 1874.

“A. SIFTON, GLASS & CIE”

“MESSIEURS.—Le projet de contrat pour le télégraphe entre les forts Garry et Pelly m'ayant été adressé et comme j'ai été sous l'impression que le prix mentionné dans votre soumission, savoir :—la terre boisée par mille, pour la prairie, \$189 couvrirait le coût de l'entretien pour une période de cinq ans, et comme vous avez cependant affirmé que ce prix ne comprenait pas l'entretien, je désire que vous m'exposiez par écrit le sens exact de votre soumission et que vous ne disiez quels sont les prix que vous prétendez devoir être mentionnés dans le contrat projeté.

“Bien à vous,

“SANDFORD FLEMING.”

“OTTAWA 14 octobre 1874.

“SANDFORD FLEMING ECR.”

“CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre de ce matin, nous prenons la liberté de dire que d'après notre soumission du 22 juillet dernier pour la construction du télégraphe du chemin de fer du Pacifique canadien ou d'aucune de vos sections, le prix moyen par mille pour la terre à bois, était de \$629, et, pour la prairie de \$259 par mille. Nous avons estimé qu'il y aurait 1435 milles de terre à bois, ce qui, à \$629 par mille, se monterait à \$934,065, et qu'il y aurait 705 milles de prairie, ce qui, à \$259 par mille, donnerait \$182,595 ; en tout, \$1,116,660. Notre soumission pour tout l'ouvrage était de \$1,290,000. La différence entre les deux sommes, savoir : \$173,340 formant notre soumission pour l'entretien et la mise en opération de toute la ligne pendant cinq ans. Toute partie des travaux qui est maintenant adjudgée devrait être basée sur ces calculs, que nous estimons à environ \$16 par mille par année. Les entrepreneurs feront l'entretien de la ligne et en recevront les profits.

“A vous sincèrement,

“SIFTON, GLASS & Cie.”

Cete lettre ne prétendait pas être une nouvelle proposition ni une négociation à des conditions différentes de celles proposées par M. M. Sifton, Glass & Cie, lorsqu'ils étaient en compétition avec d'autres au mois de juillet précédent. On avait demandé à cette société " d'expliquer par écrit le sens exact " de sa soumission, et la lettre ci-dessus constituait la vraie réponse. Elle commence par une prétention qui ne s'accorde pas avec les faits. Elle parle de la soumission du 22 juillet comme ayant été faite pour toute la ligne, " ou aucune partie. " Nous pensons que rien ne pouvait lui donner une telle interprétation. Elle se termine par une explication du sens de cette soumission qui n'a pas le moindre fondement, car, dans tout le document, il n'y a aucune mention de la mise en opération de la ligne ou aucune de ces parties, pour les profits. Le reste de la lettre est consacré à faire voir le montant brut qu'on avait demandé pour l'entretien de toute la ligne, savoir, depuis le lac la Hache, à la Colombie anglaise jusqu'au lac Nipissingue, ou à Ottawa, sur toute la région au nord du lac Supérieur. Cette somme donnait une moyenne de \$15,83 sur le nombre de milles supposé, et la proposition était que ce montant devait former une base d'après laquelle il leur serait alloué \$16 par mille par année pour l'entretien de n'importe quelle partie de la ligne qui leur serait adjugée,—sachant alors d'après la notification du secrétaire d'Etat, en date du 6 octobre 1874, que la section 1 avait été adjugée et sachant aussi que de toutes les sections celle-ci était la moins difficile à entretenir. Toutes les conditions proposées dans cette lettre ont été acceptées immédiatement, et en autant que nous avons pu nous en assurer, sans qu'il eût de rapport ni d'examen sérieux pour établir qu'elles étaient raisonnables.

Le même jour cette correspondance fut suivie d'un rapport de M. Fleming daté, comme il dit, par erreur, le jour précédent, et construit en ces termes :

" OTTAWA, le 13 octobre, 1874.

" F. BRAUN, ECR.,

" Secrétaire des Travaux publics,

" MONSIEUR,—Pour ce qui concerne le contrat pour la construction de la ligne de télégraphe du chemin de fer du Pacifique entre le fort Garry, et le fort Pelly, M.M. Sifton, Glass & Cie, prétendent qu'une allocation de \$16 par mille, par année, devrait être insérée dans le contrat, et que si l'on exige qu'ils entretiennent la ligne, ils devraient aussi l'exploiter et recevoir tous les profits qu'on en pourrait retirer.

“ Lorsque j’ai fait rapport, le 6 du courant, j’étais sous l’impression que le prix, savoir : \$490 à travers la région boisée, et \$189 à travers les prairies, mentionné dans leur soumission, comprenait l’entretien du télégraphe pendant cinq ans ; mais en cela il paraît que je me suis trompé.

“ J’ai demandé à Sifton, Glass & Cie, de donner leur propres explications et de dire quel est le prix qu’ils prétendent devoir être fixé au contrat. J’inclus une copie de leur lettre en date de ce jour donnant l’explication demandée.

“ Il paraît que, dans leur soumission pour toute la ligne, dont il ont fixé la longueur à 2,190, il y avait une allocation pour l’entretien, de \$173,340, soit au taux de près de \$11 par mille par année ; et à ce taux ils sont prêts à entretenir, à exploiter et à recevoir les profits de la section qui leur est actuellement adjugée.

“ L’allocation pour l’entretien demandée par Sifton, Glass & Cie n’affecte pas sensiblement les positions relatives des trois plus basses soumissions, ainsi qu’on le verra par ce qui suit :

	Const.	Entret..	
“ Lettre de soumission O. Waddle & Smith.....	\$106,3000	\$3,000	par année avec profits.
“ A, I, Sifton, Glass & Cie...	107,850	4,000	“ “
“ I, Mackenzie, Grier & Cie..	115,750	8,000	“ “

“ Il a déjà été décidé de ne pas adjuger deux sections à M. M. Waddle & Smith, ce qui laisse encore la soumission de Sifton, Glass & Cie comme la plus basse.

Je suis etc., etc.

“ SANFORD FLEMING.”

Comme il a été mentionné auparavant, la lettre de M. M. Sifton & Cie, en date du 19 octobre, signalait un moyen par lequel on pouvait analyser leur soumission de façon à faire voir qu’on demandait un prix pour l’entretien de toute la ligne, savoir : \$173,346. Ceci résultait de la déduction du prix brut pour la construction et l’entretien de toute la ligne, prix qui d’après leurs calculs, ne s’appliquait qu’à la construction, et ils proposaient que cette différence de \$173,340 fût prise comme base pour appuyer l’allocation d’un prix par mille pour l’entretien de la section 1 seule, égal à la moyenne par mille du prix qu’ils avaient aussi proposé pour toute la ligne, qui a été en réalité de \$15,83 par mille. La différence entre ces \$15,83 et \$16 n’est pas appréciable. Nous apprenons par le témoignage donné en notre présence par M. Sifton, le membre actif de cette compagnie, que le nombre de milles ne donne pas une idée convenable du coût comparatif de l’entretien des différentes parties de la ligne.

Ce témoin dit qu'avant de soumissionner, sa compagnie avait examiné avec beaucoup de soin l'entretien de la ligne sur les différentes sections ; qu'elle a considéré que quelques parties de la ligne seraient plus dispendieuses à entretenir que d'autres ; que les plus dispendieuses seraient celles qui viennent ensuite, entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge ; les suivantes dans la Colombie anglaise ; celles qui viennent après, entre Edmonton et Pelly et la moins dispendieuse de toutes cette section no. 1, qui, dans l'opinion de M. Sifton, coûterait de 15 à 25 pour cent meilleur marché que la moins dispendieuse qui vient ensuite, c'est-à-dire celles depuis Pelly jusqu'à Edmonton. Les rapports de M. Fleming, en 1872 et 1874, indiquent le caractère accidenté des sections que l'on désigne comme exigeant les plus fortes dépenses pour leur entretien, et nous pensons qu'il aurait dû être visible que cette partie n'exigeait par un coût égale à la moyenne demandée pour toute la section. L'autre condition, celle concernant les profits à retirer de l'exploitation de la ligne, a paru pour la première fois dans la lettre de M. M. Sifton, Glass & Cie, déjà mentionnée.

Nous ne pouvons comprendre comment ces conditions ont été acceptées comme chose si naturelle. M. Fleming a déclaré que sa mémoire n'est pas très bonne, et il n'a pu nous donner la substance des conversations qu'il a eues à ce sujet. Le sens de son témoignage, c'est que, il y a quelques années, M. Sifton est allé fréquemment à son bureau. Il croit que M. Glass et M. Fleming, un autre membre de la société Sifton, Glass & Cie. étaient à Ottawa en octobre 1874, mais il n'en est pas sûr. Il a trouvé impossible de dire la substance d'aucune conversation survenue entre lui et M. M. Glass et Fleming avant qu'on eût pris une décision finale à propos du contrat ; mais il dit qu'il n'y a pas de doute que M. Glass a appuyé très fortement ces prétentions et qu'il les a combattues aussi bien qu'il a pu en insistant sur l'inconsistance qu'il remarquait dans le sens des expressions de leur soumission. Nous avons compris que cette insistance et cette lettre étaient des conjectures et non des souvenirs.

On ne peut estimer la valeur de cette demande de profits convenablement (nous voulons dire naturellement les profits qui restent après les frais d'exploitation) d'après les événements qui ont suivi, parce qu'ils n'ont pas été ce qu'on devait prévoir alors.

Nous décrivons plus loin la nature de la construction et de l'entretien

de la ligne sur cette section, d'une façon plus détaillée qu'il n'est ici nécessaire. Mais pour ce qui est du sujet qui nous occupe actuellement, il est bon de dire que la ligne n'a pas été construite et que l'entretien en a été insuffisant, ce qui diminue naturellement le nombre des messages qu'on expédie et la valeur des recettes. Dans son témoignage, M. Sifton donne la somme de \$1,300 comme étant celle qui représente à peu près les profits nets de l'exploitation de la ligne pendant tout le temps. A l'époque de cette concession à cette compagnie, il était compris que le chemin de fer serait construit sur la même ligne générale que le télégraphe. Les "profits," par conséquent, voulaient dire à cette époque, non ceux qu'on pouvait retirer d'une ligne mal entretenue, à travers un pays lointain, d'un chemin de fer, mais ceux à retirer d'une ligne bien faite et parfaitement entretenue le long de la ligne sur laquelle aurait lieu la construction du chemin de fer. Comme ligne de tracé du chemin de fer, la route sur laquelle le télégraphe a été construit a été depuis abandonnée, et on en a, à la place, choisi une autre au sud du lac Manitoba. Les conditions d'après lesquelles MM. Sifton, Glass et Cie exploiteraient la ligne et en prendraient les profits n'étaient altérées par aucun autre établissant une différence en faveur des dépêches du gouvernement. On ne fit de tarif des prix pour aucune sorte d'affaires.

Comme il a été mentionné auparavant, le montant qui, en Octobre 1874, aurait été une évaluation raisonnable des avantages que l'entrepreneur retirerait de la réception des profits de la ligne, ne semble pas avoir occupé l'attention du département. On n'a tenu minute d'aucune opinion exprimée à ce sujet.

La preuve démontre que le 14 octobre 1874, jour auquel M. Glass fait l'interprétation de la soumission de sa compagnie, le département donna instruction de la comprendre dans le contrat.

On a produit un mémoire concernant ce contrat, de l'écriture de M. Fissiault, greffier en loi du département, en date du 14 octobre 1874 mentionnant qu'il faudrait un arrêté du conseil, parce qu'on avait mis de côté la soumission de MM. Waddle et Smith, qui était la plus basse. Le contrat fut passé sans cette autorisation. En donnant leurs témoignages, M. Mackenzie et M. Trudeau déclarèrent que, de la façon qu'ils compre-

naient les règles de pratique en la matière, un arrêté du conseil n'était pas nécessaire. Voici comment se lit une partie de la section 21 de l' " Acte concernant les Travaux publics du Canada," passé en 1867 : " Dans chaque cas où il semble inopportun au ministre d'adjuger telle entreprise au plus bas soumissionnaire, il sera de son devoir d'en faire rapport et d'obtenir l'autorisation du gouverneur avant de mettre de côté telle soumission, la plus basse."

Nous concluons que dans ce contrat, et en outre de l'avantage qu'il y avait à être rangés comme entrepreneurs de la section 1, les entrepreneurs ont obtenu ce à quoi ils n'avaient pas droit d'après la soumission qu'ils avait faite en compétition avec d'autres, vu qu'ils ont obtenu :—

(1) Un prix plus élevé pour l'entretien, que ne le comportait une convenable exécution des engagements de leur soumission.

(2) Les profits de l'exploitation de la ligne.

La preuve ne dévoile pas les raisons qui ont porté à concéder ces avantages, bien que les messieurs qui agissaient alors respectivement comme ministre, député-ministre et ingénieur en chef, aussi bien que d'auraient été interrogés sur ce sujet.

Plusieurs témoins ont été interrogés sur la manière dont ce contrat a été exécuté. L'ensemble de la preuve démontre qu'on a fait erreur en reposant trop de confiance sur le fait que les entrepreneurs avaient à entretenir la ligne durant cinq ans après le parachèvement ; ceci n'a pas paru suffisant pour les engager à construire tout de suite une bonne ligne.

M. Rowan était l'ingénieur de district, à Winnipeg, pendant la construction de la ligne de télégraphe, et il a étudié cette question. Son opinion est qu'on aurait dû nommer un inspecteur du gouvernement pour voir à ce que l'ouvrage fût fait d'une manière convenable tout de suite ; il a recommandé cette manière d'agir, mais on ne l'a pas adoptée. D'après lui, la mise en opération et l'entretien de la ligne auraient mieux réussi entre les mains du gouvernement qu'entre celles des entrepreneurs, mais que la chose aurait été conduite de façon à être généralement plus utile pour le public et le gouvernement. Il dit que les poteaux n'avaient pas, d'abord, été bien placés ; que la ligne n'avait pas été convenablement entretenue et que les communications avaient été fréquemment interrompues.

Un rapport de la Chambre des Communes, en date du 8 mars 1880, (non imprimé), fait voir que le colonel French, commissaire de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, a communiqué au département des Travaux publics, le 7 juin 1876, le fait que la ligne à l'est des casernes de la rivière du Cygne, n'avait pas fonctionné pendant un mois et qu'il avait déjà fait remarquer " combien peu les entrepreneurs avaient montré de zèle et d'énergie " sur cette section de la ligne, et que, entre cet endroit et le détroit du lac Manitoba, sur un parcours de 175 milles, il n'y avait personne pour réparer la ligne. Le 25 juin 1877, M. Marcus Smith fit remarquer au département que les entrepreneurs interprétaient d'une façon trop large la 18me clause des spécifications, qui n'exigeait pas " que la ligne du télégraphe fût tout de suite construite d'une façon permanente, comme il aurait été à désirer " ; que dans les muskegs et les endroits humides, les poteaux n'étaient pas bien enfoncés pour rester, et, le 16 mars suivant, il fit rapport que l'entretien de la ligne n'avait pas été bien fait. Quelques-uns des témoins que nous avons examinés sur ce sujet avaient pris part à la construction et à l'entretien de la ligne ; d'autres connaissaient les affaires de bureau, la mise en opération et les interruptions.

La preuve démontre que dans l'hiver de 1875-76, une bonne partie de la ligne a été construite sur des muskegs en faisant dans la glace des trous dans lesquels on plaçait les poteaux sans les enfoncer ni les assujétir dans le sol, et sans les entourer, au pied, de ce qu'on appelle le *slush*—la glace seule maintenant temporairement les poteaux en place. Une partie considérable du pays sur laquelle la ligne est construite est humide et marécageuse, et on n'y peut maintenir les poteaux qu'en les enfonçant à une grande profondeur. La surface est souvent couverte d'eau, et, pendant les travaux de construction, la nature du pays a porté les entrepreneurs à planter les poteaux de façon à ce qu'ils ne pussent tenir longtemps.

Un témoin a déclaré qu'il a été seul à faire les réparations sur un parcours de 165 milles, que conséquemment l'ouvrage n'était pas bien fait et que la ligne n'a pas été assez convenablement entretenue pour qu'elle pût fonctionner sans qu'il y eût des interruptions considérables. La ligne a été souvent renversée, et les communications ont été arrêtées. Ces interruptions ont eu lieu plus souvent en hiver qu'en été, pour la raison que la glace est un isoloir et que, lorsque le fil passe à travers, la communication

n'est pas interrompue, pendant que dans l'eau, l'effet contraire se produit. Règle générale, la mise en opération se continuait pendant l'hiver, mais pas plus de trois mois dans l'été. Dans l'été de 1878, elle a été mieux entretenue que d'habitude ; pendant les autres étés, les ruptures ont eu lieu souvent, et l'interruption a duré des semaines.

Presque tous les poteaux étaient de peuplier, qui est un bois qui dure peu,—environ trois ans,—et pour réparer cette ligne, après qu'elle eût été construite, on se servit de nouveau des vieux poteaux qui avaient pourri sur le sol. La substance du contrat, c'est que la construction de la ligne devait être selon la véritable intention et le sens vrai de l'annonce et du mémoire donné ci-dessus annexés comme spécifications au contrat. Les entrepreneurs de la construction du télégraphe sur ce chemin de fer ont généralement prétendu qu'il fallait construire une ligne plus permanente et qui durerait jusqu'à ce que le chemin de fer fût construit, et qu'alors elle devait être reconstruite. Les spécifications sont, à cause de la connaissance limitée qu'on avait alors du pays, dans le département, et doivent avoir été très peu précises, et l'on peut juger à la façon dont l'entrepreneur a exécuté son contrat de l'effet légal de la rédaction du mémoire A et du contrat. Nous n'exprimons pas d'opinion à ce sujet. La preuve nous a convaincu qu'en général la ligne était d'un caractère tout à fait temporaire.

Il était insensé de la part des entrepreneurs de s'engager à entretenir la ligne "en bon état de fonctionnement," pendant l'espace de cinq ans à partir de l'achèvement. Nous devons faire rapport que la chose n'a pas été faite pendant tout le temps qui s'est écoulé jusqu'à la date de notre commission.

La ligne adjugée par contrat fut faite depuis le fort Garry, le long du côté ouest de la rivière Rouge, jusqu'à Selkirk et de là, jusqu'à Livingstone. D'après le contrat 14 la ligne finissait sur le côté est de la rivière Rouge.

Pour l'interruption qui a été ainsi laissée à la traverse de la rivière, il a fallu faire une ligne d'après un contrat intervenu entre M. Rowan, de la part du gouvernement, et M. Sifton, de la maison Sifton, Glass & Cie. M. Rowan fit rapport au département de la transaction, qui a été exécutée au coût de \$600,—la moitié pour la construction et la moitié pour l'entretien.

Jusqu'au trente juin 1880, voici quel a été le montant payé d'après le contrat principal :

30 Juin, 1875	\$18,250
“ 1876	50,200
“ 1877	31,350
“ 1878	2,000
	<hr/>
Construction	\$101,800
Entretien	17,285
	<hr/>
Total	\$119,085

CONTRAT no. 2.

Ligne du télégraphe.

En vertu de ce contrat, portant la date du 30 octobre 1874, Richard Fuller entreprit de construire la ligne du télégraphe sur cette partie de la section 3, dans la longitude d'Edmonton, d'environ 559 milles de long, selon l'intention et le sens véritable des spécifications et du mémoire annexés au contrat, et décrits plus au long dans le dit contrat, et aussi d'entretenir la ligne en bon état d'opération pour une période de cinq ans à compter du parachèvement, recevant pour la construction \$117,250, égal à \$213,18 par mille, et pour l'entretien, \$13,000 par année.

Comme il est expliqué dans notre rapport au sujet ne contrat no. 1, on n'a pas demandé de compétition séparée pour la distance couverte par ce contrat no. 2.

A l'ouverture des soumissions, le 7 août 1874, et comme il a été déjà dit, M. Fuller, reçut, d'après la cédule préparée par M. M. Braun et Trudeau, l'adjudication due au plus bas soumissionnaire pour toute la section 3.

En outre de cette cédule générale, M. Fleming a fait un rapport, en date du 10 août 1875, auquel était annexé une feuille séparée pour chaque section. Il expose son opinion sur l'effet de chacune des treize soumissions pour la section 3. Dans son rapport, voici ce qu'il donne comme sommaire des six plus basses.

Soumission.	Construction.	Entretien à l'année.	Temps pour l'achèvement.
	\$	\$	
R. Fuller.....	156,000	19,000	1er Novembre 1875.
McKenzie, Grier & Cie	202,900	70,000 (et profits)	1er Septembre 1876.
M. W. Thompson.....	224,000	11,200	3 ans.
Waddle & Smith.....	229,000	9,600	500 milles par année
Wm. Joslyn.....	280,000	Inclus.	3 ans.
Humphrey & Cie.....	(bur. non compris.) 410,000	100,000 (toute la ligne)	4 ans.

Le 15 août 1874, le député-ministre du département télégraphia à M. Fuller que sa soumission était acceptée, sujette aux conditions mentionnées quant aux garanties. Le 18 du même mois, la dépêche télégraphique suivante arriva au département :

“ J'accepte les conditions mentionnées dans votre télégramme d'hier. Avant que je me rende à Ottawa, veuillez m'apprendre si je dois faire construire la ligne jusqu'au fort Pelly en passant par le fort Ellice, afin que je m'assure des poteaux et que je les fasse planter.

“ R. FULLER ”

La mention du fort Ellice dans ce document est la première allusion à une difficulté qui devint plus tard plus apparente, et, finalement, empêcha le gouvernement de profiter de cette soumission, qui était la plus basse soumission pour la section 3.

Ni l'annonce demandant des soumissions pour cette entreprise, ni le mémoire de renseignements qui le suivait, n'indiquaient le tracé qui a été adopté par la suite, ni ne fournissait des données qui pussent mettre en état de savoir approximativement la proportion de terre à bois et de terre de prairie que la section 3 devait traverser. Le mémoire de renseignements contenait ce qui suit :—

(Section 4.) “ Quand le tracé sera adopté par le gouvernement sur une section particulière quelconque, la ligne que devra suivre le télégraphe sera désignée sur les lieux par les fonctionnaires du gouvernement.”

(Section 16.) “ Entre le fort Garry et le fort Pelly, la région est partie boisée, et partie en prairie ; les proportions exactes ne sont pas encore connues.”

(Section 17.) “ Entre le fort Pelly et Edmonton, la région est en prairie.”

La carte publiée avec le rapport de M. Fleming, de 1872, faisait voir le tracé alors proposé du chemin de fer comme devant passer au sud du lac Manitoba et à travers une région presque entièrement en prairie. M. Fuller, se fiant apparemment sur ce qu'il regardait comme des renseignements authentiques crut que le tracé ferait sur la route sud près des montagnes Riding, et il fit sa soumission pour le montant brut de \$156,000, égal à \$195 par mille, sans faire de distinction pour la terre à bois et la terre en prairie.

Il n'appert pas à la preuve qu'en réponse à son télégramme, M. Fuller fut informé si la ligne de la section 3 passerait par le fort Ellice. A tout événement, après échange de correspondance entre lui et le gouvernement au sujet des garanties, il se rendit à Ottawa pour affaires concernant cette entreprise, et pendant qu'il y était il refusa d'être partie au contrat d'après les conditions stipulées dans sa soumission, et demanda un prix additionnel de \$20 par acre pour la percée qu'il y aurait à faire à travers la région boisée, sur la route du nord en passant par le détroit du lac Manitoba.

On trouve la substance de l'offre modifiée et la manière dont elle affecte la position du gouvernement par rapport à la section 3 dans la lettre suivante de M. Fuller et dans le rapport portant la même date fait par M. Fleming :—

“ OTTAWA, 16 Septembre 1874.

“ MONSIEUR,—A propos de la lettre du 14 du courant, et de votre information que le gouvernement, en justice pour les autres entrepreneurs, et dans l'intérêt du public, ne peut accepter mes conditions telles que modifiées en rapport avec la section no 1 et pour ce qui a trait à la percée, je n'ai pas d'objection à exécuter les travaux sur le reste de la section no 3 pour la somme qui restera en déduisant le montant de la section 1 du montant de la section 3.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ R. FULLER.

“ SANFORD FLEMING,

“ Ingénieur en chef, etc., Ottawa.”

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

“ Ottawa, le 16 Septembre 1874.

“ MONSIEUR,—Dans le but de fixer quelques unes des conditions du contrat avec M. R. Fuller à qui a été adjudgée la construction de cette partie de la ligne du télégraphe du Pacifique, entre le fort Garry et Edmonton, je l'ai vu à mon bureau le 14 du courant.

“ M. Fuller dit que sa soumission pour cette partie de la ligne entre le fort Garry et le fort Pelly (section no 1) était basée sur le fait que la ligne devait passer au sud de la montagne Riding et presque entièrement à travers une région de prairie; que si elle passait au nord de la montagne Riding il exigerait \$20 de plus par acre pour tout le déblayage à faire; ceci aurait pour effet d'ajouter de cinquante à soixante mille dollars à la somme mentionnée dans sa soumission.

“ Comme j'en ai reçu instruction du ministre, j'ai intimé à M. Fuller que le gouvernement ne pourrait accepter les conditions telles que modifiées par lui.

“ M. Fuller m'écrit ce matin—sa lettre est incluse ici—me disant que bien qu'il ne puisse exécuter cette partie du travail désignée comme la section no 1, il n'a pas objection à exécuter le reste du travail sur la section no 3, c'est-à-dire depuis le fort Pelly jusqu'au fort Edmonton, conformément à sa soumission.

“ La soumission de M. Fuller pour toute la section no 3 est de \$156,000, sa soumission pour la section no 1 (partie du no 3) est de \$38,750, laissant \$117,250 pour le télégraphe entre les forts Pelly et Edmonton. Je vois que H. P. Dwight est ensuite le plus bas soumissionnaire pour la section no 1; sa soumission est de \$56,250. Cette somme ajoutée à \$117,250 forme \$173,500 pour toute la section no 3. Je vois que la soumission la plus basse ensuite pour la section no. 3 est celle de Mackenzie, Grier & Cie, \$202,900 en sorte que en adjugeant à Dwight les travaux sur la section no 1, et le reste de la section no 3 à Fuller, cela mettrait encore le coût à \$29,400 de moins que la soumission la plus basse qui vient en deuxième lieu.

“ Je suis monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING.

“ F. BRAUN, ECR.,

“ Secrétaire, Travaux Publics.”

Dans ce rapport, M. Fleming ne fait aucune recommandation quant à l'état modifié des affaires amené par la nouvelle demande de M. Fuller; il fait seulement voir que si la soumission de M. Dwight pour la section, devenait acceptable, alors on pourrait construire et entretenir toute la section 3 partie par M. Dwight et le reste par M. Fuller, à un prix moindre qu'en acceptant le nouvelle offre de M. Fuller pour le tout. Il ne parla pas des conséquence à suivre si M. Dwight refusait aussi d'exécuter sa soumission.

Le fait que dans ce rapport, M. Fleming représente le coût de la section 3, d'après la nouvelle demande de M. Fuller, comme une question à être examinée d'après son mérite avant qu'on le décide à la repousser, fait croire que, dans son opinion, ce n'était pas une soumission qui, d'après les règles du département, devait, dans n'importe quelles circonstances, être repoussée. On a comparé le résultat pécuniaire de cette offre avec celui d'autres soumissions, de sorte que, par une comparaison de ces résultats, on peut savoir ce qui est le moins dispendieux. Le cas tel que présenté par M. Fleming a rendu évident le fait que, dans les circonstances, on ne pouvait accepter la nouvelle proposition de M. Fuller concernant toute la section 3. Ceci se passait le 16 octobre 1874. Le lendemain, M. Dwight refusa de mettre son offre à exécution concernant cette partie de la section 3 connue comme étant la section 1 ; ce qui a mis les choses sous un autre aspect pour le département. On ne pouvait plus résoudre le problème avec l'offre de M. Dwight comme facteur. Dans le rapport ci-dessus mentionné, en date du 16 septembre 1874, M. Fleming, d'après la nouvelle demande de M. Fuller, dit que cela ajouterait de \$50,000 à \$60,000 à l'offre première. L'addition de celles de ces deux sommes qui est la plus élevée porterait sa demande pour toute la section 3 à \$311,000 ; mais comme on le verra ci-après, sa nouvelle demande faisait réellement une augmentation de \$64,000, formant en tout \$315,000 pour la construction et pour l'entretien sans profits. La soumission qui suit celle de M. Dwight pour la partie Est de la section 3, c'est-à-dire la section 1, était celle de Waddle & Smith, qui, sans profits se montait pour la construction et pour l'entretien, à \$121,250 ; ceci avec le prix que M. Fuller était encore disposé à prendre pour la construction et l'entretien du reste de la section 3, \$182,250, formait un total de \$303,500. Cependant, au sujet de la section 1, le département avait mis de côté la soumission de M. M. Waddle & Smith, apparemment pour les raisons exposées par M. Fleming, qui sont détaillées et commentées dans notre rapport au sujet du contrat no 1 ; et cette offre ne paraît pas avoir été considérée comme acceptable lorsque, comme dans cette occasion, il a été question pour le département de la manière de compléter la distance la plus longue couverte par la section 3. La conduite du département était basée sur la supposition que Sifton, Glass & Cie étaient ceux dont il fallait s'occuper après M. Dwight.

Le rapport de Fleming, en date du 5 octobre 1874, dit que la nouvelle demande de M. Fuller pour la percée a augmenté sa soumission d'une somme de \$64,000. Ce dernier rapport de M. Fleming ne nous a été signalé qu'après avoir entendu son témoignage oral. Dans l'examen que nous avons fait des témoins, on prétendait que le premier rapport de M. Fleming, en date du 16 septembre 1874, donnant \$50,000 ou \$60,000 comme l'augmentation probable produite sur la nouvelle demande de M. Fuller, était exact. Ce dernier rapport de M. Fleming fait voir que l'offre modifiée de M. Fuller exigeait \$4,000 de plus qu'on ne disait d'abord.

Le 14 octobre 1874, l'offre modifiée de M. Fuller pour toute la section 3 était aussi acceptable que lorsqu'on l'avait comparée à la soumission de M. Dwight.

Ainsi, ce jour-là, et en supposant qu'on avait bien fait d'écartier Waddle & Smith de la compétition, il y avait devant le département deux manières de contruire et d'entretenir la section 3—l'une par l'acceptation de deux offres, celle de Sifton, & Glass, pour la partie est, comme étant le section 1, donnant \$127,850 et les profits de la ligne, et celle de M. Fuller pour le le reste de la distance en lui donnant \$182,250 sans les profits. L'autre manière était d'accepter l'offre amendée de Fuller pour le tout, à \$315,000 sans profits. Il paraît qu'on n'a examiné qu'une seule de ces méthodes, celle à laquelle étaient intéressés M.M. Sifton, Glass & Cie. Il n'y a rien dans la preuve pour faire voir que quand M.M. Sifton, Glass & Cie proposaient des nouvelles conditions pour la section 1 contenues dans leur lettre du 14 octobre 1874, l'effet de ces nouvelles conditions sur le coût de parachèvement de toute la section 3, a été examiné par un fonctionnaire quelconque ni qu'il en ait été fait rapport. Dans son témoignage, M. Trudeau, député-ministre, donne comme raison de l'exclusion de l'offre modifiée de M. Fuller de la compétition pour toute la section 3, le fait qu'il demandait pour la percée dans la terre à bois un prix plus élevé que celui mentionné dans sa soumission, et que, en vertu de la pratique du département au sujet de l'adjudication des contrats, d'après les soumissions, ce fait empêchait de traiter avec lui sur la base de ce changement d'offre.

Cette explication ne satisfait pas lorsqu'on considère qu'on a subseqüemment fait un contrat avec M. Fuller pour partie de la section 3, et le rapport de M. Fleming en date du 16 septembre 1874, époque à laquelle il

signala les avantages relatifs de l'offre amendée de M. Fuller, et des autres en y comprenant celle de M. Dwight. Le témoignage de M. Trudeau nous apprend qu'aucune autre considération que la question pécuniaire n'a influé sur la décision prise au sujet de ces contrats nos 1 et 2. C'est pourquoi, le 14 octobre 1874, la convenance d'adopter la méthode offerte dans la dernière soumission de M. Fuller pour toute la section 3 de préférence à celle qui a été acceptée—celle dont il est question dans le contrat avec Sifton, Glass & Cie, pour une partie avec Fuller pour le reste—dépendait de la question de savoir si les profits de la ligne depuis le fort Garry jusqu'au fort Pelly, pendant cinq ans, après l'achèvement, pouvaient, dans le temps, être raisonnablement estimés à plus de \$4,900. Cet aspect de la transaction n'a paru occuper l'attention de personne dans le département, du moins, il n'a pas provoqué de rapport, car il n'y a rien qui indique l'opinion des fonctionnaires publics sur ce point. Tous les témoins qui ont été interrogés à ce sujet nous laissent sous l'impression que la comparaison des profits avec une somme déterminée est pour eux une nouvelle affaire. Nous avons, dans notre rapport à propos du contrat 1, signalé la valeur à laquelle une compagnie de soumissionnaires fixait ces profits, à la date du 22 juillet 1874, savoir : \$15,000. Nous ne nous croirions pas justifiables, aujourd'hui, d'offrir aucune évaluation de notre crû relativement aux profits probables qui devaient à la conclusion des arrangements, avoir été mis en ligne de compte lors de la décision du département.

Le témoignage de M. John W. Sifton, dont il est question dans notre rapport au sujet du contrat no 1, estime à \$1,300 pour les cinq ans les recettes nettes de l'exploitation de la ligne. C'est pourquoi, bien que nous ne soyons pas en état de nous former une opinion sur les profits auxquels, en octobre 1874, on aurait pu raisonnablement s'attendre, nous avons des données d'après lesquelles nous pouvons faire connaître l'effet réel de la méthode adoptée dans ce cas.

Nous concluons que les deux contrats passés par le gouvernement pour la construction et l'entretien de la ligne sur tout le parcours de la section 3—ces contrats portant les numéros 1 et 2—ont eu pour résultat de donner aux entrepreneurs une compensation plus basse que celle qui aurait été reçue par M. Fuller si l'on avait accepté son offre amendée pour le tout, et que, en obtenant le contrat no 2, l'entrepreneur n'a pas eu d'avantages illicites.

Le délai fixé dans ce contrat pour l'achèvement des travaux était le 1 juillet 1876. Il a été complété jusqu'au point d'être prêt pour la mise en opération le 15 de ce mois. Dans les spécifications fournies aux soumissionnaires on désignait comme étant de la prairie la distance que couvrirait ce contrat. Après que le contrat eût été signé, on trouva que la ligne passait à travers une partie boisée, et M. Fuller demanda, pour faire la percée dans cette région, \$30 par acre extra. On ne lui accorda pas tout le montant de sa réclamation, mais on fit un compromis par lequel il accepta \$25 par acre pour faire cette percée, et il reçut en tout sur ce chef \$10,200. Il fit aussi une réclamation pour délais et pertes occasionnés par le fait que ceux qui étaient chargés du transport de son fret avaient été arrêtés par les indiens. La correspondance à ce sujet entre lui et le département est donnée dans un rapport à la Chambre des Communes en date du 8 mars 1880, (non imprimé). Ceux qui transportaient le fret avait été empêchés de faire l'ouvrage comme il avait été convenu dans un contrat passé avec eux, et ils poursuivirent devant un tribunal du Manitoba, qui leur a accordé un jugement pour dommages. Sa réclamation au gouvernement était faite pour obtenir le remboursement. On ne lui accorda pas tout le montant, mais il reçut à peu près la somme qu'il avait déboursée et l'on régla finalement cette affaire en lui donnant \$1,367. Dès qu'il eut fait rendre ces matériaux sur les lieux, et fut prêt à commencer la construction de la ligne, la ligne n'étant pas tracée, il déposa ces matériaux en un endroit qui se trouvait à quelque distance de la ligne définitivement adoptée. Ceci nécessita un second transport des frais duquel il demanda à être remboursé. On satisfit à sa demande en lui payant une partie de sa réclamation.

Après la construction de la ligne, les feux de prairies en détruisirent environ vingt milles en deux occasions. Ce fut le résultat des interruptions et, à cause de cela, le gouvernement déduisit \$900 sur les frais d'entretien. Ceci a été la plus sérieuse omission dans l'entretien, d'après le contrat, et, dans toutes les occasions on mit la ligne en état d'exploitation aussitôt que possible après le feu. Il a été permis à l'entrepreneur d'exploiter la ligne et d'en prendre les recettes comme compensation. Comme il n'y a pas eu de tarif fixé entre lui et le gouvernement, il en fit un qui lui convint à raison de \$1 pour dix mots ou au-dessous, et sept centins par mot supplémentaire, sans considération de la distance.

Une fois, il proposa de mettre la ligne en opération à des conditions déterminées, et l'arrêté du conseil suivant fut rendu :—

“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mars 1875.

“ Dans un rapport, en date du 17 mars 1875, de l'hon. ministre des Travaux publics déclare que la seule partie de la ligne du télégraphe du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'exploitation de laquelle des arrangements n'ont pas été pris est celle située entre le fort Pelly et Edmonton, pour laquelle M. Fuller est entrepreneur, et recommande qu'il soit autorisé à faire des arrangements avec M. Fuller pour exploiter la dite partie aux mêmes conditions que les autres entrepreneurs.

“ Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié. W. A. HIMSWORTH, G. P. C.”

Ceci ne provoqua pas d'arrangement, et M. Fuller a mis la ligne en opération sans aucune compensation autre que le profit retiré des affaires qui s'y sont faites. L'exploitation faite dans ces conditions lui a occasionné des pertes.

Un rapport de M. Fleming, en date du 13 janvier 1879, déclare qu'à ce sujet il est entré en communication avec le lieutenant-gouverneur Laird, qui devait être bien informé, et il a découvert que la mise en opération de la ligne entre Livingston et Battleford se faisait assez bien et assez régulièrement ; que le nombre de fois que les communications avaient été interrompues l'année précédente était de douze ; qu'entre Battleford et l'extrémité occidentale, Edmonton, la ligne avait été renversée pendant cinquante jours tout d'une fois. On a fait, à cause de cela, une déduction sur le coût de l'entretien, d'après le dit rapport de M. Fleming. Dans ce même rapport M. Fleming déclara que M. Lucas avait inspecté la ligne d'un bout à l'autre et qu'il avait découvert certains défauts auxquels il faudrait \$6,000 pour remédier. Cette somme a été, dans le temps, retenue sur l'argent qui revenait à M. Fuller.

Nous trouvons que le contrat a été accompli aussi bien qu'on pouvait s'y attendre dans les circonstances, et que, pour les manquements qui ont eu lieu, le gouvernement a retenu sur l'argent qui revenait à M. Fuller, les montants considérés, de temps à autre, suffisants pour protéger les intérêts publics.

Jusqu'au 30 juin 1880 les sommes suivantes ont été payées d'après ce contrat.

30 juin, 1876.....	\$76,950
“ 1877.....	21,400
“ 1878.....	3,250
“ 1880.....	14,000
<hr/>	
Construction.....	\$15,600
Entretien.....	21,677
<hr/>	
	\$137,277

CONTRAT No. 3.

Ligne du télégraphe

En vertu de ce contrat, en date du 10 novembre 1874, Francis Jones Barnard entreprit de construire et de parachever, selon les spécifications ou le mémoire marqué A annexés au dit contrat, la ligne du télégraphe le long d'une certaine section de la ligne générale du chemin de fer désignée comme la section 4, entre le bureau de télégraphe existant, à la cache de la Crique, dans la Colombie anglaise, et le fort Edmonton, environ 500 milles, et décrit plus au long dans le dit contrat; et aussi d'entretenir la ligne en bon état d'opération et de l'exploiter pendant cinq ans à partir de la date de l'achèvement, le tout devant être fini et prêt à fonctionner le 2 octobre 1876, recevant pour les dits travaux \$495 par mille pour la construction, et \$46,50 par mille par année pour l'entretien et la mise en opération sans profits; et il entreprit de plus de tenir un compte exact des recettes ou des messages et de les payer à Sa Majesté. La cache de la Crique est un endroit situé dans la vallée de la rivière Fraser et sur la ligne du système télégraphique qui existait alors à la Colombie anglaise.

Dans la cédule de toutes les soumissions relatives aux lignes de télégraphe, ouvertes le 7 août 1874 par M. Trudeau, M. Braun et M. Fleming seuls, les six plus basses soumissions relativement à la section 4—l'une que couvrait ce contrat—tiennent, a-t-il dit, l'ordre suivant, la plus basse venant en premier lieu :

1. W. R. Macdonald.
2. Waddle & Smith.

3. F. J. Barnard,
4. G. W. Wright.
5. Mackenzie, Grier & Cie.
6. Mitchell, McDonald & Cie.

Le premier rapport de M. Fleming recommandant une décision au sujet des soumissions pour la ligne du télégraphe, porte la date du 12 août 1874. Il y traite de l'opportunité d'adjuger les travaux sur la ligne au moyen de contrats séparés, pour des sections séparées plutôt qu'au moyen d'un seul contrat pour le tout, et il recommande de plus l'acceptation de certaines soumissions pour les diverses sections respectivement. Entre autres choses, il recommande d'accepter la soumission de M. F. J. Barnard, pour la section auquel se rapporte ce contrat. Dans ce rapport il donne les raisons qui l'ont porté à conseiller au ministre de passer pardessus la soumission de W. R. Macdonald, la plus basse, aussi bien que pardessus celle de Waddle & Smith, la plus basse ensuite. Dans son opinion, l'offre de W. R. Macdonald était si basse, et le temps dans lequel il s'engageait à finir l'ouvrage était si court qu'il doutait fortement que ce fût une soumission *bonâ fide*. Il fit remarquer que la soumission de Waddle & Smith ne paraissait pas devoir être acceptée parce que ces messieurs étaient les plus bas soumissionnaires pour la section 5, qui, si elle leur était adjugée, exigerait toute leur énergie pour la terminer, et comme la section 5 va de Fort Garry au lac Supérieur, pendant que la section 4 court à une grande distance au-delà des Montages Rocheuses, il a cru qu'il n'était pas à propos de confier les deux sections à Waddle & Smith. Il fit rapport que M. Barnard était bien et favorablement connu dans la Colombie Anglaise et qu'on le croyait pourvu d'assez d'énergie et de ressources pour exécuter tout ce qu'il voulait entreprendre et que conséquemment il n'hésitait aucunement à recommander que la section 4 lui fut confiée.

Cette recommandation a été acceptée par le ministre, et l'on donna instruction à l'ingénieur en chef de se mettre en communication avec les divers soumissionnaires à ce sujet. Le contrat fut officiellement adjugé à M. Barnard en Septembre, après quoi il fut dressé et envoyé dans la Colombie anglaise pour être signée et il fut exécuté le 18 novembre 1874. L'arrêté du conseil exigé par le statut concernant les travaux publics comme condition lorsque la plus basse soumission est écartée, fut omis dans ce cas

L'entrepreneur commença l'exécution de l'ouvrage en se dirigeant vers Kamloops sur la ligne indiquée comme étant la route du chemin de fer. Environ cinq mois après la date du contrat les travaux furent arrêtés par la dépêche télégraphique suivante :

“ OTTAWA, 9 avril 1875.

“ Discontinuez de construire le télégraphe à la Colombie Anglaise, en vertu du contrat avec le département. Vous n'aurez pas à exécuter les travaux durant quelques mois. A quel prix construiriez-vous le télégraphe sur environ 45 milles depuis Quesnel sur la vieille piste du télégraphe et en faisant une percée de 20 pied de large ?

“ T. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ A T. J. BARNARD,

“ Victoria, C. A.”

Cette interruption provoqua l'échange d'une correspondance entre M. Barnard et le département au sujet des dommages qu'il a subis par suite de la cessation inattendue des travaux aussi bien de ce qu'il y aurait à faire à l'avenir pour la mise à exécution de son contrat. Nous ne croyons pas nécessaire de donner cette correspondance ni les prétentions de l'entrepreneur au sujet de la position dans laquelle il s'est trouvé placé par cet acte du Département, pour la raison que c'est depuis devenu l'objet d'une réclamation contre le gouvernement et que la chose a été déferée, en vertu d'un arrêté du conseil en date du 13 mai 1879, à l'un des arbitres officiels, à la date de notre commission la réclamation n'était pas encore réglée et elle était à l'étude dans le département de la justice.

Une correspondance fut échangée entre l'entrepreneur et le département au sujet de la continuation des travaux d'après ce contrat, laquelle cependant ne conduisit à aucun résultat, et finalement, le 22 avril 1879 un arrêté du conseil fit enlever le contrat des mains de M. Barnard, en vertu de la deuxième clause. Ceci a été fait après que notification lui eut été donnée par le secrétaire du département. Quant à l'adjudication de ce contrat, nous sommes d'opinion que la recommandation de M. Fleming à l'effet que le contrat devait être confié à M. Barnard, dans les circonstances exposées par lui dans son rapport du 12 août, était faite à propos dans l'intérêt public, et que, dans le temps, le département n'avait pas de mode plus économique de faire l'ouvrage. Dans son témoignage devant nous, M. Fleming déclare que M. Barnard avait exécuté quelques travaux entre la cache

de la Crique et Kamloops avant d'être arrêté dans ses opérations par le département. Cette distance est d'environ cinquante milles, et il déclare aussi que la ligne qui, l'année suivante devait, selon les ordres, être construite par M. Barnard d'après son contrat, n'était pas la ligne qu'on avait d'abord en vue, au temps où le contrat fut passé; que c'était entre la Cache de Tête-Jaune et le fort George, sur une toute autre route; que le point de départ de cette ligne était à une longue distance — environ 200 milles des travaux les plus rapprochés qu'il avait exécutés lorsque l'ordre de suspendre arriva, et que cette direction n'était pas conforme aux conditions originales du contrat. Nous arrivons donc à la conclusion que jusqu'au 9 avril 1875, M. Barnard accomplissait les stipulations de son contrat, et que l'ordre qui lui a été donné l'année suivante ne s'accordait pas avec l'entente originale entre les parties au contrat. Nous nous sommes abstenus de nous enquérir des détails ou de la validité de la réclamation qu'il a contre le gouvernement.

Jusqu'à la date de notre commission, les sommes suivantes avaient été payées sur le contrat :—

30 Juin 1875.....	\$8,000,00
“ 1876.....	10,284,00
“ 1877.....	8,900,00
“ 1878.....	7,015,00
“ 1879.....	7,700,00
Total.....	\$41,900,00

CONTRAT No. 4.

Ligne du télégraphe

En vertu de ce contrat, en date du 9 février 1875, Adam Oliver, Joseph Davidson & Peter Johnson Brown entreprirent de construire une ligne de télégraphe entre Prince Arthur's Landing et la rivière Rouge (environ 420 milles) selon les spécifications ou l'annonce et le mémoire annexés au contrat et tel qu'il est exposé plus au long dans le dit contrat, et aussi d'entretenir la ligne en bon état d'opération pour une période de cinq ans à partir de l'achèvement, recevant par mille, \$590 pour la région boisée et 435 pour celle de prairie,

M. Thomas Wells, avocat à Ingersoll, était associé commanditaire dans cette compagnie connue sous le nom de Oliver, Davidson & Cie.

La cédule des soumissions faites comme il est dit ci-dessus, le 7 août 1874, par M. Trudeau, sous-ministre, M. Braun, secrétaire et M. Fleming, ingénieur en chef, ainsi que le rapport fait par M. Fleming le 10 de ce mois, établissait exactement que les six plus basses soumissions étaient comme suit :

Soumission	Construction.	Entretien par année	Temps fixé pour l'achèvement
	\$	\$	
Waddle & Smith, Kingston	189,120	\$5,040 et profits	500 milles par année ou plus
Sutton & Thirkell, Lindsay	214,950	Inclus dans la construction.	2 ans.
Sutton, Thompson & Co. Brantford	243,153	..... ..	..... ..
Sifton, Glass & Fleming, Ottawa.	253,080	Inclus dans la construction.	Juillet, 1876.
Mackenzie, Grier & Co., Toronto..	\$288,870 and profits	70,00	1st Sept, 1876.
R. Fuller, Winnipeg	315,000	22,500	14 mois.

Comme on avait offert le contrat à MM. Waddle & Smith, une correspondance fut échangée entre eux et le gouvernement au sujet des cautionnements à fournir avant d'adjuger le contrat.

Cette correspondance fait voir qu'ils ont offert comme cautionnement une hypothèque sur un bien-fonds donnée par une certaine madame Sellick comme garantie, laquelle fut retirée par elle avant qu'on l'eût acceptée comme suffisante ; après cela le sous-ministre de la Justice, par une lettre en date du 1 novembre 1874, demanda au ministre des Travaux publics si l'on devait ou non accorder du temps aux soumissionnaires pour parfaire leur cautionnement.

Dans une lettre datée le 4 novembre 1874, M. Braun, s'adressant au ministre de la justice, demanda que tout ce qui avait été fait avec MM. Waddle & Smith fût annulé et dit que le " ministre examinerait les offres des autres soumissionnaires."

Nous n'avons pu découvrir aucune correspondance ou note ayant rapport à la garantie offerte par cette société en outre de ce qui a été imprimé dans le livre bleu, dans un rapport au Sénat en date du 14 mars 1878, et

qui n'indique pas qu'avant ou après que MM. Waddle & Smith se fussent mis en mesure de donner des garanties, on leur ait donné avis qu'il leur serait fixé une certaine période pour les compléter.

M. Waddle, l'un des membres de la société, a comparu devant nous et a déclaré qu'il n'avait jamais été sous l'impression que la question de temps était d'une importance particulière dans les arrangements, mais que, au contraire, d'après ce que lui avaient dit les fonctionnaires publics sur le sujet, il avait été porté à croire que le gouvernement ne désirait pas faire exécuter le contrat avant l'expiration de l'année. Son témoignage prouve aussi qu'il avait entamé des négociations et pris des arrangements au commencement de décembre pour trouver d'autres garanties pour l'accomplissement de ce que le gouvernement demandait. Vers le 7 décembre il est allé à Ottawa pour conclure des arrangements relatifs au contrat qu'il espérait alors obtenir. Pour la première fois, il y apprit que le gouvernement ne voulait plus avoir d'affaire avec lui. Il dit de plus qu'en cette occasion, il eut une conversation avec M. Mackenzie, le ministre des Travaux Publics, et qu'il exposa qu'on ne lui avait pas dit qu'il devrait fournir des garanties dans un temps donné. Il reçut alors la promesse de M. Mackenzie que si les personnes qui étaient alors en négociation avec le gouvernement pour se faire adjuger le contrat, ne pouvaient donner les garanties exigées, il (M. Waddle) aurait la première chance de l'obtenir.

De fait, c'était dix-sept jours après que le département eut offert le contrat à Sutton & Thirtkell, les soumissionnaires les plus élevés, et des négociations étaient alors pendantes pour faire prolonger le délai pendant lequel ils devaient donner des garanties.

Pour corroborer l'assertion de M. Waddle au sujet du désir du gouvernement de retarder la passation du contrat, il y a une lettre de l'ingénieur-en-chef aux entrepreneurs actuels, Oliver, Davidson & Cie, portant la date du 29 décembre 1874, avant que cette société eut offert aucune garantie, qui les informe que le marché pourra être conclu le jour où il leur conviendra d'aller à Ottawa.

Lorsqu'il a comparu devant nous comme témoin, M. Mackenzie a été informé de l'assertion de M. Waddle qu'on avait accepté une soumission plus élevée sans qu'on eut notifié la société à laquelle il appartenait que la

faculté de fournir ses garanties cesserait d'exister au bout d'un temps déterminé. Il ne s'est pas souvenu qu'on ait jamais prétendu cela et ne croyait pas que la chose eût le moindre fondement, et il signala la prudence de M. Trudeau dans ces sortes d'affaires comme raison apparente de ce qu'il croyait.

M. Trudeau fut rappelé après ce témoignage de M. Mackeuzie et déclara qu'il n'avait pu trouver aucune correspondance autre que celle qui a été publiée et qu'il n'avait aucune raison de croire qu'il y en eût. Cela ne prouve aucunement qu'on ait donné avis à Waddle & Smith ou à quelqu'un les représentant, qu'ils perdraient leur chance à moins de fournir des garanties dans un délai spécifié.

La preuve nous porte à croire que dans ce cas, après que la soumission de Waddle & Smith, qui était considérée la plus basse, eut été acceptée par le département, elle fut mise de côté pour favoriser Sutton & Thirtkell en prétextant que MM. Waddle & Smith avaient manqué de fournir les garanties exigées, le fait étant qu'aucune date n'avait été fixée à cette dernière compagnie pour compléter ses garanties.

Le 20 novembre 1874, le secrétaire du département télégraphia à MM. Sutton & Thirtkell, à Lindsay, d'où leur soumission était datée, leur demandant s'ils étaient encore prêts à exécuter les travaux pour le prix mentionné dans leur soumission, et à fournir les garanties nécessaires.

Cette société était composée de R. T. Sutton, de Brantford, et de W. J. Thirtkell, de Lindsay, avec entente entre eux que ce dernier n'aurait pas d'intérêt réel, mais laisserait Sutton se servir de son nom. Thirtkell avait laissé Lindsay avant le 20 novembre 1874, et demeurait alors aux États-Unis. Le 24 novembre 1874, le secrétaire reçut de R. T. Sutton un télégramme portant ce seul mot : *Oui*. Après quoi, il y eut échange de communications, par lettres et par télégrammes, entre le département d'une part, et Sutton ou son procureur d'autre part, par lesquelles on convint de prolonger jusqu'au 19 décembre 1874, le délai fixé pour fournir caution. Toutes ces communications moins une sont imprimées aux pages 6 et 7 dans le rapport présenté au Sénat, contenu dans le livre bleu et portant la date du 14 mars 1878, et font voir tous les détails des négociations jusqu'au 16 décembre 1874 jour auquel Sutton & Thirtkell on demandé un sursis de trois jours. Ceci est un détail important qui se trouve consigné dans les minutes du département, comme suit :

“ *Par Télégraphe.* ”

“ OTTAWA, 16 décembre 1874.

“ R. T. SUTTON, Brantford.

“ Le ministre accorde le délai de trois jours demandé.

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.”

M. Sutton, propriétaire des droits acquis en vertu de la soumission de Sutton & Thirtkell et à qui l'on accordait ce délai, incapable de trouver les cautions exigées, s'engagea dans des négociations avec d'autres personnes dans le but de s'assurer une partie des profits qu'il pensait pouvoir faire, et il conclut un arrangement avec Oliver, Davidson & Cie, les entrepreneurs actuels, par lequel il devaient, dans le délai fixé, faire tout ce qu'il fallait pour se faire adjudger le contrat d'après la soumission acceptée et ils s'engagèrent à l'exécuter, prenant pour eux les trois quarts des bénéfices et abandonnant le reste à M. Sutton.

La preuve est contradictoire quant à la question de savoir si la première proposition de M. Sutton a été faite à M. Oliver et à M. Brown à Ingersoll, ou à M. Davidson, à Toronto, où M. Sutton l'a vu en même temps que M. Oliver.

Quoiqu'il en soit, il est évident que peu après avoir reçu le télégramme qui prolongeait jusqu'au 19 décembre, 1874, le délai fixé pour donner des garanties à l'appui de la soumission de Sutton & Thirtkell, Sutton se rendit à Toronto où il vit M. Oliver et M. Davidson, deux des entrepreneurs actuels. En cette occasion, l'on en vint à une entente pour les fins ci-dessus mentionnées ; mais il n'y eu rien de fait par écrit. Le délai dans lequel il fallait fournir des garanties était alors si court que, le soir du même jour, MM. Oliver, Davidson & Sutton prirent le train pour Ottawa où ils arrivèrent avant l'expiration du délai accordé à Sutton & Thirtkell. Le 19 décembre MM. Sutton, Oliver & Davidson étaient à Ottawa et MM. Oliver & Davidson se rendirent ensemble au département des Travaux Publics ; ils y virent M. Fleming avec qui ils eurent un entretien sur le sujet. Ils ne restèrent qu'une journée à Ottawa et partirent le même soir. Avant de partir, M. Oliver, d'après ce que croit M. Davidson, vit le ministre au sujet du contrat.

La première soumission plus élevée que celle de Sutton & Thirtkell était celle de Sutton & Thompson, cette dernière société composée du dit R. T. Sutton et de M. William Thompson, de Brantford, avec l'entente, comme dit M. Sutton, que Thompson ne serait pas un associé actif mais qu'il prêtait son nom pour donner de la force à la société, ce pourquoi Sutton devait le payer.

Le contrat finalement passé avec le gouvernement l'a été au prix fixé dans la plus haute de ces soumissions, excédant les autres de plus de \$28,200. Nous avons tâché de découvrir ce qui a empêché le gouvernement de conclure avec ces personnes d'après les conditions stipulées dans la soumission de Sutton & Thirtkell et comment il s'est fait que MM. Oliver, Davidson & Cie, en sont arrivés à un arrangement beaucoup plus avantageux pour eux que celui qu'ils étaient venus faire à Ottawa.

Nous avons rencontré beaucoup de difficultés pour nous assurer de ce qui s'est réellement passé en cette circonstance entre un de ces messieurs agissant au nom des autres et les personnes qui représentaient le gouvernement.

Dans son témoignage, M. Sutton déclare qu'il n'a eu aucune conversation avec des employés du département, attendu qu'il était compris que M. Oliver et M. Davidson entreprendraient cette partie de la besogne. M. Oliver, le seul qu'on dit avoir causé avec le ministre, a été dans un si mauvais état de santé depuis le commencement de notre enquête qu'il était inutile de le sommer de comparaître.

Dans son témoignage, M. Davidson a déclaré que lui et M. Oliver ont vu M. Fleming et qu'ils ont causé ensemble sur le sujet; mais il dit ne pas se rappeler qu'il ait été question des prix ou de la situation respective des soumissions, et que le principal renseignement qu'il ait put obtenir de M. Fleming avait trait à la nature de la région que la ligne devait traverser, et au fait que "le gouvernement en venait toujours au plus bas soumissionnaire;" toutefois, il croit que M. Fleming a dit qu'il recommanderait d'adjuger ce contrat à sa compagnie.

M. P. J. Brown, dans son témoignage, donne les souvenirs qu'il a gardés des négociations entre ses associés et Sutton, et de quelques autres affaires; mais il est manifestement dans l'erreur sur plusieurs points. Il dit que

Sutton vint d'abord à lui et à Oliver avec le télégramme de M. Braun qui donnait trois (ou cinq) jours pour fournir les garanties; que le délai étant si court, lui et M. Oliver sont allés à Toronto et ont acheté dans ce but pour \$10,000 d'actions de la Banque fédérale, qu'Oliver s'est rendu tout de suite à Ottawa et a conclu les arrangements dans le délai d'abord mentionné dans le télégramme; de fait, le délai expirait le 19 décembre 1874.

Il existe une lettre de cette compagnie à M. Fleming, en date du 5 janvier 1875, demandant quelle garantie le gouvernement exigerait et offrant, en premier lieu, de donner leurs propres bons, avec faculté, en second lieu, de donner des hypothèques sur leurs biens-fonds, et déclarant qu'ils n'avaient pas d'obligations municipales.

Et il y a une autre lettre de la même société au ministre, datée du 9 février 1875, dans laquelle se trouvait un duplicata du contrat et, comme garantie, un certificat établissant qu'ils avaient pour \$10,000 d'actions de la Banque fédérale; dans cette lettre, ils disent qu'ils avaient eu l'intention de déposer des obligations municipales, mais qu'ils n'avaient pu s'entendre sur les prix, et qu'ensuite, ils avaient pris des parts de banque. Nous ne pensons pas que ceci concorde avec l'opinion de M. Brown, que lui et M. Oliver ont acheté les actions de la Banque fédérale et qu'ensuite M. Oliver a conclu les arrangements à Ottawa dans le délai (expirant le 31 décembre 1874) accordé par le télégramme adressé à M. Sutton.

Cette correspondance et les témoignages des autres personnes nous démontrent clairement que la mémoire de M. Brown est en défaut et conséquemment nous sommes portés à ne pas nous fier à sa version de cette affaire lorsqu'elle diffère de celle des autres. M. Brown ne sait pas ce qui s'est passé à Ottawa, et, sur ce point, nous ne pouvons être éclairés par son témoignage.

M. Burpé a vu dans le bureau de M. Fleming quelques-uns des messieurs mentionnés comme ayant visité Ottawa à propos de cette affaire; mais comme il n'était pas dans la pièce même, il n'a pas entendu ce qui s'est passé entre eux et M. Fleming.

Dans son témoignage, M. Fleming nous a dit que sa mémoire n'est pas bonne. MM. Oliver et Davidson lui ont tous deux parlé de cette affaire le 19 décembre; et la lettre ci-après mentionnée et qui porte la date du 24 de ce mois, venait de leur maison, mais il n'y a pas de documents écrits à

propos des procédés suivis et qui ont provoqué la décision qui constitue la substance de la réponse que leur fit M. Fleming le 29, ainsi qu'il est dit plus loin et il ne nous donne aucune indication à ce sujet ; il ne se souvient de rien de l'affaire, si ce n'est qu'on est allé à son bureau plusieurs fois, mais il ne peut pas dire " si c'était Oliver & Davidson ou un monsieur du nom de Brown."

Quand nous lui avons rappelé la part qu'il avait prise à cette correspondance—en vertu de laquelle il avait été permis à Oliver, Davidson & Cie de prendre la place de Sutton & Thompson, M. Fleming nous dit qu'il désirait nous faire comprendre qu'il n'avait rien à voir dans la rédaction des contrats, à moins qu'on ne lui demandât particulièrement d'intervenir — que dans le cas actuel il était probablement allé chez le ministre ou le sous-ministre, ou chez M. Buchingham, pour s'enquérir de la praticabilité de la chose, afin de se mettre en position de répondre à la lettre, mais nous avons compris que cette probabilité n'était qu'une conjecture.

Dans son témoignage, M. Trudeau nous a informé que traiter avec Oliver, Davidson & Cie, dans les circonstances où ils acquéraient les droits de Sutton & Thompson, c'est-à-dire d'après l'assertion faite dans leur lettre du 24 décembre, ne représentait pas la pratique usuelle du département—qu'il ne saurait dire pourquoi on a fait une exception dans ce cas, et que bien qu'il comprît l'irrégularité de l'affaire, il ne s'en est pas enquis, vû que la transaction a été conduite par le ministre.

Interrogé comme témoin au sujet de l'adjudication de ce contrat, M. Mackenzie dit qu'il ne se souvient pas des détails de l'affaire, qu'il ne pense pas avoir jamais lui-même pris des dispositions à propos des contrats et qu'il ne pouvait pas donner d'autres explications que celles contenues dans les dossiers du département.

Subséquentement, nous avons fait connaître à M. Trudeau la substance du témoignage de M. Mackenzie et nous lui avons demandé de s'enquérir de la chose avec soin, de façon à nous donner, si possible, un compte-rendu de ce qui avait eu lieu dans le département à l'époque des arrangements pris avec M. Oliver, ou M. Davidson ou toute autre personne représentant cette société. Rappelé comme témoin, il dit n'avoir rien à ajouter à sa première déposition et ne pas se rappeler avoir pris la moindre part à l'affaire.

Sutton et Davidson ont tous deux déclaré que le prix dont il avaient parlé à Toronto était moindre que celui obtenu en vertu du contrat.

Quand Sutton, Oliver et Davidson arrivèrent à Ottawa, il y a raison de croire que Sutton lui-même ignorait le fait qu'il n'y avait pas de soumission intermédiaire entre celle de Sutton et Thirtkell et celle plus élevée de Sutton et Thompson ; il dit qu'il croit avoir appris la chose pour la première fois d'Oliver et Davidson.

Davidson a déclaré que lorsqu'il sont partis d'Ottawa ils ne savaient pas positivement s'ils obtiendraient ce contrat (au prix le plus élevé) mais il " pensait que cela le paraissait. "

Sutton dit que son premier arrangement était qu'Oliver et Davidson " devaient se joindre à lui, " dans le marché proposé par la soumission de Sutton & Thirtkell (la plus basse), et il croit qu'il a été verbalement décidé, pendant qu'ils étaient à Ottawa, entre eux et le gouvernement, que la soumission de Sutton et Thompson serait écartée, et que celle de Sutton et Thompson serait acceptée car, après que les arrangements eurent été pris, ils retournèrent " pour fixer les choses, " et il pense qu'il n'y a pas de doute que le marché a été accepté par le gouvernement.

En sus de la quatrième part des profits qui avait été promise à Sutton lorsqu'il a d'abord pris ses arrangements avec Oliver et Davidson sur la base de la plus basse soumission, on lui a, de fait, avant d'obtenir le contrat sur la plus haute soumission, payé une autre somme de \$800 qui, dit-il, " devait aller à Thompson, " et ce montant, (ou une partie), fut payé à Thompson en considération de l'abandon de ses intérêts dans la plus haute soumission.

Cette transaction avec Thompson ne faisait pas partie du premier marché, et c'était une dépense inutile, à moins qu'il n'aient appris en arrivant à Ottawa qu'il était à propos de prendre la place de Thompson.

Après la visite faite à Ottawa par Sutton, Oliver & Davidson, la première chose dont il est tenu note dans le département au sujet de la substitution de la plus haute soumission est la lettre suivante :—

INGERSOLL, le 24 décembre 1874.

" MON CHER MONSIEUR,—Nous avons maintenant pris des arrangements pour exécuter la soumission de Sutton, Thompson & cie, de Brantford, pour la sec-

tion 5 du télégraphe du Pacifique canadien. Quand serait-il à propos de conclure le marché avec le département? Pourrait-on retarder jusqu'après les élections dans l'Ontario? Veuillez nous conseiller et obliger

“(Signé,) OLIVER, DAVIDSON & CIE.,
“Par A. OLIVER.

“A. S. FLEMING,
“Ingénieur en Chef C. P. C.”

La réponse fut comme suit :—

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
“BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
“OTTAWA, le 29 décembre 1874.

“MESSIEURS,—J'ai reçu votre lettre du 24 du courant, au sujet de la construction du télégraphe entre le lac Supérieur et le Manitoba.

“Cette affaire peut être conclue n'importe quand vous jugerez convenable de venir ici.

“Bien à vous,
(Signé,) SANDFORD FLEMING.

“OLIVER, DAVIDSON & CIE., Ingersoll.”

La phraséologie de la lettre du 24 décembre, le mot “maintenant” qui se trouve dans l'original, nous met sous l'impression que l'intention était d'informer M. Fleming de l'accomplissement de ce dont il avait été auparavant question entre eux comme étant incertain—et ce à quoi on faisait allusion c'était la retraite de Thompson; chose qui n'était devenue désirable qu'après leur entrevue du 19 décembre.

M. Oliver se rendit ensuite à Ottawa sans aucun de ses associés et s'assura du contrat, qui a été conclu dans sa forme actuelle le ou vers le 9 février 1875.

A une époque quelconque, Sutton donna une lettre à M. Oliver, laquelle devait être remise au gouvernement, pour expliquer qu'il refusait d'exécuter la soumission de Sutton & Thirtkell, c'est-à-dire la plus basse. On n'en donne pas la date. On ne peut obtenir au département aucune trace de son contenu ni de la date qu'elle portait.

Sutton dit qu'il pensait qu'il n'y avait pas de document pour transférer les intérêts de Sutton & Thompson à Oliver, Davidson & Cie. On avait surtout laissé à Oliver le soin de prendre des arrangements avec le gouvernement pour obtenir le contrat.

Voici toujours ce qui est évident—c'est qu'au 19 décembre expirait le délai qui avait été accordé à Sutton & Thirtkell pour fournir des garanties. Ceux qui représentaient cette société étaient à Ottawa pour faire la chose. Ils ne réussirent pas et cependant cet échec ne fut suivi de rien de ce qui aurait dû se faire dans le département d'après les usages et les règles en pareils cas.

Sutton & Thirtkell n'ont pas été officiellement écartés et l'on n'a pas offert d'adjuger le contrat aux plus hauts soumissionnaires après eux. La raison que fournit la preuve à ce sujet, c'est que le prix le plus élevé irait à la compagnie qui comptait au nombre de ses membres une personne qui n'avait pas jusque là pris part aux transactions et des droits de laquelle il fallait disposer ou faire l'acquisition avant qu'Oliver, Davidson & Cie, pussent s'assurer le plus haut prix. Les négociations sont apparemment restées pendantes afin que, s'il y avait moyen, la chose pût se faire.

Les documents officiels démontrent :

- (1.) Qu'on n'a pas décidé d'écarter la soumission de Sutton & Thirtkell ;
- (2.) Qu'il n'y avait pas de raison pour cela ;
- (3.) Qu'il n'y a pas eu de communication adressée à Sutton & Thompson, ni à personne les représentant, pour les informer que le gouvernement se proposait d'adopter leur soumission, jusqu'à ce qu'Oliver, Davidson & Cie, le 24 décembre, eurent communiqué le fait qu'ils avaient pris la place des plus hauts soumissionnaires ;
- (4.) Qu'il n'y a pas eu abandon des intérêts de Sutton & Thompson (les plus hauts soumissionnaires) à Oliver, Davidson & Cie. ;
- (5.) Qu'on n'a pas décidé que Oliver, Davidson & Cie. avaient droit de prendre la place de Sutton & Thompson.

Vu le manque de preuve directe dans les déclarations des quatre témoins qui étaient pécuniairement intéressés au contrat, et l'insuffisance des minutes du département combinée avec le défaut de mémoire des employés, nous sommes obligés d'appuyer nos opinions en partie sur une preuve de circonstance.

Nous pensons qu'il y a raison de croire que le 19 décembre 1874, M. Oliver et M. Davidson, d'après arrangement pris à cet effet avec M. Sutton, sont allés au département des Travaux publics avec l'intention de se faire

adjuger ce contrat d'après la soumission de Sutton & Thirtkell et de fournir les garanties exigées dans le délai fixé ; que pendant qu'ils étaient au département, ils ont appris qu'ils pourraient obtenir un plus haut prix s'ils pouvaient prendre la place de Sutton & Thompson ; qu'incertains de pouvoir réussir en cela, ils n'abandonnèrent pas leur position comme plus bas soumissionnaires ; mais qu'ils se sont subséquemment assurés de la retraite de Thompson, laquelle, du consentement de Sutton, leur donnait alors la position qu'ils désiraient ; qu'on ne donne aucune raison de cette substitution et qu'on ne peut en découvrir aucune.

La preuve nous porte à conclure qu'en obtenant ce contrat les entrepreneurs ont eu des avantages illicites.

(1.) Les plus bas soumissionnaires qui restaient sur les rangs, (Waddle & Smith) ont été écartés sans qu'on leur ait accordé un délai fixe pour fournir leurs garanties.

(2.) Les entrepreneurs ont obtenu un prix plus élevé que celui auquel ils voulaient se faire adjuger le contrat.

(3.) Le gouvernement pouvait être partie à un contrat avec les mêmes entrepreneurs pour les mêmes travaux pour \$28,000 de moins que le montant qu'il a été convenu de payer à M.M. Oliver, Davidson & Cie.

La preuve ne fait pas connaître la raison pour laquelle on a payé un prix plus élevé.

Vers la fin des travaux entrepris en vertu de ce contrat, on fit un arrangement par lequel les entrepreneurs devaient exploiter la ligne.

Le 3 mai 1876, M. Fleming fit le rapport suivant :

OTTAWA, 3 May 1876.

" F. BRAUN. Ecr.,

" Secrétaire du département des Travaux publics.

" MONSIEUR,--Oliver, Davidson & Cie., entrepreneurs de la construction du télégraphe entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, ont offert de mettre la ligne en opération à mesure qu'elle avancera de chaque extrémité, fournissant des bureaux là où il n'y a pas de constructions, les batteries, les instruments et les opérateurs, à raison de dix piastres (\$10) par mille, par année ; tous les messages expédiés pour le compte du gouvernement devront être gratis. En outre des \$10 par mille ils auront droit aux bénéfices qui pourraient provenir d'autres sources, en exigeant du public les mêmes taux que les compagnies de télégraphe de Montréal et de la

Puissance. Si l'on accepte cette proposition, ce serait un grand avantage pour les explorations et la construction de la ligne, et comme le prix par mille ne paraît pas déraisonnable, je recommande que l'offre soit acceptée.

Bien à vous.

(Signé,) SANDFORD FLEMING."

Cela fut suivi d'un ordre en conseil ayant l'effet suivant :

*Copie du rapport d'un comité de l'honorable conseil privé approuvé par
Son Excellence le gouverneur général en conseil le 19 mai 1876.*

"Vu le mémoire, en date du 13 mai 1876, de l'hon. ministre des Travaux publics, faisant rapport que M.M. Oliver, Davidson & Cie, entrepreneurs de la construction du télégraphe entre le lac Supérieur et la rivière Rouge ont offert de mettre la ligne en opération à mesure qu'elle avancera à partir des deux extrémités, fournissant les bureaux là où il n'y a pas de construction, les batteries, les instruments et les opérateurs, à raison de \$10 par année, tous les messages du gouvernement devant être expédiés gratis, avec l'entente qu'ils profiteront des bénéfices qui pourraient venir du public auquel on devra faire payer des taux semblables à ceux des compagnies de télégraphe de Montréal et de la Puissance ;

"Que les dites conditions paraissent raisonnables et que l'usage gratuit de la ligne du télégraphe serait très avantageux au gouvernement pour les fins d'exploration et de construction du chemin de fer du Pacifique ;

"En conséquence, le ministre recommande l'acceptation de cette offre, le contrat devant prendre fin en donnant six mois d'avis à l'entrepreneur, à n'importe quelle époque, et moyennant le paiement de toute fraction de l'année au taux ci-dessus.

"Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

"W. A. HIMSWORTH, G. C. P."

Par une lettre du 10 juin 1876, l'offre de M.M. Oliver, Davidson & Cie. fut acceptée ; mais la partie de la ligne qui se trouve entre Selkirk et le Portage du Rat ne leur fut pas livrée, vu qu'elle était exploitée par M. Rowan, l'ingénieur du district, et par ses subalternes pour le compte du gouvernement. L'extrémité occidentale de cette ligne couverte par ce contrat était bien construite jusqu'à Whitemouth ; à partir de ce point la région est difficile et la ligne n'y avait pas été aussi bien construite. En bien des endroits on avait coupé la tête des arbres et on y avait fixé les fils. Ceci a eu pour effet de faire périr les arbres et comme les racines pourrissaient, les supports et la ligne avaient été renversés sur le sol. M. Brown, un des entrepreneurs, a déclaré que lors de la construction, les poteaux avaient

été placés au milieu de la chaussée, particulièrement sur la section B ; qu'il demanda la permission de les déplacer aux frais du gouvernement, ce qu'on ne lui accorda pas, mais les entrepreneurs du chemin de fer reçurent cette permission et la chose fut faite, mais sans soin, ce qui a causé des embarras.

Sur la section 41, il dit que des excavations avaient été faites au pied des poteaux, et que la quantité de terre qu'on y avait laissée étant insuffisante pour les soutenir, ils avaient été renversés par le vent. La principale partie des poteaux sur cette section était d'un bois meilleur que sur la section 1. M. Rowan, ingénieur de district à Winnipeg, a déclaré que l'entretien de cette ligne laissait à désirer, surtout pour la partie située à l'est du Portage du Rat, et que ce fait avait considérablement affecté le service du chemin de fer ; qu'il en était résulté des pertes et des délais sérieux dans l'exécution de l'ouvrage. Il pouvait communiquer directement de son bureau avec cette ligne, et il se tenait toujours au courant de la façon dont elle était entretenue. Ordinairement on répétait les messages au Portage du Rat, mais ceci n'a pas été invariablement pratiqué. Il a déclaré que la ligne était en mauvais état, et qu'elle a été insuffisamment entretenue durant environ un sixième de l'année. Voici le rapport fait par M. Gisborne, du service des télégraphes et signaux.

“SERVICES DES TÉLÉGRAPHES ET SIGNAUX.”

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

“ OTTAWA 29 décembre 1879.

“ MONSIEUR,—Après un examen sérieux du contrat et de la correspondance qui ont rapport au contrat de MM. Oliver, Davidson & Cie pour la construction et l'entretien de la ligne du télégraphe entre le fort William et Selkirk, et aussi du marché passé par la suite pour la mettre en opération, j'ai l'honneur de faire rapport :

“ 1o. Que les isoloirs etc., (ainsi que j'en puis juger par les spécimens que j'ai sous les yeux), n'étaient certainement pas de la meilleure qualité ordinairement en usage, ainsi que l'exigeait le contrat. 2o. Que la ligne, (comme la chose m'a été représentée) a été très mal construite, et qu'elle a été et qu'elle est entretenue d'une façon tout à fait insuffisante—par exemple, on rapporte que les fils ont été à terre,

19 jours en septembre 1878.

19 “ “ Octobre. “

14 jours en Novembre, 1878.

10 " " Décembre, "

" Depuis ces dates (ce sont mes renseignements), il n'y a pas eu de rapport de fait au département, tel qu'ordonné par M. Sandford Fleming. Je suis aussi informé par les ingénieurs qui ont dernièrement traversé la ligne, qu'elle est dans le plus déplorable état.

" Je suis d'avis, en conséquence, que la demande de MM. Oliver, Davidson & Cie., leurs successeurs et ayant cause, de la remise des \$10,000 déposées pour le contrat ou des 10 pour cent de retenue, ou d'aucune partie d'icelle ou d'aucun paiement échu pour la mise en opération de la ligne, est actuellement inadmissible, et qu'on ne devrait faire aucun autre paiement jusqu'à ce que la ligne ait été inspectée et que son bon état ait été attesté par le surintendant.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre très obéissant serviteur.

F. N. GIBBONE.

" *Surintendant du service des télégraphes et signaux.*

" A l'Honorable,

" Ministre des Chemins de fer et canaux."

Nous ne pouvons pas dire si ces entrepreneurs ont rempli les conditions de leur contrat selon le sens légal. Nous trouvons qu'ils n'ont pas construit une bonne ligne. Par leur contrat, ils se sont obligés à entretenir la ligne en bon état de service pendant une période de cinq ans à partir de l'achèvement. Jusqu'à la date de notre commission, ils ne l'avaient pas fait. Les sommes suivantes ont été payées en rapport avec ce contrat jusqu'au 30 juin 1880 :

30 Juin 1875.....	\$ 2,140
" 1876.....	49,410
" 1877.....	39,450
" 1878.....	88,600
" 1879.....	33,500
" 1880.....	2,200
<hr/>	
Construction.....	\$215,300
Entretien.....	3,868
<hr/>	
Total.....	\$219,168

CONTRAT No. 5.

Construction du chemin de fer.

En vertu de ce contrat, en date du 30 août 1874, Joseph Whitehead entreprit de faire les excavations nécessaires et le nivellement sur l'embranchement de Pembina, au taux de 22 centins par verge cube, de la manière spécifiée au dit contrat. L'ouvrage a été commencé précipitamment à cause des rapports faits par des gens influents du Manitoba au sujet du grand nombre de personnes qui se trouvaient dans des circonstances difficiles par suite des ravages causés par les sauterelles, et M. Rowan, ingénieur du district à Winnipeg reçut ordre d'étudier et tracer une ligne entre Emerson et Winnipeg sur laquelle on pût commencer les travaux immédiatement, en se conformant autant que possible aux instructions au sujet de la ligne entre ces deux points. Le 8 août 1874, le gouvernement demanda par la voie des journaux des soumissions pour le terrassement de l'embranchement de Pembina entre la frontière internationale et un point situé vis-à-vis la ville de Winnipeg. On dressa des spécifications, portant la même date, pour l'usage des ingénieurs. Elles faisaient voir que les travaux à entreprendre ne s'étendraient pas sur une aussi grande distance que celle mentionnée dans les annonces et que les travaux à faire se divisaient en deux sections : le No. 1, la section sud, passant à travers les townships 2, 3, 4 et 5, environ 24 milles ; le No. 2, la section centrale, à travers les townships 6, 7, 8 et 9, environ 24 milles. L'ouvrage consistait en travaux d'excavations et de terrassement nécessaires pour faire une chaussée, laissant des ouvertures aux endroits où passent les cours d'eau pour la construction subséquente des ponts. Les soumissions ne comprenaient qu'un article ayant trait au prix par verge cube de cet ouvrage. On les ouvrit le 26 août, le jour suivant celui fixé pour leur réception. On en avait envoyé vingt et une, dont les prix variaient de 21 à 59 centins la verge. Les trois plus basses étaient celles de :

- C. Peach..... à 21 centins.
- Joseph Whitehead..... à 22 centins.
- A. H. Clark..... à 22 centins.

Le même jour, M. Peach demanda à voir le ministre au sujet de sa soumission. Le lendemain, 27, M. Peach écrivit qu'il regrettait de ne

pouvoir fournir le cautionnement requis et demanda un délai pour attendre des nouvelles d'Angleterre. Le lendemain, le secrétaire du département l'informa que le délai ne pouvait être accordé. Le 7 septembre 1874, un ordre en conseil autorisait l'acceptation de la soumission de M. Whitehead, et le contrat fut passé à ces conditions.

A l'époque où M. Peach et M. Whitehead faisaient leurs soumissions, ils pensionnaient dans la même maison à Toronto. Un arrangement eut lieu entre eux avant que le contrat fût adjugé à M. Whitehead, par lequel M. Peach devait aller au Manitoba comme contre-maître pour M. Whitehead. Il le fit, et pour ses services reçut \$100 par mois avec la pension. Il poursuivit plus tard M. Whitehead devant les tribunaux de Manitoba, en prétendant qu'il était véritablement associé dans ce contrat, mais il perdit son procès. La preuve faite devant la commission nous porte à croire que M. Peach était étranger au pays et n'avait que peu de ressources; que le fait que M. Whitehead a obtenu le contrat n'est dû à aucun marché intervenu entre eux pour empêcher M. Peach de fournir les garanties nécessaires. En prenant ce contrat, M. Whitehead ne consultait que son propre intérêt, et il n'était associé ni nominalemeut ni réellement avec qui que ce soit. Au moment où ce contrat fut passé le tracé de la ligne n'était pas complètement fixé, mais il n'y eut pas pour cela de délai, attendu que la région à traverser était d'accès facile et que les ingénieurs ont pu faire le tracé en avant des employés de l'entrepreneur. Les spécifications et le contrat régulier sur lequel elles s'appuyaient ne comprenaient pas tout l'ouvrage qui a été fait par la suite par M. Whitehead en vertu de cette convention. La section sud mentionnée dans ces documents ne comprenait pas le township, situé au Manitoba, près de la frontière, pour la raison que la jonction avec le chemin de fer du Minnesota n'existait pas encore, et que tant que la chose n'était pas faite on ne pouvait fixer de point de jonction. Pareillement la section nord ne comprenait pas la route à travers le township situé près de St. Boniface, parce que la ligne précise n'était pas encore déterminée.

L'ouvrage fait par l'entrepreneur aux prix mentionnés dans ce contrat, comprenait des parties de ces distances ainsi omises des spécifications, comme nous le disons ci-dessus.

M. Whitehead dit qu'il commença les travaux du côté sud de la pro-

priété de l'évêque Taché, à St. Boniface, et qu'il se rendit jusqu'à la frontière de la province.

Nous concluons qu'en obtenant ce contrat, l'entrepreneur ne reçut aucun avantage illicite et que, à l'époque de l'adjudication, le gouvernement n'a pas eu l'occasion de faire faire l'ouvrage à meilleure composition,

Un différend a surgi entre l'entrepreneur et le gouvernement à propos du mesurage de la quantité d'ouvrage qui a été faite, mais la question fut réglée à la satisfaction de M. Whitehead, bien que ce fût à un prix moindre que ce qu'il réclamait, et le contrat a été complètement exécuté, et le prix stipulé a été payé.

Les dépenses faites en vertu de ce contrat ont été comme suit :—

Au 30 juin 1875.....	\$18,900 00
“ “ 1876.....	175,965 00
“ “ 1877.....	13,298 00
Total.....	<u>\$208,163 00</u>

CONTRAT NO. 5 A.

Construction du Chemin de Fer.

Bien que ce contrat soit numéroté comme s'il se rapportait au contrat 5, il ne fut passé qu'en mai 1877, près de trois ans après celui-là. Il n'y a pas de marché régulier au sujet des travaux exécutés en vertu de cet arrangement qui est inscrit dans les registres du département comme étant le contrat 5 A. Il n'y a pas eu non plus d'entente, verbale ou autre, entre M. Joseph Whitehead, celui qui a fait l'ouvrage, et quelqu'autre personne agissant au nom du gouvernement, pour définir ce qu'il y avait à faire. Le contrat fut entrepris dans les circonstances suivantes :

En mai 1875, un marché est intervenu, entre le département et la compagnie de transport de la rivière Rouge (voir contrat 18) par lequel il était stipulé qu'une certaine quantité de lisses (nécessaires pour la section 14) serait transportée de Duluth à Selkirk. La chose ne fut pas faite parce que, dit-on, la condition des eaux dans la rivière Rouge, aux rapides situés au

nord de Winnipeg ou auprès, ne le permettait pas. L'ingénieur en chef soumit la lettre et le mémoire suivants :

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

“ OTTAWA, le 19 avril 1877.

“ *Mémoire,*

“ En vertu du contrat passé avec Sutton, Thompson & Whitehead, les lisses doivent leur être fournies de façon à ce qu'ils puissent procéder à la confection de la route sur la section 14.

“ Les lisses devraient naturellement être livrées à quelque point sur la ligne ou auprès, disons à Selkirk. Il y en a actuellement 918 tonnes à Selkirk, ce qui suffit pour couvrir dix milles. Il devient donc nécessaire d'en transporter autant qu'il en faut à ce point, depuis Winnipeg où elles se trouvent.

“ La quantité totale des lisses demandées pour être posées sur la partie de la voie entreprise par Sutton, Thompson & Whitehead est de près 11,000 tonnes.

“ Il y a quelques jours, j'ai envoyé un télégramme à St Paul pour demander aux expéditeurs à quel prix ils transporteraient les lisses de Winnipeg à Selkirk. J'ai aussi télégraphié au même effet à Winnipeg et j'ai reçu les réponses.

“ Une offre est venue de M. Kittson, gérant de la compagnie de transport de la rivière Rouge, me disant que le transport se ferait au taux de \$2.13 la tonne (2,240 lbs.) pourvu que son offre fût immédiatement acceptée, attendu que tout l'ouvrage doit être fait dans les cinq ou six semaines qui vont suivre, si l'on peut le faire par eau pendant cette saison.

“ Le coût du transport des lisses depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk, en y comprenant les travaux de terrassement à faire entre le bord de l'eau et la voie ferrée, serait probablement de \$3.00 la tonne, ce qui reviendrait à \$30,000.

“ M. Whitehead offre de faire le terrassement sur le prolongement de l'embranchement de Pembina au prix fixé pour son contrat actuel, et de poser la voie au même taux que pour les sections 14 et 15. J'ai examiné le profil de la ligne et je suis d'opinion que pour le moment on peut réduire, en quelques endroits, les rampes, d'un pied environ, de manière à diminuer le nombre de verges dans les ramblais d'environ 8,000 verges par mille, et là-dessus j'ai basé les évaluations suivantes :—

Nivellement 20 milles à 8,000 verg. c. ; 160,000 verg. c. à \$	0,22.....	\$35,200
Traverses “ “ 45,000 “	0,40.....	18,000
Pose des lisses 20 milles.	290,00.....	5,800
Ponts sur cours d'eau		1,000
Total.....		\$60,000

Il paraîtrait d'après cela que la pose de la voie sur l'embranchement du Paci-

fique, avec des rampes abaissées, ne coûterait que \$30,000 de plus que le transport des lisses par eau, et j'aimerais à soumettre à l'attention du ministre la question de savoir s'il ne serait pas mieux de faire des arrangements avec M. Whitehead.

Je ne veux pas dire que l'extrémité nord de l'embranchement de Pembina devrait rester à l'état de ce que j'ai appelé une sous-rampe, attendu qu'en cet état elle ne vaudrait pas autant ; mais cela répondra à la nécessité de transporter les matériaux destinés à la ligne pour quelques années à venir, et il faut se rappeler qu'on rencontrera autant de difficulté à expédier du matériel roulant à Selkirk, lorsqu'on en aura besoin par la suite, qu'on en éprouve maintenant à faire descendre les rails, à moins que la ligne ne soit prolongée de la façon que j'indique.

“ J'aimerais à soumettre une raison pour laquelle il serait à propos de mettre immédiatement à effet la recommandation que je fais ci-dessus. La ligne entre Winnipeg et Selkirk passe près d'un dépôt de gravier propre au ballastage, et l'on est sous l'impression qu'il n'y a rien sur la section 14 de convenable pour cette fin.

“ L'entrepreneur serait alors en état d'exécuter cette partie de son ouvrage à une date rapprochée, si la route était faite comme on le propose, sur le prolongement de l'embranchement de Pembina.

“ SANDFORD FLEMING,

“ *Ingénieur en Chef.*”

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

“ OTTAWA, le 2 mai 1877.

“ MONSIEUR,—A propos du prolongement de l'embranchement de Pembina, depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk, dont il est question dans ma lettre du 19 avril dernier, et de votre communication du 30 du même mois, je proposerais—afin qu'il n'y ait pas de malentendu quant aux conditions auxquelles l'ouvrage doit être fait, qu'un ordre en conseil fût rendu pour accepter la proposition de M. Whitehead et déterminer les conditions.

“ Si je comprends bien, voici quelle est la proposition :—le terrassement (qui ne doit pas excéder 8,000 verges par mille) sera fait au prix du premier contrat de M. Whitehead pour l'embranchement de Pembina, savoir : 22 centins la verge. L'autre ouvrage devra être fait aux prix de M. M. Sutton, Thompson & Whitehead, dans leur contrat pour la section 15, c'est-à-dire, les traverses, 40 centins la pièce ; la pose de la voie et le ballastage, \$200 le mille.

“ Je crois qu'il sera nécessaire de traiter cette question à titre de contrat supplémentaire pour l'embranchement de Pembina.

“ La chose ne devrait pas se faire en vertu du contrat 15, attendu que la comptabilité de l'embranchement Pembina devait être distincte du compte de la ligne principale.

Je suis etc., etc.,

“ SANDFORD FLEMING.

“ F. BRAUN, Ecr.

“ Secrétaire, Travaux Publics.”

Ceci fut suivi de l'ordre en Conseil conçu en ces termes :—

Copie d'un rapport du comité de l'Honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 11 mai 1877.

“ Sur rapport, en date du 28 avril 1877, de l'Honorable ministre des Travaux publics, qui déclare qu'en vertu du contrat passé avec les entrepreneurs de la section no. 14 du chemin de fer du Pacifique Canadien, le gouvernement doit fournir les rails qui ont servi à la pose de la voie ;

“ Que le poids des rails nécessaires a cette fin est évalué par l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique Canadien à près de 11,000 tonnes et qu'il ajoute qu'il y en a déjà 918 tonnes sur les lieux prêts à être employés, à Selkirk, ce qui laisse environ encore 10,082 tonnes à fournir ;

“ Qu'il est nécessaire de pourvoir au transport de cette quantité de rails d'acier depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk, dans le cours de la saison actuelle ;

“ Qu'on s'est assuré que le coût probable du transport par eau, entre les endroits nommés, serait de \$30,000 et que pour que cela se fasse même à ce prix, il faudrait faire l'onvrage dans les cinq ou six semaines qui vont suivre, avant que le niveau de la rivière ne baisse ;

“ Que l'on suggère que, dans ces circonstances, il est opportun de prolonger le chemin de fer d'embranchement de Pembina et Winnipeg qui se termine actuellement à Winnipeg, jusqu'à Selkirk, à une distance de vingt milles ;

“ Que l'ingénieur en chef représente que M. Whitehead, l'entrepreneur, a offert de faire le terrassement sur ce prolongement au prix fixé dans son contrat pour le terrassement, savoir, 22 centins la verge cube, et de poser la voie au prix fixé dans son contrat actuel pour le chemin de fer du Pacifique, savoir : — \$290 par mille ; et l'ingénieur en chef en réduisant les rampes sur les profils d'environ un pied dans quelques endroits, de façon à diminuer la quantité de verges de terrassement à faire jusqu'à environ 8,000 verges, peut fournir les estimations suivantes du coût de ces vingt milles de chemin de fer, savoir :

Terrassement, 20 milles. à 8000 verges cubos, 160,000 verges à 22 cts.....	\$35,200
Traverses 15,000 à 40 centins.....	18,000
Pose de la voie, 20 milles à \$290.....	5,800
Construction des ponts sur les cours d'eau.....	1,000

\$60,000

“ On verra, observe le ministre, que le coût de tout l'ouvrage, la pose de la voie, le terrassement etc, comme ci-dessus mentionné n'est que de \$30,000 de plus que le coût du transport des rails par les moyens les plus faciles depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk.

“ Il paraît, de plus, qu'en ouvrant de suite cette ligne de chemin de fer, on trouverait un dépôt de gravier propre au ballastage que l'on pourrait faire servir immédiatement pour la section 14, sur laquelle on est sous l'impression qu'on ne peut trouver de quoi faire le ballast.

“ Que l'on fait remarquer que la ligne servirait aussi pour conduire le matériel roulant à Selkirk lorsqu'il serait nécessaire pour l'usage du chemin de fer du Pacifique. Vu ces considérations, le ministre est de la même opinion que l'ingénieur en chef, qu'il est à propos de procéder immédiatement à la construction du prolongement de l'embranchement de Pembina depuis Winnipeg jusqu'à Selkirk ;—et il recommande en conséquence qu'il soit autorisé à donner instruction à l'ingénieur en chef, d'ordonner à l'entrepreneur (M. Whitehead) d'exécuter les travaux aux prix mentionnés, savoir : terrassement, 22 centins la verge cube, ce prix étant celui fixé au contrat, pour la construction de l'embranchement depuis la ligne principale jusqu'à la frontière près de Pembina ; traverses, 40 centins pose de la voie, \$290 le mille, ces prix étant ceux fixés au contrat pour les traverses sur la ligne principale entre Selkirk et Kiwatin, pour les contrats 14 et 15 ; construction des ponts, \$1,000, le coût total ne devant pas excéder \$60,000.

“ Le ministre fait observer que ce n'est pas son intention de laisser le chemin dans l'état que l'ingénieur appelle “ sous-rampe,” attendu que dans cet état il ne vaudrait pas autant, bien qu'il répondrait au but auquel il était destiné pour quelques années à venir, savoir : le transport des matériaux, etc.

“ Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ *Greffier du conseil privé.* ”

Le même jour M. Braun envoya le télégramme suivant :

11 Mai 1877.

“ Autorisez M. Whitehead à procéder au prolongement de Pembina, comme partie du premier contrat, à vingt deux (22) centins pour le terrassement, et pour les autres travaux aux prix mentionnés au contrat (15).

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.* ”

“ J. N. Rowan, Winnipeg. ”

Et la lettre suivante fut envoyée à l'ingénieur en chef suppléant, cinq jours après ce télégramme :

“ MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous informer que le 7 courant, M. Rowan a reçu instruction par le télégraphe d'autoriser M. Whitehead à commencer les travaux sur le prolongement de Pembina comme faisant partie de son premier contrat, à raison de vingt-deux (22) centins par verge cube pour les excavations dans le sol, et les autres travaux aux prix fixés dans son contrat pour la section (15) quinze.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant, serviteur,

“ F. BRAUN.

“ *Secrétaire.*

“ MARCUS SMITH ECR.,

“ Ingénieur en chef suppléant,

“ Chemin de fer du Pacifique canadien, Ottawa.”

Conformément à la recommandation de M. Fleming faite à la fin de sa lettre du 2 mai, citée plus haut, on considéra cela comme un contrat additionnel pour l'embranchement de Pembina. Pourtant ce n'était pas un contrat additionnel, à moins que l'obligation de construire une partie quelconque du chemin de fer ne soit le supplément du traité en vertu duquel une partie adjacente a été construite. On n'avait jamais demandé aucune soumission publiquement autrement pour les travaux exécutés en vertu du marché connu comme étant le contrat 5 *a*. Comme il a été ci-devant mentionné dans notre rapport à propos du contrat 5, les spécifications sur lesquelles ce contrat a été basé limitaient la distance sur laquelle les travaux devaient être faits, et pour lesquels on devait recevoir des soumissions, aux sections centrales et sud de l'embranchement de Pembina ; la section sud comprenant les townships numéros 2, 3, 4 et 5, et la section centrale, les numéros 6, 7, 8 et 9—la limite nord de toute cette distance devant être un point situé à quelques milles au sud de St. Boniface. De plus l'ouvrage même, en vertu du contrat 5, ne couvrait qu'un seul des items mentionnés dans le télégramme de M. Braun, daté le 11 mai. Ce télégramme devait comprendre au moins quatre des items mentionnés dans l'ordre en conseil, savoir ; le terrassement, les traverses, la pose de la voie et la construction des ponts ; le contrat 5 ne comprenait que la chaussée décrite dans les spécifications de M. Fleming en date du 8 août 1876, et se rapportant comme suit au contrat :

“ Section 5. Les travaux à être maintenant adjugés par contrat comprennent l'excavation et le terrassement nécessaires pour former la chaussée, ou telle par-

tie de ces travaux que le ministre des Travaux publics pourra déterminer dans les limites des deux sections ci-dessus mentionnées."

De fait, le télégramme de M. Braun ne limitait pas les travaux à ce qui était décrit dans l'arrêté du conseil cité plus haut, non plus que sa lettre subséquente, en date du 16 mai, envoyée à M. Smith.

D'après le marché connu comme étant le contrat 5 A, plusieurs sortes de travaux ont été exécutés et ont été payés, quelques-uns mentionnés dans le dit ordre en conseil, mais beaucoup d'autres que cet ordre ne comprenait pas. La dépense totale a été de \$16,124.

On n'a demandé des soumissions pour aucune partie des travaux. On a dépensé plus de \$100,000 du coût total, parce qu'on a accordé des prix doubles de ce qui aurait été accordé si on avait soumis les travaux à la compétition publique.

Sur un seul chef on a accordé \$24,682 pour des fossés d'assèchement à raison de 45 centins la verge. L'entrepreneur lui-même a déclaré que si cet ouvrage avait été adjugé au moyen de soumissions on aurait pu le faire faire pour la moitié du prix payé.

Sur cette section, entre St. Boniface et Selkirk, l'ouvrage fait comprend environ vingt quatre sortes de travaux au lieu des quatre mentionnées dans l'ordre en conseil. Ils sont donnés en détail dans le rapport de M. Fleming, de 1879, page 126. La dépense qui y est mentionnée s'est élevée avant la date de notre commission à la somme mentionnée par nous. M. Mackenzie, M. Trudeau, et M. Braun ont été examinés par nous, pour rechercher la raison du télégramme du 11 mai accordant les hauts prix de la section 15 à tous les travaux à faire sur ce prolongement de la ligne, excepté pour l'item des 22 centins, mais aucun d'eux n'a pu nous renseigner. M. Fleming dit :

"Toute l'affaire paraît être un malentendu. On n'avait pas d'abord l'intention de faire des fossés d'assèchement."

Le 16 juillet 1877, M. Smellie signala la chose dans une lettre adressée au secrétaire ; et attira l'attention sur l'excédant des dépenses, \$60,000 seulement étant autorisées par l'ordre en conseil, et fit remarquer le prix élevé de 45 centins qu'on avait exigé pour les fossés d'assèchement. Subséquemment, il attira l'attention de M. Marcus Smith, le sous-ingénieur en chef, sur cet article. Mais M. Smith décida que M. Whitehead avait droit au prix exigé,

vu que c'était le même que celui payé sur la section 15. Le souvenir de M. Smellie est que M. Marcus Smith a dit que ce prix était autorisé par l'ordre en conseil. Ceci pouvait difficilement être soutenu, puisque l'ordre en conseil spécifiait les items auxquels il avait rapport, et qu'il n'était pas fait mention de celui-là. Il est probable que ce qui a déterminé la décision, c'est le télégramme du 11 mai et la lettre du 16 mai qui autorisaient de payer les prix fixés sur la section 15 pour les items autres que ceux mentionnés dans ces communications.

Nous ne croyons pas nécessaire de donner notre opinion sur la question de savoir si les clauses 3, 4, 12 et 16 de l'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien de 1874, mises ensemble, exigeaient que la construction de l'un des embranchements fût faite par compétition publique plutôt que par ordre en conseil.

La preuve nous porte à conclure qu'en obtenant les prix qui ont été payés ostensiblement d'après ce contrat, l'entrepreneur a obtenu un avantage illicite, c'est-à-dire, pour certains travaux, des prix plus élevés que ceux auxquels on aurait pu faire faire ces travaux ; qu'en faisant faire ces travaux de cette manière le département a augmenté sans nécessité le coût du chemin de fer.

L'ouvrage a été complété, et les sommes suivantes ont été dépensées à cette fin jusqu'au 30 juin 1880 :—

20 juin 1877.....	\$ 900 00
“ 1878.....	100,600 00
“ 1879.....	40,200 00
“ 1880.....	19,324 97
	<hr/>
	\$161,124 97

CONTRATS NOS. 6, 7, 8, 9, 10 et 11.

Rails d'acier et éclisses, boulons et écrous.

Ces contrats sont pour l'achat de 50,000 tonnes de rails d'acier comprenant, dans chaque cas, des éclisses et, dans quelques-uns, des boulons et écrous. Les noms des entrepreneurs et les quantités fournies par chacun, ainsi que les prix payés sont donnés ci-dessous. Les prix des boulons et des écrous sont mentionnés pour les endroits où les contrats ont été passés ; celui des éclisses est le même que celui des rails :—

No. du contrat.	_____	Tonnes de Rails.	Prix.	Prix des boulons et écrous, s'il y en a.
6	Guest & Cie.....	5,000	\$ c. 54 00	\$ c. 93 29
	" "	5,000	55 24	93 29
7	Ebbw Vale Steel, and Coal Co.....	5,000	53 53	117 41
8	The Mersey Steel and Iron Co.....	20,000	54 26	_____
9	The West Cumberland Iron and Steel Co...	5,000	53 33	97 33
10	" " " "	5,000	53 33	97 33
11	Naylor, Benson & Cie	5,000	51 10	_____

La quantité à fournir en vertu du dernier de ces contrats a été livrée en Angleterre. Là le prix était de £1 sterling de moins qu'à Montréal où la livraison devait se faire en vertu des autres contrats. Les contrats nos. 6, 7, 8 et 9 étaient basés sur les soumissions faites par compétition publique en novembre 1874. Ceux qui portaient les numéros 10 et 11 ont été le résultat des offres faites spontanément par les entrepreneurs quelques semaines après la clôture de la compétition. La première annonce demandant des soumissions se lisait comme suit :—

“ SOUMISSIONS POUR LISSES EN ACIER.

“ Des soumissions pour des quantités de pas moins de 5,000 tonnes de lisses en acier, seront reçues par le soussigné jusqu'à jeudi, le 8 octobre.

“ Les soumissions devront mentionner le nom du fabricant et le prix par tonneau de 2,240 lbs., livrées sur le quai à Montréal, pendant la saison de navigation de l'année 1875. La dernière livraison ne devra pas se faire plus tard que le 1er octobre.

“ Les paiements seront de 85 pour cent sur le prix de livraison, d'après les connaissements en Angleterre.

“ Le poids des lisses devra être de 90 tonnes au mille de chemin de fer.

“ Les soumissions devront être marquées: “ Soumissions pour lisses d'acier.”

F. BRAUN,

Secrétaire.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 septembre 1874.

Avant le jour mentionné ici, le 8 octobre, on décida de prolonger la

période pour la réception des soumissions et l'on continua la publication de la même annonce, avec cet ajouté :—

DÉLAI.

Le délai pour recevoir les soumissions pour lisses en acier est prorogé au 16 de novembre prochain.

Par ordre,

F. BRAUN,
Secrétaire.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 3 octobre 1874.

Nous prenons ci-après chacun de ces contrats et nous en faisons rapport comme une affaire à part, sans nous occuper de l'opportunité de faire l'achat auquel il a rapport ; nous nous bornons aussi à examiner ce qu'a fait le département en achetant les 50,000 tonnes.

Il n'y avait pas d'ordre en conseil pour autoriser l'achat de cette quantité ni d'aucune de ses parties. La chose a été faite par le département des travaux publics sous la direction du ministre.

Nous nous sommes enquis des raisons qui ont amené ce marché et nous avons interrogé ceux qui, dans le temps, occupaient respectivement les positions de ministre des travaux publics, de sous-ministre et d'ingénieur en chef. La preuve démontre que ceux qui avaient la responsabilité de l'achat étaient sous l'impression qu'une partie des rails devait être achetée sans délai et sans tenir compte du prix. Nous ne pouvons pas cependant dire avec certitude quel est l'étendue de l'achat fait sous cette impression, comparativement à celui que l'on peut attribuer à d'autres causes, car le ministre ni aucun de ses subalternes n'ont jugé à propos de faire l'évaluation des quantités pour déterminer le caractère de la transaction.

La preuve démontre que l'achat s'est fait à la suggestion et d'après la recommandation de M. Fleming, qui était ingénieur en chef, M. Mackenzie, en sa qualité de ministre, ayant adopté cette recommandation et adjugé ces différents contrats. L'annonce demandant des soumissions exigeait que les offres ne fussent pas pour plus de 5,000 tonnes. On a décidé de prendre les quantités supplémentaires seulement après l'ouverture des soumissions en novembre, 1874.

Les raisons qui ont créé chez M. Fleming la conviction qu'il était

opportun de faire cet achat et celles qui ont porté M. Mackenzie à suivre, comme il l'a fait, les conseils de M. Fleming, ne sont pas très claires.

Il semble que ces messieurs n'ont compris la nécessité d'avoir de telles raisons que lorsque, plus tard, la question a été discutée en parlement.

M. Fleming a déclaré qu'en mars 1876, " quand la question était fraîche " dans son esprit, il a préparé un mémoire au sujet de cet achat ; qu'il supposait que ce mémoire avait été préparé à la demande du ministre ; que le Parlement était alors en session ; que ses communications avec le ministre, avant et pendant les transactions, et jusqu'à la rédaction du mémoire, ont été principalement verbales. La seule exception qu'il connaisse, c'est qu'il avait donné un projet de spécification pour les rails, d'après lequel on devrait agir si on le jugeait à propos ; que ce mémoire, en tant qu'il se rappelle, expliquait toute la transaction et qu'il préférerait de beaucoup s'en rapporter à ce document qu'à sa mémoire."

M. Fleming dit qu'il croit qu'on l'a fait voir au ministre. On en a gardé minute dans le département, sous le no. 11,160, 3 avril 1876, et il se lit comme suit :—

(Mémoire.)

" Durant l'été de 1874, les nouvelles d'Angleterre accusaient une forte baisse dans le prix des rails d'acier. On considérait généralement qu'ils avaient atteint le plus bas prix et qu'il se présentait une excellente occasion de se procurer une quantité de rails à meilleure condition que tout ce qu'on pourrait probablement obtenir plus tard. Au commencement d'août, 1874, l'ingénieur en chef signala la chose au ministre des travaux publics et conseilla qu'on prit des mesures pour s'assurer de telle quantité qu'on pourrait juger nécessaire. Le 13 du même mois, il renouvela sa recommandation, et fournit un projet de spécification d'après lequel on devrait agir si on le jugeait à propos.

" L'ingénieur en chef s'absenta d'Ottawa jusqu'à la fin de septembre, époque à laquelle il renouvela sa recommandation de s'assurer des rails. Une annonce demandant des soumissions pour le 8 octobre, fut publiée le 29 septembre ; le 3 octobre, le délai pour la réception des soumissions fut prolongé jusqu'au 16 novembre, et les spécifications portant la date du 6 octobre furent imprimées. D'après la lettre dont copie est ci-jointe, il était pourvu à ce que les soumissions fussent reçues jusqu'au 16 novembre suivant.

" On comprit que demander des soumissions pour les rails pour le chemin de fer du Pacifique, pour une partie considérable de ce chemin, détruirait l'objet en vue, savoir, s'assurer des rails à bas prix ; de là, vient la nature de l'annonce et des spécifications.

“ Les mots “ chemin de fer du Pacifique, ” ne sont mis ni dans l'une ni dans l'autre, et on ne demande pas des soumissions pour de fortes quantités.

“ On reçut des soumissions pour la livraison à Montréal de 350,000 tonnes, les prix variant de \$53.53 à \$82.75 la tonne.

“ Le prix moyen était de \$52 la tonne.

“ Les plus bases soumissions étaient :—

De Cox & Green, pour la West Cumberland Co.	\$53.53 la tonne
De Joseph Robinson, pour la Ebbw Vale Co.....	55 53 “ “
De Cooper, Fairman & Cie., pour la Mersey Co.....	54.26 “ “
De Post & Cie., pour Guest & Cie., (moyenne).....	54.62 “ “

On passa des contrats avec ces maisons au prix ci-dessus pour tous les rails qu'elles étaient disposées à livrer, savoir :

West Cumberland Co.....	5,000 tonnes
Mersey Co.....	20,000 “
Ebbw Vale Co.....	5,000 “
Guest & Cie.....	10,000 “

En sus de ce que ci-dessus, on décida d'accepter les conditions les plus favorables pour la livraison des rails à bord en Angleterre pour le transport jusqu'à la Colombie-Anglaise. En conséquence, des contrats furent passés comme suit :

West Cumberland Co., 5,000 tonnes à \$48.67.....	à bord
Taylor, Benson & Cie., 5000 tonnes à 51.10.....	à bord

Ceci est un exposé de deux affaires concernant l'achat que nous sommes à examiner ; l'une à trait à la raison pour laquelle l'ingénieur en chef à jugé à propos de faire sa recommandation au chef du département ; l'autre, à ce qui a été fait ensuite.

Pour le moment, nous pouvons écarter cette partie de l'affaire qui se rapporte à ce qui a été fait. Quant à la raison donnée par M. Fleming, il est à remarquer qu'il évite toute mention des conditions requises. C'est une question qu'il devait spécialement connaître et à propos de laquelle on pouvait s'attendre à ce qu'il encourût quelque responsabilité.

Nous interprétons ce mémoire comme étant une déclaration soigneusement faite établissant qu'on n'a pas fait retomber sur lui pareille responsabilité ; que le délai dans lequel une quantité déterminée de rails serait requise n'était pas une raison appréciable pour justifier l'achat fait à cette époque et que, somme toute, l'achat a été fait sans qu'on s'occupât sérieusement de cette considération.

La seule idée que M. Fleming semble avoir eue à l'époque de la recommandation qu'il a faite d'acheter et de sa communication au ministre, est ce qu'il donne dans sa déposition " comme étant sa principale raison pour justifier l'achat, à savoir " le bas prix supposé. "

Toutefois, dans le cours de son témoignage, M.M. Mackenzie & Fleming ont tous deux laissé entendre que le besoin qu'on avait d'une certaine quantité de rails pour être employés immédiatement, joint à la raison du bas prix, a motivé l'achat de 50,000 tonnes, mais ni l'un ni l'autre n'a pu dire à quelle quantité cette raison avait rapport.

Nous ne pensons pas que la nécessité de se procurer une certaine quantité puisse faire excuser toute la transaction et que, vu la conduite du département en cette circonstance, il soit à propos de parler de quantités différentes, bien que non définies, de la quantité totale, comme si elles avaient été achetées pour des raisons distinctes. Le besoin qu'on avait d'une certaine quantité qui devait servir immédiatement ne peut pas le moins servir comme raison pour faire acheter ce dont on n'avait pas besoin tout de suite, et les chances qu'offraient le marché ne pouvait justifier l'achat de ce qu'on voulait avoir " à n'importe quel prix. "

Lors donc que M. Fleming a déclaré que le " bas prix supposé, " était la " principale raison pour laquelle les rails ont été achetés ", nous avons compris qu'il voulait dire que c'est la raison pour laquelle on en a acheté la principale partie. M. Fleming a déclaré qu'il a de lui-même conseillé M. Mackenzie à ce sujet. M. Mackenzie dit que M. Fleming a pour la première fois parlé de l'achat de rails d'acier en lui disant qu'il était absolument nécessaire de se procurer des rails aussitôt que possible, attendu qu'il faudrait un temps considérable pour les transporter et qu'on ne pouvait procéder à la construction sans qu'ils fussent sur les lieux : que les prix des rails étaient alors au taux le plus bas qu'ils pouvaient atteindre, et qu'on devrait s'en assurer une aussi forte quantité que possible ; que M. Fleming était très pressant dans ces recommandations ; qu'avant de prendre une détermination, il pesa jusqu'à un certain point les raisons données par M. Fleming ; que la question du bas prix était une simple affaire d'opinion, mais qu'il a certainement pensé que M. Fleming avait raison quant à la nécessité de s'assurer des rails à bonne heure, sans tenir compte des prix ; que vu la nécessité qu'il y avait de se procurer les rails, la quantité serait

une question à considérer et qu'elle serait en proportion de la distance sur le parcours de laquelle il faudrait en poser : qu'il ne pouvait pas dire précisément sur quelle distance le chemin devait alors être fait, mais qu'il était alors tout à fait probable qu'on en mettrait plusieurs cents milles en construction avant un an. D'après son souvenir, à part de ceux qui devaient servir sur l'embranchement de Pembina, il était d'abord nécessaire de pourvoir à la ligne entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge. Il fallait pour ce tronçon (au taux ordinaire de quatre-vingt dix tonnes par mille) en tout moins de 10,000 tonnes ; que quant à la quantité supplémentaire, l'époque à laquelle il la faudrait a été prise en considération avant d'en arriver à une décision, mais il refusa d'expliquer si la nécessité où l'on était de les avoir pour s'en servir à une période déterminée, a été la raison pour laquelle on a fait l'achat sans considération du prix. La raison de son refus c'est que l'on doit toujours considérer l'acte de chaque département comme étant celui du gouvernement, et que par conséquent cela échappait à la portée de notre enquête. Le renseignement le plus direct que nous ayons pu obtenir au sujet de la quantité que l'on aurait pu juger nécessaire, à l'époque, nous est venu d'une réponse indirecte de M. Fleming.

On lui demanda s'il pensait qu'il en faudrait 20,000 tonnes. Il répondit que s'il ne s'était pas trompé quant à la hausse soudaine du prix des rails, il aurait été à propos de s'en procurer une quantité beaucoup plus grande que 10,000 tonnes. Ce qu'il faut naturellement inférer de cette question c'est qu'il n'aurait pas été à propos d'en acheter plus de 10,000 tonnes si l'on n'avait pas prévu une hausse dans les prix.

M. Trudeau a déclaré qu'on ne trouve dans les minutes du département ni rapport ni mémoire qui fasse voir la quantité de rails d'acier qui, à l'époque de cet achat, était jugée nécessaire dans un temps donné quelconque ou pour des travaux quelconques.

M. Fleming dit qu'il ne pensait pas qu'avant les transactions il eut jamais parlé de la quantité qu'il croyait à propos d'acheter ; que la chose a été décidée par le ministre après la réception des soumissions ; qu'il ne peut pas expliquer s'il a jamais eu plus qu'une conversation non officielle avec le ministre au sujet de cette transaction ; que son expérience ne lui rappelait pas l'achat d'une quantité même aussi considérable que 5,000 tonnes sans qu'il y eût, de la part de l'ingénieur, quelque chose de

plus régulier qu'un simple entretien ; que dans le cas du chemin de fer Intercolonial, il y avait des rapports écrits des commissaires aussi bien que de lui-même conseillant l'achat de rails ; que lorsque la conversation entre lui et le ministre a eu lieu au sujet de cette question, on ne savait pas quel serait le chiffre de la transaction ; qu'on n'a demandé que 5,000 tonnes dans l'annonce et que ce n'est que plus tard que la transaction est devenue plus considérable ; que lorsqu'il a recommandé l'achat, il ne pouvait pas dire à quelle époque on aurait besoin des rails ; qu'il n'a pas fait de recommandations pour ce qui regardait les quantités, avant la réception des soumissions ; que s'il avait prévu que les prix baisseraient, comme la chose a eu lieu, il n'aurait pas alors recommandé d'en acheter une bien grande quantité. En sus des renseignements que fournit le témoignage de ces messieurs, on en trouve dans les rapports soumis au parlement au sujet de l'usage qu'on a fait par la suite des rails obtenus par ces achats, et des distances de la voie qui, de temps à autre, ont été prêtes pour la pose des rails :—

Un rapport au Sénat, en date du 5 mars 1877, qui fait voir l'usage qu'on a fait durant l'année 1876 de certaine quantité de ces rails se lit comme suit :—

	tonnes.
Posés en voie, du fort William vers l'ouest 25 milles et demi.....	2,295
Livrées au quai du chemin de fer, fort William.....	14,057
“ vis-à-vis Winnipeg à Saint-Boniface.....	12,008
“ à Selkirk, sur la rivière Rouge.....	918
“ pour l'Intercolonial, à Halifax.....	11,160
“ au quai du Pénitencier, à Kingston.....	4,575
“ à Nanaïmo, Colombie-anglaise.....	5,077
Total.....	50,090

La preuve faite devant nous quant aux dates auxquelles les rails ont été mis en usage sur les diverses sections, fait voir qu'une quantité considérable des 50,000 tonnes aurait pu être achetée beaucoup plus tard que dans l'hiver de 1874-75 et serait arrivée à temps pour servir aux endroits où ils ont été réellement posés.

Cependant, vu que les déclarations orales faites devant nous et que ces rapports ne nous montrent pas jusqu'à quel point les événements ultérieurs ont différé de ceux qui paraissaient probables dans l'automne de 1874, nous ne nous sentons pas justifiables d'essayer à définir avec certitude la quantité supplémentaire qui a été achetée comparée à celle que l'on pensait

alors devoir être nécessaire. La preuve nous porte à croire que la quantité était considérable, et nous allons examiner séparément la conduite du gouvernement au sujet de cette quantité non déterminée qui a été ainsi achetée en sus de ce qui était nécessaire dans le temps et qui a été achetée, selon la preuve, à cause des chances supposées qu'offrait le marché.

En cette occasion, le département, grâce à l'opinion qu'il entretenait au sujet de l'état futur du marché, a acheté des articles qu'il croyait devoir servir plus tard, mais avant que l'on supposât qu'il fût nécessaire de les avoir.

Nous ne faisons aucune observation quant à la convenance d'une mesure de ce genre, mais en supposant que le département eut le droit d'en agir ainsi, nous croyons qu'il est de notre devoir de déclarer si la chose a été faite en prenant, eu égard aux résultats, toutes les précautions qui seraient prises par des particuliers avant de risquer leurs fonds dans de pareilles spéculations.

Avant de parler de la sagesse de la spéculation par rapport à ces rails, à l'époque où elle a eu lieu, il est bon de savoir s'il y avait une distinction appréciable, au point de vue pécuniaire, entre l'achat de rails à cette époque et l'achat à l'époque où ils auraient été nécessaires, en donnant seulement pour raison qu'on pouvait prévoir une hausse dans les prix.

D'abord nous devons faire observer que le prix pour la quantité achetée en sus de ce qu'il fallait dans le temps, a été plus élevé que celui payé pour la quantité alors nécessaire, attendu qu'on pouvait se la procurer en premier lieu par l'entremise des plus bas soumissionnaires. Par exemple, en supposant, pour les fins de la démonstration, que la quantité exigée à Montréal eût été de 15,000 tonnes, on y aurait pourvu au moyen des trois plus basses soumissions, comme suit :—

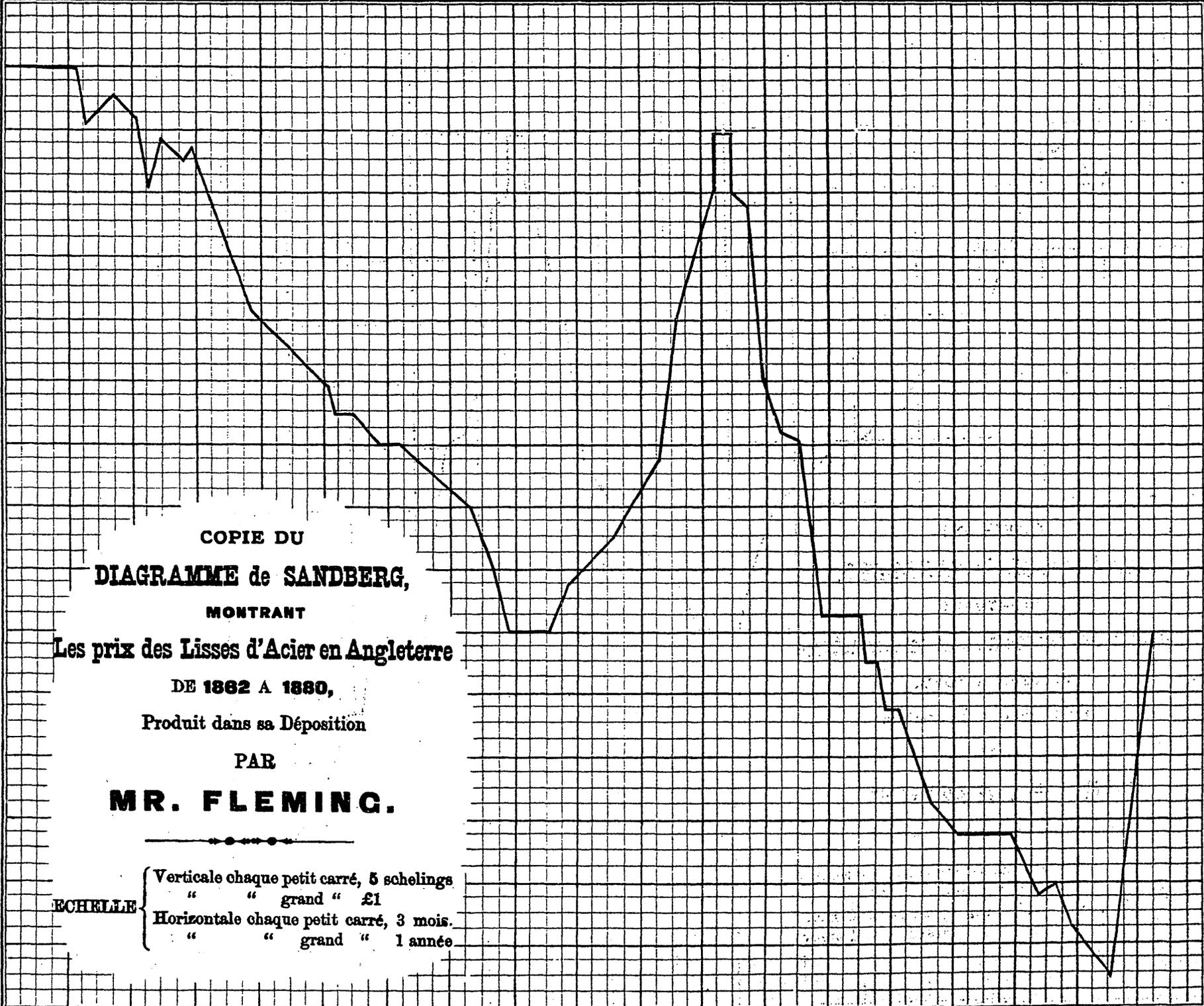
West Cumberland.....	5,000 tonnes à	\$53 53
Ebbw Vale.....	“ “ “	53 53
Guest & Cie.....	“ “ “	54 00

Ceci aurait fourni 15,000 tonnes à raison d'un prix moyen moindre que \$53.69.

Une autre quantité de 5,000 tonnes à Vancouver (la quantité qui y a été finalement envoyée) n'aurait pas augmenté cette moyenne, vu que l'accepta-

1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880

20 £
19 £
18 £
17 £
16 £
15 £
14 £
13 £
12 £
11 £
10 £
9 £
8 £
7 £
6 £
5 £
4 £



COPIE DU
DIAGRAMME de SANDBERG,
 MONTRANT
Les prix des Lisses d'Acier en Angleterre
 DE 1862 A 1880,
 Produit dans sa Déposition
 PAR
MR. FLEMING.

ECHELLE {
 Verticale chaque petit carré, 5 schelings
 " " grand " £1
 Horizontale chaque petit carré, 3 mois.
 " " grand " 1 année

tion du deuxième lot de 5000 tonnes de la *West Cumberland Company*, l'a fournie à raison de £10 sterling = \$48.66 et ceci aurait effectivement diminué la moyenne payée pour toute la quantité de 20,000 tonnes.

En terminant là ces transactions, savoir: 15,000 tonnes aux endroits désignés en Canada et 5,000 en Angleterre, on aurait prévenu l'acceptation des soumissions suivantes, toutes à des prix plus élevés, savoir:—

La Cie. Mersey à Montréal.....	10,000 tonnes
Cooper, Fairman & Cie, “	10,000 “
Guest & Cie, “	5,000 “
Cooper, Fairman & Cie, Liverpool....	5,000 “

Afin de comparer les prix de ces achats avec ceux des 20,000 tonnes qu'on supposait être nécessaire, il faudra établir les prix, en monnaie courante du Canada. £1 sterling = \$4.86 était le prix du transport transatlantique. Donc en ajoutant cette somme au prix de la quantité livrée à Liverpool, on verra ce qu'il en aurait coûté pour la livraison à Montréal; voici quel serait le résultat.

Cie Mersey.....	10,000 tonnes @	\$54 26
Cooper, Fairman & Cie.....	10,000 “ “	54 26
Guest & Cie.....	5,000 “ “	55 24
Cooper, Fairman & Cie.....	5,000 “ “	55 96

Ces prix donnent une moyenne d'environ \$54,70 la tonne, soit \$1.01 de plus sur les dernières 30,000 tonnes que sur les 20,000 premières.

Si la quantité nécessaire dépassait 20,000 tonnes, alors la balance a été achetée à un prix moyen encore plus élevé que \$54,70 car à chaque fois que l'on retranche du total un des lots livrés au plus bas prix, la moyenne de la balance doit hausser.

Ensuite le risque à courir dans une pareille spéculation est plus grand pour un gouvernement que pour un particulier. Un particulier qui achète en vue d'une hausse des prix, peut garder ce qu'il achète dans un endroit central où il est possible de le vendre rapidement si la hausse se produit, et il a ainsi la chance de faire un gain ou de prévenir une perte, ce dont il serait privé s'il ne pouvait faire servir ce qu'il achète qu'à l'expiration d'une période indéterminée.

Il n'est pas besoin de parler de l'invraisemblance qu'il y a de vendre avantageusement des rails d'acier qui sont à Vancouver ou aux lacs de l'ouest, car on doit supposer qu'on n'a jamais prétendu vendre une partie de ces rails.

Dans le mémoire de M. Fleming en date du mois de mars, il dit que l'on pensait que les rails "avaient atteint le plus bas prix." Ceci a naturellement rapport à quelqu'époque correspondant au mois d'août 1874. Mais soit alors, soit plus tard, en décembre 1874, ou en janvier 1875, lorsque ces rails ont été achetés, si l'on avait été certain qu'ils avaient vraiment atteint leur plus bas prix non seulement pour cette époque, mais pour l'avenir, cette certitude ne pouvait pas même faire de la transaction une affaire avantageuse.

De fait, il n'y avait qu'un événement qui pût empêcher que la transaction ne fût faite à perte, et c'était une hausse dans les prix, si élevée et si continue qu'elle pût devenir égale à l'intérêt payé sur le prix d'achat, à la perte subie par la détérioration des rails et à toutes les dépenses incidentes à la propriété de ce matériel jusqu'à l'époque où il aurait été nécessaire d'en faire usage. Sans cela, il y avait une perte inévitable.

Il aurait donc été nécessaire pour que le département pût juger du mérite de la spéculation, de baser sur plusieurs données, ce que l'on croyait être un calcul raisonné.

(1) Les époques respectives auxquelles les différentes parties de toute la quantité acquise auraient été mises en réquisition.

(2) Le chiffre que la hausse avait fait atteindre au prix d'alors.

(3) Jusqu'à quel point l'augmentation aurait été temporaire ou de durée. La preuve fait voir qu'il n'y avait au département aucune évaluation de ces détails.

Il est évident que n'importe quel jour donné, pouvait être "un bon jour pour acheter" les rails dont on aurait eu besoin, en prévision de l'époque où il était probable qu'on en ferait usage, et cependant ce pouvait être un mauvais moment pour acheter ceux dont on n'avait pas besoin et dont on ne pouvait justifier l'achat qu'au jour où ils seraient mis en usage, et pour l'usage desquels on fixait une époque indéterminée.

La teneur de la preuve fait voir que dans l'automne de 1874, les

marchands de rails étaient d'avis que le prix allait hausser. Il était tombé de £ 18 environ, chiffre auquel il s'était temporairement élevé pendant la période de prospérité factice de 1873, jusqu'à ce qu'il devint presque aussi bas qu'il l'avait été en 1869-70, et conséquemment ceux qui avaient besoin de rails pouvaient trouver que c'était un moment favorable pour acheter. Cependant, ce fait n'a rien de commun avec la transaction que nous sommes à examiner, et il ne nous aide pas à connaître en quoi l'état du marché, alors, ou les chances qu'il pouvait offrir par la suite, pouvaient paraître des raisons suffisantes à l'ingénieur en chef pour le porter à presser si fortement, à l'époque, cet achat considérable et dépassant les besoins du moment.

On a demandé à M. Mackenzie les raisons pour lesquelles on avait jugé que le prix du jour rendait opportun l'achat fait en cette circonstance. Il dit qu'il n'en connaissait pas d'autres que le fait lui-même. Et comme on lui demandait ce qu'il voulait dire, il a répondu que le prix avait atteint un chiffre plus bas que jamais et que M. Fleming pensait qu'il allait probablement hausser. Son témoignage démontre que dans toute cette affaire, il s'est fié au jugement de M. Fleming au sujet de l'état du marché et des probabilités de l'avenir ; et comme on lui demandait s'il n'avait pas jugé à propos de s'enquérir des raisons de M. Fleming d'une façon plus complète que d'entendre seulement ses conclusions, il répondit : " Naturellement, j'ai accepté ses raisons." M. Fleming a déclaré qu'il n'avait aucun doute qu'il eut dit à M. Mackenzie ; " Vous ne pouvez pas acheter trop de rails à ce prix."

Nous avons examiné M. Fleming en différentes occasions, dans le but de constater les raisons sur lesquelles il basait sa conviction en cette affaire et les motifs qui l'ont poussé à exercer cette pression. Quant aux motifs de sa conviction, toute la preuve faite à ce sujet mène à la conclusion qu'on n'avait point de sérieuse raison, si ce n'est le fait qu'un M. Sandberg avait eu cette opinion et la lui avait communiquée.

M. Fleming a déclaré que tout ce qu'il a pu constater l'a porté à croire que le prix des rails avait atteint le chiffre le plus bas et qu'il y aurait une hausse immédiatement ; que personne dans le commerce ne s'attendait à ce qu'il baissât d'avantage ; qu'en parlant de la sorte, il entend naturellement dire " d'après les renseignements qu'il avait reçus." Il a expliqué ce qu'il avait appris à ce sujet, et la source où il avait puisé. Il a pensé pendant

quelque temps qu'il avait eu des lettres de deux correspondants en Angleterre, un M. Sandberg et un M. Levesey, ses renseignements venant " surtout de M. Sandberg."

Subséquentement, il n'était plus sûr d'avoir rien appris de M. Levesey, mais il rapporta ce qu'il avait appris de M. Sandberg. Ce monsieur demeurait à Londres et veillait aux intérêts canadiens de cette manière-ci : il était employé par le gouvernement comme inspecteur des rails, et était payé d'après la quantité qu'il inspectait. Pour ses services dans cette transaction, il reçut £3,906 16 s. 6 d. stg. M. Fleming déclara que l'information reçue en cette affaire avait été volontairement fournie par M. Sandberg. M. Fleming ne doutait pas d'abord que les lettres de M. Sandberg ne fussent dans son bureau. Subséquemment, il dit qu'on pouvait les traiter comme des lettres privées ou comme des lettres officielles ; elles n'étaient pas marquées comme étant privées et, cependant, elles n'étaient pas écrites d'une façon bien officielle. Il pensait qu'il y en avait plusieurs. Il les a cherchées, mais il n'a pu les trouver. M. Burpé, qui était chargé de la correspondance de M. Fleming en sa qualité d'ingénieur en chef, fut mandé comme témoin. Il avait entendu la déposition de M. Fleming au sujet de ses lettres et il les avait cherchées, mais il ne les avait pas trouvées et il dit qu'il était inutile de s'adresser à aucun autre employé du département, puisqu'il n'avait pu réussir à les trouver.

Il avait aussi cherché des copies de lettres, s'il y en avait, de M. Fleming à M. Sandberg, écrites avant l'achat de ces rails et il n'en avait pas trouvé. M. Fleming a produit deux diagrammes, imprimés pour la circulation privée, par M. Sandberg, dans le but de montrer les fluctuations des marchés aux rails (en fer et en acier) l'un depuis 1862 jusqu'à l'été de 1880 et l'autre depuis 1862 jusqu'à la fin de 1874, et il pense qu'on lui en avait envoyé un semblable dans une des lettres dont il est ci-dessus question. Il dit qu'autant qu'il s'en souvienne sa recommandation à M. Mackenzie était basée sur l'opinion positive de M. Sandberg, que les rails avaient atteint le prix le plus bas qu'ils pouvaient probablement atteindre, que M. Sandberg lui avait dit que c'était l'opinion généralement répandue parmi les fabricants de rails que le prix des rails avait atteint son chiffre le plus bas, et que l'impression qui lui était restée de la correspondance, c'est que ce n'était pas une question de profits comparatifs pour les fabricants, mais qu'on ne pouvait

fabriquer les rails pour les vendre à plus bas prix et que c'est cela qui a été la base de son opinion (à M. Fleming). Il ne peut se rappeler si M. Sandberg a donné quelque raison, à autre que le simple énoncé de son opinion, que c'était le bon temps d'acheter.

La grande importance que M. Fleming accordait à cette correspondance de M. Sandberg nous a rendus désireux de voir le texte, non que nous considérions que les lettres de M. Sandberg fussent en elles-mêmes une raison qui pût justifier la conduite du département, mais afin de voir si son opinion était vraiment aussi extrême que l'avait pensé M. Fleming ; et si oui, jusqu'à quel point cette opinion pouvait supporter l'analyse.

M. Fleming était sous l'impression qu'il avait remis ces lettres à M. Mackenzie pendant que la question était à l'étude à la Chambre des Communes (mars 1876). A notre demande il écrivit à M. Mackenzie pour les avoir, et il envoya aussi un télégramme à M. Sandberg à Londres, Angleterre, lui demandant copies des lettres qu'il lui avait écrites à lui, M. Fleming, à ce sujet en 1874 ; mais nous n'avons eu l'avantage de voir ni les originaux ni les copies.

En présence des détails donnés par M. Fleming relativement à cette correspondance, nous ne pouvons pas dire qu'elle n'était pas de la nature qu'il indique, mais nous ne pouvons hésiter à déclarer que, s'il en a exactement fait connaître la substance, un simple examen des faits, ou une étude faite avec soin de son propre diagramme feraient alors voir que les représentations de M. Sandberg n'était pas bien fondées.

Des témoins nous ont signalé plusieurs publications périodiques d'Angleterre comme étant des autorités sur l'état général du marché aux rails. Nous en avons examiné deux : la "*Iron*" et la "*Iron and Coal Trade Review*."

Nous donnons ici une copie agrandie de l'un des deux diagrammes ci-dessus mentionnés, publiés par M. Sandberg et signalés par M. Fleming dans son témoignage—en autant qu'il se rapporte aux rails d'acier—et nous avons choisi celui qui couvre la plus longue période, depuis 1862 à 1880.

Nous trouvons que bien que ces diagrammes concordent généralement avec les fluctuations ou les tendances du marché de temps à autre, ainsi qu'il est mentionné dans les publications périodiques dont il est ci-dessus question, en autant que nous avons pu les examiner, ils ne sont pas toujours exacts pour ce qui a rapport aux prix donnés comme étant ceux du marché aux diverses dates.

Nous nous expliquons la chose en supposant qu'on ne peut trouver ni dans le diagramme ni dans les journaux des prix exactement semblables à ceux qui peuvent régir les transactions actuelles, et que ces autorités ne font pas plus que donner ce que l'on suppose être ou avoir été le prix moyen aux diverses dates. Nous trouvons dans la preuve faite devant nous que des offres faites le même jour par des personnes différentes, présentent des différences considérables dans les prix. Par exemple, M. Fleming faisant en rapport les soumissions qui ont été reçues en cette occasion, déclare que le prix moyen de toutes les soumissions pour les livraisons à Montréal était, à peu près de \$57.03 la tonne, bien que quelques-uns des contrats fussent basés sur le prix de \$53.53 la tonne. Nous supposons que le prix fixé dans le diagramme ou dans n'importe laquelle des publications périodiques est ce que l'on pensait être le prix moyen qui commandait le marché aux différentes dates, mais non le plus bas qu'à ces dates respectives on pouvait obtenir pour les transactions formelles, spécialement pour des achats considérables et à d'aussi promptes conditions de paiement que celles que peut offrir un gouvernement.

Ces autorités offrent toutefois assez de garantie d'exactitude pour faire voir si le marché était à la hausse ou à la baisse, ou ferme entre les différentes dates, ou quel était l'état des choses, et nous prenons pour acquis que les prix donnés par l'une ou l'autre de ces autorités comme étant ceux des transactions ordinaires, auraient à peu près, dans un temps comme dans l'autre, le même rapport de comparaison avec ceux fixés dans les transactions particulières, où les quantités ou les conditions de paiement pourraient produire quelque différence dans le prix général.

Il ne peut y avoir aucun doute que le conseil de M. Fleming au ministre "au commencement d'août 1874," provenait des lettres de M. Sandberg, car on a demandé à M. Fleming, la source des conseils que, dans son mémoire de mars 1874, il a mentionnée comme étant ce qui l'avait porté à faire cette recommandation, et il a donné les noms de M. Sandberg et de M. Levesey. Ces lettres ne doivent donc pas avoir été écrites plus tard qu'en juillet 1874.

Il devient important, en cette affaire, de se rappeler l'opinion bien arrêtée que lui a communiquée la correspondance en question et qu'il a adoptée à cause de la force même de cette opinion, savoir : "que ce n'était pas une

question de profit relatif pour le manufacturier, mais qu'on ne pouvait fabriquer les rails pour les vendre à plus bas prix."

Si, en juillet et août 1874, M. Sandberg a exprimé l'opinion qu'on ne pouvait fabriquer les rails pour les vendre à un prix moindre que celui auquel ils se vendaient alors, il devenait palpable, en novembre 1874, qu'il n'était pas une autorité compétente, car le prix des rails a continué à baisser depuis juillet jusqu'à cette date. Les autorités ci-dessus mentionnées, le diagramme et les publications périodiques, démontrent qu'en novembre 1874, le prix était de £2 sterling et £3 sterling plus bas qu'au milieu de l'été, lorsque la lettre de M. Sandberg a créé l'opinion de M. Fleming. D'autres faits, cependant, plus forts encore que ceux-ci se trouvent encore dans ces autorités, faits qui, s'ils avaient été compris, auraient écarté la croyance que le prix des rails n'avait jamais été aussi bas, et qu'on ne pouvait les fabriquer pour les vendre à ce prix. "Au commencement d'août," première date mentionnée dans le rapport de M. Fleming comme celle à laquelle il a approché le ministre, le diagramme donne le prix comme étant environ £12 10s. Pendant toutes les années 1869, 1870 et 1871, on les avait vendus à des prix moindres que cela, et de fait, pendant une partie de ce temps,—environ sept mois (entre novembre 1869 et août 1870)—ils étaient restés à £10 sterling. Quand les soumissions ont été ouvertes, en novembre 1874, le marché aux rails, selon les dites autorités, n'était pas aussi bas qu'il l'avait été quatre ans avant cette époque.

Depuis le milieu de l'été 1870, le prix a haussé jusqu'au commencement de l'année suivante 1871, il était d'environ £1 sterling plus élevé; A cette époque le gouvernement recevait les soumissions pour les lisses d'acier du chemin de fer Intercolonial dont M. Fleming était l'ingénieur en chef. Le 11 janvier 1871, ces soumissions furent ouvertes et l'on passa par la suite, des contrats, basés sur quelques-unes de ces soumissions, entre autres avec la Ebbw Vale Co., à raison de £11 sterling pour faire la livraison en Angleterre, d'autres charges étant ajoutées pour l'inspection, l'assurance et le transport au Canada.

Si l'on prend ces choses en considération, nous ne voyons pas comment M. Fleming a adopté si promptement ces fausses opinions qu'il dit lui avoir été transmises par M. Sandberg, ni comment on peut supposer que, après novembre 1874, les prix des rails non seulement ne deviendraient jamais aussi

bas qu'ils l'avaient été en 1870, mais qu'ils s'élèveraient tellement au-dessus du prix de ce jour-là, que la différence dépasserait la valeur de l'intérêt, de la détérioration et des dépenses jusqu'au temps où il deviendrait nécessaire de les acheter.

La seule lettre de M. Sandberg que M. Fleming ait produite a été écrite le 17 décembre 1877. C'était après qu'on eut fait des marchés pour 40,000 tonnes ; et l'on attira notre attention sur la partie suivante de cette lettre, le reste n'ayant pas rapport au sujet :—

“ Il n'est vraiment pas improbable qu'une grève ait lieu, qui ferait probablement hausser les prix, et c'est pourquoi je désire que tout soit arrangé comme il faut. Par la liste des prix que je vous inclus, vous verrez que cet achat et celui fait en vertu de la dernière commande ont été effectués à des époques très favorables. De fait, dans toute mon expérience, je ne connais personne qui ait mieux profité du moment, et j'espère seulement que cette commande sera exécutée un peu plus promptement que celle faite à Barrow qui va encore lentement.”

Nous ne voyons, dans cette remarque de M. Sandberg, rien autre chose que le fait que la conduite du département avait eu son approbation.

M. Sandberg n'était pas exposé à perdre par suite des gros achats faits pour le Canada, et si ces vues ont été exactement exposées, il nous paraît évident que, durant toutes ces transactions, il n'a vu qu'un côté de la question. Il ne mentionne pas dans sa lettre les achats auxquels il fait allusion, mais nous tenons pour acquis que M. Fleming ne nous l'aurait pas montrée si elle n'avait pas eu trait à ceux faits pour le chemin de fer du Pacifique, à propos desquels il donnait son témoignage. Ces achats comprenaient 40,000 tonnes à un prix moyen de \$54.17, livraison à Montréal. Le jour qui a suivi celui où M. Sandberg a envoyé ses félicitations au sujet de cette transaction, d'autres personnes directement intéressées pour leur propre compte, envoyaient une communication comportant un sens différent. La *West Cumberland Company*, par l'entremise de M.M. Cox & Green, ses agents à Montréal, le 18 décembre, offrit d'elle-même au département 5,000 tonnes en sus de son contrat à \$53.53 la tonne, ou 64 centins par tonne de moins que le prix de l'achat approuvé par la lettre de M. Sandberg.

Le fait que M. Sandberg a donné de lui-même son opinion, lui qui n'avait aucune responsabilité dans l'affaire, qui n'avait aucun intérêt à limiter les achats d'acier à cause des avantages que cela apporterait au Canada ; le fait qu'on aurait pu s'apercevoir que les vues qu'on dit avoir été expri-

mées par lui de temps en temps n'étaient pas bien fondées, nous porte à penser que la croyance de M. Fleming au "bas prix supposé" doit avoir été une raison plus faible, pour appuyer le recommandation d'acheter, qu'il ne le pense maintenant. Il y avait alors pour justifier son conseil au ministre, un autre motif qu'il dit avoir été donné à cause des chances qu'offrait le marché, et c'est ce qui doit l'avoir porté à prendre peu de soin à établir la valeur de l'autre.

Dans son témoignage, M. Fleming, après avoir dit qu'il y avait eu beaucoup d'hésitation au sujet du commencement des travaux, donne comme une des raisons qui a fait impression sur son esprit sur la question de l'opportunité de la transaction, à part du besoin des rails et du bas prix, le fait que lui, en sa qualité de citoyen canadien, désirait beaucoup voir le chemin commencer; il dit qu'il ne séparait pas cette raison des autres; elles sont toutes entrées à la fois dans son esprit: et il croit que c'est là un des motifs qui l'ont porté à recommander cet achat, bien que, si c'eût été le seul, il n'en aurait pas été influencé; il dit cependant qu'à son point de vue, cela aurait pu être une raison excellente, bien que les autres fussent positivement mauvaises.

Les résultats déplorables provenant de ce que M. Mackenzie a omis d'examiner avec plus d'attention qu'il ne l'a fait les raisons données par M. Fleming au sujet de l'avenir probable du marché aux rails, avant de les adopter, sont naturellement visibles à présent. Nous doutons qu'aucune personne qui prendrait en considération l'opportunité de risquer ses propres ressources pour faire un achat de spéculation, pourrait croire que les fluctuations futures de n'importe quel marché pour n'importe quel article sont tellement dans la compétence professionnelle d'un ingénieur, que son opinion devrait nécessairement être tenue pour exacte.

Avant de faire ces achats en se basant sur la prévision qu'il y aurait probablement une hausse dans le prix des rails, il y avait au moins une autre source d'information ouverte au département, en outre des vues de l'ingénieur en chef. L'ouverture des soumissions a fait voir des offres pour soixante dix fois la quantité demandée. Cela fournissait une raison de croire que l'une des causes de la hausse du prix le défaut de production n'existait pas.

Au lieu d'augmenter, comme on assure que M. Sandberg l'avait prédit,

le prix des rails a presque continuellement baissé jusque vers le milieu de l'été de 1879, époque à laquelle il était à environ £ 4. 15 s. sterling, c'est-à-dire moins de la moitié de ce qu'il avait été en 1869-1870, comme il est dit ci-dessus. Après cela la hausse s'est continuée sans interruption jusqu'à ce qu'elle ait atteint environ £10 sterling dans le printemps de 1880.

A part de son témoignage sous serment au sujet de cet achat, M. Fleming nous a envoyé la correspondance donnée ci-après.

Bien que ces lettres nous soient parvenues à une époque aussi récente que l'indiquent leurs dates, nous aurions examiné de nouveau M. Brydges à propos de son rapport si nous avions cru que c'était nécessaire.

Le fait principal établi par les lettres, c'est qu'en 1874, M. Sandberg s'est exprimé formellement en faveur d'achats considérables. Cela a déjà été établi par des témoignages sous serment. On affirme aussi que M. Brydges avait la même opinion que M. Sandberg en ceci : que les prix avaient atteint le plus bas chiffre et qu'il avait fait connaître à M. Mackenzie que c'était là son opinion. Il ne mentionne pas quand il a fait cette communication, et il n'y a pas de raison de croire que c'était avant le marché que nous sommes à examiner ou que cela l'ait en aucune façon influencé. Bien plus, la croyance que le prix avait alors atteint le plus bas chiffre n'aurait eu d'autre effet que d'encourager l'achat des quantités requises. En outre, comme il a déjà été expliqué, rien ne pouvait être acheté avec raison, à moins qu'on n'eût été fixé sur d'autres points, tels que l'époque à laquelle les rails seraient employés, ainsi que l'étendue et la continuation de la hausse dans le prix. Les lettres ne touchent aucun de ces points. Elles sont comme suit :

“ OTTAWA, le 25 janvier 1882.

“ M. N. F. DAVIN, Secrétaire.

“ Commission du chemin de fer du Pacifique canadien.

“ MONSIEUR,—Je vous ai écrit le 14 du courant et je vous ai envoyé certains papiers et certaine preuve documentaire pour la commission.

“ Je n'ai pas réussi à me procurer les lettres de M. Sandberg que la commission désirait avoir lorsque je l'ai vue dernièrement. J'inclus cependant une lettre de M. C. J. Brydges, en date du 9 janvier 1882, dans laquelle il parle d'une lettre de M. Sandberg, en 1874, et aussi de l'opinion qui prévalait alors en Angleterre parmi les marchands de rails les plus expérimentés, que les prix avaient atteint le plus bas chiffre. M. Brydges ajoute qu'il a annoncé à M. Mackenzie qu'il entrete-

nait la même opinion et qu'elle était généralement partagée par tous ceux qui avaient quelque chose à faire dans le commerce des rails.

“ J'inclus aussi, pour l'information des commissaires, une lettre de l'hon. A. Mackenzie, en date du 13 janvier dernier, dans laquelle il déclare qu'il a un souvenir très distinct d'une lettre de M. Sandberg, au sujet des rails d'acier, qui faisait connaître de l'impression générale qui prévalait en 1874, laquelle était que les prix avaient atteint leur plus bas chiffre. Je puis mentionner que la lettre de M. Mackenzie est faite en réponse à une note qu'à la demande des commissaires, je lui ai envoyée pour mander s'il se souvenait des circonstances dont j'avais parlé dans mon témoignage, et lui demandant de m'envoyer la lettre ou les lettres de M. Sandberg s'il pouvait les trouver.

“ Bien à vous,

“ SANDFORD FLEMING.”

“ Montréal 9 janvier 1881.

Mon cher Monsieur,—Je suis en possession de votre note du 5. J'ai envoyé tous mes papiers, *re Intercolonial*, à Ottawa, lorsque j'ai abandonné la position.

“ Cependant, je suis sûr que ma lettre à M. Mackenzie ne se trouvait pas parmi ces papiers. C'était une lettre personnelle dans laquelle s'en trouvait une de M. Sandberg qui rendait compte de la condition des diverses usines à rails d'acier en Angleterre et de l'opinion qui prévalait dans le temps parmi les principaux hommes d'affaires, que les prix avaient atteint le chiffre le plus bas.

“ J'ai dit à M. Mackenzie que c'était aussi mon opinion, et qu'elle était partagée ici par tous ceux qui avaient quelque chose à faire dans le commerce de rails.

“ Bien à vous,

“ C. J. BRYDGES,

“ SANDFORD FLEMING, Ecr.

“ OTTAWA.”

“ Toronto, 13 janvier 1882.

“ Mon cher Monsieur, — Je me rappelle très bien avoir reçu une lettre de M. Sandberg au sujet du prix des rails en 1874, qui confirmait votre opinion, que les prix avaient alors atteint le chiffre le plus bas qu'il était probable qu'ils atteindraient. J'ai reçu la lettre de vous ou de M. Brydges. Je ne puis dire si j'ai cette lettre, mais j'examinerai tous mes papiers aussitôt que j'en aurai le temps, et si je la trouve, je vous l'enverrai immédiatement.

“ Bien à vous,

“ A. MACKENZIE.

“ SANDFORD FLEMING Ecr,

“ OTTAWA.”

La preuve nous conduit aux conclusions suivantes :—

Qu'une grande partie des 50,000 tonnes d'acier dont il est question en ce moment, a été achetée sans idée définie de l'époque où on en aurait besoin, et sans qu'il fût question de cette époque, mais seulement d'après la prétention qu'on devait s'attendre à une hausse dans le prix des rails ;

Que cet achat a été fait d'après les instructions du ministre des Travaux publics, sans qu'il fût autorisé par un ordre en conseil ;

Que le dit achat a été fortement recommandé par M. Fleming, ingénieur en chef, pour la prétendue raison qu'il n'était pas probable que dans l'avenir le marché aux rails fût aussi avantageux qu'il l'était alors ;

Que le ministre a adopté sans difficulté les vues de M. Fleming au sujet de l'état probable du marché, aux rails dans l'avenir ; qu'en recommandant ainsi l'achat de cette quantité sur des conjectures, M. Fleming était animé par deux motifs, l'un, le fait que comme citoyen du Canada, il était désireux de voir commencer le chemin de fer, l'autre, sa croyance dans les chances qu'offrait le marché.

Que l'opinion de M. Fleming sur l'état du marché aux rails, provenait exclusivement de représentations qu'il dit lui avoir été faites par M. Sandberg, alors employé en Angleterre par le gouvernement canadien pour inspecter les rails et payé selon la quantité inspectée ;

Que M. Sandberg n'était pas responsable au gouvernement de ces recommandations et n'était pas intéressé à limiter l'achat des quantités qui pouvait se faire avec avantage ;

Que si l'on s'était enquis de la raison de la recommandation de M. Sandberg, on aurait vu qu'il n'en pouvait point montrer de suffisante pour porter un homme d'affaires ordinaire à faire à cette époque, sur des conjectures, un achat de rails d'acier pour le prix que ceux-ci ont coûté ;

Que si l'on avait retardé l'achat des rails en question jusqu'aux époques respectives où on en aurait eu besoin, on aurait effectué une économie appréciable dans le coût du chemin de fer ;

Le 17 novembre 1874, le jour qui a suivi la réception définitive des soumissions, celles qui étaient arrivées à temps au département furent ouvertes en présence du sous-ministre et de M. W. Tilley.

Bien que l'annonce ne demandât que des offres pour la livraison à Montréal, on trouva des propositions pour livraison faite à d'autres endroits.

On en reçut vingt-neuf, qui furent ouvertes, après quoi l'ingénieur en chef soumit le rapport suivant :—

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIER EN CHEF,

“ OTTAWA, 19 novembre 1874.

“ MONSIEUR,—J'ai, tel que requis, examiné les soumissions reçues par le département pour fournir des rails d'acier, et j'ai préparé une cédula de ces soumissions d'après les différents prix. Je trouve que des soumissions ont été reçues pour la livraison d'environ trois cent cinquante mille (350,000) tonnes. Le prix moyen de toutes ces soumissions pour la livraison à Montréal est d'environ \$57.03 la tonne. Les plus basses soumissions pour cent mille (100,000) tonnes semblent être comme suit :—

	Soumissions.	Livraison à Montréal.	Livraison à la Baie du Tonnerre.	Livraison à Duluth.
A.	Cox & Green.....	5,000 ton. à \$53.53		
C.	Jos. Robinson.....	5,000 " à 53.53		
F.	Post & Cie			5000 ton. à \$58.16
F.	Post & Cie			5000. " à 59.40
S.	Cooper, Fairman & Cie		10000 ton. à \$59.86	
B.	Cooper, Fairman & Cie.....	10,000 ton. à \$54.26		
C.	Thomas Reynolds & Cie	5,000 " à 54.75		
X.	Rice, Lewis & Fils.....	10,000 " à 55.00		
V.	John Fraser.....	15,000 " à 55.17	60.76	60.76
R.	T. V. Allis.....	20,000 " à 55.76		60.76

“ Il y a une soumission pour la livraison de 10,000 tonnes à l'île Vancouver (soumission S) à raison de \$64.75.

“ SANDFORD FLEMING

“ L'HON. A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics.”

La cédule comprise dans ce rapport ne décrit pas exactement la substance des soumissions dont il est question. Les soumissions envoyées par Perkins, Levingston, Post & cie, étaient des soumissions pour livraison à Montréal aussi bien qu'à Duluth, et les noms des divers soumissionnaires sont donnés sans distinction entre les chefs de maisons et leurs agents. Voici une cédule fidèle qui fait voir la substance des soumissions qui vont jusqu'à 100,000 tonnes dont il est parlé dans le rapport ci-dessus, et en autant qu'il est question des endroits nommés dans ce rapport comme ceux où la livraison doit se faire :—

CÉDULE.

Lettre de la soumission.	Soumissionnaires.	Agents.	Quantité de tonnes.	Prix.	Livraison à
A.	West Cumberland Co.	Cox & Green.....	5,000	\$53.53	Montréal.
C.	Ebbw Vale Steel and Iron Co.	Jos. Robinson & Cie	5,000	53.53	do
F.	Guest & Cie.....	Perkins & Cie	5,000	{ 54.00 58.16 58.91	do ou Duluth, ou Baie du Tonnerre
D.	The Mersey Steel and Iron Co.....	Cooper, Fairman & Cie			
C.	The Aberdare Co.....	Thos. Reynolds, jr...	5,000	54.26	Montréal.
X.	Rice, Lewis & Cie.....	Aucuns	10,000	54.75	do
S.	Cooper, Fairman & Cie	Aucuns	10,000	55.00	do
V.	John Fraser.....	Aucuns.....	10,000	59.86	Duluth ou Baie du Tonnerre.
F.	Guest & Cie, pour une quantité supplémentaire.....	Aucuns.....	15,000	55.17	Montréal.
F.	Guest & Cie, pour une quantité supplémentaire.....	Perkins & Cie	5,000	{ 55.40 55.76 60.76	do do Duluth.
R.	T. V. Allis.....	Aucuns.....	20,000		
S.	Cooper, Fairman & Cie	Aucuns.....	10,000	64.75	Ile Vancouver.
		Total	100,000		

Les soumissions suivantes furent reçues :—

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A JOINTS ÉCLISSÉS.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, de 5,000 à 10,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle de joints éclissés, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et joints éclissés, à \$55 par tonne; boulons et écrous en fer à \$99 par tonne.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ RICE LEWIS ET C^{IE}.,

“ Toronto, Ontario.”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A JOINTS ÉCLISSÉS.

“ Le soussigné offre par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, de 10,000 à 15,000 tonnes de rails, fabrique Mersey, Bolton et C^{ie}., acier-Bessemer, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, £11 6s. 9d. sterling; éclisses d'acier-Bessemer, £11 6s. 9d. sterling; boulons et écrous en fer à \$100.80 par tonne.

“ Le soussigné est prêt à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de son habileté à remplir ce contrat.

“ J'offre de plus à livrer à Duluth ou à la Baie du Tonnerre des rails d'acier-Bessemer, comme ci-dessus, à £12 9s. 6d. sterling; éclisses en acier à Duluth ou la Baie du Tonnerre, à £12 9s. 6s., par tonneau de 2,240 livres; boulons d'éclisse livrés à Duluth ou la Baie du Tonnerre, à \$107 par tonne de 2,240 livres.

“ J'offre aussi de les livrer à la rivière des Français à une réduction de 2s. par tonne sur les rails et les éclisses.

“ Les droits de quaiage, de dock ou du havre à Duluth, la Baie du Tonnerre ou la rivière des Français, s'il en est, ne sont pas compris dans les prix ci-dessus.

“ JOHN FRASER,

“ Kingston.”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A JOINTS ÉCLISSÉS.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément aux devis et aux conditions ci-annexés, de 5,000 à 10,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres,—les rails devant être de notre propre fabrique “ Acier Dowlais,”—5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer à éclisses, à \$54 par tonne ; 5,000 de plus à \$55,24 par tonne ; boulons et écrous en fer à \$93.29.

“ Les soussignés sont prêt à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ GUEST ET CIE.,

“ Dowlais, Pays de Galles.

“ PAR PERKINS, LIVINGSTON, POST ET CIE.,

“ Agents, 59, Liberty St., New-York.”

“ Nous ajouterons que nous avons fourni des rails d'acier de Guest et Cie., aux compagnies de chemins de fer qui suivent, et nous renvoyons le gouvernement aux messieurs mentionnés :—Sloanes, président,—Cie du C F. Delaware, Lackawana et Western, 25,000 tonnes ;—Wm. H. Vanderbilt,—Cie du New-York Central et Hudson, 45,000 tonnes ;—Wm. Thompson, directeur,—C. F. de Sud du Canada, 24,000 tonnes, et à plusieurs autres compagnies des Etats-Unis, formant un total d'environ 200,000 tonnes.

“ PERKINS, LIVINGSTON, POST ET CIE.”

“ OTTAWA, Ont., 14 novembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Si le gouvernement préférerait faire livrer ces rails aux endroits suivants : Duluth, Fort William et la Baie Georgienne, au lieu de Montréal, nous pourrions les livrer à Duluth ou la Baie Georgienne, pour \$4 de plus par tonne, et à Fort William pour \$4.75 de plus, à condition, toutefois, qu'il y ait assez d'eau pour que les navires puissent se rendre à ces endroits, et que les consignataires en opèrent le déchargement. Ne sachant pas si le gouvernement a l'intention d'assurer les différents chargements sur les lacs, nous n'avons pas compris l'assurance des lacs sur le fret intérieur, \$4 et \$4.75, ce qui ferait à peu près 16 cts. par tonne.

“ Vos obéissants serviteurs,

“ PERKINS, LIVINGSTON, POST ET CIE.,

“ Agents de Guest et Cie.

“ Le ministre des Travaux Publics.”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Le soussigné offre par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 20,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, de rails d'acier-Bessemer et éclisses, à \$55.76 ; boulons et écrous en fer à 94.50 par tonne de 2,240 lbs. avec le choix de les livrer à Duluth ou à la Baie Georgienne, à \$5 de plus par tonne.

“ Le soussigné est prêt à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de son habileté à remplir ce contrat.

“ T. V. ALLIS,

“ Dresel Building, New-York.

“ Il les fournira de l'un ou plus des fabricants ci-dessous :—

“ Barrow Hematite et Steet Co., Angleterre.

“ Brown, Baily et Dixon, “

“ Manchester Steel Co., “

“ Dowlais Steel Co., “

“ C. Cammell & Co., Steel Co., “

“ Mersey Steel Co., “

“ Ebbw-Vale Steel Co., “

“ Limus-Landore “ “

“ Creuzot “ France.

“ Terre Noire “ “

“ Petin Gaudet “ “

“ Très respectueusement,

“ T. V. ALLIS.

“ (Formule de soumission.)

“ LAWRENCE POUNTNEY HILL,

“ LONDRES, 29 octobre 1874.

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSIONS POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £11 sterling ; boulons et écrous en fer à £24 2s 6d.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ Pour la Cie. Ebbw Vale.

“ JOSEPH ROBINSON et Cie.,

“ Agents.

“ ADRESSE EN CANADA :—

“ Bureau du C. F. St. Laurent et de l'Ottawa,

“ Ottawa, Canada.”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexée, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, marque “ Mersey ” ou “ Bolton,” avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £10 10s. 0d. sterling ; boulons et écrous en fer à £19 10s. 0d. stg.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat. Nous offrons aussi de les livrer à quelque bon port de l'Île de Vancouver, C. A., aux prix suivants :

“ Rails en acier-Bessemer, à£ 13 5 3 stg.

“ Boulons, à 22 5 3 stg.

“ COOPER, FAIRMAN et Cie.,

“ Montréal.”

(Formule de soumission.)

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, de la marque “ Mersey Steel & Iron Co.,” avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d’acier-Bessemer et éclisses à £12 1s. 0d stg., boulons et écrous en fer à \$107, cours du Canada.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ Nous offrons aussi de les livrer à la *Rivière des Français*, à une réduction de deux chelins par tonne sur les prix ci-dessus, les droits de quaiage ou de port, devant être payés par le gouvernement.

“ COOPER, FAIRMAN et Cie.,

“ Montréal. ”

(Formule de soumission.)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D’ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal durant la saison de navigation de l’année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, de 5,000 à 10,000 tonnes de rails d’acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d’éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d’acier-Bessemer et éclisses, à £11 3s. 0d. sterling; boulons et écrous en fer à \$101, cours canadien.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ The Mersey Steel and Iron Co.,

“ de Liverpool. ”

“ Par COOPER ET FAIRMAN, Agents,

“ Montréal. ”

“ SOUMISSION POUR RAILS D’ACIER,

“ 13 et 15, rue de l’Hopital,

“ MONTRÉAL, le 10 novembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons l’honneur de vous transmettre, au nom de la West Cumberland Iron and Steel Co., (limitée), de Workington, Angleterre notre soumission pour la fourniture de cinq mille (5,000) tonnes de rails d’acier au gouvernement fédéral, aux conditions mentionnées dans votre annonce publiée par le *Herald* de Montréal, en date d’Ottawa le 29 septembre 1874.

“ SOUMISSION.

“ Nous offrons de fournir 5,000 tonnes de rails d’acier (neuf) à £11 stg. par tonne livrés au quai à Montréal durant la saison de navigation de 1875, la dernière livraison ne devant pas avoir lieu plus tard qu’octobre 1875.

“ Nous prenons aussi la liberté de vous transmettre l'original d'une lettre regue de la Cie. West Cumberland Iron & Steel, par laquelle vous verrez qu'elle a, dans le cours de l'année dernière, fourni plus de 20,000 tonnes de rails d'acier aux principales compagnies de chemin de fer de la Grande-Bretagne.

— Bien à vous,

“ COX ET GREEN.

“ F. BRAUN, écrivain,

“ Département des Travaux Publics,

“ Ottawa. ”

—
 “ (Formule de soumission)

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offrent par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément au devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £11 0s. 0d. sterling ; boulons et écrous en fer à ———

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux Publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ Pour la West Cumberland Steel and Iron Co.

“ COX ET GREEN,

“ 13 et 15 rue de l'Hopital,

“ Montréal. ”

—
 “ (Formule de soumission).

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

“ SOUMISSION POUR RAILS D'ACIER-BESSEMER A ÉCLISSES.

“ Les soussignés offre par le présent de livrer sur le quai, à Montréal, durant la saison de navigation de l'année 1875, conformément aux devis et aux conditions ci-annexés, 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, avec une quantité proportionnelle d'éclisses, aux prix suivants :

“ Par tonne de 2,240 livres, rails d'acier-Bessemer et éclisses, à £11 5s. 0d. sterling ; boulons et écrous en fer, à £24 2s. 6d.

“ Les soussignés sont prêts à entreprendre la fabrication et fourniture de ces

rails et attaches, ou la quantité qui pourra en être requise, et à satisfaire le ministre des Travaux publics de leur habileté à remplir ce contrat.

“ Pour la Cie. Aberdare,

“ THOS. REYNOLDS, FILS,

“ Agent, Londres, E. C.

“ ADRESSE EN CANADA :

“ Bureau du chemin de fer du St. Laurent et de l'Ottawa,

“ Ottawa.”

“ MONTRÉAL, le 14 novembre 1874.

“ CHER MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous offrir cinq milles (5,000) tonnes de rails en acier, du profil et poids approuvés, à £10 5s. sterling par tonne, argent comptant, sur remise des connaissements, livrés à Liverpool, durant l'été prochain.

“ Je suis, etc.,

“ JAS. CRAWFORD.

“ Ces rails seront fabriqués par la Compagnie d'Acier et Fer de la Mersey.

“ Hon. A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics,

“ Ottawa.”

Les soumissions données plus haut comprennent celles des soumissionnaires heureux, et celles qui, dans notre opinion, sont importantes pour comprendre la décision définitivement prise par le département. On ne parle pas davantage des autres dans notre rapport. Elles sont imprimées au long dans le rapport fait à la Chambre des Communes, en date du 6 avril 1876. Nous omettons ces parties de la correspondance qui n'ont aucun rapport aux contrats que nous sommes à examiner. Cette correspondance est aussi imprimée au long dans le rapport mentionné ci-dessus fait à la Chambre des Communes.

Nous allons maintenant examiner *seriatim*, les six contrats qui ont trait aux 50,000 tonnes de rails, respectivement numérotés, 5, 7, 8, 9, 10 et 11 et nous les prenons dans l'ordre suivant :

CONTRAT No. 6.

Rails d'acier.

En vertu de ce contrat, daté du 23 décembre 1874, George Thomas Clark, faisant commerce sous les nom et raison de Guest et Cie., entreprit

de manufacturer et livrer 5,000 tonnes de rails d'acier, le ou avant le 1er octobre 1875, recevant pour cela \$54 la tonne; et une quantité additionnelle de 5,000 tonnes, le ou avant le 1er juillet 1871, au prix de \$55.24 la tonne; et aussi une quantité proportionnée d'éclisses, de boulons et d'écrous, recevant pour chaque tonne d'éclisses le prix payé pour les rails; et pour les boulons et les écrous, \$93.25.

La soumission d'après laquelle le contrat a été adjudgé est citée plus haut, et l'on verra qu'elle contient des offres pour des quantités distinctes à des prix différents. La cédule ci-dessus mentionnée comme ayant été préparée par M. Fleming, et datée deux jours après l'ouverture des soumissions, omet de donner les détails de celle-ci pour ce qui a rapport aux conditions définitives acceptées par le gouvernement, savoir : la livraison à Montréal. Le rapport spécial de M. Fleming, en 1877, dit que le contrat a été passé pour 10,000 tonnes à raison de \$54.62. Ceci fournit une idée exacte des résultats pécuniaires, mais ce n'est pas d'accord avec les conditions du contrat même, ni des soumissions sur lesquelles le contrat est basé. La soumission offre 5,000 tonnes à \$54, et une quantité additionnelle de 5,000 tonnes, à \$55.24. Dans une compétition franche, la proposition faite sous cette forme, toutes autres choses étant égales, assurerait à la personne qui la ferait, une vente de 5,000 tonnes de préférence à n'importe quelle autre offre à un prix plus élevé que \$54, (par exemple, à \$54.10); mais si l'on agit à son égard comme on l'a fait en définitive, en la considérant comme étant une offre de 10,000 tonnes à \$54.62, cela laisserait cette offre à \$54.10 et MM. Guest et Cie., perdraient, en conséquence, la vente.

A cause de cela, Guest et Cie., dans notre opinion, auraient une juste raison de se plaindre, parce que leur soumission n'a pas été interprétée selon les termes exacts qu'elle comportait; ou s'il n'intervenait aucune offre plus basse que \$55.28, MM. Guest et Cie., par cette soumission, s'assuraient une vente de toute la quantité des 10,000 tonnes. A tout évènement, pour des raisons à eux connues, Guest et Cie., jugèrent à propos de courir leur chance d'après l'offre qu'ils avaient faite dans la forme où elle avait été envoyée, et nous ne voyons aucune raison valable qui puisse la faire considérer comme étant une soumission pour 10,000 tonnes à \$54.62, surtout vu que cela avait pour effet d'exclure trois des autres soumissionnaires dont les prix étaient plus bas que celui mentionné pour la quantité additionnelle.

de 5,000 tonnes que Guest et Cie., proposaient de fournir à \$55.24 et qui leur fut accordée. Ces autres soumissions étaient comme suit :—

<i>The Aberdare Co</i>	\$54 75
<i>Rice, Lewis & Son</i>	55 00
John Fraser.....	55 17

A l'époque de l'ouverture des soumissions et de l'adjudication du contrat, M. Thomas Reynolds, ingénieur, représentant la *Aberdare Company* et la *Ebbw Vale Company*, de même que M. H. A. V. Post, de la maison Perkins, Livingston, Post et Cie., représentant MM. Guest et Cie., étaient à Ottawa. Il n'est pas prouvé que la *Aberdare Company* n'était pas une société avec qui on dût faire des affaires, ni qu'elle a refusé d'exécuter son offre. Le contrat a été adjugé par la lettre suivante :—

“ OTTAWA, 1er décembre 1874.

“ MONSIEUR,—La soumission faite le 14 novembre par MM. Perkins, Livingston, Post et Cie., au nom de MM. Guest et Cie., de Dowlais, Pays de Galles, pour la fourniture de 10,000 de rails d'acier, avec les boulons et écrous nécessaires pour cette quantité d'acier, ayant été acceptée, je suis chargé de vous transmettre le projet de contrat ci-joint (en triplicata) et de vous prier de vouloir bien le faire exécuter par MM. Guest et Cie., et me le renvoyer ensuite.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.

F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ H. A. V. Post, écr.,

“ Hôtel Russell, Ottawa.”

Le résultat de la décision donnée ici, est de faire payer, pour la deuxième quantité de 5,000 tonnes que couvre ce contrat, un prix plus élevé que celui demandé par d'autres soumissionnaires. Pour l'item des rails le prix extra s'élève à \$2,450, mais cette somme n'a pas été complètement perdue. Une partie en fut sauvée parce que Guest et Cie. avaient demandé pour les boulons et les écrous un prix moindre que celui proposé par la *Aberdare Co.*, la société qui avait fait l'offre la plus basse des trois soumissions écartées. L'offre de la première quantité de 5,000 tonnes, dans la soumission de Guest & Co. était au prix de \$54 et l'on pouvait l'accepter sans être tenu de prendre la quantité additionnelle à un prix plus élevé. On pouvait l'accepter en même temps que les 5,000 tonnes offertes par la *Aberdare Co.*, à raison de \$54,75 ; ce aurait fait en moyenne pour les 10,000 tonnes de rails, \$54,37½ au lieu de \$54,62.

Afin de comprendre la transaction qui a eu lieu, il ne faut que comparer l'offre de la *Aberdare Co*, pour 5,000 tonnes avec celle de *Guest & Cie*, pour la seconde quantité ou la quantité additionnelle de 5,000 tonnes, en tant que le lot de 5,000 tonnes marquées au plus bas prix pût être accepté sans s'occuper des autres.

Etat comparatif.

Guest & Cie.,—

5,000 tonnes de rails @ \$55,54.....		\$276,200 00
La moitié de cette quantité livrée en vertu du contrat 6 avec 10,000 tonnes de rails, soit :—	} 192 tonnes d'éclisses, \$55,24..... 42 " boulons et écrous @ \$93,29	10,606, 08
		3,918 18
		<hr/>
Total.....		\$290,724 26

La *Aberdare Co* :—

5,000 tonnes de rails @ \$54. 75.....	\$273,750 00
192 " éclisses @ \$54. 75.....	10,512 00
42 " boulons et écrous à \$117. 41.....	4,931 22
	<hr/>
Total.....	\$289,193 22
	<hr/> <hr/>
Pertes.....	\$1,501 04

La preuve ne nous donne aucune raison de cette préférence pour *Guest & Cie*, et nous concluons qu'en obtenant ce contrat, les entrepreneurs ont eu un avantage illicite, et qu'à l'époque de l'adjudication, le département avait la faculté de se procurer les articles fournis par ce contrat à un prix plus bas que celui qui a été accordé. La preuve ne fait pas voir la raison pour laquelle on a payé un prix plus élevé.

Le contrat a été rempli, et les montants suivants ont été payés en rapport avec ce contrat :

30 juin 1875.....	\$281,524 57
30 juin 1876.....	294,887 02
	<hr/>
Total.....	\$576,411 59

Par un arrangement subséquent, une partie des rails dont il est question dans ce contrat fut transférée au chemin de fer Intercolonial, et le compte du chemin de fer du Pacifique fut crédité d'autant.

CONTRAT No. 7.

Rails d'acier.

En vertu de ce contrat, daté du 9 février 1875, la *Ebbw Vale Steel, Iron & Coal Company* entreprit de fabriquer et de livrer à Montréal pendant la saison de navigation de 1875, 5,000 tonnes de rails d'acier avec la quantité proportionnée d'éclisses, de boulons et d'écrous, recevant pour cela £11 sterling la tonne pour les rails et les éclisses, égal à \$53,53, et, pour les boulons et les écrous £22 2s. 6d., égal à \$ 117,41. Le rapport de l'ingénieur en chef, portant la date du 19 novembre 1874, sur les soumissions reçues, aussi bien que les soumissions elles-mêmes, dont il est question ci-dessus, font voir que la soumission de cette maison était l'une des deux plus basses reçues et qu'elle était aux prix ci-dessus donnés. L'acceptation de la soumission a été communiquée par la lettre suivante à M. Reynolds, qui était l'agent des entrepreneurs :

"OTTAWA, le 3 décembre 1874.

" MONSIEUR, — La soumission de la *Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.* (limited), incluse dans votre lettre du 16 ult., pour la fourniture de 5,000 tonnes de rails d'acier, etc., ayant été acceptée, je suis chargé de vous prier d'envoyer le projet de contrat ci-joint (en triplicata) à la compagnie, pour exécution, et de me le renvoyer ensuite.

" J'ai l'honneur d'être, etc.,

" F. BRAUN.
" Secrétaire.

" THOS. REYNOLDS, ECR.,

" Ingénieur, Ottawa. "

Nous trouvons qu'en obtenant ce contrat les entrepreneurs n'ont pas eu d'avantages illicites, et qu'en l'adjugeant, le département a acheté le matériel qui y est mentionné au prix le plus bas qu'offraient les soumissions.

Il a été rempli et voici ce qui a été payé en rapport avec ce contrat :

Au 30 juin 1875 \$284,117 21

Subséquentement, une partie du matériel compris dans ce contrat fut transférée au chemin de fer Intercolonial, et le compte du chemin de fer du Pacifique fut crédité d'autant.

CONTRAT No. 8.

Rails d'acier

En vertu de ce contrat, daté du 14 janvier 1875, la *Mersey Steel and Iron Company* entreprit de fabriquer et livrer à Montréal, la moitié, avant le premier octobre 1875, et la balance avant le 1er juillet 1876, 20,000 tonnes de rails d'acier, avec une quantité proportionnée d'éclisses, recevant pour cela £11 3s. sterling; soit, \$54,26.

La *Mersey Steel & Iron Company* n'a pas soumissionné pour une quantité aussi considérable que celle fournie en vertu de ce contrat. Sa soumission était pour 5,000 à 10,000 tonnes au prix ci-dessus mentionné, et aussi pour les boulons et les écrous, à raison de \$101. Elle fut signée au nom de cette compagnie par M. M. Cooper, Fairman & Cie, qui se sont donnés comme ses agents. Cette maison Cooper, Fairman & Cie. soumissionnait aussi en son propre nom pour 5,000 à 10,000 tonnes, des marques Mersey ou Bolton, les rails devant être livrés à Liverpool à raison de £10 10s. sterling, avec les boulons et les écrous à raison de £19 10s. sterling, offrant en même temps de faire la livraison à l'île Vancouver aux taux suivants :—

Les rails à.....	\$13	5	3 sterling
Les éclisses à.....	22	5	3 “

MM. Cooper, Fairman & Cie, soumissionnaient aussi pour 5,000 à 10,000 tonnes de rails, de la marque de la *Mersey Steel & Iron Company*, devant être livrés à Duluth ou à la baie du Tonnerre à raison de £12 6s. sterling avec les boulons et les écrous à raison de \$107 la tonne; cette offre était accompagnée d'une autre par laquelle on s'engageait à faire la livraison à la rivière des Français à 2 shillings de moins par tonne que les prix ci-dessus.

La soumission de la *Mersey Company* est arrivée au département dans une enveloppe séparée; la soumission de M. Fairman, Cooper & Cie., dans une autre enveloppe. La lettre suivante a été écrite par le secrétaire du département :

OTTAWA, le 2 décembre 1874.

“MESSIEURS,—La soumission que vous avez faite au nom de la *Mersey Steel and Iron Company* de Liverpool, pour la fourniture de rails d'acier, etc., ayant

été acceptée, je suis chargé de vous transmettre le projet de contrat ci-joint, et de vous prier d'avoir la bonté de le faire signer par la compagnie, et de me le renvoyer ensuite.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

F. BRAUN,
" Secrétaire.

" MM. COOPER, FAIRMAN et CIE.,
Agents, Montréal. "

Cette notification est conçue comme si Fairman, Cooper & Cie avaient fait plus d'une soumission au nom de la *Mersey Steel & Iron Company*, ce qui n'était pas le cas. En ceci et en plusieurs autres circonstances, dans les contrats en rapport avec les rails d'acier, les boulons et les écrous, ainsi que le transport, il paraîtrait qu'il y avait quelquefois entente entre cette maison et le département à part de ce que nous laissent voir les lettres et les dossiers officiels. La soumission dont il est ci-dessus question comme ayant été faite par MM. Cooper, Fairman & Cie, parle de livrer à Duluth, à la baie du Tonnerre, à la rivière des Français, à Liverpool et à Vancouver, endroits dont aucun n'est mentionné dans l'annonce comme étant ceux où devait se faire la livraison. Après réception des soumissions, M. Fleming dit quel a été l'effet de quelques-unes, de ces soumissions, dans sa cédule du 19 novembre, comme si on se fût alors attendu à ce que le gouvernement les prendrait en considération, bien qu'on n'eût pas demandé de soumission pour faire la livraison ailleurs qu'à Montréal. De fait, il n'y avait pas plus d'une soumission au nom de la *Mersey Company*. Les autres soumissions étaient de MM. Cooper, Fairman & Cie, en leur nom, et ne parlaient pas de la livraison à Montréal.

Ce qui suivit cette notification du 2 décembre fait voir qu'il y était intimé que non-seulement l'offre faite au nom de la *Mersey Company* pour 10,000 tonnes devant être livrées à Montréal, mais aussi que l'offre faite par Cooper, Fairman & Cie pour les 10,000 tonnes additionnelles, avec un prix fixé pour la livraison à Duluth et à la rivière des Français, étaient acceptées bien qu'on n'eût pas demandé de compétition pour les endroits ainsi mentionnés par MM. Cooper, Fairman & Cie, et que MM. Perkins, Livingston, Post & Cie eussent fait une offre pour la livraison aux mêmes endroits, plus basse que la soumission de MM. Cooper, Fairman & Cie.

La cédule de M. Fleming, en date du 19 novembre 1874, donnait ce qui suit comme résultat des offres faites pour livraison aux lacs de l'ouest :

Entrepreneur.	Tonnes.	Baie du Tonnerre.	Duluth.
		\$ cts.	\$ cts.
Post & Cie.....	5,000	.....	58 16
do	5,000	.....	59 40
Cooper, Fairman & Cie.....	10,000	54 86	.....

Ceci donne l'idée qu'on ne concourait pas pour la livraison aux deux endroits, mais on l'a fait, et la substance de ces offres respectives était comme suit :

Entrepreneur.	Tonnes.	Baie du Tonnerre.	Duluth.
		\$ cts.	\$ cts.
Post & Cie.....	5,000	58 41	58 16
do	5,000	60 15	59 40
Cooper, Fairman & Cie.....	10,000	59 60	59 60

Ainsi, les soumissions qui étaient devant le département à cette époque faisaient voir que Post & Cie. offraient d'envoyer 10,000 tonnes à Duluth ou 5,000 à Duluth et 5,000 tonnes à la baie du Tonnerre, à des prix plus bas que ceux fixés par MM. Cooper, Fairman & Cie.

Il fut décidé de prendre 10,000 tonnes à être livrées sur les lacs de l'ouest, bien qu'on n'eut pas demandé de soumissions pour faire faire la livraison à ces endroits, et d'adjuger le contrat à cet effet à MM. Cooper, Fairman & Cie., aux plus hauts prix mentionnés dans leur soumission.

On prépara un contrat au nom de la *Mersey Company* pour les deux quantités de 10,000 tonnes chacune, l'une devant être livrée à Montréal et l'autre sur les lacs de l'ouest. La *Mersey Coy.* refusa le contrat pour livraison sur les lacs et retint le droit de livrer les 20,000 tonnes à Montréal. Ceci rendit nécessaire un nouveau contrat pour le transport à faire l'année suivante, et l'on demanda pour cela des soumissions au moyen d'annonces. Après l'ouverture des soumissions, MM. Cooper, Fairman & Cie.:

intervinrent sans avoir soumissionné, et dirent que, comme on avait accepté leur offre dans ce cas, ils avaient droit au contrat pour le transport de ces rails depuis Montréal jusqu'aux lacs de l'ouest, et on l'accorda à leur représentant (voir contrat 20).

M. Trudeau, dans son témoignage, a parlé de la perte subie à cause de l'acceptation de l'offre de Cooper, Fairman & Cie, en cette occasion, telle que formulée par M. Braun, comme il est dit plus haut—au lieu de la soumission moins élevée, de M.M. Perkins, Livingston, Post & cie.

M. Trudeau a déclaré que l'acceptation de l'offre moins élevée de Post & Cie, aurait économisé environ sur 10,000 tonnes couvertes par leur soumission, \$12,400 si la livraison avait été faite à Duluth, et \$4,900, au fort William.

De fait, 5,349 tonnes de rails et les accessoires ont été livrées à Duluth et environ 5,477 tonnes au fort William, sur lesquelles, aux prix mentionnés par M. Trudeau, la perte dépasserait \$9,000.

On prépara un contrat d'après les deux soumissions mentionnées ci-dessus et acceptées par la lettre de M. Braun en date du 2 décembre 1874, et on s'attendait à ce qu'il fût exécuté par la *Mersey Company*.

Les deux lettres suivantes sont celles qui viennent ensuite dans le dossier de la correspondance échangée entre le département et cette compagnie à propos de ce contrat :—

“ EDIFICE DES SOEURS GRISES, 42 ET 44, RUE DES ENFANTS TROUVÉS,
“ MONTRÉAL, le 4 décembre 1874.

“ M. Fairman partira d'ici pour l'Angleterre, *via* New-York, lundi après-midi, et avant son départ nous aimerions à savoir s'il vous conviendrait que les rails fussent livrés dans l'ouest, et à quels points. Ce renseignement nous permettra peut-être, vu l'encombrement du fret à Montréal, d'envoyer une partie de ces rails par New-York, et d'opérer ainsi une plus prompte livraison. Une prompte réponse nous obligera.

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ L'HONORABLE A. MACKENZIE,
“ Ottawa.”

“ OTTAWA, le 5 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—Au sujet de votre lettre du 4 courant, à propos de la livraison des rails d'acier, je suis chargé de vous dire que le département n'est pas prêt à spécifier les quantités qui devront être livrées à chacune des localités mentionnées

dans le contrat de la Compagnie d'Acier et Fer de la Mersey, mais que l'intention n'est pas d'en recevoir *via* New-York.

“ Il pourra, cependant, être décidé d'en livrer à quelque port anglais, et, dans ce cas, vous en serez prévenus à temps.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ F. BRAUN,
“ Secrétaire.”

“ M.M. COOPER, FAIRMAN ET CIE.,
“ Montréal.”

Le document qui témoigne de l'existence du contrat actuel n'est pas celui qui a été préparé d'abord. Il avait pour raison d'être l'acceptation des deux soumissions mentionnées plus haut. Il n'est pas produit et il n'est jamais arrivé au département après avoir été envoyé à M.M. Cooper, Fairman & cie, avec la lettre du 2 décembre précitée. La lettre suivante de M. Braun dont il est parlé plus haut, et qui porte la date du 5 décembre 1874 rend évident le fait que le contrat qu'on voulait faire exécuter contenait l'obligation de livrer les rails aux ports des lacs de l'ouest.

Le 4 janvier 1875, le message suivant arriva au département :—

“ OTTAWA, le 4 janvier 1875.

“ Par télégraphe de Montréal.

“ La compagnie Mersey n'a signé la soumission que pour livraison à Montréal. Elle ne peut maintenant faire cette livraison dans l'ouest. Ce qui précède reçu par le câble.

“ AGENTS DE LA COMPAGNIE MERSEY.

“ L'Hon. A. MACKENZIE.”

Cette communication informe, de fait, le département que la soumission pour livrer les rails aux ports de l'ouest n'a pas été faite au nom de la *Mersey Company* et que cette maison avait refusé de l'accepter. Le contrat qui avait été préparé, comme il est dit plus haut, pour être exécuté par la *Mersey Company* et qui avait été adressé à M.M. Cooper, Fairman & Cie., avec l'entente apparente qu'ils étaient les agents autorisés de ces entrepreneurs, dans l'intention de le faire exécuter en Angleterre, comprenant parmi ces conditions, comme il est dit ci-dessus, celle de faire la livraison aux ports des lacs de l'ouest, ainsi que l'approvisionnement des boulons et des écrous, des rails et des éclisses—ce contrat n'a évidemment pas été renvoyé. D'après la lettre ci-dessus, en date du 4

décembre 1874, M. Fairman, de la maison Cooper, Fairman & Cie., se disposait à partir de Montréal pour l'Angleterre, et dans son témoignage donné, devant nous, il déclara qu'il avait été en Angleterre et qu'il avait entendu dire au président de la compagnie qu'elle n'exécuterait pas le contrat qu'on lui avait envoyé ; mais il ne connaissait pas d'autorisation venant du gouvernement pour permettre d'en faire un autre qui serait exécuté différemment. Un contrat, différent en substance de celui qui a été envoyé à MM. Cooper, Fairman & Cie., le 2 décembre, a été exécuté en Angleterre par la *Mersey Company*, et c'est celui que nous sommes à examiner. On ne voit pas en vertu de quelle autorité le changement a été fait. Quand le document substitué arriva au département, M. Fissiault découvrit qu'il était différent de celui qui avait été envoyé, et il en parla à M. Fleming. Voici le mémoire qu'il fit, dans le temps et qu'il annexa au contrat :

“ Remarques sur le contrat no. 4,538, du 14 janvier 1875, avec la *Mersey Steel and Iron Company*.”

“ Dans le premier projet que j'ai préparé, il y avait un prix pour la livraison des rails à Duluth, et un pour la livraison à la rivière des Français, et aussi un prix pour les boulons et les écrous de fer pour chaque livraison.

“ Le seul prix (£11 3s.) dans le contrat reçu aujourd'hui, est pour la livraison des rails à Montréal—pas de mention de la livraison à Duluth ni à la rivière des Français.

“ Les boulons et écrous sont aussi omis.

“ M. Fleming que j'ai consulté là-dessus, dit que cela ne fait pas de différence.

“ H. A. FISSIAULT.

15 fev. 1875.

Les italiques sont de M. Fissiault.

Les soumissions qui avaient été faites au nom de la *Mersey Company* par Cooper, Fairman & Cie., comme étant ses agents, et par cette dernière société, en son propre nom, comprenaient les boulons et les écrous. Le contrat renvoyé d'Angleterre ne les comprenait pas. M. Fairman a rendu son témoignage devant nous, et, à ce sujet, il dit qu'il avait inséré l'article “ boulons et écrous ” dans la soumission faite au nom de la *Mersey Company*, sans aucune autorisation de sa part. En mars 1875, le fait que cet article avait été mis dans ces soumissions devint la raison qui porta le département à accorder le contrat à M. M. Cooper, Fairman & Cie., pour les boulons et les écrous au prix fixé dans cette soumission, et sans compétition,

bien que plusieurs des soumissionnaires eussent, dans une occasion précédente, en novembre 1874, fait des offres à des prix beaucoup plus bas pour les mêmes articles (voir le contrat 30.)

Nous trouvons qu'une soumission faite par M. M. Fairman, Cooper & Cie., en leur propre nom, pour faire la livraison à des points autres que ceux pour les quels on avait demandé des soumissions, fût acceptée, et que les conditions en furent comprises dans un contrat projeté avec la *Mersey Company* pour 20,000 tonnes de rails ; que la *Mersey Company* refusa de se soumettre à ces conditions, et préféra exécuter un contrat pour les rails seulement, sans les accessoires mentionnés dans la soumission d'après laquelle on avait fait le contrat ; que la conduite du département dans toutes les négociations entamées avec Cooper, Fairman & Cie., au sujet de ce contrat, étaient calculées de manière à donner, et ont donné à cette maison, un avantage illicite sur les autres soumissionnaires dans les transactions subséquentes ; qu'en obtenant ce contrat dans sa forme définitive, les entrepreneurs—la *Mersey Steel and Iron Company*—n'ont pas eu d'avantage illicites, et qu'en l'adjugeant, le département a acheté le matériel pour lequel ce contrat est fait, d'après l'offre la plus basse qui pût être acceptée.

Le contrat a été rempli, et voici les sommes qui ont été payées à cette fin :

Au 30 juin, 1875.....	\$323,944 99
“ 1876.....	721,738 66
“ 1877.....	83,053 70
	\$1,128,737 35

En vertu d'un arrangement ultérieur, une partie des rails compris dans ce contrat a été transférée au chemin de fer Intercolonial, et l'on en a crédité le compte du Chemin de fer du Pacifique.

CONTRATS NOS. 9 ET 10.

Rails d'acier.

Ce contrat, daté du 16 avril 1875, est le résultat de deux marchés distincts entre les entrepreneurs et le gouvernement. Le premier a rapport à 5,000 tonnes de rails, etc., et porte le numéro 9 ; le second était pour une quantité additionnelle de 5,000 tonnes, et le contrat, tel qu'exécuté, conte-

nait les conditions auxquelles les deux lots furent achetés. Ils sont mentionnés dans les livres du département comme étant les contrats 9 et 10. En vertu de ce contrat, la *West Cumberland Iron and Steel Co.*, (à resp. limitée,) entreprit de fabriquer et de livrer 10,000 tonnes de rails d'acier avec la quantité proportionnelle d'éclisses, de boulons et d'écrous; 5000 tonnes de rails, etc, devaient être livrés à Montréal, à raison de £11 sterling, soit \$53,53 la tonne pour les rails et les éclisses, et £20 sterling, soit \$97,33 la tonne pour les boulons et les écrous, et le reste des 5000 tonnes de rails, etc., mis à bord un vaisseau en Angleterre, à £10 sterling, soit \$48,67 la tonne pour les rails et éclisses, et £19 sterling, soit \$92.48 la tonne pour les boulons et les écrous. La première transaction fut l'acceptation de la soumission envoyée par les entrepreneurs dans la compétition de novembre. C'était une des deux plus basses et elle fixait £11 sterling comme prix des rails et des éclisses, mais elle omettait de fixer un prix pour les boulons et les écrous. Ceci fut plus tard fixé par correspondance. Après qu'on eut décidé d'accepter la soumission, on échangea la correspondance suivante :—

“ OTTAWA, le 20 nov. 1874.

“ *Télégramme à MM. Cox et Green, 13, rue de l'Hôpital, Montréal.*

“ Soumission pour fourniture de cinq milles tonnes de rails d'acier acceptée. Le contrat, basé sur le devis imprimé envoyé par ce département, en date du 3 octobre, sera fait avec vos commettants.

“ T. TRUDEAU,

“ Sous Ministre des Travaux Publics.”

“ 13 ET 15, RUE DE L'HOPITAL,

“ MONTRÉAL, 20 novembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre télégramme de ce jour : “ Soumission pour fourniture de cinq milles tonnes de rails d'acier acceptée. Le contrat, basé sur le devis imprimé envoyé par ce département, en date du 3 octobre, sera fait avec vos commettants.”

“ Nous supposons que vous nous envoyez copie du devis en question, au reçu duquel nous ferons préparer la chose en forme.

“ En attendant votre réponse,

“ Nous sommes, etc.,

“ COX ET GREEN.

“ T. TRUDEAU, écrivain,

“ Sous-ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.

“ OTTAWA, 25 novembre 1874.

“ MESSIEURS,—Comme vous avez omis, dans la soumission que vous avez faite, le 10 de ce mois, au nom de la *West Cumberland Iron & Steel Co.* (à resp. limitée), pour la fourniture de 5,000 tonnes de rails d’acier, de mentionner le prix que la compagnie exigerait pour fournir les boulons et écrous nécessaires pour cette quantité de rails, je suis chargé de vous prier de vouloir bien nous donner maintenant cette information.

“ Je suis, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ MM. COX ET GREEN,

“ Rue de l’Hôpital, Montréal.”

“ OTTAWA, 5 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—La soumission de la *West Cumberland Iron and Steel Company* (responsabilité limitée) pour la fourniture de rails d’acier ayant été acceptée, je vous transmets ci-joint le projet du contrat (en triplicata) de cette entreprise, avec prière de le renvoyer aussitôt possible pour qu’il soit terminé.

“ J’ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ MM. COX ET GREEN,

“ Montréal.”

Quelque temps après l’adjudication de ce contrat, le gouvernement offrit d’augmenter la quantité à fournir par les soumissionnaires, laquelle offre fut repoussée. Subséquemment néanmoins, le 18 décembre 1874, MM. Cox et Green firent une offre de fournir 5,000 tonnes de plus au prix mentionné dans leur première soumission, à propos de quoi la correspondance suivante fut échangée :

“ 13 ET 15, RUE DE L’HÔPITAL,

“ MONTRÉAL, le 18 décembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu aujourd’hui par le câble une dépêche de la *West Cumberland Iron and Steel Company* (responsabilité limitée) nous informant que vu les conditions avantageuses de paiement, elle est prête à augmenter de cinq à dix milles tonnes la quantité de rails qu’elle s’est engagée à fournir. Nous vous rappellerons que notre prix est le plus bas de tous (£11 sterling par tonne livrée à Montréal), et cela tout en vous priant de soumettre la proposition au ministre des Travaux publics et de lui faire remarquer la modicité du prix des rails.

“ Tout en sollicitant la faveur d’une réponse,

“ Nous sommes, Monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ COX ET GREEN,

“ F. BRAUN, écr., secrétaire,

“ Département des Travaux publics,

“ Ottawa.”

“ COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ OTTAWA, le 21 décembre 1874.

“ *Télégramme de Montréal, à T. Trudeau, Travaux Publics.*

“ Voyez notre lettre du 18 décembre à M. Braun, offrant 5,000 autres tonnes de rails au besoin. Une prompté réponse, vu qu'un chemin de fer les demande.

“ COX ET GREEN.”

“ OTTAWA, le 22 décembre 1874.

“ *Télégramme à Cox et Green.*

“ Pas besoin d'autres rails. Merci.

“ F. BRAUN.

“ *Secrétaire.*”

“ OTTAWA, le 5 janvier 1875.

“ MESSIEURS,—Le ministre des Travaux publics ayant reconsidéré l'offre que vous avez faite au nom de la West Cumberland Iron and Steel Company (responsabilité limitée) de Workington, de fournir 5,000 tonnes de rails d'acier en sus de la quantité stipulée dans son contrat, à £10 sterling par tonne, et aux termes et conditions du dit contrat, l. à b. à Workington, j'ai reçu instruction de vous dire que cette offre est acceptée et de vous prier d'en informer la compagnie.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN.

“ MM. COX ET GREEN,

“ Montréal.”

Une lettre datée du 23 octobre 1874. accompagnant la première soumission de cette compagnie et adressée par le secrétaire à MM. Cox et Green, les agents à Montréal, fut envoyée au département. Cette lettre fixait £10 sterling comme le prix à Workington, ou £11 sterling à Montréal; et il semble qu'on a considéré que l'offre du 18 décembre 1874, continuait encore cette alternative. Dans son témoignage, M. Mackenzie déclara que vers l'époque de l'acceptation de cette dernière offre on avait cru expédient de faire venir une certaine quantité de rails livrables à Vancouver, et le fait que les termes de la nouvelle offre faite par ces entrepreneurs, le 18 décembre, ont été acceptés à condition que la livraison ne se ferait pas à Montréal, comme il était proposé par leurs agents, MM. Cox et Green, mais à Workington, en Angleterre, ainsi que mentionné dans la lettre de M. Braun, en date du 15 janvier 1875, indique que c'était l'intention à cette époque, que le produit de ce second achat de la *West Cumberland Co.* allât à Vancouver. Subséquemment la lettre suivante fut écrite par le secrétaire du département :—

“ OTTAWA, le 4 mars 1875.

“ MESSIEURS,—Comme il est nécessaire de passer un nouveau contrat avec la West Cumberland Iron and Steel Company pour la fourniture de 5,000 tonnes de rails d'acier, etc., il a été décidé de l'inclure dans celui que cette compagnie a consenti le deux février, aussi pour 5,000 tonnes.

“ Le projet suivant a été rédigé en conséquence et vous est transmis pour signature.

“ Vous remarquerez que le prix par tonne pour les boulons ne comprend pas les droits de douane.

“ Le premier contrat (en triplicata) vous est aussi transmis.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,
Secrétaire.

“ MM. COX et GREEN,
Montréal.”

Ce contrat fut exécuté. On devait livrer 5,000 tonnes à Montréal et 5,000 tonnes à Workington. Subséquemment, le département proposa de changer ces conditions, ainsi qu'on le voit par la correspondance suivante :

“ OTTAWA, le 20 avril 1875.

“ La West Cumberland Company voudrait-elle livrer à Montréal les 10,000 tonnes de rails à £11, et les boulons à £20 sterling ?

“ F. BRAUN,
Secrétaire.

“ COX ET GREEN,
“ Montréal.”

“ 13 ET 15, RUE DE L'HOPITAL,

“ MONTRÉAL, 20 avril 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons votre télégramme d'aujourd'hui. Les premières 5,000 tonnes sont déjà expédiées ou à la veille de l'être. Nous n'avons aucun doute que la compagnie pourrait aussi envoyer les 5,000 autres et nous croyons pouvoir dire que nous pouvons prendre des arrangements pour vous les faire livrer ici. Si vous voulez ajouter un louis sterling au prix que vous êtes convenu de payer en Angleterre, nous communiquerons l'affaire à la compagnie par la prochaine malle, qui partira vendredi, le 23, et dès que sa réponse nous parviendra, nous aurons l'honneur de vous la communiquer.

“ Nous sommes, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ COX ET GREEN.

“ F. BRAUN, écri.,

“ Secrétaire, ministère des Travaux publics,

“ Ottawa”

La preuve démontre qu'en obtenant ce contrat (numéros 9 et 10), les entrepreneurs n'ont obtenu aucun avantage illicite, et qu'en l'adjudgeant, le département a acheté le matériel dont il est question à un prix aussi bas que ce qu'on pouvait avoir alors ailleurs.

Finalement, on décida que la livraison se ferait en Canada, et le contrat fut exécuté. Les sommes suivantes furent payées en vertu de ce contrat :—

Au 30 juin 1875.....	\$230,645 14
Au 30 juin 1876.....	147,284 99
Au 30 juin 1877.....	186,145 73
Total.....	<u>\$564,075 86</u>

En vertu d'un arrangement ultérieur, une partie des rails mentionnés dans ce contrat a été transférées au chemin de fer Intercolonial, et on en a en conséquence crédité le compte du chemin de fer du Pacifique.

CONTRAT NO. 11.

Rails d'Acier.

En vertu de ce contrat, daté du 9 février 1875, une société composée de personnes dont les noms ne sont pas donnés, prenant les noms et raison de Naylor, Benzon & cie, entreprit de fournir 5,000 tonnes de rails d'acier avec une quantité proportionné d'éclisses, à être livrée à bord du vaisseau à Liverpool, recevant pour cela £10 10s. la tonne, livrables comme suit : de 2,500 à 3,000 tonnes en mars ou avril 1875 ; le reste en mai 1875.

Ce contrat était le résultat des offres faites par MM. Cooper, Fairman & Co., sans compétition. Les soumissions qui sont arrivées au département en réponse à l'annonce publiée en cette occasion, et qui demandait des soumissions pour livraison à Montréal seulement, étaient accompagnées de deux autres pour livraison à Liverpool, l'une de James Crawford, à raison de £10 5s. sterling la tonne, et l'autre MM. Cooper, Fairman & Cie, à raison de £10 10s. Cette dernière contenait aussi la seule offre pour livraison à Vancouver, et qui était à raison de £13 5s. 3d. sterling.

Avant l'époque fixée pour la réception des soumissions, la correspondance suivante fut échangée entre le département et un monsieur Justice :

“ PHILADELPHIE, le 23 octobre 1874.

“ CHER MONSIEUR, —En demandant des soumissions pour “rails d'acier,” vous exigez qu'ils soient livrés à Montréal.

“ Je désirerais savoir si vous accepteriez des rails livrés à Liverpool, le fret et l'assurance devenant votre propre affaire. Par ce moyen, il y aurait plus de concurrence dans les offres, et les prix seraient moins élevés.

“ Votre dévoué,

“ PHILIP S. JUSTICE.

“ F. BRAUN, Secrétaire,

“ Département des Travaux Publics,
“ Ottawa, Canada.”

“ OTTAWA, le 27 octobre 1874.

“ MONSIEUR,—En réponse à la vôtre du 23 de ce mois, demandant si le département accepterait des soumissions pour rails d'acier livrés à Liverpool, Angleterre, etc., j'ai l'honneur de vous informer que de telles soumissions ne seront pas acceptées. En sus de la localité désignée pour leur livraison, le département n'aurait aucune objection à recevoir des soumissions pour livraison à la Baie Georgienne, lac Huron, Duluth et la Baie du Tonnerre, lac Supérieur.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ PHILIP S. JUSTICE, Ecr.,

“ No. 14, Cinquième Rue Nord,
“ Philadelphie, Pe., E.-U.”

Bien que le département n'eût pas demandé de soumissions pour livraison en Angleterre à destination de Vancouver, néanmoins, après l'ouverture des soumissions, M. Fleming, le 19 novembre 1874, jugea à propos, dans son rapport, de soumettre la substance de celle pour Vancouver, faite par M.M. Cooper, Fairman & cie.

Après avoir examiné les différentes soumissions, eut lieu la notification de l'acceptation de certaines d'entre elles aux dates et pour les quantités mentionnées ci-dessous :—

20 novembre, à Cox & Green, 5,000 tonnes à.....	\$53 53
1er décembre, H. A. F. Post, 10,000 tonnes (moyenne).....	54 62
2 décembre, Cooper, Fairman & Cie, 20,000 tonnes à.....	54 26
4 décembre, Thomas Reynolds, jun., 5,000 tonnes à.....	53 53

Cela donnait 40,000 tonnes. Le lendemain du dernier de ces avis, la lettre suivante a été écrite par le secrétaire :—

“ OTTAWA, 5 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—Au sujet de votre lettre du 4 courant, à propos de la livraison de rails d'acier, je suis chargé de vous dire que le département n'est pas prêt à

spécifier les quantités qui doivent être livrées à chacune des localités mentionnées dans le contrat de la Compagnie d'Acier et de Fer de la Mersey, mais que l'intention n'est pas d'en recevoir *viâ* New-York.

“ Il pourra, cependant, être décidé d'en faire livrer à quelque port anglais, et dans ce cas, vous en serez prévenus à temps.

“ J'ai l'honneur d'être, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ MM. COOPER, FAIRMAN & CIE.,

“ Montréal.”

C'est la première pièce officielle contenant l'intention du département d'acheter des rails devant être livrés à un port anglais. D'après sa teneur, nous ne pouvons comprendre s'il est question de la soumission qui avait été faite, comme ci-dessus mentionné, par MM. Cooper, Fairman & Cie., en même temps que les soumissions régulières pour la livraison à Montréal, et qui mentionne le même prix que celui qui a été accordé par la suite en vertu de ce contrat, ou de la perspective d'une négociation ultérieure au moyen d'une compétition ou autrement. Personne dans le département n'a pu, dans son témoignage, établir les raisons de la décision qu'on a prise d'acheter, dans ce cas, plus que n'indiquent les documents officiels. Nous avons essayé de trouver dans ces documents ce qui a été fait ou les informations qui ont été prises par le département au sujet des rails qui devaient être livrés en Angleterre ou à Vancouver. Le 9 décembre 1874, le secrétaire écrivit la lettre suivante :—

“ OTTAWA, le 9 décembre 1874.

“ MESSIEURS,—En réponse à votre communication du 30 ult., demandant si le gouvernement aura besoin d'autres rails d'acier dans le cours de l'année prochaine, j'ai l'honneur de vous dire que s'il en a besoin, il sera demandé des soumissions, suivant l'usage ordinaire.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ CHAMPLIN ET GILLET,

Boîte 3,012, B. P., New-York, E. U.”

Une offre a été faite par Cox & Green, agents, à Montréal, de la *West Cumberland Company*, en date du 18 décembre 1874, pour fournir 5,000 tonnes en sus de la quantité couverte par leur première soumission. La correspondance suivante fera voir la substance de cette offre et comment on en a d'abord disposé :—

“ 13 ET 15 RUE DE L'HÔPITAL,

“ MONTRÉAL, le 18 décembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu aujourd'hui par le câble une dépêche de la West Cumberland Iron and Steel Company (responsabilité limitée) nous informant que vu les conditions avantageuses de paiement, elle est prête à augmenter de cinq à dix mille tonnes la quantité de rails qu'elle s'est engagée à fournir. Nous vous rappellerons que notre prix est le plus bas de tous (£11 sterling par tonne, livraison à Montréal), et cela tout en vous priant de soumettre la proposition au ministre des Travaux Publics et de lui faire remarquer la modicité du prix des rails.

“ Tout en sollicitant la faveur d'une réponse,

“ Nous sommes, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ COX ET GREEN.

“ F. BRAUN, écr., secrétaire,

“ Département des Travaux Publics.

“Ottawa.”

“ COMPAGNIE DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ OTTAWA, le 21 décembre 1874.

“ *Télégramme de Montréal, à T. Trudeau, Travaux Publics.*

“ Voyez notre lettre du 18 décembre à M. Braun, offrant 5,060 autres tonnes de rails au besoin. Une prompte réponse, vu qu'un chemin de fer les demande.

“ COX ET GREEN.

“ OTTAWA, 22 décembre 1874.

“ *Télégramme à Cox et Green.*

“ Pas besoin d'autres rails. Merci.

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*”

Ce refus ne nous paraît pas d'accord avec l'intention du département communiquée à MM. Cooper, Fairman & Cie. le 5 décembre, date à laquelle M. Braun, dans la lettre ci-dessus mentionnée, s'était servi de ce langage avec eux : —

“ On peut toutefois décider d'en faire livrer à un port anglais.”

Car si on avait besoin de rails à Vancouver, il n'était guère à propos de refuser 5,000 tonnes au prix mentionné par la *West Cumberland Co.*, les plus bas de tous les soumissionnaires, surtout vu qu'il était compris que

leur offre devait comprendre l'alternative de £11 sterling à Montréal ou de £10 sterling à un port anglais.

Après qu'on eut ainsi refusé, le 22 décembre 1874, l'offre faite au nom de la *West Cumberland Company*, voici quelle a été la correspondance qui a suivi au sujet d'une autre quantité de rails à fournir, et qui commence quinze jours après la lettre de M. Braun informant MM. Cooper, Fairman & Cie., qu'on en pourrait prendre, livrables à un port anglais :—

“ MONTRÉAL, 29 décembre 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Je viens justement de recevoir par le câble et par l'intermédiaire de M. Gourman, une dépêche au nom des fabricants, offrant 6,400 autres tonnes de rails d'acier Bessemer à £10 10s. l. à b. à Liverpool, et mettant pour condition une réponse pour jeudi. Si vous pouvez prendre cette quantité en sus, je vais la retenir immédiatement, car il est probable que le prix augmentera après le jour de l'an. Relativement à cette offre, le signataire ira vous rejoindre à la station dans la matinée.

“ Votre obéissant serviteur,

“ JAMES COOPER.

“ L'HON. A. MACKENZIE.”

Entre cette date et la lettre suivante, à en juger par le contenu de la dernière, quelqu'un agissant au nom du département, avait informé la société Cooper, Fairman & Cie, qu'il en faudrait 10,000 tonnes à Liverpool :—

“ MONTRÉAL, le 4 janvier 1874.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu une dépêche par le câble annonçant que la compagnie Mersey n'a signé la soumission que pour livraison à Montréal. Quant aux 10,000 tonnes l. à b. Liverpool, il est probable qu'on peut arranger l'affaire en télégraphiant de suite par le câble, la soumission originale spécifiant que tout doit être expédié ici. Pour faciliter les choses, nous aimerions à recevoir vos instructions à cet égard, et quant à livraison à l'île Vancouver. Nous pourrions probablement faire faire le transport pour £2 la tonne, bien que £2 10s. soit le prix que l'on a demandé. Quand nous recevrons vos instructions, nous enverrons une dépêche et passerons contrat pour livraison sur la côte du Pacifique,

“ Comptant sur une promptre réponse, nous sommes, monsieur,

“ Vos respectueux serviteurs,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.,

“ POUR LA MERSEY IRON STEEL CO.

“ L'HON. A. MACKENZIE,

“ Ottawa.”

MM. Cooper, Fairman & Cie. parlent ici des 10,000 tonnes, comme si on en avait parlé dans une conversation précédente ou dans une lettre, et ils proposent ouvertement de passer un contrat sans compétition, d'après leurs propres conditions, non seulement pour les rails, mais pour le transport.

Les trois lettres qui suivent sont consignées au dossier, le jour suivant :

“ OTTAWA, 5 janvier 1874.

“ MESSIEURS,—Le ministre des Travaux Publics ayant reconsidéré votre offre, au nom de la West Cumberland Iron and Steel Company (responsabilité limitée) de Workington, de fournir 5,000 tonnes de rails d'acier en sus de la quantité stipulée dans son contrat, à £10 sterling par tonne, et aux termes et conditions du dit contrat, l. à b. à Workington, j'ai reçu instruction de vous dire que cette offre est acceptée et de vous prier d'en informer la compagnie.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ MM. COX ET GREEN,
“ Montréal.”

“ OTTAWA, 5 janvier 1875.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 23 ultimo, demandant où doivent être livrés les rails récemment achetés par le gouvernement afin que vous puissiez faire des offres pour leur transport, je vous annonce que leur livraison devra se faire à Montréal et à l'île Vancouver.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ JOHN G. DALE, écr.,
“ New-York, E. U.”

“ OTTAWA, le 5 janvier 1875.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre communication du 29 du mois dernier, offrant de fournir 6,400 tonnes de rails d'acier Bessemer à £10 10s. l. à b. à Liverpool, je dois vous dire que le département n'en a pas besoin davantage

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ JAS. COOPER, écr.,
“ Montréal.”

Deux jours après cela, on télégraphia l'acceptation suivante de la proposition de M.M. Cooper, Fairman & Cie :—

“ OTTAWA, le 7 janvier 1875.

“ *Télégramme à MM. Cooper, Fairman et Cie.*

“ Si le transport à la Colombie-Britannique peut se faire pour £2 sterling, le gouvernement prendra 5,000 tonnes de rails d'acier, qui seront expédiées en n'importe quel temps. La livraison devra se faire à Esquimalt, à la baie Cowichan, ou à Nanaïmo ; le débarquement est facile à ces trois endroits.

“ F. BRAUN,
“ *Secrétaire.*”

La correspondance suivante vint ensuite :

“ MONTRÉAL, 13 janvier 1875.

“ CHER MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 7 de ce mois, nous vous informons que nous avons acheté, pour le compte du gouvernement canadien, 5,000 tonnes de rails d'acier Bessemer, £10 10s. Od., l. à b. Liverpool, payables à l'arrivée des connaissements.

“ Nous avons aussi fait marché pour le fret jusqu'aux ports de Vancouver ; c'est-à-dire Esquimalt, Baie Cowichan et Nanaïmo, à £2 5s. la tonne.

“ Le fret, etc., est au risque du gouvernement, qui paiera les expéditeurs, les fabricants ne voulant pas se charger de la livraison aux ports de Vancouver.

“ Si avec ce lot vous aviez besoin des boulons, nous pouvons prendre un arrangement à cet effet et les faire expédier en même temps. On nous annonce que les rails d'acier se vendent maintenant £11. Nous serions aises de connaître vos banquiers en Angleterre, auxquels nous supposons qu'il faudra présenter les connaissements. Ayez la complaisance de faire confirmer le contrat assez tôt pour que nous puissions expédier la réponse par le câble, les documents nécessaires devant être envoyés ensuite.

“ A vous bien sincèrement,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ L'HON. A. MACKENZIE, Ottawa.”

Par cette lettre, M. M. Cooper, Fairman & Cie. déclarent qu'ils espèrent terminer les transactions, en fournissant la quantité mentionnée par M. Braun le 7 janvier 1875, bien qu'elle dût couter plus qu'il ne l'avait dût lorsqu'il avait fixé les conditions aux-quelles devait se faire l'achat.

Entre le 14 et le 18 janvier 1875, inclusivement, les six communications suivantes de cette société se trouvent dans les minutes du département. Elles sont adressées au Secrétaire particulier du ministre. Il n'y a pas de trace de ses réponses s'il en a fait. On a attiré l'attention du sous-ministre sur ces communications, mais il n'a pas pu dire si l'on avait répondu.

M. Trudeau déclara que c'était l'intention du département que toute

lettre officielle écrite par le secrétaire particulier fût gardée dans les minutes, et qu'on n'avait pas pour coutume, dans les négociations qui concernaient les transactions du département, de permettre un échange de correspondance entre les soumissionnaires ou les entrepreneurs et le secrétaire particulier :—

(Confidentielle.)

“ Copie de la dépêche reçue par le câble le 13 janvier, Cooper, Montréal.

“ Acheté les rails pour Vancouver, comptant l. à b. ici, transport réglé ; obligé de payer 45 chelins. Obtenez différence du gouvernement. Le gouvernement doit se charger de la responsabilité, du fret et de l'assurance. Les fabricants demandent maintenant onze louis.

Ceci semble être un télégramme de l'associé de M. Cooper en Angleterre.

“ COMP. DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ OTTAWA, le 14 janvier 1875.

“ Télégramme de Montréal à William Buckingham, département des Travaux publics.

“ Demandé par le câble des renseignements positifs. Crois l'assurance comprise. Répondrons demain.

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.”

“ COMP. DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ OTTAWA, le 14 janvier 1875.

“ Télégramme de Montréal à William Buckingham, département des Travaux publics.

“ Gouvernement doit payer le fret, au taux de 45 chelins, jusqu'aux ports de Vancouver. Fabricants ne se chargent pas de la livraison au-delà de Liverpool. Envoyé dépêche par le câble pour obtenir fret à 40 chelins ; n'ai réussi, après beaucoup de peine, que pour 45 chelins. Rails valent aujourd'hui £11, supposant que différence signifie acceptation du prix convenu, savoir : 45 chelins par tonne pour transport.

“ JAMES COOPER.”

“ MONTRÉAL, le 15 janvier 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre télégramme en réponse à la dépêche du câble reçue aujourd'hui. Les cinq chelins ajoutés sont pour l'assurance, ce qu'on a omis de mentionner dans le prix de livraison aux ports de Vancouver. Ce soir, j'ai expédié une nouvelle dépêche par le câble et j'aurai probablement une réponse définitive demain après-midi, et j'espère que vous la trouverez satisfaisante.

“ Votre bien respectueux serviteur,

“ JAMES COOPER,

“ WM. BUCKINGHAM, écri.,

“ Ottawa.”

“ COMP. DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,
“ OTTAWA, le 15 janvier 1875.

“ *Télogramme de Montréal à William Buckingham, département des Travaux publics.*

“ Réponse reçue par le câble dit 50 chelins pour fret et assurance ; impossible de les obtenir à moins.

“ JAMES COOPER.

“ OTTAWA, 18 janvier 1875.

“ *Télégramme de Montréal à W. Buckingham, T. P.*

“ Accepté votre offre par télégramme du sept. Rails, £10 10s. ; fret, 40 chelins, assurance non comprise.

“ JAS. COOPER.

“ MONTRÉAL, le 18 janvier 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu aujourd'hui une dépêche du câble qui nous permet d'accepter votre offre du 7 janvier, pour 5,000 tonnes de rails d'acier-Bessemer, à £10 10s., l. à b., Liverpool, conditions comptant lors de la livraison, et fret jusqu'aux ports de Vancouver, c'est-à-dire Esquimalt, Cowichan et Nanaïmo, à 40 chelins par tonne. L'assurance reste à décider.

“ Les fabricants ne livrent que l. à b., Liverpool.

“ Veuillez, s'il vous plaît, confirmer ce qui précède dès que vous le pourrez, afin que nous en fassions autant à l'égard de la vente en Angleterre.

“ A vous bien sincèrement,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ P. S.—Vous nous obligerez en nous donnant l'adresse de vos banquiers à qui nous devons présenter les connaissements.

“ WM. BUCKINGHAM, écr.,
“ Ottawa.”

Le 21 de ce mois la transaction fut terminée par la communication officielle que voici :—

OTTAWA, le 21 janvier 1875.

“ MESSIEURS,—En réponse à vos différentes lettres au nom de MM. Naylor, Benson et Cie., je dois vous dire que le gouvernement accepte l'offre par eux faite de fournir 5,000 tonnes de rails d'acier à £10 10s. sterling l. à b. à Liverpool, et qu'il accorde £2 par tonne pour le fret jusqu'aux ports de Vancouver.

“ L'agent général du Canada, E. Jenkins, écr., M.P., verra à l'assurance.

“ MM. Morton, Rose et Cie., sont les agents financiers du gouvernement à Londres.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ MM. COOPER, FAIRMAN ET CIE.,
“ Montréal.”