

La preuve montre qu'il n'y a pas eu une hausse dans le prix du marché pour les rails semblable à celle mentionnée dans la lettre de M. Cooper à M. Buckingham en date du 14 janvier, comme ayant eu lieu, et qu'il n'y a pas eu d'avance telle que celle mentionnée dans la lettre de M. Cooper à M. Mackenzie, en date du 27 décembre 1874, comme étant probable après le 1<sup>er</sup> de l'an. Le témoignage de M. Reynolds ainsi que le diagramme de M. Sandberg et les publications périodiques ci-devant mentionnées comme des autorités, surtout la *Iron* et la *Iron & Coal trade Review*, indiquent tous que depuis la dernière partie de novembre jusqu'après que ces transactions eurent été terminées, il n'y a pas eu de hausse générale dans le prix des rails, mais qu'au contraire, s'il y a eu quelque fluctuation, ç'a été vers la baisse. Cependant il n'est pas improbable que des fabricants particuliers aient demandé £11 sterling. De fait les publications périodiques ou les autres autorités de cette nature ne prétendent pas faire plus que de donner l'état général du marché. Les soumissions qui ont été envoyées en réponse à l'annonce publiée en cette occasion, variaient de £11 à £17 sterling pour la livraison à Montréal, équivalant à £10 et £16 sterling aux ports anglais, et si, à l'époque de cet achat, c'est-à-dire en janvier 1875, quelque fabricant a demandé £11, pour faire la livraison à un port anglais, ce fait n'indiquait aucunement le plus bas prix auquel un gouvernement pouvait acheter des rails.

Le 4 janvier 1875, il y avait deux offres devant le département pour des rails devant être livrés en Angleterre, et toutes deux faites spontanément : l'une de Cox & Green, faite le 18 décembre 1874, à £10 sterling, qui était encore devant le département, parce que, bien qu'elle eût été refusée par télégramme le 22 décembre, on la considérait à cette époque—le 4 janvier 1875—comme acceptable, et elle fut acceptée de fait. L'autre venait de Cooper, Fairman & Cie, portant la date du 29 décembre 1874, à £10 10s. sterling.

C'est aussi à cette date du 4 janvier, que, d'après les pièces du département, M. Justice a manifesté le désir de soumissionner pour faire la livraison à Liverpool et qu'il fut informé qu' " aucune telle soumission ne serait acceptée ; " que M. Crawford avait offert d'accepter, livraison à Liverpool, £10 5s. la tonne ; qu'il y avait tendance à la hausse sur le marché, attendu que les fabricants inclinaient à accepter moins que ce qu'ils

avaient demandé dans une occasion précédente. Il est parfaitement clair que le marché a été plus ferme, car M. Mackenzie a déclaré qu'après l'ouverture des soumissions, et avant cette offre spontanée du 18 décembre, la *West Cumberland Company* avait refusé de fournir une quantité supplémentaire à raison de \$53,53 ; et il y a d'autres témoignages qui font voir que la *Ebbw Vale Co.*, avait, peu après l'ouverture des soumissions, refusé d'accepter ce prix pour une quantité additionnelle. Cette offre venant donc spontanément de Cox & Green pour fournir 5,000 tonnes à un prix qu'ils avaient antérieurement refusé, indiquait que le marché était à la baisse. Avec la connaissance de ces faits, le 4 janvier 1875, le département prit la décision suivante.

Le 5 janvier 1875, M. Braun écrivit à Cox & Green, acceptant leur offre pour 5,000 tonnes à £10 sterling.

Le 5 janvier 1875, M. Braun écrivit à M. Cooper, de la maison Cooper, Fairman & Cie., pour refuser d'accepter une plus grande quantité de rails.

Le 7 janvier 1875, M. Braun télégraphia à MM. Cooper, Fairman & Cie., que si le transport pouvait se faire à £ 2 sterling, le gouvernement en prendrait 5000 tonnes à être expédiées n'importe quand.

Après avoir essayé d'obtenir un prix plus élevé pour le transport, le marché fut conclu d'après les conditions contenues dans le télégramme de M. Braun en date du 7 janvier 1875.

On a demandé à M. Mackenzie si, avant de décider d'adjuger ce contrat à Cooper, Fairman & Cie, on avait pris en considération ces demandes faites par M. Justice et M. Crawford, ou si l'on avait fait attention au fait que deux jours avant cela la *West Cumberland Company* lui avait volontairement offert 5,000 tonnes à 10 shillings de moins que le prix fixé par MM. Cooper, Fairman & Cie. Il a répondu qu'il ne doutait aucunement que tout eût été pris en considération ; que le fait qu'une décision avait été prise impliquait celui de l'examen ; mais il ne s'est rappelé aucune discussion au sujet de cette affaire, et lorsqu'on lui a demandé pourquoi on n'avait pas considéré comme important de demander la compétition de Crawford ou de la *West Cumberland Company*, il a répondu qu'il ne connaissait aucune raison à part ce qui paraît dans les documents officiels. Après l'acceptation de cette dernière quantité de Cooper, Fairman & Cie, il fut convenu que la

livraison des 5,000 tonnes pour lesquelles on avait antérieurement passé un contrat avec la *West Cumberland Company*, livrables à un port anglais, se ferait à Montréal, de sorte que cet achat de Cooper, Fairman & Cie., a eu indirectement pour effet de porter la quantité à être livrée à Montreal, de 40,000 à 50,000 tonnes.

Nous n'avons pu obtenir aucun renseignement sur ce qui a porté le ministre à accorder sans compétition, à MM. Cooper, Fairman & Cie, un prix de 10s. plus élevé que ceux que la *West Cumberland Company* était disposée à prendre, deux jours auparavant.

M. Mackenzie a déclaré qu'en adjugeant ces contrats, sa décision "était invariablement non seulement d'accord avec les sentiments des employés du département, mais qu'elle avait leur acquiescement;" par suite de cette déclaration, M. Trudeau, qui était sous-ministre lorsque ce contrat fut passé, fut rappelé, afin d'établir jusqu'à quel point les circonstances dont il est question ci-dessus, avaient été examinées avant l'adjudication de ce contrat à Cooper, Fairman & Cie.

M. Trudeau dit qu'il ne doutait point que son opinion eut été demandée au sujet des contrats pour les rails d'acier, et il déclara que le ministre avait lui-même pris la décision.

Dans son témoignage, M. Fleming dit qu'il désirait nous faire comprendre que, du commencement à la fin, il n'avait pris aucune part à l'adjudication des contrats. Nous avons donc été dans l'impossibilité d'obtenir les raisons qui ont fait accorder £10 10s. à MM. Cooper, Fairman et Cie., dans les circonstances ci-dessus mentionnées.

Le marché fut conclu par un contrat régulier avec MM. Naylor, Benzon et Cie.

La preuve nous porte à conclure :

Que, dans cette occasion, les entrepreneurs ont obtenu un avantage illicite, savoir : un prix plus élevé qu'il n'était nécessaire, vu l'état du marché à cette époque, et plus avantageux que ce qu'on accordait alors à d'autres entrepreneurs—ces prix ayant été accordés sans qu'il y eût de compétition ;

Que la conduite du gouvernement pour ce qui a trait à la livraison des rails à Liverpool, a eu pour effet d'empêcher la concurrence et de

donner à Cooper, Fairman et Cie. un avantage illicite sur d'autres industriels.

Le contrat a été exécuté ; le montant payé a été de \$265,052.36.

### CONTRAT No. 12.

#### *Embranchement de la baie Georgienne.*

En vertu de ce contrat, portant la date du 27 février 1875, l'hon. Asa Belknap Foster entreprit de localiser et de construire environ quatre-vingt cinq milles du chemin de fer connu sous le nom d'embranchement de la baie Georgienne, depuis l'embouchure de la rivière des Français jusqu'à un point situé au centre de quatre townships désignés par les lettres A, B, C, D, sur une carte annexée au dit contrat, d'après les spécifications, et dans le délai fixé au dit contrat ; lequel chemin de fer, lorsqu'il serait terminé, devait être la propriété de l'entrepreneur et être mis en opération à son profit d'après certaines conditions stipulées, pourvu qu'il reçut dix mille dollars par mille en même temps que l'intérêt à 4 p. c. sur \$7,400 par chaque mille du chemin de fer, cet intérêt à être payé pendant une période de vingt-cinq ans à partir du parachèvement. Il devait aussi avoir 20,000 acres de terre pour chaque mille de ce chemin de fer, de la manière stipulée au dit contrat. Ce contrat a été imprimé (No. 44) dans les documents de la session de 1875.

Un rapport à la Chambre des Communes, portant la date du 5 mars, 1875, fait voir les soumissions pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne avec les arrêtés du Conseil, la correspondance et les documents qui y ont rapport.

Un rapport à la Chambre des Communes, portant la date du 28 février 1877, donne les rapports, les états, la correspondance et les autres documents subséquents à l'exécution du contrat et qui ont rapport aux travaux faits en vertu de ce contrat ; le fiasco de l'entreprise et les arrêtés du Conseil qui ont trait à l'annulation du dit contrat et à d'autres questions. Le 23 avril 1877, le comité permanent présenta à la Chambre des Communes son quatrième rapport, qui contenait la preuve faite (non sous serment) en rapport avec les dépenses encourues pour les travaux exécutés en vertu de ce contrat, ainsi que plusieurs autres documents.

Une annonce, datée le 6 novembre 1874, demandait des soumissions pour la construction de cet embranchement et déclarait, entre autres choses,

qu'on pourrait se procurer au département toutes les informations qui étaient en la possession du gouvernement au sujet de l'état de la région, que la ligne devait traverser. On voit dans ce qui suit la substance des soumissions et la décision qu'elles ont provoquée : —

“ DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

“ OTTAWA, janvier 1875.

“ *Mémoire.*

“ Le soussigné fait rapport que des soumissions ont été demandées pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, du chemin de fer du Pacifique canadien, dans les deux formules suivantes :

“ Formule No. 1.—Comprenant la livraison au gouvernement, du chemin quand il sera terminé.

“ Formule No. 2.—Comprenant la construction du chemin de fer et sa mise en opération après le parachèvement, d'après certains règlements ayant rapport aux facilités de jonction des lignes de chemin de fer et autres travaux, à être promulgués par le gouvernement. Le chemin, sujet à ces règlements, devra rester la propriété des entrepreneurs.

“ Que les dites soumissions sont toutes basées sur les conditions suivantes, quant à la rémunération :

“ 1<sup>o</sup>—Paiement, en vertu du chap. 14, 37 Vic. sec. 8, par. 3, d'une somme de \$10,000 par mille.

“ 2<sup>o</sup>—Concession de 20,000 acres de terre par mille.

“ 3<sup>o</sup>—Garantie de 4 pour cent, pendant 25 ans, sur une somme à être fixée par les soumissionnaires dans le cas où la dite concession de terre par mille ne serait pas suffisante.

“ Que voici la liste des soumissions reçues :

*Formule No. 1.*

	Garantie exigée.
John Wardrop et Cie., Brockville.....	\$40,000
James H. Dean, Port Perry.....	75,000
C. E. English, Toronto.....	90,000
C. E. English, Toront.....	100,000

*Formule No. 2.*

J. D. Edgar, jonction du chemin de fer Ontario et Pacifique.	30,000
N. G. Munson, Boston.....	7,400
A. B. Foster, Waterloo.....	12,500
C. E. English, Toronto.....	110,000

“ Le soussigné recommande donc que l'offre de N. C. Munson, de Boston, soit acceptée, la dite offre paraissant être tout à fait avantageuse.

“ A. MACKENZIE,

“ *Ministre des Travaux publics*”.

“ MEMO.—Ce rapport a été approuvé par un comité de l'honorable conseil privé le 4 février 1875.”

“ BOSTON, MASS.,

“ 28 janvier 1875.

“ MONSIEUR,—Nous prenons la liberté de vous informer que nous avons transféré la soumission pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, du chemin de fer du Pacifique canadien, à l'honorable A. B. Foster, qui a acquis tous nos intérêts dans la soumission que nous avons envoyée.

“ Votre obéissant serviteur,

“ N. C. MUNSON.

L'Honorable A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

“ COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CANADA CENTRAL,

“ BUREAU DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER,

“ OTTAWA, 3 février 1875.

“ MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous informer que j'ai acquis les intérêts de N. C. Munson dans l'embranchement de la baie Georgienne, du chemin de fer du Pacifique canadien ; je vous inclus un transport, et je suis prêt à passer le contrat pour cette entreprise.

“ Bien à vous,

“ A. B. FOSTER.

“ Honorable A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Le contrat fut passé avec M. Foster d'après la recommandation ci-dessus. Il contenait une clause qui stipulait qu'en aucun cas les rampes qui montaient dans la direction de l'est ne devraient dépasser 1 sur 200. Subséquentement il fut annulé.

Un arrêté du conseil, portant la date du 28 février 1876, autorisait l'annulation du contrat, et le remboursement à l'entrepreneur de la somme de \$85,000 qu'il avait déposée comme garantie, ainsi que de la valeur équitable des travaux qui avaient été faits par lui en tant qu'ils étaient nécessaires, ou qu'on pouvait les considérer comme utiles pour la confection

de l'œuvre. Le contrat fut annulé et M. Foster fut remboursé de son dépôt de \$85,000 et reçut de plus \$41,000 comme remboursement des dépenses qu'il avait faites pour les dits travaux.

Nous ne croyons pas nécessaire de faire connaître au long la correspondance et les autres mesures qui ont amené ce résultat. On les trouve dans le rapport fait à la Chambre des Communes en date du 26 mars 1877, mentionnée ci-dessus (document de la section No. 57), mais il peut être utile d'y référer un peu.

Le 26 octobre 1874, M. Walter Shanly écrivit à M. Foster et se servit des termes suivants au sujet de cet embranchement :—

“ Les niveaux déjà pris, depuis l'embouchure de la rivière jusqu'au chemin *Nipissingue*, distance d'environ soixante milles, montrent au-delà de tout doute, que le maximum des rampes et des courbes limité par le contrat, savoir 26 pieds par mille pour les rampes qui montent dans la direction est et 52 pieds par mille pour celles qui montent dans la direction ouest, ne peuvent s'obtenir sur la ligne ou près du tracé fixé sur la carte du contrat.”

Le 17 novembre, M. Fleming fit rapport sur cette ligne et déclara qu'il avait eu l'avantage d'avoir les opinions de M. Ridout et de M. Hazlewood, et qu'à son avis, ce qu'il y avait à faire c'était “ pour l'entrepreneur de faire ces études avec autant d'énergie que possible jusqu'à ce qu'on eut trouvé une ligne qui fût d'accord avec les conditions du contrat.” M. Fleming ne donne pas les paroles dont M. Ridout et M. Hazlewood se sont servies pour lui faire connaître leur opinion, et nous ne pouvons juger par nous-mêmes jusqu'à quel point l'opinion qu'il entretenait au sujet de la possibilité pour l'entrepreneur de faire les études avec assez d'énergie pour trouver les rampes exigées, provenait de ces représentations. Mais d'après sa lettre du 9 février 1877, contenue dans le dit rapport, dans laquelle il disait qu'il n'avait pu avoir les rampes faciles qu'il s'attendait de trouver et dans laquelle il indiquait qu'on avait alors (en février 1877) adopté des rampes dont le maximum d'élévation était double de celui stipulé au contrat, et d'après les informations contenues dans le dit rapport à la Chambre des Communes et d'autres témoignages qui ont été donnés à ce sujet, nous concluons qu'aux termes du contrat, on avait spécifié pour le

chemin de fer un maximum d'élévation pour les rampes qu'on ne pouvait obtenir, et que c'est la principale cause de l'annulation du contrat.

La route générale que devait suivre la ligne, telle que mentionnée dans le contrat, n'a pas été adoptée pour des raisons techniques. D'après le témoignage de M. Fleming, la chose est due à la politique du gouvernement. Nous ne nous sommes pas informés de l'à propos d'adopter le tracé. Nous avons essayé de connaître pourquoi les rampes mentionnées au contrat auraient dû être considérées comme si praticables qu'on en avait fait la condition d'un marché entre l'entrepreneur et le gouvernement.

Le 6 octobre 1874, l'ingénieur-en-chef soumit au ministre un rapport que nous donnons plus loin. Afin de comprendre la portée de ce rapport, il faut se rappeler qu'il a trait à une route qui comprenait, à l'extrémité ouest, environ 85 milles couverts par ce contrat, et connue comme étant l'embranchement de la baie Georgienne, ainsi que la continuation de la même ligne dont on est convenu par la suite, en vertu du contrat 16, et dont on parle généralement comme étant la partie subventionnée du Canada Central.

*“ Lettre de l'Ingénieur-en-chef au ministre des Travaux publics, donnant un tableau synoptique des informations au sujet de la région comprise entre la rivière des Français et Renfrew, ainsi que Pembroke : d'après les rapports d'une exploration faite par Samuel Hazlewood, I. C., dans la saison de 1874.*

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“ OTTAWA, 6 octobre 1874.

“ MONSIEUR,—Conformément à vos désirs, j'ai donné instruction à M. Hazlewood de parcourir et examiner la région entre l'embouchure de la rivière des Français et Pembroke, ainsi que le long de la rivière Bonnechère jusqu'à Renfrew. Les observations suivantes sur la nature du pays, sa convenance pour les fins de chemin de fer, etc., sont tirées des lettres que M. Hazlewood m'a adressées en date des 14 juillet, 5 août et 15 septembre derniers.

“ M. Hazlewood se rendit d'abord dans le district de Parry Sound et remonta le chemin qui conduit du lac Rousseau au lac Nipissingue. Il choisit la borne qui se trouve entre les lots 158 et 159, comme point de départ, et il partit de cet endroit le 1er juillet, pour se rendre directement à l'embouchure de la rivière des Français, distance d'environ soixante milles. Il parle de la région située entre ces deux endroits comme très favorable à la construction d'un chemin de fer, vu qu'il n'y a pas d'obstacle d'importance, excepté près de la rivière des Français où, il faudra faire les plus fortes excavations dans le roc. Les cours d'eau à traverser sont



peu nombreux et sans importance, et il y a une quantité suffisante de bonne pierre. Règle générale, le sol est plat, et autant qu'on en a pu juger, très propre à la colonisation. Le bois est gros et a de la valeur. Le pin paraît être de bonne qualité, et on peut l'avoir en abondance.

“ On atteignit l'embouchure de la rivière des Français le soir du 7 juillet. A cet endroit, M. Hazlewood s'attendait à trouver des provisions du gouvernement, mais apprenant que la compagnie de la baie d'Hudson avait récemment abandonné le poste qu'elle avait en cette endroit et avait transporté ses effets à Byng Inlet, il jugea nécessaire de s'y rendre pour avoir des provisions.

“ Après s'être procuré une quantité suffisante d'approvisionnements, M. Hazlewood remonta la rivière des Français jusqu'au lac Nipissingue, et de là, en passant par la rivière du Sud et le chemin Nipissingue, il retourna au camp, entre les lots 158 et 159.

“ Le 17 juillet, il abandonna le chemin de Nipissingue et marcha aussi directement que possible vers l'est pour atteindre Pembroke. A environ un mille et demi du chemin, il traversa la rivière Canada, large d'environ vingt-cinq pieds, qui coule vers le nord,—un peu plus haut, elle tourne vers l'ouest.

“ Pendant les huit premiers milles, on rencontra des terrains quelque peu difficiles, mais M. Hazlewood est convaincu qu'avec le temps et du travail, on peut trouver une bonne ligne. Au bout de dix milles et demi, il traversa la rivière du Sud ou Namanitagong, large de 75 pieds et d'une profondeur de 8 pieds, et au bout de 16 milles et demi, il retraversa cette rivière à un endroit large de 50 pieds. De ce dernier point, il suivit le cours général de la rivière du Sud jusqu'au bout des vingt et un premiers milles environ. Au bout de dix-sept milles et demi, il arriva à un dépôt considérable de gravier, le premier qu'il ait trouvé entre cet endroit et la rivière des Français, sur une distance totale de soixante et sept milles. Au bout des vingt et un premiers mille, il perdit de vue la rivière du Sud, mais au bout de vingt-quatre milles, il traversa un ruisseau qu'il prit pour une de ses sources, et au bout de vingt-six milles et demi, il atteignit ce qu'il crut être l'autre source ; il suivit ce dernier cours d'eau jusqu'au bout du vingt-huitième mille, où il le perdit définitivement de vue.

“ La vallée de la rivière du Sud, à partir de ce point (au bout de vingt-huit milles) en arrière du huitième mille, est large et n'offre pas d'empêchement sérieux au choix d'un tracé qui permettrait d'y construire facilement un chemin.

“ Vers le vingt-neuvième mille, il rencontra le plateau de déversement. En cet endroit, l'aspect du pays change un peu ; les collines étaient moins élevées et la route qu'il suivait, les traversait à angle droit au lieu de les contourner comme elle le faisait auparavant. Au trentième mille il traversa un ruisseau qui suivait une direction nord-est, et, à un mille plus loin, il passa un lac se déversant dans la même direction. Au trente-cinquième mille il atteignit le creek Nipissingue, cours d'eau important pour le commerce de bois. A l'endroit où il fut franchi, il a cinquante pieds de large. Tous les cours d'eau depuis le trente-cinquième mille se déchargent dans ce creek. M. Hazlewood dit qu'il ne pré-

voyait aucune difficulté pour passer de la rivière du Sud à la vallée du creek Nipissingue, la ligne de faite entre les deux étant bien peu élevée.

“ Depuis le creek Nipissingue jusqu'à la rivière Petewawa, distance de onze milles, la région est quelque peu accidentée, mais d'après les apparences, il n'y a rien pour empêcher une bonne ligne de la traverser. On peut traverser la Petewawa à chaque extrémité du lac Brulé. Une arche de 100 pieds d'ouverture sera suffisante, et de chaque côté les fondations seront sur le roc.

“ Parlant en général du pays traversé entre la rivière des Français et le lac Brulé, M. Hazlewood remarque qu'il croit être parfaitement autorisé à dire qu'on pourrait facilement tracer un chemin de fer direct entre ces deux endroits ; de fait, l'écart de la ligne droite n'augmenterait probablement pas la distance de plus de cinq pour cent. Il dit qu'il a rencontré une assez grande quantité de bonnes terres, généralement couvertes d'excellent bois, consistant en pin, érable, hêtre, orme, bouleau, cèdre, avec une certaine quantité de pruche et dépinette.

“ S'étant muni de provisions, M. Hazlewood continua son examen. Voici la description de la contrée entre le lac Brulé et Renfrew *via* la rivière Bonnechère :

“ La ligne, en se dirigeant vers l'est à travers la vallée du creek des Aulnes peut traverser le détroit au pied du lac Long, au moyen d'une arche de 100 pieds ; de là, le long du côté sud du lac du Pin Rouge et le long de la base sud du monticule, qui s'étend le long du côté nord du lac Lamures jusqu'à la petite Petewawa qu'elle peut traverser aux chûtes entre les lacs Hogan et Lamures : de là en passant par les baies sud ouest du lac Hogan jusqu'à l'aile droite du lac au Corbeau. A partir de ce point elle peut suivre une vallée qui conduit au troisième rapide à partir de l'embouchure de la rivière au Corbeau ; elle traverse cette rivière au moyen d'une arche de 50 pieds, sur fondation en roc ; de là dans la direction sud-est à travers la vallée d'un petit ruisseau qui coule dans la direction nord et se jette dans la rivière au Corbeau. Le long de la base de la “ Baptist Ridge ” et en suivant le terrain plat qui contourne la tête de la baie sud-est du lac Laviella jusqu'à la décharge du lac la Clare, où il faudra un pont de 30 pieds. On peut se procurer de la bonne pierre sur les lieux. De là en suivant le bord du lac la Clare jusqu'à sa baie du nord et en passant par la vallée qui va à l'est jusqu'à l'entrée du lac de la Perdrix blanche.

“ A partir de cet endroit on peut suivre les affluents nord ou moyen que forment les sources de la Bonnechère jusqu'au point désigné comme le “ village ” sur le côté nord de la rivière, à une distance de cinq ou six milles, de là traverser au côté sud de la rivière, à environ un mille du “ village ”, au rocher de l'Oeuf, distance d'environ seize milles. Autant qu'on en a pu juger, il faudra faire des excavations dans le roc pour contourner ce rocher. De là le long du côté sud des lacs Rond, Doré et à la Boue jusqu'à Eganville, et de là, sur une distance de 22 milles jusqu'à Renfrew.

“ Si l'on pense que la chose est désirable, la ligne peut traverser au côté nord de la Bonnechère, à environ six milles en bas d'Eganville et continuer à descendre jusqu'au côté nord à travers le village de Douglass jusqu'à Renfrew, en traversant

de nouveau au côté sud, au dernier endroit ; on dit pourtant que c'est le côté sud qui est préférable.

La vallée de la rivière Bonnechère, depuis Renfrew jusqu'au "village" ou aux sources, a, dit M. Hazlewood, une surface uniformément de niveau, et il n'y aurait aucune difficulté à y construire un chemin de fer. Il faudrait peu de travaux d'importance et l'on a à portée abondance de bonne pierre. Les rampes et les courbes seraient extrêmement faciles. La terre est bonne entre Renfrew et Eganville, mais entre ce dernier endroit et le "village" elle est médiocre.

"Sur toute la distance à partir du lac Brulé jusqu'à Renfrew, les rampes ne doivent pas excéder 1 pour 100 et il ne sera pas nécessaire d'employer des courbes d'un rayon supérieur à 1910 pieds.

"Pour ce qui est de l'examen de la région entre le lac de la Perdrix blanche et Pembroke, M. Hazlewood n'a pu, à cause de la rareté de l'eau et du feu dans les bois, traverser toute cette partie du pays. Toutefois il a pu se faire une bonne idée de la nature de ce pays en parcourant en canot les lacs Croche et Grand, ainsi que l'affluent sud de la rivière Petewawa, et en pénétrant dans l'intérieur chaque fois qu'il l'a pu. Il s'est aussi rendu compte du pays du sommet de la haute colline près de l'embouchure de la Carcajou, cours d'eau qui se jette dans le lac Grand. D'après ce qu'il a vu, il pense qu'il n'y aurait pas de grande difficulté à obtenir une bonne ligne avec des rampes et des courbes faciles entre Pembroke et le lac de la Perdrix blanche, auquel point bifurque la route de l'étude jusqu'à Renfrew.

"A l'est du lac Brulé on dit que le terrain est accidenté et de maigre qualité, à l'exception d'environ cinq milles à l'ouest de Pembroke et le long de la Bonnechère, entre Renfrew et Eganville.

"La distance depuis la rivière des Français jusqu'au lac Brulé, y compris les courbes sera probablement de moins de 110 milles ; depuis le lac Brulé jusqu'à Douglas, disons 90 milles ; du lac Brulé à Renfrew, disons 107 milles ; du lac Brulé à Pembroke, disons 78 milles.

"Je suis, etc., etc.

"SANDFORD FLEMING.

"A l'honorable Alex. Mackenzie,

"Ministre des Travaux publics, etc, etc.

Comme il est dit plus haut, M. Fleming, dans son rapport, s'occupe d'une région qui va au-delà de celle couverte par l'embranchement de la baie Georgienne, auquel seul ce contrat se rapporte, et afin de connaître jusqu'à quel point les déclarations de M. Hazlewood peuvent laisser supposer qu'on peut trouver n'importe quelle sorte de rampe, il faut en écarter cette partie qui décrit la section, à l'est, située à plus de quatre-vingt-cinq milles de l'embouchure de la rivière des Français. M. Fleming, dans

son rapport, prétend seulement donner le résultat de l'excursion faite par M. Hazlewood pour reconnaître le pays. M. Hazlewood n'est parti ni de l'une ni de l'autre extrémité de la ligne qu'il a examinée. Il se rendit d'abord au district de Parry Sound et parcourut le chemin qui conduit du lac Rousseau au lac Nipissingue jusqu'à ce qu'il arrivât à son point de départ pour ses études. et c'était à la borne placée entre le lot 158 et le lot 159. Cet endroit est sur la ligne générale mentionnée dans ce contrat et est situé à environ soixante milles de son terminus occidental — l'embouchure de la rivière des Français. De ce point M. Hazlewood prit la route directe qui mène au terminus occidental. On dit que M. Hazlewood a fait rapport que le pays entre ces deux endroits est "propre à la construction d'un chemin de fer, vu qu'il n'y a aucun obstacle d'importance, excepté près de la rivière des Français, où il faudra faire les plus difficiles excavations dans le roc. Les cours d'eau sont peu nombreux et sans importance ; en règle générale le sol est de niveau." Cette description se rapporte aux 60 premiers milles, en allant vers l'est, depuis l'embouchure de la rivière des Français et se termine à la borne placée entre les lots 158 et 159. Depuis ce point vers l'est, on dit que M. Hazlewood a fait rapport que "sur les huit premiers milles on a rencontré un sol quelque peu accidenté, mais qu'on peut trouver une bonne ligne avec le temps et le soin voulus." A partir de l'extrémité de ce huitième mille M. Hazlewood prit la direction est, traversant quelquefois la rivière du Sud jusqu'à ce qu'il atteignit un endroit situé à environ 28 milles de la borne entre les lots 158 et 159 ci-dessus mentionnés.

Il a fait rapport qu'en retournant de cet endroit jusqu'au huitième mille dont il est question plus haut, la vallée de la rivière du Sud était large et n'offrait pas d'empêchement sérieux au tracé de la ligne. L'extrémité de ce 28<sup>me</sup> mille était à environ trois milles plus loin, à l'est, que le terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne, tel que mentionné dans le contrat. A une courte distance de cet endroit, c'est-à-dire vers le 29<sup>me</sup> mille "l'aspect du pays change ; les collines étaient moins élevées." M. Fleming déclare aussi que, parlant en général du pays parcouru par M. Hazlewood, ce dernier a dit qu'il se croyait tout-à-fait sûr de son fait lorsqu'il disait qu'on pouvait localiser un chemin de fer sur une ligne très directe entre la rivière des Français et le lac Brulé, celui-ci étant plus loin à l'est que l'embranchement de la baie Georgienne ne s'étendait.

Nous remarquons que M. Hazlewood a parlé de courbes faciles sur cette distance, mais non de rampes faciles. La description de la contrée plus à l'est est plus précise, et on ne la mentionne que parce qu'elle fait un contraste avec les vagues allusions aux rampes de la région sur laquelle passe l'embranchement de la baie Géorgienne. Parlant de la vallée de la rivière Bonnechère, depuis Renfrew jusqu'au village, M. Hazlewood dit que les rampes et les courbes seraient extrêmement faciles et que sur toute la distance entre le lac Brulé et Renfrew, les rampes ne dépasseraient pas en élévation 1 pour 100. La pente donnée ici comme étant de "1 pour 100" et comme pouvant être obtenue près de Renfrew était deux fois aussi forte que celle que le gouvernement a exigée de M. Foster sur l'embranchement de la baie Georgienne. Comme M. Hazlewood a parlé de l'existence de cette rampe sur une ligne où les rampes et les courbes seraient extrêmement faciles, nous ne voyons pas comment sa vague description du pays plus à l'ouest, que traverse l'embranchement de la baie Georgienne, devrait être prise comme indiquant que les rampes ne sont qu'à moitié aussi fortes que celles-ci; il est évident que M. Fleming croyait fermement pouvoir trouver la sorte de rampes mentionnée au contrat, car lorsque M. Foster soumit au gouvernement le rapport de M. Shanley montrant que les niveaux pris faisaient voir que la ligne était impraticable, la réponse de M. Fleming fut qu'avec de l'énergie dans les autres études on trouverait une ligne dans les conditions stipulées au contrat.

Nous ne voyons rien dans les extraits des lettres de M. Hazlewood dont M. Fleming a donné un résumé le 6 décembre 1874,—comme il est dit ci-dessus—pour appuyer cette forteprésomption, et, à en juger par les résultats et le reste de la preuve, nous devons dire que le contrat a été passé à des conditions impossibles à remplir, et que l'Ingénieur-en-chef n'avait pas alors de raison suffisante de supposer que la chose était possible.

Avant que le gouvernement eût payé à M. Foster ses déboursés en rapport avec ce contrat, ce dernier fournit un état accusant une dépense de \$63,000 sur ce contrat et pour l'extension à l'est dont il est question, au sujet de laquelle M. Fleming a fait le rapport suivant :

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“ OTTAWA, 28 avril 1876.

“ MONSIEUR,—Par rapport à cette partie de l'arrêté du Conseil du 8 mars, touchant la valeur des travaux d'exploration et de construction exécutés par l'honorable A. B. Foster, j'ai pris tous les renseignements sur la question et je crois qu'il est certain que, advenant le cas où l'on poursuivrait la construction de l'embranchement de la Baie Georgienne, les dépenses encourues seront trouvées utiles pour la confection de l'ouvrage.

“ Je trouve dans les comptes fournis par M. Foster qu'il n'y a de reçus que pour environ \$20,000. Conséquemment, je recommanderais qu'on lui demandât de fournir toutes les pièces justificatives et que le tout fut envoyé au département de l'audition pour être examiné.

“ Je suis, etc.,

“ SANDFORD FLEMING.

“ F. BRAUN, écrivain,

“ Travaux publics.”

L'entrepreneur reçut à acompte de ses déboursés à cause de ce contrat :

Mars 13, 1876.....	\$20,000
Mai 6 “ .....	4,000
“ 9 “ .....	4,000
“ 10 “ .....	8,000
“ 30 “ .....	5,000
Total.....	<u>\$41,000</u>

CONTRAT No 13.

*Construction du chemin de fer.*

En vertu de ce contrat, qui porte la date du 3 avril 1875, Henry Sifton et Frank Ward, associés sous la raison Sifton et Ward, s'engagèrent à compléter la chaussée entre le fort William et les lacs Supérieur et Shebandowan, environ 44 milles de longueur, en fournissant tous les matériaux, excepté les traverses, les rails, les attaches, le ballastage et la pose de la voie, le tout devant être terminé le 1er août 1876 ; recevant pour cela les prix mentionnés dans leur soumission et appliqués aux items donnés dans le devis des travaux, lequel devis, ainsi qu'une copie de leur soumission, était annexés à leur contrat.

Avant de faire ce contrat, le gouvernement, en vue de la possibilité de faire le chemin à l'est de la baie du Tonnerre avant nombre d'années, avait

pris le parti de chercher une ligne de chemin de fer entre la baie du Tonnerre et la rivière Rouge *via* le Portage du Rat, aussi courte que possible, avec les meilleures rampes et courbes et en vue de se servir des communications par eau entre le réseau ferré de l'Ontario et le fort William, ainsi que, si la chose était possible, sur les petits lacs de l'intérieur du pays, pendant un certain temps ; et le gouvernement décida de construire la partie dont il est question dans ce contrat aussi bien que celle entre la rivière Rouge et le Portage du Rat, aussitôt que l'entreprise pourrait être adjugée par contrat. Dans le temps, le gouvernement ne comprenait pas qu'on avait fait des relevés trigonométriques permettant de mentionner les quantités avec certitude, mais il était compris qu'on s'était " assuré " des extrémités est et ouest.

Quant à la section dont il est question dans ce contrat particulier, le gouvernement, lorsqu'il a décidé de construire la ligne, considérait, et les ingénieurs avaient ainsi fait rapport, qu'il avait les moyens d'arriver à des quantités certaines pour les différentes sortes d'ouvrage à exécuter ; et, parce que les spécifications d'après lesquelles ce contrat a été adjugé, prétendaient donner les quantités, le ministre des Travaux publics en vint à la conclusion qu'on avait fait un tracé régulier de la ligne.

La preuve établit le fait que dans le même temps il n'y avait pas eu de tracé régulier, mais seulement un essai de localisation, ce qu'on appelle quelquefois une étude préliminaire, et qu'il n'y avait eu ni calcul ni examen qui pussent permettre de trouver avec une certitude approximative les quantités pour les différentes sortes de travaux à faire. On commença véritablement à faire le tracé de la ligne quelques semaines après que les entrepreneurs furent rendus sur les lieux pour commencer les travaux. Une réclamation faite par les entrepreneurs pour les délais ainsi occasionnés, fut subséquemment payée par le gouvernement en vertu d'une décision de M. Marcus Smith, qui avait été autorisé à étudier la question et à la régler.

La question de la méthode d'adjudication des contrats d'après des devis qui donnent des quantités approximatives ou d'après ceux qui sont loin d'être exacts, a été considérablement discutée à propos de ce contrat et d'autres qui l'ont suivi. La preuve à ce sujet a été faite devant le comité permanent des comptes publics en 1879, qui s'en est servi pour son premier rapport du 8 mai 1879, ainsi que devant un comité spécial du

Sénat, qui a fait rapport en mars 1879. L'ingénieur en chef avait antérieurement défendu cette façon de procéder, et il avait dit dans les témoignages qu'il a donnés devant ces comités qu'il ne connaissait pas de meilleure méthode que celle par laquelle on adjuge les contrats au moyen de devis tels que ceux qu'on avait adoptés pour ce contrat-ci et pour d'autres, entre la rivière Rouge et la baie du Tonnerre, dans lesquels les quantités, suivant lui, n'étaient pas supposées être approximatives, mais étaient fournies seulement pour des fins de comparaison, et il prétendait qu'on pouvait faire une bonne comparaison des soumissions de cette manière.

Le résultat d'un pareil système sur les dépenses faites en vertu du contrat est considéré plus au long dans notre rapport au sujet des travaux d'art (page 178) Nous en parlons ici parce que, quand il a donné son témoignage devant nous au sujet de l'adjudication de ce contrat, et bien que, de fait, ce fût un des trois premiers dans lesquels il y ait eu la moindre différence entre les quantités estimées et celles exécutées, M. Fleming a déclaré que les renseignements obtenus par les ingénieurs jusqu'au temps de la publication de l'annonce demandant des soumissions pour ce cas, n'ont pas été aussi complets qu'on pouvait le désirer et il ne sait pas s'ils étaient suffisants pour que l'adjudication fût faite au plus bas prix possible.

A l'époque de l'adjudication de ce contrat il était entendu que le portage du Rat était un point objectif, mais on ne savait pas si on y arriverait par un chemin de fer qui se dirigerait sur le lac Shebandowan, et, de là, partie par eau, ou bien par une ligne ferrée continue, dont le reste devait être localisé par la suite ; mais, à tout événement, on crut qu'il était important d'arriver au lac par le premier tronçon de chemin de fer qui, de la baie du Tonnerre, irait vers l'ouest.

On demanda par voie d'annonces des soumissions pour l'exécution des travaux désignés dans ce contrat, qu'on devait recevoir jusqu'au 27 février 1879. L'ouvrage fut adjugé, comme on en avait l'intention, d'après ce qu'on appelle une série de prix, différente du système à prix fait. Une cédule qui montre chaque sorte de travaux, de matériaux,—s'il y en a—à être fournis par l'entrepreneur, ainsi que les quantités supposées probables pour chaque *item*, fut fournie aux soumissionnaires, à qui on demandait de fixer un prix pour chaque *item*. Le prix détaillé de ces *items* et leurs



montants respectifs formaient une somme brute pour chaque soumission, devant servir de base pour les comparer.

Dans ce cas-ci on fournit aux soumissionnaires des spécifications concernant les travaux et une liste des quantités estimées pour chaque item. Comme il a été dit auparavant, la ligne adjugée par ce contrat s'étendait jusqu'au lac Shebandowan, distance de 54 milles de la baie du Tonnerre, et les quantités mentionnées dans le devis des travaux était basées sur cette distance. Les soumissions furent ouvertes, le 1er mars 1875, en présence de M. Braun, le secrétaire, de M. Rowan, ingénieur-adjoint et de M. Palmer, comptable. Le calcul des items mentionnés dans le devis des travaux aux prix proposés par chaque soumission a donné les résultats suivants par rapport aux quatre plus basses :

E. A. Charters et Cie.....	\$363,420
G. W. Taylor.....	397,520
Sifton & Ward.....	406,194
J. Wardrop.....	410,025

Le jour de l'ouverture, M. Fleming fit rapport à cet effet. Le 3 mars, M. Braun télégraphia à M. Charters, membre de la société E. A. Charters & Cie., lui demandant s'il était prêt à prendre le contrat d'après les conditions de la soumission. Le jour suivant, M. Charters répondit par télégraphe, qu'il ne s'attendait pas si tôt à une réponse et qu'il lui faudrait quelque temps pour voir d'autres personnes ; il ajouta qu'en toute probabilité il accepterait le contrat si on lui donnait du temps. Le onze de ce mois voici ce que M. Braun télégraphia à M. Charters :

“ Comme on n'a rien reçu de vous, et que vous avez eu tout le temps nécessaire, le ministre passe à la soumission suivante.

A quoi la réponse suivante fut envoyée :

Votre télégramme reçu, et comme je n'ai pas eu de réponse de vous au sujet de ma première demande pour obtenir du délai, j'ai été forcé d'abandonner le contrat contre ma volonté.

Le contrat ayant été offert par le département à M. Taylor, le soumissionnaire le plus bas qui venait ensuite, il télégrapha le 15 mars, à M. Braun, comme suit :

“ Encore retenu au lit ; il faudra que j'abandonne le contrat.”

Après quoi le contrat fut adjugé et offert aux entrepreneurs actuels, qui étaient les soumissionnaires les plus bas venant ensuite.

Il a été accepté par eux et le marché fut conclut.

Nous concluons, d'après la preuve, qu'en obtenant ce contrat les entrepreneurs ne reçurent aucun avantage illicite, et que la conduite du département dans l'adjudication de ce contrat n'a pas entraîné de dépenses inutiles.

L'ouvrage n'a pas été complété sur toute la ligne à laquelle on voulait d'abord appliquer le contrat. D'autres études et l'examen du pays avaient fait voir qu'on pouvait trouver une ligne continue de chemin de fer depuis la baie du Tonnerre jusqu'au portage du Rat, en la faisant dévier avant d'arriver au lac Shebandowan, et l'on décida de ne pas pousser les travaux au-delà du creek Sunshine sur la route d'abord adoptée. Une clause insérée au contrat permit au gouvernement de faire ce changement.

La ligne désignée au contrat était, comme on l'a dit auparavant, d'environ quarante-cinq milles de long. La distance depuis la baie du Tonnerre, jusqu'au creek Sunshine était d'environ trente-deux milles et demi, et l'on donna à choisir aux entrepreneurs, entre arrêter les travaux de ce contrat au dernier endroit mentionné, ou de continuer jusqu'à ce qu'ils eussent parcouru, sur la nouvelle ligne, la même distance, depuis la baie du Tonnerre, que celle à laquelle on s'était d'abord arrêté, savoir, 45 milles. Ils préférèrent arrêter au creek Sunshine.

Ce contrat ne comprenait ni la pose de la voie ni le ballastage. Un autre contrat, No. 25, dont nous parlons plus loin, a été fait pour la construction d'une chaussée, sur une distance se prolongeant plus à l'ouest que ce qu'on faisait en vertu de ce contrat, et pour la pose de la voie ainsi que le ballastage sur tout le parcours depuis la baie du Tonnerre jusqu'à la rivière des Anglais, extrémité occidentale de la ligne construite en vertu de ce contrat.

En 1876, M. Marcus Smith, qui agissait alors comme ingénieur en chef, visita les travaux faits en vertu de ce contrat sur un parcours de vingt milles. L'ouvrage était satisfaisant et avançait bien. En juillet 1878, M. Marcus Smith visita encore cette section. Les travaux du contrat étaient alors presque terminés, tellement que les entrepreneurs, sur la section suivante, avaient commencé à poser la voie. Quelques-uns des travaux de ce contrat n'ont pas été terminés par Sifton et Ward, pour la raison qu'on désirait

que la pose de la voie et le ballastage se fissent immédiatement, et ce qui restait à faire fut exécuté par les entrepreneurs de la section 25. Il s'agissait surtout d'élargir et d'élever la hauteur des remblais et de pratiquer quelques tranchées.

Dans le cas de ce contrat, la somme d'ouvrage exécutée et payée a de beaucoup dépassé la somme des estimations faites approximativement à l'époque de l'adjudication du contrat, et l'augmentation du coût est due en partie aux changements survenus dans la nature des travaux ; mais ceci a dû être plus que compensé par l'économie effectuée par d'autres changements dans la nature de ces travaux, dont l'un a été l'emploi de chevalets au lieu de remblais solides. La principale cause de cette augmentation provenait, dans notre opinion, de l'inexactitude des quantités en premier lieu évaluées et c'était dû aux données dont on a alors reconnu l'insuffisance pour faire ces calculs. Cette question est traitée plus au long dans le chapitre consacré aux travaux d'art.

L'ouvrage mentionné dans ce contrat n'était pas fait lorsque les travaux à exécuter sur la section suivante, à l'ouest (No. 25) furent adjugés à Purcell et Ryan—qui comprenaient aussi la pose de la voie et le ballastage sur cette section ; et, comme on l'a dit auparavant, afin de prévenir la confusion qui aurait pu surgir si deux entrepreneurs eussent procédé aux travaux en même temps, travaux de natures différentes sur une même ligne, on jugea à propos de prendre cette section telle qu'elle était des mains de l'entrepreneur et de permettre à Purcell et Ryan de finir les travaux qui n'étaient pas terminés, aux prix de ce contrat. Ceci fut fait sans qu'on y objectât, et c'est ce qui explique le fait que les sommes dépensées en vertu de ce contrat ont été payées, partie à Sifton et Ward, partie à Purcell et Ryan.

Voici les montant payés :

Le 30 Juin, 1878, à Sifton & Ward.....	\$141,700 00
“ 1877 “ .....	114,100 00
“ 1878 “ .....	42,000 00
“ 1879 “ .....	15,400 87
	<hr/>
	\$313,200 87
“ 1878, à Purcell & Ryan .....	13,700 00
“ 1879 “ .....	5,000 00
	<hr/>
Total .....	\$331,979 51

## CONTRAT No. 14.

*Construction du chemin de fer.*

En vertu de ce contrat, en date du 3 avril 1875, Henry Sifton et Frank Ward s'engagèrent à compléter la chaussée du chemin de fer entre la rivière Rouge et le lac Travers, distance de soixante-dix milles, tel que mentionné dans le dit contrat, fournissant toute la main-d'œuvre et tous les matériaux, excepté les traverses, les rails, les attaches, le ballastage et la pose de la voie. Ils devaient recevoir pour cet ouvrage les taux et prix affectés respectivement aux différentes sortes de travaux mentionnés dans la soumission des entrepreneurs, dont copie était annexée au contrat.

On demanda des soumissions pour ces travaux en même temps que pour ceux sur la section No. 13, et pour suivre la politique du gouvernement décrite dans nos remarques à propos de ce contrat, d'après laquelle le gouvernement décida de construire la partie entre la rivière Rouge et le Portage du Rat et depuis la baie du Tonnerre jusqu'au lac Shebandowan, aussi vite que possible.

Il forme partie des contrats qui ont été adjugés d'après le système basé sur une série de prix, distinct du système à prix fixe, et dans lesquels on se proposait de donner des informations aux soumissionnaires au sujet des quantités qu'on s'attendait devoir être exécutées à mesure que les travaux avanceraient. Dans cette série de contrats, les travaux exécutés ont beaucoup dépassé la quantité estimée à l'époque de la demande des soumissions, mais d'après l'opinion de M. Fleming, l'inexactitude des quantités n'aurait pas eu d'effet appréciable sur la position relative des soumissions, bien que cela pût produire des déceptions à cause de la totalité de la somme qui devait être payée à l'entrepreneur.

En donnant son témoignage devant nous il dit que, en supposant qu'il n'y ait pas d'autres raisons que les raisons financières pour régir cette question, les quantités exactes ne sont pas essentielles. Nous avons fait nos remarques à ce sujet dans notre rapport sur les travaux d'art (Page 78). On en a examiné au long le résultat que cela a eu sur les montants payés d'après ces divers contrats, ainsi que la preuve qui s'y rapporte faite devant le comité permanent des comptes publics, en 1879; ce comité en a fait le sujet de son premier rapport en date du 8 mai de cette année.

On a aussi fait une enquête à ce sujet, et l'on a reçu des témoignages devant un comité spécial du Sénat, en mars 1879.

Dans cette circonstance, on a fourni aux soumissionnaires des cédules des quantités montrant le montant d'ouvrage qu'on voulait faire dans chaque classe, ainsi que les spécifications qui désignaient la nature des travaux et autres détails.

Le 31 mars 1875, l'ingénieur en chef fit rapport de la substance des soumissions envoyées et ayant rapport à ce contrat. Il fit rapport sur huit des plus basses. Il suffira d'en examiner les trois premières. C'étaient :

Wallace & Cie.....	\$377,250
Sifton & Ward.....	402,950
T. W. Patterson.....	407,970

Le 25 mars. M. Braun télégraphia à M. Wallace, un des membres de la société qui a fait la plus basse soumission, comme suit :

“ Si votre soumission pour le contrat 14 est acceptée, êtes-vous prêt à faire le dépôt requis ? Si oui, venez. Les papiers du contrat doivent être complétés d'aujourd'hui en huit jours. Répondez.”

Le même jour, 25 mars, M. Wallace télégraphia à M. Braun :

“ Je suis prêt, et j'y serai pour terminer le contrat le premier jour de la semaine prochaine.”

Le 29, M. R. J. Campbell télégraphia à M. Braun, comme suit :

“ Je viens d'apprendre que la section 14 nous est adjugée. S'il est nécessaire, prolongerez-vous de cinq jours le délai pour nous mettre en règle ? Répondez. ”

Au bas du télégramme se trouve un mémoire conçu en ces termes :

“ Le ministre dit que non. 30 mars 1875.”

Et le même jour M. Braun télégraphia à M. Campbell :

“ Le délai ne peut être prolongé ; l'affaire est trop pressée. Répondez.”

Le 31 M. Campbell télégraphia à M. Braun :

“ Quand le délai expire-t-il ? Répondez immédiatement et obligez.”

Et le même jour M. Braun télégraphia à M. Campbell :

“ Le délai expire vendredi, le deux *proximo*.”

Le 3 avril, M. Campbell télégraphia à M. Braun :

“ L'impossibilité de nous mettre en règle provient de la maladie de Wallace ; serai à Ottawa et expliquerai. Espère que ce n'aura pas d'effet sur 15. Avertissez-moi à Ste. Catherine pour 15.”

La maison soumissionnait pour la section suivante qui avait été annoncée en même temps que la section 14. Lorsque Wallace & Cie. eurent manqué à donner la garantie exigée dans le délai fixé, comme il est dit ci-dessus, le contrat fut adjugé à MM. Sifton & Ward par ordre du ministre. C'était le jour même où cette maison faisait la conclusion des arrangements pour le contrat No. 13.

D'après la déclaration de M. John W. Sifton, faite devant nous en sa qualité de témoin, M. Trudeau demanda à M. Sifton s'il pourrait immédiatement faire le dépôt si le contrat lui était adjugé ; il dit que le parlement était sur le point d'être dissous et qu'il désirait conclure l'affaire avant la prorogation de la chambre. Le contrat fut exécuté le même jour, de même que celui pour la section 13.

Nous trouvons qu'en obtenant ce contrat, les entrepreneurs n'ont eu aucun avantage illicite, et que la conduite du département qui l'a adjugé n'a pas augmenté sans nécessité le coût du chemin de fer.

Le temps fixé pour l'achèvement de cette entreprise, en vertu de ce contrat, était le 1er août 1876, auquel jour il n'était pas tout à fait terminé. Le premier retard dans l'exécution des travaux provenait du fait que le tracé n'était pas définitivement adopté lorsque les entrepreneurs arrivèrent sur les lieux pour commencer les travaux. Un tracé avait été fait ; mais à l'extrémité ouest, où l'on se proposait de commencer les travaux, il y avait probabilité d'un changement, et les ingénieurs n'avaient pu marquer l'ouvrage pour les entrepreneurs.

L'ouvrage a réellement commencé à un endroit situé à environ cinq milles à l'est du terminus de la ligne comprise dans ce contrat. Dans son témoignage, l'entrepreneur a déclaré qu'il est arrivé sur les lieux dans la dernière partie d'avril ou au commencement de mai avec un grand nombre d'hommes et de chevaux ; qu'ils avaient environ soixante paires de chevaux et douze cents hommes et qu'ils les ont gardé pendant quelque temps et ont payé leur pension. Comme l'ouvrage n'était pas prêt à commencer, ces hommes se dispersèrent et il fut difficile d'en avoir d'autres cet été là. Il dit qu'on les payait d'abord \$1.75 par jour ; que plus tard on

dut hausser les gages dans l'espoir de ramener les hommes, mais que même avec cela on ne put réussir, car on rapporta aux Etats-Unis, où la plupart de ces hommes s'étaient rendus, que l'ouvrage n'avancait pas, et les travailleurs effrayés ne voulurent pas venir. Les ingénieurs se rendirent en juin pour tracer l'ouvrage. Les entrepreneurs eurent à construire un chemin depuis la rivière Rouge jusqu'au point où on leur permettait de commencer, afin de transporter leurs approvisionnements. En décembre suivant, les entrepreneurs furent notifiés de ne pas pousser les travaux plus loin. Cet avis d'arrêter était positif et n'était pas justifié. L'entrepreneur déclare que la discontinuation des travaux, à cette époque, eut pour effet d'en retarder d'un an le parachèvement. Vers la fin de 1878 M. Marcus Smith, ingénieur en chef suppléant, après avoir visité cette section, déclara qu'il n'était pas probable que les entrepreneurs pussent la terminer dans le délai que le gouvernement était disposé à accorder.

Sur le parcours d'un mille et demi environ, le pays, à l'extrémité est de cette section, a le caractère de la section No, 15, celle qui lui est adjacente à l'est, et est tout à fait différent du reste de la section No. 14. Il y avait à faire des travaux de remblai considérables qui ne pouvaient être exécutés sans l'usage de machines, d'un service de wagons et d'une pelle à vapeur dont Sifton & Ward ne s'étaient pas munis et qui n'étaient pas nécessaires sur la partie ouest de la section. Les entrepreneurs prétendent qu'ils se seraient munis des différentes machines si on leur avait donné le temps de le faire, mais que l'ingénieur en chef suppléant avait hâte d'en finir et qu'il les pressa de faire un arrangement en vertu duquel M. Whitehead, entrepreneur de la section 15, entreprendrait de terminer ce tronçon d'un mille et demi à l'extrémité est de la section et qu'en conséquence de cette pression ils prirent un tel arrangement sujet à l'approbation du ministre. A ce propos, ainsi qu'au sujet du délai causé au commencement des travaux, comme il est dit ci-dessus, et aussi à cause de certains changements dans le tracé fixé par les ingénieurs, ces entrepreneurs, au temps où nous les examinions, faisaient une réclamation contre le gouvernement, à Winnipeg, au montant de \$200,000. Les entrepreneurs nous demandèrent d'examiner leur réclamation, dans la pensée évidente que nous avions juridiction dans la matière. Nous leur avons dit que nous ne pensions pas que ce fût dans la limite de notre compétence et qu'il n'était pas probable que nous rendrions jugement sur ce point ; mais

nous n'avons pas refusé d'entendre les témoignages qu'ils étaient prêts à fournir, parce que, bien que nous n'eussions pas à les entendre pour juger de la valeur de leur réclamation, ils pouvaient nous mettre en état de connaître quelque chose au sujet de la façon dont les ingénieurs du gouvernement conduisaient les opérations qui se faisaient en vertu de ce contrat. Nous avons pris les témoignages au sujet de l'opportunité de tracer cette ligne dans l'endroit où elle est maintenant, et nous avons fait notre rapport sous l'entête : " Travaux d'art."

Voici les montants qui ont été payés à cause de ce contrat jusqu'au 30 juin 1880 :

Le 30 Juin, 1875, à Sifton & Ward.....	\$	468
“ 1876 “ .....		113,012
“ 1877 “ .....		130,470
“ 1878 “ .....		250,750
“ 1879 “ .....		138,780
“ 1879, à Joseph Whitehead, pour travaux à l'extrémité est.....		18,500
“ 1880 “ .....		73,230
Total.....		<u>\$725,210</u>

CONTRAT No. 15.

*Construction du chemin de fer.*

En vertu de ce contrat, portant la date du 9 janvier 1877, Robert Twiss Sutton, William Thompson et Joseph Whitehead convinrent qu'ils feraient, pour ou avant le 1er juillet 1879, tout ce qui serait nécessaire pour compléter les travaux mentionnés dans les spécifications annexées au marché; y compris entre autres choses, les travaux d'excavation, de nivellement, et autres à être exécutés entre la station 1940, près du lac Travers et la station 0, au Portage du Rat, ainsi que la pose de la voie et le ballastage (première levée) entre la rivière Rouge et le Portage du Rat, pourquoi ils devaient recevoir les prix mentionnés dans les contrats pour les différentes sortes et qualités de travaux et de matériaux qu'ils devaient fournir pour exécuter leur contrat. A l'époque de l'exécution de ce contrat, M. Sutton et M. Thompson n'y étaient pas intéressés. Ils prêtèrent leurs noms par suite d'une entente entre eux d'une part, et l'honorable Donald MacDonald, membre du Sénat



de la Puissance, et Joseph Whitehead, ci-devant mentionné, d'autre part, par laquelle ils (Sutton et Thompson) devaient être indemnisés pour l'usage de leurs noms jusqu'à ce qu'il fussent débarrassés de la responsabilité des travaux. Et ils devaient en être débarrassés aussitôt que possible, la véritable entente au sujet de ce contrat et de ces résultats ayant eu lieu entre le dit M. McDonald, M. Whitehead et M. Mitchell McDonald pour que l'entreprise fut exécutée par une société composée de M. Michell McDonald et de M. Joseph Whitehead susdits.

Bien que la pose de la voie et le ballastage à faire par ce contrat s'étendissent sur toute la distance entre la rivière Rouge et le Portage du Rat, la partie principale des travaux, savoir : la construction de la chaussée ne s'étendait que sur la partie est de toute la distance, c'est-à-dire depuis le lac Travers jusqu'au Portage du Rat. Cette dernière distance a, par la suite, été connue et généralement désignée comme la section 15 ou le contrat 15. L'ouvrage fait en vertu de ce contrat a été soumis à la compétition publique au moyen d'une liste d'items et de quantités estimées pour chaque item et d'après des prix à être payés pour ces items respectivement. C'était l'un des divers contrats pour les travaux à faire entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, dans lesquels les quantités n'étaient pas mentionnées aux cédules avec une exactitude approximative, et qui ont été de beaucoup excédés dans l'exécution des travaux.

Le système par lequel on adjuge les contrats de cette façon a été approuvé par l'Ingénieur-en-chef comme fournissant un moyen convenable de comparer la situation relative des soumissions sans désavantage appréciable pour le pays, si ce n'est pour les déceptions à survenir, si la dépense totale était plus considérable que celle que faisaient prévoir les quantités ainsi fixées. Ce système est ainsi devenu une question de génie civil plutôt qu'une question dont nous devons nous occuper en faisant notre rapport au sujet de la conduite du département lors de l'adjudication du contrat. Pour cette raison, et parce qu'elle affecte différents contrats, nous avons rapporté nos conclusions sur ce système sous le titre "Travaux d'art." (Page 78.)

Il y a eu plusieurs rapports au parlement sur des sujets qui comprennent des matières qui ont trait à ce contrat. Le 8 mai 1879, le comité permanent des comptes publics, dans son premiers rapport, soumit à la

Chambre des Communes les documents et la preuve touchant l'adjudication de ce contrat, le système d'après lequel les soumissions ont été demandées, les conséquences de ce système, et ce qui a été fait en vertu de ce contrat. En mars 1879, un comité spécial du Sénat fut institué pour s'enquérir des affaires qui avaient rapport à ce chemin de fer et pour prendre des témoignages sur presque tous les sujets ci-dessus énumérés. La preuve faite devant ce comité du Sénat a été imprimée. Un rapport à la Chambre des Communes qui a été imprimé, en date du 28 mars 1877, donne les papiers et la correspondance, etc., en rapport avec l'adjudication de ce contrat et les ordres en Conseil qui en font mention.

Avant que ce contrat fût passé, des soumissions pour la construction de la chaussée furent reçues en trois occasions différentes. La première fois, en mars 1875, en même temps que celles pour les travaux sur la section 14. Les spécifications portant la date du 25 février 1875, désignent les travaux qui devaient alors être faits. On projetait alors de faire la chaussée " avec des remblais solides d'un bout à l'autre, tout complet," à peu près comme à présent, si ce n'est qu'il n'y avait plus de roc et moins de terre dans les remblais ; les rampes étaient alors à un niveau plus bas que celui actuellement adopté. La substance des soumissions qui furent alors envoyées a fait le sujet d'un rapport de M. Fleming, portant la date du 31 mars 1875, et montrant ce qui suit comme résultat des sept plus basses :—

C. H. Lewis.....	\$997,892 50
O. Manson & Cie.....	1,042,635 00
Wallace & Cie....	1,109,156 00
Robinson & Cie.....	1,685,580 00
Steacy & Steacy.....	1,688,915 00
Rorquie & O'Hanley.....	1,860,500 00
H. F. Sharpe.....	1,888,340 00

Ces offres entraînaient une dépense plus forte que celle qu'on jugeait alors nécessaire, et l'on décida de demander des soumissions pour ne faire que les parties de remblais qu'on pourrait exécuter avec les matériaux d'excavation ; laissant les ouvertures vides pour être franchies d'après des procédés à adopter ultérieurement. On demanda des soumissions d'après cette base de calcul ; on en reçut en mai 1876 ; les huit plus basses étaient comme suit :

Noms des entrepreneurs.	Noms des cautions.	Pénalité ou bonus par jour.	Montant de la soumission.
Hunter & Murray.....	John Healy, W. Coy.....	\$ 5	\$ 935,025
Rodgers & Cie.....	O'Brien, Lyons & Martin.....	1,000	1,068,600
Sifton & Farewell.....	J. Sifton, J. H. Fairbank.....	1	1,222,310
Patrick Purcell.....	W. Barrett, James Purcell.....	5	1,244,400
A. P. McDonald & Cie..	P. McRae, R. Ray, J. McKintosh. ....	50	1,286,710
Brown & Ryan.....	W. Doran, A. Sutherland.....	Nil.	1,323,910
Joseph Whitehead.....	J. T. Wilkie, E. Stevenson.....	500	1,450,510
J. A. Henry & Cie.....	C. W, Phelps, T. Hammil.....	10	1,616,450

Il fut décidé qu'on n'en accepterait aucune.

En août 1876, on demanda encore des soumissions pour les travaux à faire sur cette section, et les spécifications alors fournies devinrent la base du contrat actuel. Les traits principaux du plan était surtout de faire ces tranchées dans le roc; les matériaux à tirer de ces tranchées devaient être déposés près de là, dans les remblais, et les ouvertures qui resteraient après cela, et après qu'on aurait employé la terre qui se trouvait dans les environs, devaient être franchies au moyen de travaux faits sur des chevalets en bois. Voici l'annonce demandant des soumissions publiée en cette dernière occasion :—

#### “CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

“SOUMISSIONS POUR LE TERRASSEMENT, LA POSE DE LA VOIE, etc.

“Des soumissions cachetées adressées au secrétaire des Travaux publics et portant à l'endos : “Soumission, chemin de fer du Pacifique,” seront reçues à ce bureau jusqu'à midi, mercredi, le 20 septembre prochain, pour les travaux qui doivent être exécutés sur cette section du chemin de fer du Pacifique qui s'étend depuis la rivière Rouge, à l'est, jusqu'au portage du Rat, lac des Bois, distance d'environ 114 milles, savoir :— La pose de la voie et le ballastage sur environ 77 milles seulement et la construction, ainsi que la pose de la voie et le ballastage sur environ 37 milles, entre le lac Travers et le Portage du Rat. S'adresser au bureau de l'ingénieur-en-chef, Ottawa, pour les plans, les spécifications, les quantités approximatives, les formules de soumissions et autres renseignements.

“Aucune soumission ne sera prise en considération si elle n'est faite sur la formule imprimée et si les conditions requises ne sont pas exécutées.

“F. BRAUN.

“Secrétaire.

“Département des Travaux publics

“Ottawa, 1er Août 1876.”

On peut se former une idée de ce que le département désirait à cette époque au sujet de la nature de tous les travaux qui devaient être faits en vertu de ce contrat, en prenant les quantités des principaux items mentionnés en cette occasion dans le devis des travaux. Sous l'entête : "quantités approximatives," elles étaient comme suit :—

300,000 verges cubes d'excavation dans le roc solide.  
 30,000 " " " " détaché.  
 80,000 " " " dans le sol pour les tranchées de la ligne et les emprunts.

1,615,5000 pieds linéaires de bois (carré et rond) pour chevalets, ponts, etc.

La longueur de la chaussée était d'environ 37 milles en tout. On a déclaré dans la preuve que les travaux en bois dont il est question dans ces spécifications suffiraient pour environ huit milles de viaduc sur chevalets. Voici le rapport de la substance des soumissions reçues en cette circonstance :—

*Liste des soumissions reçues le 20 septembre 1876.*

1. A. P. Macdonald & Cie.....	\$1,443,175
2. Martin & Charlton.....	1,562,090
3. Sutton & Thompson.....	1,594,085
4. John A. Green.....	1,679,065
5. Talbot & Jones.....	1,683,085
6. W. Hinkson.....	1,695,665
7. W. S. Booth.....	1,744,120
8. C. C. Gregory.....	1,745,415
9. Mullen & Whelan.....	1,749,595
10. O'Brien & Rider.....	1,806,810
11. A. Farewell.....	1,815,185
12. Hill, Lipe & McKechney.....	1,827,155
13. Wright, Shackhill & Cross.....	1,832,175
14. Kavanagh & Kieran.....	1,895,404
15. W. A. Cleveland.....	1,899,680
16. Joseph Whitehead.....	1,899,790
17. Hunter & Murray.....	1,966,755
18. Campbell & Riley.....	2,052,770
19. Macfarlane & McRae.....	2,093,970
20. Brown & Ryan.....	2,199,125
21. Reid, Davis & Henry.....	2,950,000

MARCUS SMITH,

Par W. B. SMELLIE.

Le résultat de cette compétition est remarquable en ceci, que la plus basse soumission d'après cette méthode nouvelle et donnée comme moins dispendieuse de faire une chaussée, est près de cinquante pour cent plus élevée que la plus basse soumission faite en mars 1875, laquelle était faite pour la construction d'une chaussée "avec remblais solides, tout complet." Et cette comparaison ne se rapporte pas seulement aux plus basses soumissions dans les deux occasions, car la moyenne de toutes les soumissions serait environ dans la même proportion.

En vertu d'arrangements postérieurs au contrat, la nature des travaux a été changée de manière à les rendre à peu près semblables à ceux proposés dans le premier projet, en 1875—des remblais solides partout. A la date de notre commission, l'ouvrage n'était pas terminé, mais l'estimation des travaux faits, au 31 mai 1880, montrait que ce qui avait été fait jusqu'alors se montait, aux prix fixés au contrat, à \$1,951,022; de ce montant, \$161,615 était pour le ballastage et la pose de la voie,—items non compris dans les soumissions de 1875, ce qui laissait une balance de \$1,789,407 payée jusqu'au 31 mai 1880, et on s'attendait à une augmentation par suite de l'achèvement des travaux mentionnés au contrat, jusqu'à environ \$2,300,000 comme coût de la chaussée, à l'époque de la réception des soumissions, en mars 1875. C'est considérablement plus haut que la moyenne des sept plus basses soumissions envoyées alors.

La correspondance suivante montre les négociations qui ont eu lieu entre le département et la maison qui a fait la plus basse soumission, le 20 septembre 1876:—

" 30 septembre 1876.

" Veuillez déposer au crédit du Receveur-Général les cinq (5) pour cent requis relativement au contrat de la section quinze (15) du chemin de fer du Pacifique Canadien, et envoyer le certificat de la banque.

" F. BRAUN,  
" Secrétaire.

" MM McDONALD et KANE,  
" 394, rue St Antoine, Montréal. "

" 7 octobre 1876.

" McDONALD et KANE,  
" 394, rue St. Antoine, Montréal.

" Comme la saison est bien avancée, le ministre désire que vous disiez, vers le douze (12) courant au moins, le temps exact où vous déposerez les 5 pour cent requis,—section quinze (15), chemin de fer du Pacifique Canadien.

" F. BRAUN,  
" Secrétaire."

“ Ottawa, 13 octobre 1876.

“ **MONSIEUR**,—En faisant nos soumissions pour les sections 14 et 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, nous avons basé nos calculs sur l'achèvement prochain de la section 14 par l'entrepreneur actuel, comme moyen de transport par chemin de fer entre la section 15 et la rivière Rouge, pensant qu'une grande quantité du bois et des traverses requis devrait venir par cette rivière.

“ Comptant sur ce moyen de transport, nous avons fait une réduction de 25 pour cent dans notre soumission, parce que nous étions d'opinion que la pose des rails sur la section 14 rendrait ce chemin praticable vers le mois d'août 1877.

“ Nous aurions ainsi eu communication avec la partie ouest de la section 15, sur laquelle un montant considérable d'ouvrage a été fait, sans autre moyen d'accès sans dépenses trop considérables. D'après les meilleures informations que nous avons, on a accordé aux entrepreneurs de la section 14 une prolongation de temps, en sorte qu'il faudra encore deux ans avant qu'on puisse se servir de cette section comme moyen de transport pour les hommes et les approvisionnements. Nous pensions que le gouvernement, en unissant la pose des rails et le ballastage, etc., de la section 14 à la section 15, faciliterait et diminuerait le coût de la section 15.

“ Vu les faits ci-dessus, il serait imprudent de notre part d'entreprendre le contrat, à moins d'être assurés des avantages que la spécification et la formule de la soumission nous laissaient entrevoir, et sur lesquelles nous avons basé nos calculs. Si le gouvernement veut maintenant nous tenir compte de la différence du prix de transport entre amener des hommes et le matériel par chemin de fer sur la section 14 et la meilleure route par terre et par eau, depuis le 1er août 1877 jusqu'au temps où la section 14 sera complétée, et s'il veut prolonger le délai qui nous est accordé pour compléter l'ouvrage en proportion avec le retard apporté dans la pose des rails jusqu'à la section 15, nous sommes prêts à entreprendre le contrat et à donner toutes les garanties requises.

“ Nous sommes convaincus que le gouvernement trouvera difficilement des bons entrepreneurs, ayant de l'expérience, qui voudront entreprendre l'ouvrage à moins qu'on leur accorde l'avantage d'un accès facile.

“ Espérant que vous verrez favorablement ce que nous demandons et à quoi nous avons un juste droit, demande qui devrait être pleinement comprise avant d'entrer en contrat,

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ A. P. McDONALD,

“ ROBERT KANE.

“ A l'honorable

“ ALEXANDER MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics, Ottawa. ”

“ OTTAWA, 14 octobre 1876.

“ MESSIEURS,—J’ai reçu instruction d’accuser réception de votre lettre du 13 courant, dans laquelle vous dites que vous êtes prêts à entreprendre le contrat, pour le gouvernement, de l’exécution des ouvrages sur la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, pourvu que le gouvernement consente à vous tenir compte de la différence entre le coût de transport par chemin de fer sur la section 14, des hommes et du matériel nécessaires, et le transport par toute autre route qu’il faudra suivre, dans le cas où la section 14 ne serait pas prête assez vite, et à certaines autres conditions.

“ En réponse, je dois vous informer que le gouvernement ne peut consentir à faire aucune modification dans les conditions faites dans le devis descriptif des ouvrages.

“ Je vous prie d’informer le département, immédiatement après la réception de cette lettre, si vous avez ou non l’intention de signer le contrat.

“ J’ai l’honneur d’être, messieurs,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN.

“ Messieurs A. P. MACDONALD et KANE,

“ Ottawa.”

“ OTTAWA, 14 octobre 1876.

“ MONSIEUR,—J’ai l’honneur d’accuser réception de votre lettre du 14 courant et dois vous dire que j’y répondrai lundi prochain.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ ROBERT KANE.

“ F. BRAUN, écr.,

“ Secrétaire des Travaux publics.”

“ MONTRÉAL, 16 octobre 1876.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 14 courant, nous devons vous dire que nous ne pouvons entreprendre le contrat pour les sections 14 et 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, pour les raisons mentionnées dans notre lettre du 13 courant.

“ Nous refusons donc respectueusement de signer le contrat, mais nous désirons ajouter, que si le ministre des Travaux publics jugeait à propos de changer sa décision, nous serions très contents d’entreprendre l’ouvrage.

“ Nous avons l’honneur d’être,

“ Monsieur, vos obéissants serviteurs,

“ A. P. McDONALD,

“ ROBERT KANE.

“ F. BRAUN, écr., Secrétaire,

“ Département des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Après le refus de MM. Macdonald et Kane d'exécuter leur soumission—excepté avec de nouvelles conditions—le département passa à la maison immédiatement au-dessus d'eux, MM. Martin et Charlton, et la correspondance suivante fut échangée :—

“ 17 octobre 1876.

“ MESSIEURS,—Relativement à votre soumission du 20 ult. pour le 15<sup>e</sup> contrat du chemin de fer du Pacifique Canadien, j'ai reçu instruction de vous demander quand vous serez prêts à déposer les cinq pour cent requis aux termes du contrat.

“ J'ai l'honneur d'être, messieurs,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ Messieurs MARTIN ET CHARLTON,

“ Entrepreneurs, Montréal.”

“ OTTAWA, 18 octobre 1876.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier, j'ai l'honneur de vous dire que je serai prêt, dans dix ou douze jours, à déposer les cinq pour cent requis, en hypothèque sur propriétés immobilières.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ E. J. CHARLTON,

“ pour MARTIN, CHARLTON et Cie.

“ F. BRAUN, écr., Secrétaire,

“ Département des Travaux publics,

“ Ottawa.”

A cette phase des négociations, la correspondance qui suit fut échangée entre le département et l'Ingénieur-en-chef suppléant :—

“ (Télégramme.)

“ COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“ DE WINNIPEG, 21 octobre 1876.

“ A. F. BRAUN.

“ Qu'y a-t-il de fait pour le contrat quinze ? Corps complet d'ingénieurs et de travailleurs actuellement sur le terrain ; pourrait être diminué si les entrepreneurs ne commencent pas l'ouvrage avant le printemps. La navigation va se clore ; après cela, le matériel des entrepreneurs ne pourra être apporté que par les trains de Moorehead, distance de plus de 300 milles.

“ MARCUS SMITH.”



“ 24 octobre 1876.

“ MARCUS SMITH, Winnipeg.

“ Réduisez le nombre des travailleurs, car l'ouvrage sur le contrat quinze (15) ne pourra commencer avant le printemps.

“ F. BRAUN,  
“ Secrétaire.”

“ (Télégramme.)

“ COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,  
“ DE WINNIPEG, 25 octobre 1876.

“ A. F. BRAUN.

“ Si le contrat quinze n'est pas accordé, il vaudrait mieux ne pas le donner avant mon retour. La dernière amélioration dans le tracé et les pentes change matériellement les quantités, en réduisant l'ouvrage en bois et en augmentant légèrement l'ouvrage dans le roc. Je partirai d'ici demain après-midi.

“ MARCUS SMITH.”

Ceci ne fit pas cesser la correspondance avec les soumissionnaires, et elle se poursuivit comme suit :

“ 28 octobre 1876.

“ MESSIEURS,—En réponse à votre lettre du 17 courant, relativement à la garantie requise pour l'accomplissement de l'ouvrage sur la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, je dois vous avertir que si les garanties voulues ne sont pas données tel que mentionné dans votre lettre, votre soumission sera mise de côté.

“ J'ai l'honneur d'être, messieurs,  
“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,  
“ Secrétaire.

“ MM. CHARLTON, MARTIN et CIE.,  
“ Entrepreneurs, Montréal.”

Entre le 28 octobre 1876, et le 21 décembre suivant, plusieurs lettres furent échangées entre le département et MM. Martin et Charlton au sujet des cautionnements à fournir. Ces lettres n'ont pas d'importance pour notre rapport. Elles sont données dans le rapport à la Chambre des Communes ci-devant mentionné, M. Whitehead, l'un des entrepreneurs en cette affaire, avait pour son propre compte, envoyé une soumission plus élevée que celle faite par Sutton et Thompson, d'après laquelle ce contrat est fait ; mais après l'ouverture des soumissions, il découvrit, après avoir eu des conversations avec plusieurs personnes qui avait fait des offres, qu'il y en avait

plusieurs entre la sienne et celle de Sutton et Thompson. Cette société savait qu'elle ne pouvait fournir la garantie et elle voulait vendre sa position. M. Whitehead fit un marché avec elle, en vertu duquel il devait avoir le privilège de prendre sa soumission et d'en devenir le seul propriétaire, sur paiement de \$10,000. Il obtint de cette maison la lettre suivante adressée au département :—

“ BRANTFORD, 16 octobre 1876.

“ MONSIEUR,—Dans le cas où notre soumission pour la construction de la section quinze du chemin de fer du Pacifique canadien serait acceptée, nous désirons nous associer, pour les fins de ce contrat, M. Joseph Whitehead, entrepreneur de Clinton.

“ Vos obéissants serviteurs,

“ SUTTON ET THOMPSON.

“ L'hon. Alex. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Ainsi intéressé à la retraite de MM. Charlton et Martin dont l'offre était le seul obstacle au contrat, il écrivit la lettre suivante avec l'intention de soigner ses propres intérêts :—

“ OTTAWA, 28 novembre 1876.

“ CHER MONSIEUR,—On est généralement sous l'impression dans le public que vous allez accorder le contrat de la section 15 à Charlton et Cie., et qu'ils doivent transporter leur contrat à des Américains de New-York, et toujours d'après ce sentiment, vous allez faire une grande faute si vous permettez de faire la chose ; il est bien connu que Charlton dit n'avoir jamais eu l'intention de mettre une bêche dans les travaux de la section 15, que son but était de faire de l'argent avec ce contrat, comme il en avait fait avec le canal Grenville, lorsqu'il a vendu à Cooke et Jones, et qu'il a retiré six mille dollars.

“ Maintenant si vous voulez accorder le contrat de la section 15 aux soumissionnaires Sutton et Thompson, je garantirai que le nivellement, la pose des lisses et le ballastage seront faits et complétés ; que la locomotive sera sur la voie au mois d'août prochain ; et de plus que toute la section sera finie complètement dans l'automne 1878, et pour chaque jour de retard, s'il y en a, vous aurez les meilleures garanties que le gouvernement recevra cinq cents dollars par jour pour chaque jour additionnel de retard après les deux dates ci-dessus mentionnées ; c'est le seul moyen de mettre un peu de vie et d'activité sur le chemin de fer du Pacifique où il en a eu si peu jusqu'à présent.

“ J'espère que vous me pardonnerez la liberté que j'ai prise de vous écrire cette note, car je n'ai d'autre objet en vue que de vous faire connaître ce qui se dit en dehors, parce que vous admettez que la soumission de Sutton et Thompson n'est pas extravagante, et je sais que ce que j'ai dit dans cette note, peut se faire.

“ Je demeure votre obéissant serviteur.

“ JOSEPH WHITEHEAD.

“ L'honorable ALEXANDER MACKENZIE.”

Il fut ensuite entendu entre M. Whitehead et l'hon. M. McDonald; ci-devant nommé, et comme M. Whitehead le croit, d'après M. McDonald, que Charlton devait être payé pour retirer sa soumission. Le témoignage de M. Whitehead sur ce point fut qu'il " irait jusqu'à \$20,000 et que M. McDonald fit le reste du marché." Vers le 20 décembre 1876, l'hon. M. McDonald, M. Whitehead et M. Charlton se rencontrèrent dans une salle de la gare de Prescott, sur le chemin de fer du Grand-Tronc. Alors M. Whitehead sortit de la chambre et le marché fut conclu par M. McDonald et M. Charlton retira sa soumission. M. Whitehead n'a pas vu payer l'argent, mais M. McDonald lui dit que le montant était de \$20,000 et, par la suite, M. Whitehead lui paya l'intérêt sur cette somme au taux de dix pour cent par année, pensant que ce montant avait été payé à cette époque.

M. Charlton a dit à un témoin qui a donné sa déposition devant nous, qu'il avait reçu une somme d'argent pour retirer sa soumission, en cette circonstance; mais il n'a pas dit quel était le montant. Nous n'avons pas cru nécessaire de nous assurer s'il avait reçu le plein montant mentionné par M. McDonald comme lui ayant été payé, ceci étant surtout une affaire à régler entre M. McDonald et M. Whitehead..

Les lettres et télégrammes suivants font connaître ce qui a été fait ensuite au sujet de ce contrat :—

" MONTRÉAL, 21 décembre 1876.

" MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 courant, me demandant de produire de nouveaux papiers et des enrégistremens d'hypothèques, ainsi que détaillé dans icelle, relativement à la garantie requise pour l'accomplissement du 15e contrat du chemin de fer du Pacifique Canadien. J'ai éprouvé tant de difficultés à me procurer des garanties pour une somme aussi considérable, afin de satisfaire les demandes du gouvernement, et j'ai été si ennuyé et si découragé par les difficultés de la position où je me trouvais par suite de mauvaise santé, que je suis peiné d'avoir à vous dire que je ne puis entreprendre un ouvrage aussi important, surtout depuis que tous les hommes d'expérience dont j'avais demandé l'avis et l'aide m'ont convaincu, ainsi que mes amis, que je ne pourrais faire l'ouvrage à votre satisfaction, pour le prix demandé par la soumission.

" Je vous prie donc de demander à l'honorable ministre des Travaux Publics la permission de retirer ma soumission, et vous voudrez bien remettre à M. Beard, de Brooklyn, qui m'avait proposé de se joindre à moi pour exécuter l'ouvrage, le

dépôt qu'il a fait, et me renvoyer les papiers que je vous ai expédiés pour compléter le reste de la garantie requise.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" E. J. CHARLTON.

" F. BRAUN, écrivain, Secrétaire,

" Département des Travaux Publics."

" COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL.

" (Par télégraphe de Montréal.)

" F. BRAUN, D. T. P.

" La discorde en dedans, ajoutée à une forte pression du dehors, ne nous laisse d'autre alternative que de nous retirer.

" CHARLTON ET CIE.

" SUTTON ET THOMPSON,

" Brantford.

" Êtes-vous prêts à déposer les cinq pour cent (5 pour cent) de garantie requise relativement au contrat quinze (15) C. P. C., et entrer en contrat sans délai ?

" F. BRAUN,

" Secrétaire."

" OTTAWA, 29 décembre 1876.

" MONSIEUR,—Re, section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien ; je viens d'apprendre de votre département, avec beaucoup de surprise, que E. J. Charlton s'était retiré de notre soumission commune pour la construction de la dite section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien. Il s'est retiré hors de ma connaissance et sans mon consentement.

" Je suis prêt à déposer la garantie requise par le gouvernement et suis prêt à faire l'ouvrage mentionné et projeté par la dite soumission. J'offre maintenant de me soumettre aux conditions et aux demandes du gouvernement, spécifiées dans l'annonce demandant les soumissions pour cet ouvrage, et à celles de la nôtre ; je proteste contre chaque et tous actes de nature à me priver de ce contrat.

" Espérant que justice me sera rendue dans cette affaire.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre obéissant serviteur,

" PATRICK MARTIN.

" A l'honorable ministre des Travaux

" Publics du Canada, Ottawa."

" 30 décembre 1876.

" (Mémoire.)

" Le soussigné fait rapport qu'ayant demandé des soumissions pour la construction de la section No. 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, il en a reçu vingt et une aux prix du cahier des charges, qui, après calcul fait, se trouvent à varier de \$1,443,175 à \$2,950,000.

“ Que les deux plus bas soumissionnaires, MM. McDonald et Kane et MM. Martin et Charlton, ne peuvent donner les garanties nécessaires.

“ Que le troisième plus bas soumissionnaire est la société Sutton et Thompson, de Brantford, qui demande \$1,594,155 (un million, cinq cent quatre-vingt-quatorze mille, cent cinquante-cinq piastres).

“ Que cette société est prête à faire le dépôt requis de cinq pour cent, en argent, et propose de s'associer M. Joseph Whitehead, entrepreneur de Clinton, Ontario.

“ Le soussigné, recommande donc d'accepter la soumission de MM. Sutton et Thompson, et qu'il leur soit permis en conséquence de s'associer M. Whitehead.

“ Respectueusement soumis,

“ A. MACKENZIE,

“ *Ministre des Travaux Publics.*”

“ OTTAWA, 5 janvier 1877.

“ Je suis chargé, par le ministre des Travaux Publics, de vous dire que des parties intéressées ont informé le département que la société Sutton et Thompson, ou autres personnes agissant en son nom, avait payé à Charlton et Cie., ou à M. Charlton, individuellement, une somme d'argent afin qu'il retirât sa soumission pour la construction de la section quinze du chemin de fer du Pacifique Canadien, et de vous demander s'il y a aucun fondement à cet avancé.

“ F. BRAUN.

“ MM. SUTTON ET THOMPSON,  
“ Brantford, Ontario.”

“ (*Mémoire.*)

“ 6 janvier 1877.

“ Le soussigné fait rapport, pour l'information du Conseil, sur les faits suivants relatifs au contrat 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien :—

“ Des soumissions furent reçues pour ce contrat, le 20 septembre, et aussitôt que possible après, MM. McDonald et Kane, les plus bas soumissionnaires, reçurent avis de l'acceptation de leur soumission pour \$1,443,175. Le 13 octobre ils demandèrent à faire certains changements qui eussent entraîné une dépense additionnelle et indéfinie de la part du gouvernement.

“ Le département refusa d'accéder à leur requête, et le 16 octobre, ils donnèrent avis au département qu'ils n'étaient pas prêts à procéder davantage. Le 17 octobre, MM. Charlton et Martin, qui étaient les seconds plus bas soumissionnaires, reçurent avis que leur offre de \$1,562,090 était acceptée, et furent requis de faire, sans délai, les arrangements nécessaires pour déposer les cinq pour cent de garantie. Le 27 octobre, ils offrirent une hypothèque sur certaines limites à bois ; et le 28 octobre, ils reçurent avis que ces sûretés ne pouvaient être acceptées, et qu'on ne pouvait leur accorder aucun délai ultérieur.

“ Le 16 novembre, MM. Charlton et Cie., offrirent comme garantie des hypothèques sur certaines propriétés, et le 21 novembre ils envoyèrent au département, un plan lithographique de la propriété ainsi offerte, avec un certificat d'évaluation, la représentant comme valant \$83,250. Le 22 novembre ces hypothèques

et ce plan furent transmis à MM. Darling et Valois, évaluateurs du gouvernement à Montréal, avec instruction de s'enquérir de la valeur comptant de la propriété, à l'exclusion des charges dont elle était affectée. Le 28 novembre, MM. Darling et Valois, firent rapport que, dans le cas où cette propriété serait vendue, elle ne réaliserait qu'environ \$30,000. Le département refusa donc en conséquence d'accepter ces hypothèques à cause de leur insuffisance, et MM. Charlton et Cie, intimèrent à MM. Darling et Valois, qu'ils donneraient des garanties additionnelles, et écrivirent au département le 4 décembre, pour dire que leurs garanties seraient prêtes le 10 décembre. Le 11 décembre, une société de New-York, nommée Baird, Arnold et Stephenson, fit un dépôt en argent, de \$20,000, pour Charlton et Cie, et promit de parfaire le reste de la garantie requise. Cette balance ne fut, cependant, jamais déposée, en argent comptant ou en hypothèques acceptables, et le 21 décembre, M. Charlton écrivit pour retirer sa soumission.

“ Le 28 décembre, MM. Baird & Cie, de New-York, écrivirent pour se plaindre de ce que Charlton les avait hontusement traités ; qu'ils avaient été à Montréal pour le rencontrer ; qu'ils y étaient restés trois jours, sans pouvoir le trouver ; et demandèrent la permission de déposer la garantie en argent comptant et de prendre le contrat eux-mêmes, aux termes de la soumission de Charlton et Cie. Cette permission leur fut refusée parce qu'elle était contraire à l'ordre de chose établi, et aux règlements du département.

“ Le 28 décembre, MM. Sutton et Thompson, les troisièmes plus bas soumissionnaires, reçurent avis que leur soumission pour \$1,594,085 était acceptée et furent requis de déposer les garanties nécessaires. Le 29 décembre, P. Martin, un des associés de Charlton, produisit un protêt contre la permission donnée à Charlton de retirer sa soumission ; qu'il l'avait fait hors de sa connaissance et que lui (Martin) était prêt à marcher.

“ Le 30 décembre, l'honorable Donald McDonald, sénateur, présenta au département une lettre de MM. Sutton et Thompson demandant la permission de s'associer M. Joseph Whitehead pour leur contrat. En même temps M. McDonald déposa son chèque pour \$80,000, accompagné d'une lettre de l'honorable A. Campbell, disant que le chèque serait acceptée par la Banque Consolidée du Canada, comme garantie pour la société Sutton et Thompson ; on l'informa que le contrat devait être terminé avec la société de MM. Sutton et Thompson, les soumissionnaires originaires, et le dépôt fait en leur nom jusqu'à l'accomplissement du contrat. Le même jour un projet de contrat fut rédigé et soumis au ministre de la Justice. Pendant qu'il était dans le département des Travaux Publics dans la matinée du 30 décembre, on attira l'attention de M. McDonald sur un article de journal du jour précédent, qui disait “ que lui ou Whitehead, de la part de MM. Sutton et Thompson, avait payé à Charlton une somme d'argent pour lui faire retirer sa soumission, ” et il déclara que ce rapport n'avait pas le moindre fondement.

“ Le 5 janvier, le télégramme suivant fut adressé à la société de MM. Sutton et Thompson ;

“ MM. SUTTON ET THOMPSON,  
“ Brantford, Ontario.

“ OTTAWA, 5 janvier 1871.

“ J'ai reçu instruction du ministre des Travaux Publics de vous dire que le département a été informé par des parties intéressées, que la société Sutton et Thompson, ou autre personne agissant en son nom, avait payé à Charlton et Cie., ou à M. Charlton individuellement, une somme d'argent pour lui faire retirer sa soumission pour la construction de la section quinze du chemin de fer du Pacifique Canadien ; et de vous demander s'il y a aucune vérité dans ce rapport.

“ F. BRAUN,  
“ Secrétaire.”

“ Le matin du 6 janvier, la réponse suivante fut reçue :

“ (Privée.)

“ OTTAWA, 6 janvier 1877.

“ Par télégraphe de Brantford, le 6, à F. BRAUN, écr., secrétaire du département des Travaux Publics.

“ Il n'y a pas la moindre vérité dans le rapport que nous avons, ou quelqu'un de notre part, payé à Charlton et Cie., ou à M. Charlton, individuellement, une somme d'argent pour leur faire retirer leur soumission pour la construction de la section quinze du chemin de fer du Pacifique Canadien.”

“ SUTTON ET THOMPSON.”

“ Il n'est pas nécessaire de considérer quel effet ces allégations eussent eues sur le gouvernement, si elles eussent été vraies, puisque la dénégation formelle de MM. Sutton et Thompson et celle de l'honorable Donald McDonald, laissent le gouvernement libre d'agir, d'après la règle qui gouverne la manière d'accorder les contrats. Cette règle a toujours invariablement été, lorsque le plus bas soumissionnaires se retire, de passer au suivant.

“ La lettre de M. Martin, l'un des principaux associés de MM. Charlton et Cie., dont il a déjà été parlé, dit qu'il est prêt à donner les garanties requises. Il n'a cependant offert aucune garantie, et comme il avait eu pendant deux mois l'occasion de le faire, il aurait été inutile d'attendre plus longtemps pour lui, mettant de côté entièrement la dissolution de la société dont il était l'un des membres.

“ Le soussigné recommande, pour les raisons ci-dessus, que le contrat soit accordée à MM. Sutton et Thompson, comme étant les plus bas soumissionnaires ensuite pour l'ouvrage, et qu'il leur soit permis de s'associer M. Joseph Whitehead, pour ce contrat.

“ Respectueusement soumis.

“ A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics.”

“ CORIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 8 janvier 1877.

“ Le comité du Conseil Privé a attentivement considéré le mémoire de l'honorable ministre des Travaux Publics, en date du 6 janvier 1877, relativement à l'adjudication du contrat No 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien ; et

pour les raisons qui y sont mentionnées, il recommande respectueusement d'accepter la soumission de MM. Sutton et Thompson, pour la somme de \$1,974,085, et d'accorder le contrat à cette société, et leur permettre de s'associer M. Joseph Whitehead pour les fins de ce contrat.

“ Pour copie conforme,

“ W. A. HIMSWORTH.

“ A l'honorable

“ Ministre des Travaux Publics.”

Avant de signer le contrat, l'honorable M. McDonald, son fils M. Mitchell McDonald, et M. Whitehead étaient ensemble à Toronto, et il fut alors convenu que M. Mitchell McDonald devait entrer en société avec ceux qui avaient ce contrat. M. Mitchell McDonald n'était ni un homme expérimenté en matière de chemin de fer ni un homme de fortune, et M. Whitehead, dans son témoignage, dit qu'il supposait qu'on l'avait choisi parce que son père, étant dans le Sénat, ne pouvait lui-même prendre part à l'affaire, et que l'on agit de cette façon “ pour s'assurer le bénéfice en donnant une part de société au fils.” Le contrat a été exécuté par MM. Sutton, Thompson et Whitehead. Auparavant, il avait été convenu que MM. Sutton et Thompson devaient seulement prêter leurs noms, et que MM. McDonald et Whitehead devaient les libérer aussitôt que possible par la suite et les indemniser, dans l'intervalle, pour toute responsabilité. A l'exécution, du contrat M. McDonald paya à Sutton, qui était autorisé à agir au nom de MM. Sutton et Thompson, la somme de \$10,000 pour s'être retirés de la position qu'ils occupaient en vertu de leur soumission. Subséquentement M. Mitchell McDonald fut partie à un marché par écrit en vertu duquel se dissolvait la société entre lui et M. Whitehead, M. Whitehead lui promettant de satisfaire ses réclamations de la part des profits—\$112,000 dont il eut alors \$20,000 au moyen d'un mandat émané du département. L'honorable M. McDonald était malade dans le temps, mais plus tard M. Whitehead a vu le mandat entre ses mains. Par la suite M. Whitehead a compris que M. McDonald, le père, n'était pas satisfait de la dissolution de la société et il déclara dans son témoignage que “ Mitchell écrivit un contrat pour remettre les choses dans l'état où elles étaient auparavant.”

Nous n'avons pas cru nécessaire d'examiner minutieusement la question de savoir si dans cet arrangement, M. Mitchell McDonald était la personne intéressée ou était le représentant de son père, pour la raison que le fait de voir l'un ou l'autre en société avec M. Whitehead ou intéressé dans



les profits du contrat n'est pas venu à la connaissance de qui que ce soit dans le département.

M. Mackenzie a déclaré dans son témoignage qu'il ne savait pas, lorsque le contrat a été signé, que ceux qui avaient retiré leurs soumissions avaient été payés pour le faire, ni que M. le sénateur McDonald ou son fils, fussent intéressés au contrat ; ni que Sutton et Thompson ne faisaient que prêter leurs noms comme parties au contrat.

D'après la preuve, nous concluons qu'en obtenant ce contrat les entrepreneurs ont eu un avantage illicite, c'est-à-dire la retraite de soumissionnaires plus bas qui leur faisait concurrence ; qu'en adjudgeant le contrat, le département ignorait ce qui concernait les personnes intéressées et ne savait pas ce qui s'était passé entre ces personnes et les plus bas soumissionnaires.

Subséquemment, MM. Sutton et Thompson eurent la permission de se retirer de la position d'entrepreneurs ; le changement fut autorisé par un arrêté du Conseil. Ceci fut fait de façon à empêcher le dégagement du cautionnement qui avait été auparavant donné par l'hon. M. McDonald, pour garantir l'exécution du contrat, jusqu'au montant de \$80,000. Cette garantie avait été, à l'origine, fournie en espèces, mais on substitua par la suite des garanties en terres pour le même montant.

L'entrepreneur commença les travaux sur cette section en février 1877. On fit presque continuellement et graduellement des changements dans la nature des travaux, à partir de ce jour. Dans le mois de juin suivant, on effectua un changement considérable en abaissant le niveau de la ligne. Dans l'automne de cette année, on fit d'autres changements considérables. On trouvait qu'on pourrait se procurer plus de terre qu'on ne l'avait cru pour les remblais. L'entrepreneur reçut la permission de préparer une fondation en roc ou des murs de revêtement en pierre, comme pour des remblais en terre solide, au lieu de les faire pour des travaux sur chevalets dont on voulait d'abord se servir pour combler les vides. Dans les prix fixés dans la soumission de Sutton et Thompson, ceux pour les travaux dans le roc et dans le sol étaient élevés ; ceux pour les travaux en bois étaient bas. Les changements ci-dessus mentionnés étaient donc faits dans le but de rendre le contrat plus profitable. Non seulement ces changements ont augmenté les profits en proportion de la somme totale des recettes produites

par les travaux, mais ils ont augmenté considérablement le montant à être dépensé en vertu du contrat. Lorsque ces excédants sur les estimations originelles eurent atteint une somme considérable, l'affaire fut examinée par des comités du parlement, devant lesquels une preuve considérable fut faite, l'un des principaux objets étant, en apparence, de découvrir l'autorisation—s'il en existait une—en vertu de laquelle ces changements dispendieux avaient été faits. Il paraissait que M. Fleming et M. Mackenzie avaient discuté la question, M. Fleming recommandant le changement et M. Mackenzie s'y montrant favorable. M. Mackenzie avait soumis au conseil privé un rapport des faits et l'on avait remis la chose à plus tard pour plus ample informé ; il ne recommanda pas d'agir immédiatement, et rien ne fut fait. C'est ce qui ressort de son témoignage donné devant le comité du Sénat, en avril 1874. Entre sa recommandation et ce rapport au conseil privé, M. Fleming est passé du Canada en l'Angleterre. Dans le département arrivaient, chaque mois, des estimations qui montraient que les évaluations originelles étaient de beaucoup dépassées, mais on ne fit pas d'objection à ce sujet. Différents ingénieurs ont exprimé des opinions diverses devant le comité et devant nous sur l'effet des changements sur le coût final des travaux. Nous avons examiné la portée de ces opinions et nous avons examiné la preuve faite à ce sujet. Nous croyons, somme toute, que la différence dans la nature de l'ouvrage, tel que d'abord projeté, a entraîné une augmentation de dépense d'environ \$250,000. Nous avons fait nos observations à ce sujet dans notre rapport sur les "Travaux d'art," mais nous n'avons pas cru nécessaire de faire rapport plus exactement sur l'augmentation causée par le changement. Subséquemment, M. Fleming renouvela son rapport en faveur des changements adoptés dans le progrès des travaux et dit que l'entrepreneur avait obtenu un montant considérable de matériel roulant et autres effets dont on aurait pas eu besoin sans ces changements.

Un arrêté du conseil a été rendu pour les confirmer et a eu le même effet que le rapport qui avait été originairement soumis par M. Mackenzie lorsqu'il était ministre des Travaux publics.

Pendant l'examen des matières qui ont rapport à ce contrat devant le comité permanent des comptes publics, dont il est question plus haut, M. Whitehead était à Ottawa. Il n'a pas été examiné par le comité, mais

il a compris, par ce que lui a dit M. Chas. H. MacIntosh " qu'il se passait quelque chose au sujet du contrat," devant le comité, et que l'on supposait que les entrepreneurs de la section B (qui était celle contigue à la section 15, du côté est) voulaient enlever ce contrat des mains de M. Whitehead, et il n'était pas disposé à se le laisser enlever.

Un jour que cette affaire était le sujet d'une conversation entre eux, M. Whitehead donna à M. Mackintosh des billets promissoires au montant de \$11,000 ou de \$12,000.

La preuve faite au sujet des propositions faites à M. Whitehead de donner ces billets promissoires est contradictoire, et nous ne croyons pas qu'il importe à notre enquête de décider quel était le caractère de cette affaire, attendu qu'elle ne regardait que ces deux personnes ; mais nous estimons que l'objet de la transaction concerne l'intérêt public si l'un ou l'autre voulait faire servir ces billets à l'obtention de quelqu'avantage illicite pour ces entrepreneurs.

D'après la preuve, nous trouvons que M. Whitehead a donné à M. Mackintosh des billets promissoires au montant de \$11,000 ou \$12,000, avec l'intention de les faire servir à influencer un ou plusieurs membres du parlement, ce qu'il considérait comme impossible à obtenir sans donner ces billets. Nous avons cru de notre devoir de nous enquérir si ses espérances avaient été réalisées. Nous avons examiné M. Mackintosh ainsi que les membres du parlement qui faisaient alors partie du comité des comptes publics, en y comprenant un député dont le nom avait été mentionné, dit M. Whitehead, comme lui étant opposé et travaillant contre lui.

De la preuve faite à ce sujet, nous tirons la conclusion qu'aucune partie du produit de ces billets, ni aucune autre somme d'argent donnée par M. Whitehead à M. Mackintosh n'a eu pour effet ni usage d'obtenir pour M. Whitehead, ni pour aucune autre personne un avantage quelconqué en rapport avec ce contrat, ou avec toute autre affaire concernant ce chemin de fer. Les billets furent d'abord escomptés par M. Mackintosh. Subséquentement, ils furent retirés par lui et remis finalement à M. Whitehead. En d'autres occasions, des sommes considérables d'argent et des billets furent échangés entre M. Whitehead et M. Mackintosh dans des circonstances qui, comme nous l'avons constaté après enquête, n'affectaient pas l'intérêt public, et nous ne croyons pas nécessaire d'en parler davantage.

Pendant que M. Whitehead était à exécuter ce contrat, il devint incapable de faire face à ses engagements financiers et il obtint de temps à autre de l'aide du gouvernement, soit par la remise de quelque partie de la retenue qui, d'après les conditions du contrat, avait été laissée entre les mains du gouvernement à même les sommes d'argent qu'il avait gagnées, soit par des avances de fonds, en deux occasions, lesquelles avances étaient cependant suffisamment garanties par la cession qu'il avait faite de son matériel de construction. Nous nous sommes enquis des détails de ces transactions. En une occasion, comme il ne pouvait avoir du gouvernement l'aide qu'il avait demandée, il s'arrangea avec MM. Fraser et Grant pour qu'ils devinssent associés avec lui dans le contrat, et lui fournissent les fonds nécessaires afin de le sortir de ses embarras et exécuter les travaux avec des difficultés moindres que celles qu'il avait éprouvées lorsqu'il faisait l'ouvrage avec ses propres fonds. Ces personnes échangèrent une correspondance à cet effet. Cependant l'arrangement n'a pas réussi. D'après le rapport de M. Whitehead, les nouveaux associés n'étaient pas autant en état de fournir les fonds qu'il s'y attendait, et le gouvernement refusa de changer les noms des parties au contrat de crainte que cela n'eut pour effet de dégager quelques-unes des cautions.

Les transactions de M. Whitehead en rapport avec ce contrat, telles que décrites dans son témoignage, nous rendent évident le fait qu'il croyait fortement à la corruptibilité des hommes publics. Nous avons entendu des témoignages assez longs au sujet des transactions entre le gouvernement et lui, pendant qu'il exécutait ce contrat, afin de nous informer s'il avait obtenu quelque faveur par des moyens illicites, ou autrement, au dépens du public.

La preuve à ce sujet nous conduit à conclure que depuis l'exécution du contrat, aucune autre influence n'a été employée en sa faveur que ses propres représentations et qu'il n'a obtenu du département, ni d'aucun membre du parlement, ni ingénieurs, ni de personne à l'emploi du gouvernement, aucun avantage qui ne soit conforme à l'intérêt du pays.

Il ne lui fut pas permis de terminer les travaux. En 1880 on trouva, comme il le déclare lui-même, qu'il ne pouvait fournir les approvisionnements pour les hommes, ni payer les gages qu'il devait. Par conséquent les travaux ne furent pas poussés avec ardeur. C'est ce qui, sans opposition de

sa part, engagea le gouvernement à prendre la direction des travaux, à se servir de son matériel de construction, à engager les journaliers et les autres employés. Depuis ce temps l'ouvrage s'est fait aux dépens de l'entrepreneur, le gouvernement avançant les fonds.

Cet arrangement n'aura pas pour résultat, de perte de fonds pour le gouvernement.

L'ouvrage désigné au contrat n'était pas terminé à la date de notre commission.

Les sommes suivantes ont été payé en vertu de ce contrat jusqu'au 30 juin 1870 :

30 juin 1877.....	\$ 54,300
“ 1878.....	532,200
“ 1879.....	877,700
“ 1880.....	411,630
	\$1,875,830

### CONTRAT. No 16

#### *Prolongement de chemin de fer.*

Ceci a rapport à un subside du gouvernement à la Cie du chemin de fer du *Canada Central*, devant être payé pour le prolongement de la ligne du chemin de fer depuis le terminus oriental de cette partie du chemin de fer du Pacifique canadien connu comme l'embranchement de la baie Georgienne, jusqu'à la ville de Pembroke. L'arrangement existant a été substitué à un autre fait précédemment aussi désigné par ce même no. 16. C'était pour le prolongement entre les termini et sur une route différente de celles dont il est question dans le marché actuel.

L'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, de 1874, contenait, entre autres choses, les dispositions suivantes :—

“ 14. Le Gouverneur en conseil pourra aussi accorder tels bonus ou dons, subsides ou subventions, n'excédant pas douze mille piastres par mille, à toute compagnie ou compagnies déjà incorporées ou qui le seront à l'avenir, qui pourront assurer la construction des lignes d'embranchement partant du terminus oriental du dit chemin de fer du Pacifique Canadien, pour se relier à des lignes de chemin de fer existantes ou projetées ; l'octroi de ces dons, bonus ou subventions sera sujet à telles conditions pour assurer le droit de circulation et autres droits sur et à l'égard de tout ou partie du dit chemin de fer d'embranchement, aux propriétaires ou locataires de la ligne principale du dit chemin de fer ou de locataires de tout

autre chemin de fer se reliant au dit chemin d'embranchement, que le Gouverneur en conseil déterminera; mais tout ordre en conseil accordant un pareil subside sera soumis à la Chambre des Communes pour sa confirmation ou son improbation, et ne pourra être mis à effet qu'après qu'il aura été confirmé par résolution de la Chambre.

“15. Le Gouverneur en conseil pourra en tout temps, après la construction du dit chemin de fer d'embranchement, faire avec la compagnie ou les compagnies possédant quelque partie du dit embranchement, tel arrangement pour louer à cette compagnie ou à ces compagnies toute partie du dit embranchement qui pourra appartenir au gouvernement, à tels termes et conditions qui pourront être arrêtés et convenus, tel bail ne devant pas excéder le terme de dix ans, et pourra aussi faire tels autres arrangements qui lui paraîtront avantageux pour l'exploitation du dit chemin de fer, conjointement avec cette partie du dit embranchement appartenant à telle compagnie ou compagnies; pourvu qu'aucun contrat pour louer le dit embranchement, et aucun arrangement pour l'exploitation du dit chemin de fer, conjointement avec tout autre chemin de fer, ne soit obligatoire avant qu'il n'ait été soumis à la Chambre des Communes pendant un mois sans avoir été désapprouvé, à moins qu'il ne soit plus tôt approuvé par une résolution de la Chambre.”

Dans l'été de 1874, à la réquisition du ministre des Travaux publics, l'ingénieur-en-chef donna instruction de faire faire une reconnaissance du pays entre l'embouchure de la rivière des Français, sur la baie Georgienne, à l'ouest, et Pembroke et Renfrew, respectivement, à l'est, sous la direction de M. Hazlewood. Pendant que cet examen se faisait, le mémoire suivant fut présenté au gouvernement par le chemin de fer du Canada central,

“A Son Excellence le gouverneur général du Canada en son conseil assemblé

“Le mémoire de la Cie. du chemin de fer du *Canada Central* expose humblement :

“Qu'en l'année 1861 vos réquerants furent constitués en corporation avec pouvoir de construire un chemin de fer depuis la ville d'Ottawa jusqu'au lac Huron. La législature du Canada considère que l'ouverture de la vallée de l'Ottawa au moyen de communication par chemin de fer, et l'extension d'une ligne jusqu'au lac Huron, était une entreprise d'une telle importance pour l'intérêt public, que, pour en stimuler l'exécution, on offrit une concession de terres considérable à la compagnie pour l'aider à construire le chemin.

“Que la compagnie fut incapable de profiter de l'offre du subside et de construire le chemin de fer dans le délai fixé pour sa confection, et que, par conséquent, la concession n'a pas valu, si ce n'est pour une courte section, jusqu'à Carleton Place, depuis lequel endroit on a complété l'extension jusqu'au village de Renfrew, qui est maintenant en opération excellente.

“Que vos réquerants se virent allouer, en 1872, une gratification de \$2,650

par mille du gouvernement de l'Ontario pour encourager la construction de la ligne à travers le comté de Renfrew en se dirigeant vers Pembroke.

“Comme le pays à l'est du village de Renfrew n'est que peu colonisé, la compagnie n'a pu recevoir les secours efficace qu'elle pouvait raisonnablement espérer d'obtenir par suite des grands avantages qui devaient naturellement résulter pour le public du développement, au moyen d'une voie ferrée, de cette importante partie du Canada ;

“Que le terminus oriental du chemin de fer du Pacifique canadien est en ligne avec la route que le Canada central était autorisé à construire pour arriver au lac Huron ;

“Qu'avec le subside de \$12,000 par mille que l'on propose de donner en vertu de l'acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien, d'une compagnie capable de construire un chemin de fer qui se raccorderait avec les lignes existantes ou projetées, vos requérants croient qu'ils peuvent terminer leur extension jusqu'au terminus oriental du chemin de fer du Pacifique canadien aussitôt que l'embranchement de chemin de fer autorisé par le dit acte aura été construit ; vos requérants demandent donc qu'un arrêté du conseil soit rendu pour accorder le subside de \$12,000 par mille depuis le village de Renfrew jusqu'au terminus oriental du chemin de fer du Pacifique canadien, sujet aux dispositions prescrites dans la 14<sup>me</sup> section du dit acte.

“(Signé H. L. REDHEAD,

“Président de la Cie du chemin de fer du *Canada Central*.

“Ottawa, 22 août 1874.”

On ne prit aucune mesure définitive au sujet de ce mémoire jusqu'à près le rapport, en date du 6 octobre 1874, fait par l'Ingénieur-en-chef, qui est donné au long (voir contrat 12) et d'après lequel on prétendait que certaines rampes et conditions pourraient être spécifiées comme étant praticables sur un chemin partant d'un point alors déterminé comme terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne et s'étendant à l'est jusqu'au village de Douglas, dans la vallée de la rivière Bonnechère.

Le 4 novembre 1874, on rendit l'arrête du conseil suivant :—

“Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 4 novembre 1874.

“Le comité du Conseil a pris en considération la demande de la compagnie de chemin de fer du Canada Central, pour les subsides que l'on se propose d'accorder aux compagnies de chemin de fer en vertu des dispositions de l'acte 37 Vic., chap. 14, intitulé : “Acte pour pourvoir à la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien,” et recommande qu'un subside de \$12,000 par mille soit accordé à la dite compagnie pour lui aider à construire cette voie depuis le village de Douglas, en allant vers l'ouest, jusqu'au terminus de l'embranchement de chemin de fer que le gouvernement se propose de construire depuis la baie Georgienne, sur un parcours d'environ cent vingt milles—sujet aux conditions suivantes, savoir :

“ 10. Que ce chemin sera construit selon un tracé qui devra être approuvé par le ministre des Travaux publics, mais qui peut être déterminé, en général, comme devant remonter la vallée de la Bonnechère, depuis la baie Douglas, *via* les lacs d'Or et Rond; de là par la ligne la plus directe que l'on pourra tracer jusqu'au lac Brûlé, et de là au terminus projeté du chemin de fer du gouvernement, à environ quatre-vingt-cinq milles de la baie Georgienne.

“ 20. Que la compagnie devra, pendant le mois qui suivra la ratification de cet arrêté du Conseil par la Chambre des Communes, prouver, à la satisfaction du ministre des Travaux publics, qu'elle a passé *bonâ fide* un contrat ou des contrats pour la construction de ce chemin de fer, et qu'elle s'est pourvue des moyens nécessaires, à l'aide de l'octroi du gouvernement, pour assurer l'achèvement de cette voie le ou avant le premier jour de janvier 1877, et aussi que la compagnie devra, depuis la date de ces contrats, poursuivre continuellement ces travaux de manière à assurer l'achèvement de cette voie au temps convenu.

“ 30. Que la compagnie devra faire des arrangements pour accorder le droit de circulation, à des conditions qui devront être approuvées par le Gouverneur en Conseil, à la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord et à la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, depuis le point d'intersection de leurs lignes respectives, pourvu que ce point se trouve sur la ligne subventionnée, ou à moins de cinq milles de celle-ci, et aussi à toutes autres compagnies qui pourront avoir le terminus de leurs lignes sur ou vers le lac Huron et qui pourront être désignées ou approuvées par le Gouverneur en Conseil comme ayant droit de circulation, pourvu que les conditions de ce droit soit arrêtées réciproquement par la compagnie du chemin de fer du Canada Central et les autres compagnies mentionnées; et dans le cas de désaccord, les conditions seront arrêtées par des arbitres, dont l'un sera choisi par chacune des compagnies, et l'autre par le Gouverneur en Conseil.

“ 40. Le gouvernement ou les locataires de la voie du gouvernement depuis la baie Georgienne jusqu'au terminus occidental de la voie subventionnée, ou tous autres propriétaires futurs de la dite voie, posséderont le droit de circuler sur le dit chemin de fer aux mêmes conditions que les compagnies désignées.

“ 50. Que le paiement de la subvention ne sera fait qu'à l'achèvement du chemin de fer en sections d'au moins vingt milles, chaque paiement devant être fait sur le certificat d'un ingénieur, qui devra être nommé par le gouvernement, tel certificat établissant qu'une section ou que des sections a été ou ont été achevées. On pourra néanmoins payer un montant équivalant aux subsides pour vingt milles de travaux, comprenant une plus grande distance, qui en valeur équivaldra à pas moins de vingt-cinq milles de voie achevée; on paiera aussi jusqu'à soixante et quinze pour cent de la valeur des rails qui seront livrés à n'importe quel endroit sur la voie qui doit être construite, et ces rails seront la propriété du gouvernement jusqu'à ce qu'ils soient posés sur la chaussée.

“ Cette subvention n'aura effet qu'après la ratification de cet arrêté du Conseil, par une résolution de la Chambre des Communes

“ Pour copie conforme,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ Greffier du Conseil Privé



Cette arrêté du conseil a été ratifié le 13 mars 1875, par une résolution de la Chambre des Communes, lequel fait fut, le 27 du même mois, communiqué par le secrétaire du département à la Cie du *Canada Central*.

Le 24 mars 1875, cette compagnie fit transmettre au département des Travaux publics une copie de contrat portant la date du jour précédent, et passé entre la dite compagnie, d'une part, et l'honorable A. B. Foster, d'autre part, ayant pour but la construction et l'équipement pour le ou avant le 1er janvier 1877, d'une ligne de chemin de fer à voie simple à partir du terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne, jusqu'au terminus du chemin de fer du Canada central, au village de Renfrew; et, sous tous les rapports, conformément à l'arrêté du conseil, du 4 novembre 1874. Ce contrat est imprimé au long dans un rapport à la Chambre des Communes en date du 17 avril 1877.

On remarquera que le contrat intervenu entre la compagnie et M. Foster comprenait toute la distance jusqu'au village de Renfrew, à quelques milles au-delà de Douglas, terminus de la ligne compris dans les arrangements entre le gouvernement et la Cie du *Canada Central*.

Pendant la saison de 1875, M. Foster, qui était aussi entrepreneur du gouvernement pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne (contrat No. 12) mit des personnels d'exploration en campagne, dans le but de tracer une ligne depuis l'embouchure de la rivière des Français, l'extrémité ouest de l'embranchement de la baie Georgienne, jusqu'à Douglas, terminus oriental mentionné dans l'arrêté du conseil ci-dessus.

Dans le contrat passé entre M. Foster et le gouvernement au sujet de l'embranchement de la baie Georgienne, le maximum d'élévation pour les rampes montant dans la direction est étaient fixés à un dans 200, ou 26 40 pieds par mille. Il n'y avait pas de rampes spécifiées dans l'arrêté du conseil au sujet de cette extension, ni dans le contrat entre M. Foster et la Cie du *Canada Central*, mais il semble qu'on a considéré comme acquis le fait que le même maximum de rampe s'appliquait à l'arrangement pris au sujet de cette extension.

Dans un rapport fait par l'ingénieur-en-chef, le 23 décembre 1875, au sujet d'une demande faite sur M. Foster pour obtenir une modification des rampes et des courbes, il parle de celles spécifiées dans le contrat pour l'em-

branchement de la baie Georgienne et il fait remarquer qu'on se proposait de les appliquer également à l'extension du Canada Central. Dans la prévision que cet arrangement prendrait exécution M. Foster s'était procuré une quantité de rails qui devaient servir pour l'extension depuis Douglas en allant vers l'ouest; et, dans la saison de 1875, on les déposa à Rensfrew, d'où, comme il est dit plus haut, il avait entrepris, par contrat avec la Cie du *Canada Central*, de construire un chemin de fer vers l'ouest. C'était à plusieurs milles à l'est de Douglas, terminus de la ligne comprise dans l'arrangement fait avec le gouvernement pour avoir le subside. Le gouvernement a fait, sur ces rails, des avances à M. Foster comme suit :—

25 septembre 1875 .....	\$23,000
27 octobre 1875..... ..	45,000
	\$68,000

Subséquentement MM. McIntyre et Worthington, les entrepreneurs actuels, se chargèrent de cette avance, par une communication du 15 juillet 1878, qui est donnée ci-après.

Dans l'automne de 1875 M. Foster représenta au gouvernement que les conditions spécifiées quant aux rampes sur l'extension ne seraient probablement pas remplies, et il transmit un rapport ayant surtout trait à ce sujet, que lui avait adressé son ingénieur en date du 26 octobre 1875, dans lequel M. Shanley montre qu'en quelques endroits de la ligne il n'y avait, que pour les lourds travaux, qu'on pouvait obtenir des rampes de 70 à 80 pieds par mille et des courbes de 6°.

Ceci donna naissance à une correspondance et à des procédés qui ont, finalement, conduit à l'abandon de la ligne décrite dans le premier contrat pour cette extension, et à l'adoption d'une autre ligne comprise dans le contrat actuellement en voie d'exécution.

Nous ne croyons pas nécessaire d'exposer au long ces procédés. Tout ce qui a quelque importance est imprimé dans un rapport à la chambre des Communes, en date du 26 mars 1877, (documents de la session, No. 57.) Cependant une courte description ne sera pas hors de propos.

Le rapport de M. Shanly ci-dessus mentionné fut déféré à l'ingénieur en chef. Il fit observer, à ce sujet, le 17 novembre, qu'il refusait d'adopter les opinions de M. Shanly et il recommandait que les entrepreneurs pour-

suivissent les études avec toute l'ardeur possible, jusqu'à ce qu'on trouvât une ligne conforme aux dispositions du contrat.

Le 23 novembre le secrétaire du département écrivit à M. Foster dans ce sens.

Le 27 novembre M. Foster répondit qu'on était à faire une étude qui marchait aussi vite que possible et qu'il avait eu quatre brigades en campagne presque continuellement depuis le mois de mai précédent.

Le 29 décembre 1875, M. Foster s'adressa encore au département, exposant des difficultés qui lui paraissaient insurmontables et demandant des changements dans son contrat.

Ceci fut aussi déféré à M. Fleming, qui fit un rapport, le 23 décembre 1875, disant, que relativement aux principales difficultés signalées par M. Foster, lui (M. Fleming) n'avait encore rien vu pour justifier la nécessité d'abandonner les rampes et les courbes spécifiées par le contrat pour l'embranchement de la baie Georgienne, et applicables également à l'extension du Canada Central.

En février 1876, suivit une correspondance dans laquelle M. Fleming demanda, et M. Foster donna, les arrangements qui avaient été faits pour faire avancer les travaux d'après les contrats alors en voie d'exécution au sujet de l'embranchement de la baie Georgienne et de cette extension.

Le 28 février 1876, on rendit un arrêté du conseil autorisant l'annulation du contrat concernant l'embranchement de la baie Georgienne et faisant allusion à la demande qu'avait faite M. Foster de faire modifier celui-ci, comme si c'était une affaire dont le ministre ferait rapport plus tard.

Le 23 mars 1876, M. Foster s'adressa encore au département, dans la lettre suivante, qui est la première suggestion qu'on trouve dans les minutes, au sujet du choix d'une nouvelle route pour l'extension subventionnée.

“ OTTAWA, 23 mars 1876.

“ MONSIEUR,—Depuis la communication que je vous ai adressée le 20 décembre, au sujet de la ligne d'embranchement de la baie Georgienne et du chemin de fer du Canada Central, mes ingénieurs ont été constamment à l'œuvre à explorer et arpenter la région entre Douglas et la rivière des Français.

“ J'ai maintenant l'honneur de vous faire connaître le résultat.

“ La ligne la plus courte possible entre Renfrew et Amable du Fond est de cent trente-deux (132) milles, et de cinq cent milles depuis ce point jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français.

“ J'inclus une lettre de M. Shanly exprimant ses doutes sur la possibilité d'établir une ligne praticable sur la route primitivement projetée.

“ Je suggère l'exploration de la région entre Pembroke et le lac Nipissingue, et j'espère que cette proposition sera approuvée par le gouvernement.

“ J'ai l'intention de dépêcher immédiatement un parti d'ingénieurs afin d'étudier la nature du pays et la longueur de cette ligne, et j'aimerais qu'un ingénieur du gouvernement accompagnât ce parti, afin qu'il fasse un rapport particulier pour l'information du gouvernement.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ A. B. FOSTER.

“ L'honorable ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Le 6 avril 1876, le secrétaire du département informa M. Foster que sa demande à ce sujet serait pleinement considérée ; après quoi, la communication suivante, que nous trouvons à ce sujet, est postérieure de neuf mois et est conçue comme suit :—

“ OTTAWA, janvier 1877.

“ MONSIEUR,—Vu des raisons importantes affectant le chemin de fer du Canada Central très sérieusement, mais qu'il n'est pas nécessaire de discuter dans cette communication, il est impérieusement nécessaire que je sois immédiatement informé de la décision du gouvernement au sujet de ma proposition d'altérer la ligne du chemin de fer du Canada Central en continuant la ligne vers l'ouest, depuis Pembroke au lieu de Douglas. Agissant d'après la croyance que le gouvernement préférerait la route qui monte à la vallée de la rivière Bonnechère, j'ai fait des efforts pendant près de deux ans pour tracer une ligne de chemin de fer par laquelle on pourrait prolonger le Canada Central dans cette direction jusqu'au terminus oriental projeté de chemin de fer du Pacifique canadien. Cependant, après avoir fait une dépense de \$35,000 (trente-cinq milles dollars), j'ai été forcé d'en arriver à la conclusion qu'une ligne avec des courbes et des rampes, comme en devrait avoir un chemin de première classe, ne peut s'obtenir par cette route de plus, après les cinquante premiers milles, le pays est si difficile qu'il empêche d'espérer que la colonisation puisse suivre la construction du chemin. Agissant d'après l'avis de l'Ingénieur-en-chef de cette compagnie, M. Walter Shanly, j'ai envoyé un parti d'exploration, sous la direction immédiate de M. William Murdoch, I. C., pour examiner la route entre Pembroke et Nipissingue, et faire rapport. En juin dernier, j'ai eu l'honneur de transmettre à votre département une copie du rapport de M. Murdoch ; il confirme l'opinion qu'avait précédemment exprimée

M. Shanley, que l'extension *via* Pembroke avait tant d'avantages sur l'autre route que le choix devenait nécessaire pour l'avantage de la compagnie ; située plus près des vallées de l'Ottawa et de la Mattawa, la région est beaucoup plus basse que la route de la Bonnechère et moins coupée de collines, avec moins de lacs à éviter ; la terre paraît meilleure pour une population agricole.

“ Ceci est rendu évident par le fait que la colonisation sur l'Ottawa s'étend rapidement à l'ouest en se dirigeant vers la Mattawa—ce dernier endroit est maintenant un village avancé ; les établissements augmentent encore entre ce village et Nipissing. On admet aujourd'hui que le réseau des chemins de fer de Québec va être complété depuis Aylmer jusqu'à Ottawa. Le prolongement du chemin de fer du Canada Central, jusqu'à la vallée de l'Ottawa, tout près de la province de Québec, permettra de faire un raccordement facile au Portage du Rat, et même plus loin à l'ouest, dans le cas d'un prolongement dans cette province. M. Shanley est aussi d'opinion que la distance jusqu'à l'angle sud-est du lac Nipissingue ou à la baie de Canton, sur la rivière des Français, est à peu près la même par Pembroke que par la Bonnechère ; et que les pentes sont plus favorables. M. Harris et M. Murdock, les autres ingénieurs employés par la compagnie, partagent cette opinion.

“ A cause de tous ces faits, il est évident que les véritables intérêts du pays, ainsi que de la compagnie, seront mieux servis par la construction d'un chemin de fer partant de Pembroke que de Douglas.

“ Je propose de construire le chemin de fer du Canada Central jusqu'à l'angle sud-est du lac Nipissingue, le gouvernement devant accorder le subside pour un nombre égal de milles comme il était projeté si on partait de Douglas savoir : 120.

“ Si l'on croit que ce serait préférable, dans l'intérêt public, au lieu de faire construire par le gouvernement une ligne qui partirait de l'extrémité sud-est du lac Nipissingue et irait jusqu'à la baie Cantin, j'entreprendrais de prolonger le Canada Central jusqu'à ce dernier endroit, sur paiement d'un subside de \$20,000 par mille pour cette partie qui se trouve entre le lac Nipissingue et la baie de Cantin ; sous tous rapports, le chemin devant être égal à la partie du Canada Central nouvellement construite entre Renfrew et Pembroke.

“ Vous m'obligerez beaucoup en me donnant une réponse aussitôt que possible.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Votre obéissant serviteur,

“ A. B. FOSTER.”

Ceci fut suivi d'une communication officielle de la Cie du *Canada Central*, que voici :—

“ OTTAWA, 12 février 1877.

“ MONSIEUR,—En novembre 1874, le subside de \$12,000 par mille fut accordé à la Cie du *Canada Central*, pour raccorder sa ligne au terminus est du che-

min de fer du Pacifique canadien en vertu de l'acte concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien. La route alors proposée était à l'ouest du village de Douglas par la vallée de la Bonnechère. Au commencement du printemps de 1875 la compagnie dépêcha un personnel d'arpenteurs et d'ingénieurs pour explorer le pays et tracer la ligne du chemin de fer, et bien que les cinquante premiers milles aient été trouvés praticables, on trouva que la région plus à l'ouest était coupée de collines et de côtes avec des cours d'eau considérables, et tout à fait impraticables pour une ligne avec des rampes et des courbes d'un chemin de première classe.

“ Après avoir dépensé plus de \$35,000, la compagnie a été forcée d'abandonner l'extension du chemin dans cette direction.

“ Agissant d'après l'avis de W. Shanly, écr., Ingénieur-en-chef de la compagnie on a organisé, l'année dernière, un parti d'exploration sous la direction immédiate de M. Wm. Murdoch, I. C., pour la région située entre Pembroke et le lac Nipissingue. Le résultat de l'exploration a confirmé l'opinion que M. Shanly avait précédemment exprimée, que le prolongement *via* Pembroke avait de si nombreux avantages sur l'autre route qu'ils en rendaient le choix nécessaire dans l'intérêt de la compagnie ; le long de la vallée de l'Ottawa, le terrain est beaucoup plus bas que le long de la Bonnechère et moins coupé de collines.

“ Il est maintenant évident que le réseau des chemins de fer de Québec sera bientôt complété depuis Québec jusqu'à Aylmer, et l'on se propose de prolonger la ligne de chemin de fer de Québec jusqu'au Portage du Fort ou à quelque point plus à l'Ouest.

“ L'extension du chemin de fer du Canada Central jusqu'à la vallée de l'Ottawa, tout près de la province de Québec, rendra praticable un raccordement facile au Portage du Fort ou à quelque autre point que l'on pourra trouver désirable.

“ C'est l'opinion de M. Shanly que la distance depuis Renfrew jusqu'au lac Nipissingue n'est pas augmentée d'une façon appréciable par l'adoption de la ligne du Nord de préférence à la ligne du Sud. M. Harris et M. Murdoch, les autres ingénieurs employés par la compagnie, partagent cette opinion. Vu tous ces faits, il est évident que l'intérêt vrai du pays ainsi que de la compagnie, sera mieux servi par la construction du chemin de fer à partir de Pembroke qu'à partir de Douglas.

“ La compagnie propose maintenant de prolonger le chemin de fer du Canada Central jusqu'au point où la rivière du Sud entre dans le lac Nipissingue, débouché du chemin de Nipissingue, le gouvernement accordant le subside pour un nombre égal de milles à ce qui était proposé pour Douglas ; ceci mènera la ligne du chemin de fer près de vingt milles plus loin que l'endroit originellement choisi comme terminus oriental du chemin de fer du Pacifique canadien, et sauvera ainsi un nombre de milles proportionné sur cette ligne.

“ D'après le premier arrêté du conseil qui accordait un subside, la compagnie était tenu d'accorder des droits de circulation, à des conditions à être approuvées par le Gouverneur en Conseil, à la compagnie de chemin de fer de colonisation du

Nord et la compagnie du chemin de fer de Kingston et Pembroke, depuis le point d'intersection de leurs lignes respectives, pourvu que tel point d'intersection fût sur la ligne subventionnée, ou en deçà de cinq milles de ce point ; pour la première compagnie, le raccordement, cinq milles à l'est de Douglas, comprendrait la construction d'environ onze milles du chemin. Le Canada Central est prêt à concéder à ce chemin de fer le privilège et droit de circulation jusqu'à n'importe quel point d'intersection vis-à-vis du Portage du Fort, raccourcissant ainsi d'environ onze milles la ligne de raccordement projetée ; il est aussi disposé à faire un arrangement avec le chemin de fer de Kingston et Pembroke, pour accorder le droit de circulation à partir du village de Renfrew ou de n'importe quel point plus à l'ouest.

“ La compagnie demande que le paiement du subside soit fait sur la base de 80 pour cent des dépenses, la retenue de 20 pour cent à être payée à l'achèvement de chaque 10 milles—la ligne devant être parachevée dans trois ans. La disposition relative aux avances pour rails devra être semblable à celle contenue dans le premier arrêté du Conseil, savoir : 75 pour cent lors de la livraison.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
“ Votre très obéissant serviteur,

“ J. W. READ,

“ A l'honorable ministre  
“ des Travaux publics.”

*Vice-président, ch. de fer C. C.*

Ceci ayant été soumis à l'ingénieur-en-chef, il fit le rapport suivant :

“ OTTAWA, 16 Février 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport au sujet de la proposition faite par la Compagnie du chemin de fer Canada Central dans la lettre qui vous a été adressée en date du 10 courant.

“ Je ne partage pas tout à fait l'opinion qu'on a exprimée qu'il est impossible de trouver une ligne et de construire un chemin de fer de première classe sur la route originellement tracée à travers la vallée de la Bonnechère. Il appartient, je crois, à M. Hazlewood, l'un des officiers de mon parti, de déclarer que les arpentages qui ont été faits depuis, confirment en substance le rapport de l'exploration qu'il a faite en 1874. Il avait reçu l'ordre de visiter le terrain et de faire rapport s'il serait possible de construire un chemin de fer en ligne droite à travers le pays. A son retour il fit son rapport, déclarant qu'il était convaincu qu'on pouvait construire un chemin de fer en ligne droite depuis l'embouchure de la rivière des Français à aller jusqu'au lac Brûlé, et que de fait, en partant en ligne droite on n'allongerait probablement pas la route de plus de cinq par cent.

“ Il donnait de plus des détails sur la nature du sol entre le lac Brûlé et Renfrew, à travers la vallée de la rivière Bonnechère, et exprimait l'opinion qu'il ne serait pas difficile de trouver une ligne praticable pour le chemin de fer.

“ Quand à moi personnellement, rien n'a pu jusqu'à présent changer mon opinion au sujet de l'exacritude générale du rapport de M. Hazlewood, et je suis certain qu'aucun ingénieur ne peut trouver des objections au projet actuellement soumis par la compagnie de chemin de fer du Canada Central pour continuer la ligne vers l'ouest en partant de Pembroke au lieu de Renfrew.

“ De fait, les relevés qui ont été exécutés démontrent qu'en suivant la route projetée par le Canada Central on aura une pente plus avantageuse et qu'elle sera pour le moins tout aussi favorable aux intérêts du pays ; c'est pourquoi je n'hésite pas à recommander que ce projet soit bien accueilli.

“ Je crois qu'il serait à propos de stipuler avec la compagnie du Canada Central que la pente ascendante en gagnant vers l'ouest sera de 52.80 par mille, et que celle de la direction opposée ne pourra être de plus de 26.40 par mille ; aussi que les courbes et l'alignement général devront être approuvés par le département.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING.

“ L'honorable A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux publics.”

Le 18 avril l'ordre en conseil suivant fut passé :—

“ Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 avril 1878 :—

“ Le comité du Conseil Privé a examiné les questions concernant la construction de l'embranchement de la baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique Canadien, et le prolongement vers l'ouest du chemin de fer du Canada Central, en considération d'une subvention à être payée par le gouvernement, tel que pourvu par l'acte de 1874, concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien.

“ Qu'un contrat a été fait en 1874 avec M. A. B. Foster, pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne d'après lequel M. Foster, devait faire tous les arpentages ainsi que tous les travaux depuis l'embouchure de la rivière des Français, sur un parcours de quatre-vingt-cinq milles en allant vers l'est.

“ Que le 28 février 1876, ce contrat a été annulé et M. Foster a été payé d'une partie des dépenses d'exploration que l'ingénieur-en-chef avait déclarées utiles à ce département, pour achever ce tracé.

“ Que le 4 novembre 1874, un ordre en Conseil a été passé conformément aux dispositions de l'acte 37 Vie., chap. 14, connu sous le nom d'Acte 1874, concernant le chemin de fer du Pacifique Canadien, d'après lequel une subvention de \$12,000 par mille a été octroyée à la compagnie du chemin de fer du Canada Central, pour une distance n'excédant pas 120 milles depuis le terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne, ci-dessus mentionné, aux conditions suivantes :

“ 1o. Que cette voie devrait être construite sur un tracé devant être approuvé par le Ministre des Travaux Publics, mais qui a été décrit en général comme



devant remonter la vallée de la Bonnechère, depuis les environs du village Douglas *viâ* les lacs d'Or et Bond, et de là par la ligne la plus directe que l'on pourra tracer jusqu'au lac Brûlé, et de là au terminus projeté de l'embranchement de la baie Georgienne, à environ quatre-vingt-cinq milles de la baie Georgienne.

“ 2o. Que la compagnie devrait, dans moins d'un mois, prouver à la satisfaction du ministre des Travaux Publics, qu'elle a passé un contrat *bonâ fide* pour la construction de cette voie.

“ 3o. Que les droits de parcours seraient donnés à certains chemins à des conditions fixées à l'avance.

“ 4o. Que le gouvernement ou les preneurs de la voie du gouvernement depuis la baie Georgienne, posséderaient les droits d'exploitation aux mêmes conditions que les compagnies mentionnées.

“ 5o. Que le paiement de la subvention serait fait à l'achèvement du chemin de fer en sections de pas moins de vingt milles, sur le certificat d'un ingénieur devant être nommé par le gouvernement.

“ Que par suite de l'annulation du contrat pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, on a cru plus avantageux d'achever le relevé de la région que l'on se propose de traverser, lequel avait été fait en grande partie par les ingénieurs de l'entrepreneur, qui avait soulevé des doutes au sujet de la meilleure direction à suivre.

“ Que l'on a cru avantageux d'obliger la compagnie du chemin de fer du Canada Central de continuer la construction de la ligne subventionnée avant que l'on eût fait une exploration et un relevé plus complets de cette région.

“ Que M. Hazlewood, l'ingénieur qui avait d'abord été chargé de faire l'exploration du pays depuis l'embouchure de la rivière des Français jusqu'aux environs de Douglas et de Pembroke, avait fait rapport qu'il était possible de tracer une ligne dont les pentes seraient assez douces, et le nivellement assez facile, dans la direction indiquée dans l'arrêté du Conseil ci-dessus mentionné.

“ Que les ingénieurs du Canada Central et ceux qui ont été employés par M. Foster, ont fait rapport que les pentes seraient de grands obstacles au tracé de cette ligne, et qu'elles étaient surtout difficiles après avoir laissé la partie inférieure de la vallée de Bonnechère ; et quoique l'ingénieur en chef eût déclaré qu'il croyait qu'un examen plus minutieux prouverait qu'ils étaient dans l'erreur, il devint nécessaire de s'assurer de ces faits avec plus d'exactitude.

“ Que c'est pourquoi M. Lumsden a été envoyée au commencement de la saison de 1876 avec un bon détachement pour faire ce relevé.

“ Que cet ingénieur a fait rapport, comme résultat de ses opérations pendant cette saison, qu'une bonne ligne pouvait être tracée sur le plan de M. Hazlewood, mais que sur un long parcours les travaux seraient considérables à cause des nombreuses tranchées qu'il faudrait faire dans le roc, et que la plus forte pente en montant vers l'est serait de 58.80 par mille sur une distance totale d'environ sept

milles, et qu'il y a trois milles de pente semblable en montant vers l'ouest. Que cette pente, quoiqu'elle ne soit pas très considérable, est bien plus forte que M. Hazlewood ne l'avait prévu.

“ Que l'ingénieur employé par la compagnie du chemin de fer du Canada Central a fait rapport, que pour ce qui concerne la construction, on pourra tracer une ligne plus avantageuse en montant de Pembroke dans une direction presque parallèle à la rivière Ottawa, et à une distance de celle-ci, après avoir laissé la rivière Pétéwawa, en moyenne de 8 à 10 milles et touchant le bord sud-est du lac Nipissingue.

“ Que le même ingénieur fait rapport que l'alignement de ce tracé est bon et que les courbes ne dépassent pas six par cent ; que de Pembroke au chemin de Nipissingue, ce tracé traverse cinq rivières dont quatre demandent des ponts de 100 pieds d'ouverture, et une (la Pétéwawa) un pont de 400 pieds d'ouverture ; que quarante milles traversent une forêt d'épinette rouges et blanches et de bois francs, et 90 milles des bois brûlés et un pays découvert, le terrain est sablonneux et graveleux, avec des grandes étendues de sable glaiseux et de marne sablonneuse.

“ Que la distance d'après le chaînage, de Pembroke à l'angle sud-est du lac Nipissingue, est d'environ 130 milles. Ce point est environ 20 milles plus à l'ouest que celui qui avait été d'abord déterminé comme le terminus oriental du chemin de fer du Pacifique Canadien (épargnant ainsi au pays le coût de la construction d'environ 20 milles de chemin de fer.) De ce point en allant vers l'ouest à la baie de Cantin, la station projetée sur la rivière des Français, la distance est d'environ 50 à 55 milles.

“ Que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, dans une lettre en date du 10 février 1877, a proposé que la compagnie construirait le prolongement en allant vers l'ouest de Pembroke, sur ce tracé, jusqu'à l'angle sud-est du lac Nipissingue pour un octroi total de \$1,440,000, ce montant à raison de \$12,000 par mille sur une distance de 120 milles. Que le paiement de la subvention serait fait à raison de 80 pour cent des dépenses, la retenue de 20 pour cent, devant être payée à l'achèvement de tous les dix milles, et la voie devant être achevée dans moins de trois (3) ans, et 75 pour cent de la valeur des rails livrés sur le terrain devant être payés aussitôt que les rails seront livrés.

“ Que M. Fleming, l'ingénieur-en-chef, à qui la proposition a été soumise, fait rapport comme suit :

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“ OTTAWA, 16 février 1877.

“ A l'hon. A. MACKENZIE,

“ Ministre des Travaux Publics.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport au sujet de la proposition faite par la Compagnie du chemin de fer Canada Central dans la lettre qui vous a été adressée en date du 10 courant.

“ Je ne partage pas tout à fait l'opinion qu'on a exprimée qu'il est impossible de trouver une ligne et de construire un chemin de fer de première classe sur la route originairement tracée à travers la vallée de la Bonnechère. Il appartient, je crois, à M. Hazlewood, l'un des officiers de mon parti, de déclarer que les arpentages qui ont été faits depuis, confirment en substance le rapport de l'exploration qu'il a faite en 1874. Il avait reçu l'ordre de visiter le terrain et de faire rapport s'il serait possible de construire un chemin de fer en ligne droite à travers le pays. A son retour il fit son rapport, déclarant qu'il était convaincu qu'on pouvait construire un chemin de fer en ligne droite depuis l'embouchure de la rivière des Français à aller jusqu'au lac Brûlé, et que de fait, en partant en ligne droite on n'allongerait probablement pas la route de plus de cinq par cent.”

“ Il donnait de plus des détails sur la nature du sol entre le lac Brûlé et Renfrew à travers la vallée de la rivière Bonnechère et exprimait l'opinion qu'il ne serait pas difficile de trouver une ligne praticable pour le chemin de fer.

“ Quant à moi personnellement, rien n'a pu jusqu'à présent changer mon opinion au sujet de l'exactitude générale du rapport de M. Hazlewood, et je suis certain qu'aucun ingénieur ne peut trouver des objections au projet actuellement soumis par la compagnie de chemin de fer du Canada Central pour continuer la ligne vers l'ouest en partant de Pembroke au lieu de Renfrew.

“ De fait, les relevés qui ont été exécutés démontrent qu'en suivant la route projetée par le Canada Central on aura une pente plus avantageuse et qu'elle sera pour le moins tout aussi favorable aux intérêts du pays ; c'est pourquoi je n'hésite pas à recommander que ce projet soit bien accueilli.

“ Je crois qu'il serait à propos de stipuler avec la compagnie du Canada Central que la pente ascendante en gagnant vers l'ouest sera de 52.80 par mille, et que celle de la direction opposée ne pourra être de plus 26.40 par mille ; aussi que les courbes et l'alignement général devront être approuvés par le département.

“ SANFORD FLEMING.”

“ Que la Chambre d'Assemblée de la province de Québec a adopté, le 13 février 1875, une résolution qui a été communiquée au gouvernement du Canada et déclarant que “ d'après les rapports d'hommes compétents concernant la nature et la configuration du sol, il paraîtrait qu'un tracé qui suivrait le cours de la rivière Matawan, offrirait la route la moins dispendieuse, la plus facile et la plus directe pour favoriser le développement du commerce étendu de l'ouest et de la côte du Pacifique, ainsi que pour l'embranchement du Pacifique à l'est de la Baie Georgienne, et pour la ligne qui devra être subventionnée par le gouvernement \* \* \* \* \* et que dans le cas où les explorations feraient reconnaître qu'il existe une ligne préférable à celle de la Matawan au sud de la rivière Ottawa, la ligne qui devra être subventionnée par le gouvernement devrait passer à Pembroke et non à Renfrew où une jonction avec le système de chemin de fer de la province de Québec est impossible, à raison des grandes dépenses qu'elle entraînerait.”

“ Que depuis cette époque le gouvernement de Québec a commencé la construction de chemin de fer sur la rive nord du fleuve St. Laurent et de la rivière Ottawa, et que le chemin de fer de Montréal à Ottawa a été terminé par ce gouvernement.

“ Que nonobstant que cette ligne serait rallongée par cette déviation en gagnant le nord, l'extrémité ouest de la ligne subventionnée atteindrait, comme on l'a dit, un point bien plus loin dans l'ouest que l'endroit du terminus projeté précédemment, ou la jonction avec cette partie du chemin de fer du Pacifique canadien qu'on se propose de construire, en vertu des dispositions de l'acte, à la rivière des Français, et que cela épargnerait au public le coût de construction d'environ vingt milles de chemin de fer.

“ Le comité du Conseil, après avoir murement considéré les faits résumés ci-dessus, recommande :—

“ *Premièrement.*—Que la proposition de la compagnie du chemin de fer du Canada Central d'étendre la ligne jusqu'à l'endroit que choisira le gouvernement pour le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien à l'endroit ou dans le voisinage de la traverse du chemin de Nipissingue, à l'extrémité sud-ouest du lac Nipissingue, pour la somme d'un million quatre cent quarante mille piastres (\$1,440,000) doit être acceptée, sujette aux conditions quant aux pentes recommandées par l'Ingénieur-en-chef, et que le paiement total qui sera fait, ne devra pas, sous aucune circonstance, excéder la somme de douze mille piastres (12,000) par mille.

“ *Deuxièmement.*—Que la compagnie devra, dans les trois mois qui suivront la sanction de cet ordre en Conseil par la Chambre des Communes, prouver à la satisfaction du ministre des Travaux publics qu'elle a passé un contrat ou des contrats en due forme pour la construction du chemin, et qu'elle s'est procuré les fonds nécessaires, en y comprenant l'octroi du gouvernement, pour assurer l'exécution de l'entreprise, et aussi que la compagnie, depuis la date de ces contrats, devra faire avancer les travaux de manière à justifier l'espérance que la ligne sera achevée dans le délai stipulé.

“ *Troisièmement.*—Que la compagnie prendra des arrangements pour accorder des droits de circulation, aux conditions approuvées par le Gouverneur en Conseil, au chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental maintenant en voie de construction, à partir de Montréal, sur la rive nord de la rivière Ottawa, ou à tout chemin de fer qui y fera suite, à partir d'aucun point d'intersection à l'ouest de la ville de Renfrew, qui sera approuvé par le Gouverneur en Conseil, et aussi à la compagnie du chemin de fer de Kingston et Pembroke, à partir du point d'intersection de leur ligne, pourvu que ce point d'intersection soit à Renfrew ou à l'ouest de cette ville, et à toutes autres compagnies qui auront le terminus de leurs lignes au lac Huron ou dans ses environs, et qui seront désignées par le Gouverneur en Conseil comme ayant droit à ces droits de circulations ; pourvu que les conditions de ces droits de circulation en faveur de ces dites compagnies ou chemins, soient arrêtées réciproquement entre la compagnie du chemin de fer du Canada

Central et le gouvernement de Québec et les autres compagnies mentionnées, et dans le cas de désaccord, ces conditions seront réglées par arbitrage ; un arbitre devant être choisi par chaque partie et un par le Gouverneur en Conseil. Le gouvernement du Canada et les locataires ou propriétaires futurs de la ligne du gouvernement à l'ouest du terminus ouest de la voie subventionnée, possèdera les droits de circulation du dit chemin aux mêmes conditions que les compagnies désignées.

“ *Quatrièmement.*—Que les paiements seront faits jusqu'à concurrence de quatre-vingt (80) par cent sur le dit octroi de (\$12,000) douze mille piastres par mille à l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin ; moitié de ce paiement pourra être faite d'avance lorsqu'il aura été fait sur aucune section une somme de travail équivalente à cinq milles, sur le certificat de l'Ingénieur-en-chef que les travaux progressent d'une manière satisfaisante, il pourra être payé soixante (60) par cent, pour un parcours de plus de vingt-cinq milles, sur le certificat de l'Ingénieur-en-chef déclarant que l'ouvrage fait représente dix milles de chemin terminé.

“ La balance sera payé à l'achèvement complet du chemin jusqu'au chemin de Nipissingue, à l'extrémité sud-ouest du lac Nipissingue ; pourvu que les paiements soient faits pour les rails livrés jusqu'à concurrence de soixante-quinze (75) par cent sur la valeur actuelle, le montant ainsi payé pour ces rails sera déduit sur le montant payé pour chaque section de dix milles.

“ Tous paiements seront faits sur le certificat de l'Ingénieur-en-chef.

“ Ils recommandent, de plus, que des paiements soient faits jusqu'à concurrence de quatre-vingt (80) par cent, pour les travaux terminés, à l'achèvement de chaque section de dix milles, dans la proportion de dix mille piastres par mille, relativement au coût réel de chaque section.

“ La compagnie aura cependant le privilège de substituer le paiement de l'intérêt fait par le gouvernement (ou de partie de l'intérêt) en débetures de la compagnie payable après tel nombre d'années qui pourra être approuvé par le Gouverneur en Conseil, au lieu de l'octroi par mille ci-dessus mentionné. Les termes et conditions sous tous autres rapports seront les mêmes que mentionnés ci-dessus.

“ Cet octroi ne devra entrer en vigueur qu'après la sanction de cet arrêté du Conseil par une résolution de la Chambre des Communes.

“ Pour copie conforme.

“ W. A. HIMSWORTH,  
“ *Greffier du Conseil Privé.*”

Ceci fut mis devant la Chambre des Communes, le 7 mai 1878, par le ministre des Travaux publics et fut ratifié par la Chambre.

Le 26 avril, la Cie du *Canada Central* informa le ministre des Travaux Publics que le 20 de ce mois la compagnie avait passé un contrat

avec MM. Worthington et Cie., pour la construction de l'extension depuis Pembroke jusqu'au point de jonction avec l'embranchement de la baie Georgienne projeté, copie duquel contrat fut fournie au département le 10 mai suivant.

Nous croyons qu'il suffit pour le moment, de ne pas donner plus que la partie suivante du dit contrat :—

“ CE CONTRAT, fait et passé entre Duncan McIntyre, marchand, et James Worthington, entrepreneur, tous deux de Montréal, en Canada, ci-après appelés les entrepreneurs, de première part; et la Cie du chemin de fer du *Canada Central*, ci-après appelée, la Compagnie, de seconde part ;

“ *Il est entendu* : Que les dites parties aux présentes ont stipulé et convenu, et par ces présentes, stipulent et conviennent, l'une et l'autre, de la manière suivante, savoir :—

“ 1. Que les entrepreneurs construiront, à leurs propres dépens et compléteront un chemin de fer propre à la circulation des locomotives, engins à vapeur et toute autre sorte de pouvoir moteur ordinairement employés et mis en usage sur les lignes de cette nature et de toutes les voitures et wagons tirés ou poussés par ce moyen, et qu'ils le tiendront prêt pour telle circulation, comme ligne simple, depuis un endroit ou près la traverse du chemin de Nipissingue, à l'angle sud-est du lac Nipissingue, à être choisi par le gouvernement du Canada comme terminus oriental de l'embranchement de la baie Georgienne du chemin de fer du Pacifique canadien, jusqu'à une jonction avec la partie actuellement construite du chemin de fer du Canada Central à ou près la ville de Pembroke, (le dit chemin de fer étant une section ou une extension du chemin de fer du Canada Central, ci-après désignée et connue comme la section ouest et la partie présentement construite du chemin de fer du Canada Central, et ci-après désignée et connue comme la section est) ; ainsi que les stations et les gares, remises pour locomotives, voies d'évitement et de garage, aiguilles, tables tournantes, clôtures, et autres choses nécessaires pour la mise en opération convenable de la dite section ouest ; et ils feront aussi et accompliront, ou feront faire et accomplir, à leurs propres dépens) tous les travaux d'ingénieurs nécessaires pour explorer, niveler, poser, préparer et exécuter les dits travaux ; y compris la confection de tous les plans nécessaires, les études et les livres de renvoi et l'accomplissement de toutes les obligations au sujet des plans des ingénieurs et des études auxquelles sont tenues les compagnies de chemins de fer par l'acte général des chemins de fer de la Puissance, et par la charte de la dite compagnie ; copie de tous ces plans, études, sections et livres de renvoi devant être livrée à la dite compagnie, sans frais, aussitôt que possible après leur exécution.

“ 2. La dite section ouest sera construite et les dits travaux seront exécutés et accomplis d'une manière substantielle et suivant les règles de l'art, et d'après les plans, sections et dessins, qui pourront être faits par la suite sous la surveillance ou par l'ordre du département des Travaux publics du Canada,

ou sous la surveillance d'un ingénieur à être nommé par le gouvernement du Canada comme ingénieur-surveillant, ou qui pourront être adoptés ou approuvés par tout ordre ou rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-général en Conseil, fait ou à faire à ce sujet, ou en vertu de tout ordre ultérieur les amendant ou les altérant ; et, sous tous rapports, conformes aux arrêtés du Conseil. Et la partie du chemin de fer du Canada Central qui se trouve entre Renfrew et Pembroke sera regardée comme étant un modèle moyen du caractère de l'ouvrage à faire en vertu de ce contrat ; sujet toujours à tels arrêtés du Conseil rendus ou à rendre, comme il est ci-devant dit.

“ 3. Les entrepreneurs, à leurs propres frais, fourniront et paieront tous les matériaux, outillage et appareils, le travail et la main-d'œuvre nécessaires pour l'exécution des travaux entrepris ; et ils feront servir et emploieront les meilleurs matériaux de toutes sortes qui seront approuvés par l'Ingénieur qui, dans le temps, surveillera les travaux pour le compte du gouvernement.

“ 4. Les entrepreneurs pourvoiront à l'obtention du droit de passage pour la dite section ouest, et fourniront tous les terrains nécessaires pour les stations, les voies de service et d'évitement ; les puits à gravier et à balast et toutes les choses de ce genre et en paieront le coût ainsi que tous les dommages aux terres et autres dont le paiement pourrait devenir exigible. Et les entrepreneurs auront, et ont, par les présentes, l'autorisation et le pouvoir de prendre toutes les mesures et tous les procédés nécessaires, de faire les soumissions et les offres, de nommer les arbitres, de faire les arbitrages, de conduire les procès et les actions, qui pourront être utiles ou nécessaires pour l'acquisition et l'expropriation des terres et le règlement des questions de dommages aux terres ; le tout au nom de la compagnie, mais à leurs propres frais et dépens et à l'entière exonération de la compagnie.

“ 5. Les dits entrepreneurs commenceront la construction du dit chemin de fer aussitôt que l'arrêté du Conseil concernant le subsidé sera ratifié par le parlement, et compléteront et finiront le dit chemin conformément aux dispositions des présentes, en parfait état d'opération, le ou avant le trente-unième jour de décembre, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt. Et dans l'intervalle ils poursuivront l'exécution des travaux de manière à justifier les prévisions au sujet de l'achèvement de la ligne pour le délai fixé ; et si en aucun temps durant l'avancement des travaux, l'ingénieur de la compagnie fait rapport à la compagnie que les entrepreneurs ne font pas tels progrès qui justifient cette attente, et si la compagnie et l'honorable ministre des Travaux publics de la Puissance concourent dans ce rapport, tel rapport sera communiqué aux entrepreneurs ; et si au bout de trois mois ils n'ont pas pris les mesures prescrites dans ce rapport comme nécessaires pour faire avancer les travaux conformément aux dispositions de cette clause, ils seront considérés comme étant en défaut dans l'exécution de ce contrat ; et la compagnie aura alors le droit de prendre les travaux ainsi exécutés des mains des entrepreneurs et de les continuer et compléter aux frais des entrepreneurs ; et pour ces frais elle aura un droit d'action immédiat contre les entrepreneurs, de temps en temps, à mesuré que ces déboursés seront faits par la compagnie pour cette

fin : et en assumant ainsi la confection de ces travaux, pour la cause ci-dessus, la compagnie ne sera pas considérée comme acceptant la section ouest dans le sens que comporte ce contrat ; et la dite compagnie ne deviendra pas, non plus, responsable, personnellement ou autrement,—au-delà de ce qui se rapporte à la dite section ouest—d'aucune obligation émise sur la dite section ouest ni d'aucune dette contractée à cet effet ; et dans le cas où la compagnie assumerait ainsi la confection des travaux, les subsides du gouvernement ou autres pour venir en aide à la dite entreprise cesseront d'être payables aux dits entrepreneurs et deviendront dès lors payables à la compagnie ; et toutes les obligations prises en vertu de ce contrat de délivrer les bons aux entrepreneurs, et le droit des entrepreneurs de se servir de la section ouest et de la contrôler, auront alors cessé d'exister.

“ 6. En considération de ce qui précède et de l'exécution par les entrepreneurs des différents marchés, stipulations et conditions mentionnés aux présentes, ils auront droit de recevoir pour chaque mille du dit chemin, auquel le gouvernement du Canada a accordé un subside, au montant de douze mille dollars par mille, le montant du dit subside, aux conditions auxquelles il a été accordé ; mais sans aucune garantie de la dite compagnie au sujet du paiement de ce subside, les entrepreneurs eux-mêmes en assumant le risque et se chargeant de l'obtenir.

\* \* \* \* \*

Ce contrat ayant été soumis à l'examen de l'Ingénieur-en-chef, il fit rapport comme suit :—

“ MONSIEUR,—A propos du contrat passé entre MM. McIntyre et Worthington et la Cie du *Canada Central*, qui a été soumis à mon examen.

“ Il n'est pas de ma compétence de m'occuper d'autre chose que des travaux d'art, et à ce sujet je prends la liberté de faire les remarques suivantes :—

“ 1. Je trouve la seule spécification au sujet du caractère de la ligne à être construite, dans la deuxième clause : “ la partie du chemin de fer du *Canada Central* située entre Renfrew et Pembroke, sera considérée comme formant un modèle moyen du caractère des travaux à être exécutés en vertu de ce contrat.”

“ 2. Après examen, j'ai trouvé que bien que cette section du *Canada Central* puisse servir à un chemin de fer, elle n'est en aucune façon de qualité supérieure, et avant qu'elle soit acceptée par le gouvernement comme modèle, je recommanderais qu'on en fit l'examen.

“ 3. D'après la 2<sup>ème</sup> clause, l'ingénieur de la compagnie semble avoir un bien mince contrôle des travaux.

“ 4. Il ne paraît pas y avoir de disposition pour ce qui concerne le matériel roulant, et si mes renseignements sont exacts, le contrat me semble donner aux entrepreneurs le pouvoir de construire un chemin de qualité inférieure.

“ 5. Comme je l'ai déjà dit, je recommanderais que l'on fit un examen du modèle proposé, et que le gouvernement se réservât le droit d'approuver les rampes.



et les courbes, et, généralement, les plans et profils du tracé avant de l'adopter définitivement.

“ 6. L'extrémité occidentale de la ligne est désignée d'une façon quelque peu vague ; je recommanderais qu'on la désignât comme étant située vis-à-vis le bureau de poste de Nipissingue, sur le côté ouest de la rivière du Sud.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING,

“ *Ingénieur-en-chef.*

“ F. BRAUN, écr.,

“ Secrétaire des Travaux publics.”

Conformément à la recommandation contenue dans le rapport ci-dessus, MM. Smellie et Ridout, reçurent instruction, le 23 mai 1878, de faire l'examen de cette partie du chemin de fer du Canada Central située entre Pembroke et Renfrew et de faire rapport. Ils le firent le 6 juin 1878, et cela donna lieu à la lettre suivante :—

“ OTTAWA, 7 juin 1878.

“ MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du ministre des Travaux publics de vous informer qu'il a examiné le contrat auquel la Cie du *Canada Central* est partie avec MM. McIntyre et Worthington, pour la construction d'une ligne allant à l'ouest à partir de Pembroke, subventionnée par le gouvernement, et que ce contrat rencontre son approbation, pourvu, cependant, qu'on ce conforme à ce qui suit pour certaines de ses parties :—

“ La section 2 déclare que la partie du Chemin de fer du Canada Central qui se trouve entre Renfrew et Pembroke sera considérée comme constituant un bon modèle moyen du caractère des travaux à faire en vertu de ce contrat, mais sujet aux ordres spéciaux du gouvernement au sujet des plans, etc.

“ Le ministre regarde cette partie du chemin de fer du Canada Central comme étant sous quelques rapports, inférieure à la qualité du chemin qui devrait être construit avec le subside ; et d'abord, quant à la largeur des remblais, qui est maintenant de 14 pieds au niveau fixé, il faudra qu'elle soit d'au moins 16 pieds, et si, à certains endroits, l'ingénieur du gouvernement juge nécessaire de porter la largeur à 17 pieds, il faudra en passer par ses exigences à ce sujet. Les tranchées sur cette partie du chemin sont aussi trop étroites pour le drainage et pour les matières qui peuvent tomber dans les fossés, et il faudra que les tranchées sur la nouvelle ligne ne soient pas de moins de 22 pieds. Il faudra aussi qu'aucune courbe n'ait un rayon moindre que celui du rayon minimum de la courbe sur la partie du chemin située entre Pembroke et Renfrew, savoir : 40=1,432 pieds ; et la proportion pour cent allouée pour cette courbe sera sujette à l'approbation du gouvernement.

“ Il sera également compris que la manière de faire les ponts sur pilotis qu'il y a sur cette partie du chemin n'est pas adoptée pour la route subventionnée, mais que les pilotis soient placés d'après le niveau de l'eau ou du sol, et recouverts de cintrages qu'on puisse enlever si la chose est jugée nécessaire, et que là, où la chose pourra se faire sans trop de dépense, il serait désirable d'avoir des culées en pierre.

“ Il faut de plus qu'il soit entendu qu'aucune partie des rampes qui montent vers l'ouest n'excèdera 52.80 par mille, et qu'aucune des rampes qui montent vers l'est ne dépassera le maximum des rampes qu'on peut obtenir sur l'embranchement de la baie Georgienne, qui se raccorde avec la ligne subventionnée au lac Nipissingue, et que la proportion pour cent de tel maximum pour les rampes relativement à tout le reste de la ligne ne dépassera pas la proportion pour cent des rampes similaires sur l'embranchement de la baie Georgienne.

“ De plus il faut qu'il soit compris qu'il sera très désirable d'avoir des rails d'acier pour toute la ligne ; et bien que le ministre n'insiste pas sur ceci comme condition du contrat, il insiste — si les rails ne sont pas posés — sur l'obligation de se procurer des rails de fer de qualité supérieure, et que ces rails soient sujets à l'inspection et à l'approbation de M. C. P. Sandberg, agent du gouvernement, à Londres, en Angleterre.

“ Le contrat donne le pouvoir, en certains cas, aux entrepreneurs d'agir pour et au nom de la compagnie dans les négociations et les transactions d'affaires avec le gouvernement.

“ Il n'y a pas d'objection particulière à cet arrangement ; mais ces dispositions ne sont approuvées qu'avec l'entente que la compagnie elle-même n'est déliée pour cela d'aucune des obligations auxquelles elle est sujette en vertu de l'arrêté du Conseil que le parlement a sanctionné.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ JOHN G. RICHARDSON, écr.,

“ Président de la Cie du ch. de fer du Canada Central,

“ Brockville, Ontario.”

Le 10 juin 1878, MM. McIntyre et Worthington, par une lettre au ministre des Travaux publics, acceptèrent formellement les conditions spécifiées dans la lettre du 7 de ce mois, dont il est question ci-dessus, après quoi, le 7 juin 1878, on rendit un arrêté du conseil pour confirmer le dit contrat, sujet aux restrictions qui avaient été spécifiées dans la lettre ci-dessus, du secrétaire du département au président du chemin de fer du Canada Central.

L'avance pour les rails qui avait été faite précédemment en l'année 1875, ainsi qu'il est dit plus haut, jusqu'au montant de \$68,000 fut reconnue par les nouveaux entrepreneurs, MM. McIntyre et Worthington, aux termes de la lettre suivante :—

“ MONTRÉAL, 15 juillet 1878.

“ MONSIEUR,—M. Asa B. Foster nous a, aujourd'hui, payé la somme de huit mille cent soixante douze dollars pour une différence en moins, de deux cent vingt-sept tonnes de rails de fer au prix de trente six dollars la tonne. Et, par la présente, nous acceptons les rails en fer qui sont maintenant emmagasinés à Renfrew, pour l'extension du chemin de fer du Canada Central que nous avons entrepris, depuis Pembroke jusqu'au lac Nipissingue pour la somme de soixante huit mille dollars, montant avancé par le gouvernement sur son subside au dit chemin de fer.

“ Nous avons l'honneur d'être très respectueusement,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ MCINTYRE et WORTHINGTON.

“ A l'honorable

“ Ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

On remarquera que, dans l'arrangement fait en dernier lieu avec les entrepreneurs, les rampes qui avait d'abord été adoptées sur l'embranchement de la baie Georgienne et que l'on considérait comme également applicables à l'extension, en vertu du premier contrat avec M. Foster, n'ont pas été gardées plus longtemps. Celles qu'on regardait comme ayant le maximum fixé par le nouveau contrat étaient celles qu'on pouvait obtenir sur le nouveau tracé de l'embranchement de la baie Georgienne. Celles-là, bien que ce ne soit pas mentionné dans les écritures, avaient, de fait, un maximum de 40 pieds au mille.

Au cours des travaux faits d'après ce nouveau contrat avec MM. McIntyre et Worthington, on constata qu'on ne pouvait avoir cette sorte de rampe qu'à un coût excessif. Demande fut faite au gouvernement de les délier, pour une partie de la ligne, de cette condition stipulée au contrat. Conséquemment, on rendit l'arrêté du conseil suivant :—

“ COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 16 juin 1880.

“ Sur un mémoire, portant la date du 14 juin 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, représentant qu'en vertu d'un arrêté du Conseil daté le 17 juin 1878, ayant rapport à la construction de l'extension du chemin de

fer du Canada Central, dans la direction ouest, pour rencontrer le chemin de fer du Pacifique, il était stipulé qu'aucune partie des rampes qui montent vers l'ouest n'excèdera 52.80 au mille, et qu'aucune partie des rampes qui montent vers l'est n'excèdera le maximum d'élévation que l'on peut obtenir sur l'embranchement de la baie Georgienne (savoir, 40 pieds au mille).

"Qu'on a reçu des entrepreneurs, MM. Duncan McIntyre et Cie., demande d'adopter des rampes de 52.80 au mille, au lieu de 40 pieds, pour une distance de trois (3) milles, près de Deux-Rivières, montant vers l'est, vu que l'on décrit la nature du pays comme étant d'un caractère à rendre presque impossible la tentative de se conformer aux stipulations du contrat.

"Que l'ingénieur-en-chef du chemin de fer du Pacifique d'alors a fait rapport que le terrain est très difficile pendant quelques milles à cet endroit, et qu'il n'y a pas d'objection sérieuse à faire le changement proposé.

"Le ministre recommande donc qu'il soit autorisé à faire la concession que désirent les entrepreneurs pour le changement de rampe à l'endroit nommé. Toutefois il faut qu'il soit bien compris que cette concession est exceptionnelle et qu'en aucun cas elle ne devra être considérée comme un précédent.

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

"Certifié.

"J. O. COTÉ,

"Gaefier, Conseil Privé."

Les travaux ont été continués en vertu du contrat ci-dessus, jusqu'à la date de notre commission.

Les dépenses jusqu'au 30 juin 1880, ont été commm suit :—

30 juin 1879.....	\$250,479
30 juin 1880.....	629,494
<b>Total.....</b>	<b>\$879,973</b>

CONTRAT No. 17.

*Transport de rails.*

En vertu de ce contrat portant la date du 8 avril 1875, James Anderson, James George Skelton Anderson, Alexander Gavin Anderson et William Richard Anderson, agissant sous le nom de Anderson, Anderson et Cie., convinrent de transporter, pour £2 sterling la tonne, de la façon et pour le temps spécifiés, depuis Liverpool, Angleterre, jusqu'au ports de l'île Vancouver, environ 5,000 tonnes de rails d'acier avec les accessoires nécessaires.

Ce contrat fut passé sans qu'il y eut eu de compétition, et fut la conséquence de l'achat d'une certaine quantité de rails qui devait être livrés à Liverpool pour, de là, être expédiés à l'île Vancouver. Comme il est ci-dessus mentionné dans nos rapports au sujet des contrats concernant les rails d'acier, on n'avait pas demandé de soumissions pour d'autres quantités que celles livrées à Montréal. On trouve dans une lettre du secrétaire du département à MM. Cooper, Fairman et Cie., et portant la date du 5 décembre 1874, la première intimation qu'il était probable qu'on en aurait besoin à quelque port anglais. Ceci fut écrit en réponse à une demande faite par cette société au sujet de la livraison des rails sur les lacs de l'ouest, et contient la phrase finale suivante :—

“Toutefois, il peut être décidé d'en faire livrer une certaine quantité à un port anglais, auquel cas on donnera avis à temps.”

Ceci fut, le 29 décembre 1874, suivi d'une lettre de Cooper, Fairman et Cie. au ministre, offrant de mettre 6,000 tonnes de rails à Liverpool sans parler de transport. Cette offre ne conduisit à aucune transaction et fut suivie, le 4 janvier 1875, d'une autre lettre de la société, comme suit :

“MONTRÉAL, 4 janvier 1874.

“CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu une dépêche par le câble annonçant que la compagnie de Mersey n'a signé la soumission que pour livraison à Montréal. Quant aux 10,000 tonnes l. à b à 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 la 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 la livraison sur la côte du Pacifique.

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

“Vos respectueux serviteurs,

“COOPER, FAIRMAN ET CIE.,

“POUR LA MERSEY IRON STEEL CO.

“L'Honorable A. MACKENZIE,

“Ottawa.”

C'est le premier pas des négociations au sujet du transport à Vancouver, gardé dans les minutes du département, et d'après la portée de cette lettre nous apprenons que dans quelque communication précédente, cette société avait été informée qu'il faudrait une quantité de rails pour le

gouvernement, à être livrés à Liverpool et transportés à l'île Vancouver. Le jour suivant, le secrétaire du département déclina formellement l'offre qui avait été précédemment faite, le 29 décembre 1874, de fournir 6,400 tonnes, comme il est dit plus haut. Le 7 janvier 1875, le secrétaire du département télégraphia comme suit 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 Nanaïmo, le débarquement est facile à ces trois endroits.

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*”

Après quoi on échangea la correspondance suivante :—

MONTRÉAL, 13 janvier 1875.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 7 de ce mois, nous vous informons que pour le compte du gouvernement canadien nous avons acheté 5,000 tonnes de rails d'acier Bessemer, à £10 10s. 0d., l. à b. à 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 l'adresse de 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'Honorable A. MACKENZIE,

“ Ottawa.”

“ (*Confidentielle.*)

*Copie de la dépêche reçue par le câble le 13 janvier.*

COOPER, Montréal :—

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

“COMP. DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL.

“OTTAWA, 14 janvier 1875.

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

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

“COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“COMP. DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,

“OTTAWA, 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. Suppose que la différence fera accepter le prix convenu de 45 chelins par tonne pour transport.

“JAMES COOPER.”

“MONTREAL, 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, écp.,

“OTTAWA.”

“COMP. DU TELEGRAPHE DE MONTREAL.

“OTTAWA, 15 janvier 1875.

“*Télégramme 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, £10s.; fret, 40 chelins; assurance non comprise.

“JAMES COOPER.”

“MONTREAL, 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;10., l. a. b. à 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 tonnes. L'assurance reste à décider.

“ Les fabricants de rails ne les livrent qu'à 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.

“ COOPFR, FAIRMAN et Cie.”

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

“ W. BUCKINGHAM, écr.,

“ OTTAWA.”

“ OTTAWA, 21 janvier 1875.

“ MESSIEURS,—En réponse à vos différentes lettres au nom de MM. Taylor, Benzon 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.”

Nous avons taché de savoir pourquoi le département supposait que le prix fixé par MM. Cooper, Fairman et Cie., conviendrait pour payer l'entreprise à exécuter en vertu de ce contrat. Nous ne sachons pas qu'on se soit enquis de la chose, et il paraît qu'on a laissé à MM. Cooper, Fairman et Cie le soin de fixer le prix auquel la chose serait entreprise.

On a demandé à M. Mackenzie s'il se souvenait qu'on eût pris des mesures pour s'assurer des prix de transport en Angleterre avant de donner l'entreprise à MM. Cooper, Fairman et Cie. Voici sa réponse:—

“ Non ; nous avons des renseignements. Que ce soit en consultant les journaux pour connaître les prix, ou de quelqu'autre manière, je ne m'en souvien pas. C'était au sujet du transport ; je crois qu'on nous a d'abord demandé £2. 10s. Nous avons refusé, et nous avons donné £2.”

Le souvenir de M. Mackenzie fait défaut sur ce dernier point, parce que, comme on l'a démontré, leur première offre était pour £2, et après qu'elle



eut été acceptée, ils essayèrent de hausser le prix, mais on les contraignit à s'en tenir au contrat originel,

La preuve ne nous fait pas voir clairement en quelle qualité agissaient alors MM. Cooper, Fairman et Cie. Dans leur première lettre du 4 janvier 1874, donnée ci-dessus, ils parlent des 10,000 tonnes qu'on avait apparemment mentionnées en une occasion précédente, dans un entretien entre eux et le ministre, ou quelqu'autre personne du département, et ils dirent que pour faciliter l'exécution de l'affaire, ils seraient heureux d'avoir les instructions du ministre pour ce qui concerne cette quantité de rails et la livraison à l'île Vancouver, et qu'ils pouvaient s'assurer du transport à raison de £2 la tonne. Le ton de cette lettre nous fait supposer qu'ils agissaient au nom du gouvernement et comme agents.

M. Fairman, de la maison Cooper, Fairman et Cie, était en Angleterre à négocier avec MM. Anderson, Anderson et Cie,—au sujet de ce contrat, et lors de sa déposition comme témoin, on lui demanda d'expliquer le rapport qu'il y avait entre le gouvernement et la société à laquelle il appartenait, au sujet de ce contrat. Il dit que de fait, il agissait comme intermédiaire entre le gouvernement et ces entrepreneurs, dans l'intérêt de Anderson, Anderson et Cie ; qu'en cette qualité il avait pour but d'avoir autant de fret que possible et des prix aussi élevés que possible pour le transport ; et lorsqu'on lui a demandé s'il n'était pas compris qu'il dût agir au nom du gouvernement dans cette affaire, il répondit affirmativement. Dans le cours de son témoignage il déclara qu'il désirait ne pas payer plus qu'il n'était nécessaire dans cette occasion ; que dans la question de fret il n'avait d'autre intérêt que de l'obtenir à un prix aussi raisonnable que possible.

Le contrat régulier fut conclu conformément à la lettre du secrétaire en date du 21 janvier 1875, par laquelle on accepta l'offre de Cooper, Fairman et Cie., à raison de £2 la tonne. Nous n'avons eu aucune occasion d'apprendre, si à l'époque où cette offre fut acceptée, le prix y mentionné était aussi bas qu'aucun autre auquel on pourrait faire faire le transport, et d'après la preuve, il n'y a aucune raison de conclure qu'en passant ce contrat, le gouvernement a encouru des dépenses qui n'étaient pas nécessaires.

Voici les sommes payées à cause de ce contrat :—

30 juin 1875.....	\$32,325.57
“ 1876.....	19,137.39
Total.....	\$51,462.96

## CONTRAT no. 18.

*Transport de rails.*

Ce contrat n'est compris dans aucun document particulier. Il fut conclu par une lettre en date du 22 mai 1875, adressée au gérant de la Cie de transport de la rivière Rouge dans laquelle le secrétaire du département acceptait et énumérait les conditions stipulées dans une offre précédente. Les conditions ainsi stipulées furent confirmées par une lettre subséquente de M. Kittson, gérant de cette compagnie, portant la date du 27 mai 1875. Le marché était fait pour le transport d'environ 5,000 tonnes de rails depuis Duluth jusqu'à Winnipeg ou quel qu'endroit sur la rivière Rouge entre Pembina et Winnipeg, et, (sujet à certaines conditions spécifiées), à la traverse du chemin de fer de Selkirk, au taux de \$15, cours américain, la tonne de 2,000 livres. Une quantité beaucoup plus considérable que 5,000 tonnes a été transportée par ces entrepreneurs et la dépense encourue pour le tout, a été mise sous le chef de ce contrat. En 1871, une correspondance a été échangée entre ces entrepreneurs et le gouvernement au sujet du transport d'une plus grande quantité de rails que celle ci-dessus mentionnée, et il reste à savoir, si tout ce qui a dépassé les 5,000 tonnes a été transporté à des conditions supposées comprises dans cette correspondance, ou comme continuation de l'entreprise des travaux mentionnée dans la correspondance de 1875. Le prix fixé pour les rails, en tout, étant le même, \$15, cours américain pour la tonne de 2,000 livres, la correspondance des deux années est donnée ci-dessous. On n'a pas demandé de soumissions dans ces cas. Toutefois il y a eu deux offres rivales pour l'exécution de l'ouvrage à faire. La première était contenue dans une lettre de MM. Fuller et Milne, que voici :—

“ HAMILTON, 16 avril 1875.

“ MONSIEUR,—Ayant vu votre annonce demandant des soumissions pour le transport de rails d'acier et de leurs accessoires à Fort William ou Duluth, nous avons l'honneur de vous informer que si le gouvernement se décide à faire transporter des matériaux de chemin de fer au Manitoba *via* Duluth, nous seron

prêts à faire le transport des rails d'acier et de leurs accessoires pour l'embranchement de Pembina et la section de chemin de fer du Pacifique canadien depuis le passage de la rivière Rouge jusqu'au lac des Bois, cet été et l'été prochain, au prix suivant, cours américain.

“ De Duluth à n'importe quel point de la rivière Rouge entre la ligne frontière et Fort Garry, \$13.50 par tonne.

“ De Duluth à la traverse de la rivière Rouge par le chemin de fer du Pacifique canadien, \$15 par tonne.

“ Les droits de douane à l'entrée de Manitoba ne seront pas à notre charge.

“Le gouvernement devra obtenir des autorités américaines la permission de passer ces articles sur leur territoire.

“ Les paiements devront se faire au taux de 95 pour cent lors de la livraison, et si cette soumission est adoptée, nous demandons à en être informés le ou avant le 5 de mars prochain.

“ Après le 30 de ce mois, notre adresse sera Fort Garry.

“ Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

“ Vos obéissants serviteurs,

“ FULLER ET MILNE.

“ F. BRAUN, écr.,

“ Ministère des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Le 21 avril 1875, les deux communications qui suivent furent envoyées au département par M. Kittson, le gérant général de la Cie de transport de la rivière Rouge.

“COMPAGNIE DE TRANSPORT DE LA RIVIÈRE-ROUGE,

“ No. 92, TROISIÈME RUE,

“ST. PAUL, MINN., 21 avril 1875.

“MONSIEUR,—Par la présente, j'offre de transporter les rails, coussinets et autres matériaux de chemin de fer, de Duluth, Minnesota, à Winnipeg, Manitoba, ou sur tout autre point de la rivière Rouge entre Pembina et Winnipeg, à raison de \$15, cours américain, par tonne de 2,000 lbs ; et j'offre de plus, dans le cas où le chenal de la rivière Rouge, aux rapides de St. André, entre Winnipeg et le Fort de Pierre, serait amélioré de manière à offrir un chenal de 60 pieds de large sans obstacle aucun qui permit aux bateaux et barges de passer sans danger, de faire ce service pour le même prix, (\$15 la tonne) de Duluth à la traverse du chemin de fer du Pacifique canadien, au nord du Fort de Pierre ; ou dans le cas où ces rapides ne seraient pas améliorés, je ferai descendre ces matériaux en barges jusqu'à cette traverse, pourvu que le gouvernement canadien les reçoive à Winnipeg et que le danger de la navigation des rapides soit à ses risques.

“Le prix ci-dessus devant être maintenu pendant la navigation de la rivière Rouge et tant qu'il y aura deux pieds d'eau dans les rapides et sur les battures de la dite rivière.

“Ce prix comprendra toute la main-d'œuvre pour le déchargement et l'empilement de ces matériaux depuis le bassin à Duluth jusqu'au bord de la rivière au point indiqué pour la livraison.

“Votre obéissant et respectueux serviteur,

“N. W. KITTSON,

“Gérant général.

“L'honorable A. MACKENZIE,

“Ministre des Travaux Publics,

“Ottawa.”

“COMPAGNIE DE TRANSPORT DE LA RIVIÈRE ROUGE,

“No. 92, TROISIÈME RUE,

“ST. PAUL, MINN., 21 avril 1875.

“MONSIEUR,—Conformément au désir par vous exprimé à notre associé, M. Hill, lors de son passage récent à Ottawa, je vous transmets par écrit l'offre par lui faite de transporter les rails, coussinets, etc., de Duluth à quelque point dans Manitoba.

“Quant à l'amélioration des rapides mentionnée dans ma proposition, je dois vous dire que d'après les renseignements reçus, je pense qu'elle ne coûterait que peu de chose au gouvernement.

“Je suis, avec bien du respect,

“Votre obéissant serviteur:

“N. W. KITTSON,

Gérant général.

L'Honorable A. MACKENZIE,

“Ministre des Travaux Publics,

“Ottawa.”

Le 28 avril 1875, le secrétaire du département écrivit à MM. Fuller et Milne pour accuser réception de leur offre sans qu'il en ait été après cela autrement tenu compte par le département. Le même jour, l'offre de MM. Fuller et Milne fut déférée à l'ingénieur-en-chef. L'offre de M. Kittson n'a pas été ainsi déférée. Le 28 avril 1875, le secrétaire écrivit la lettre suivante à M. Kittson:—

“Ottawa, 28 avril 1875.

“MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 21 courant en même temps que de l'offre écrite qui l'accompagne, relative au transport projeté, depuis Duluth, E. U., jusqu'au Manitoba, de rails d'acier, etc., et je déclare que l'offre verbale de M. Hill au département, lorsqu'il était à Ottawa, comprenait le quaiage et les

autres frais à Duluth. Comme il n'en est pas fait mention dans votre offre écrite, on me requiert de vous demander de la mettre aussi par écrit pour faire partie de la dite offre.

“J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“Votre obéissant serviteur,

“F. BRAUN,

“Secrétaire.

“N. W. KITTSON, ECR.,

“92 Troisième rue,

“St Paul, Minn., E. U.”

Les régistes du département, de l'écriture du sous-ministre, montrent les instructions suivantes : Faire un marché avec ces gens pour 5000 tonnes, 30 avril 1875.”

Subséquentement, le 5 mai 1875, l'ingénieur-en-chef fournit le rapport suivant :

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF

“OTTAWA, 5 mai 1875.

“MONSIEUR,— Je renvoie la lettre de MM. Fuller et Milne offrant de transporter les rails de Duluth à n'importe quel point sur la rivière Rouge entre la ligne frontière et le fort Garry, au prix de \$13,50 la tonne.

“Prenant tout en considération, je ne pense pas que le prix soit déraisonnable ; mais avant de faire un contrat avec ces messieurs, je crois qu'il serait à propos de voir à ce qui est mentionné dans l'avant dernier paragraphe de leur lettre.

“A vous, sincèrement,

“SANDFORD FLEMING.

“F. BRAUN, ECR.

“Secrétaire des Travaux publics.”

Le 8 mai, M. Kittson amenda l'offre régulière qu'il avait faite précédemment, comme suit :—

“ST. PAUL, 8 mai 1875.

“MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 29 du mois dernier.

“Si, dans ma soumission, j'ai omis de mentionner les frais de quaiage et autres, c'est par une inadvertance de la part de M. Hill, lorsqu'il me fit connaître les conditions. Après avoir consulté M. Alexander, du chemin de fer *North Pacific*, et M. Hill, ils m'ont dit avoir compris que les frais de quaiage ou de dock devaient être compris dans la soumission, et je prends la liberté de vous dire qu'elle les comprend, mais non les droits qu'il pourrait y avoir à payer à la douane des Etats-Unis.

“ Si notre soumission est acceptée, nous prions le gouvernement de nous donner le temps nécessaire et indispensable aux préparatifs que demande la bonne exécution de ce service.

“ J’ai l’honneur d’être, monsieur,

“ Votre respectueux et obéissant serviteur,

“ N. W. KITTSON,

“ *Gérant-Général, Cie., de Transport de la Rivière-Rouge.*

“ F. BRAUN, secrétaire,

“ Ministère des Travaux publics,

“ Ottawa.”

L’offre ainsi faite au nom de la *Compagnie de Transport de la rivière Rouge* fut acceptée par la communication suivante du secrétaire du département :—

“ OTTAWA, 22 mai 1875.

MONSIEUR,—En réponse à vos lettres du 21 écoulé et du 8 de ce mois, au nom de la compagnie de transport de la rivière Rouge, offrant de transporter des rails et leurs accessoires de Duluth, Minnesota, à quelque point dans le Manitoba, aux conditions ci-après mentionnées, je vous informe que l’honorable ministre des Travaux publics accepte la dite offre, savoir : de transporter des matériaux de chemin de fer de Duluth, Minn., à Winnipeg, Manitoba, ou toute autre point sur la rivière Rouge entre Pembina et Winnipeg, au taux de \$15, cours américain, par tonne de 2,000 lbs., et dans le cas où le chenal de la rivière Rouge, aux rapides de St. André, entre Winnipeg et le Fort de Pierre, serait amélioré de manière à offrir un chenal de 60 pieds de large sans obstacle aucun qui permit aux bateaux et berges de passer sans danger, de faire ce service au même prix (\$15 la tonne) de Duluth à la traverse du chemin de fer du Pacifique canadien, au nord du Fort de Pierre ; ou, dans le cas où les rapides ne seraient pas améliorés, de faire descendre ces matériaux en berges jusqu’à cette traverse, pourvu que le gouvernement canadien les reçoive à Winnipeg, et que le danger de la navigation des rapides soit à ses risques.

“ Le prix ci dessus devant être maintenu pendant la navigation de la rivière Rouge et tant qu’il y aura deux pieds d’eau dans les rapides et sur les battures de la dite rivière.

“ Ce prix comprendra toute la main-d’œuvre pour le déchargement et l’empilement de ces matériaux depuis le bassin à Duluth jusqu’au nord de la rivière au point indiqué pour la livraison, et aussi tous les frais de quaiage ou autres à Duluth, mais non le droit de douane américain.

“ Le transport de ces rails, environ 5,000 tonnes, devra se faire dans le cours d’un mois de leur arrivée à Duluth.

“ Le point de la livraison de ces rails, etc., devant être indiqué par le gouvernement.

“ J’ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ N. W. KITTSON, écr.,

“ Gérant général, C. de T. de la R. R.,

“ St. Paul, Minnesota, E.-U.”

Ceci fut suivi d'une lettre de M. Kittson au secrétaire terminant les négociations, et depuis lors, l'affaire a été considérée comme contrat obligatoire. Voici la lettre mentionnée en dernier lieu :

“ ST. PAUL, MINNESOTA,

“ 27 mai 1875.

“ MONSIEUR;—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de mai.

“ Les conditions qu'elle renferme sont toutes conformes à la proposition que j'ai eu l'honneur de faire le 21 avril et le 8 de ce mois, pour le transport de rails et autres matériaux à Manitoba. On va de suite faire des préparatifs pour transporter les rails le plus tôt possible après leur arrivée à Duluth, afin d'en pouvoir livrer autant que possible avant la saison des basses eaux. Vous voudrez bien m'indiquer en temps opportun le lieu de la livraison et l'agent du gouvernement qui recevra les rails à Manitoba.

“ Permettez-moi de signaler à l'honorable ministre des Travaux publics qu'il n'a été fait aucune mention de la date du paiement. Je suppose qu'à cet égard l'on aura pas d'objection à suivre le mode ordinaire, c'est-à-dire de payer chaque fois que nos bateaux livreront les rails au point de leur destination. Voulez-vous avoir la complaisance de me dire si cela convient, et, dans le cas affirmatif, si quelque forme particulière de certificat devra être obtenue par moi de l'agent à Manitoba, certificat à l'aide duquel se feront les paiements.

“ Le “ Northern Pacific Railway ” recevra les rails à leur arrivée à Duluth.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant et respectueux serviteur,

“ N. W. KITTSOON,

“ Gérant général, C. de T. de la R.R.

“ F. BRAUN, écr., secrétaire,

“ Ministère des Travaux publics,

“ Ottawa.”

Comme l'offre ci-dessus mentionnée ayant été faite par MM. Fuller et Milne, nous paraît décidément plus avantageuse pour le gouvernement que celle faite par les entrepreneurs actuels, nous avons tâché de connaître la raison qui avait porté le département à accepter la plus élevée. On remarquera que dans l'offre faite au nom de la *Cie. de Transport de la rivière Rouge*, la tonne est limitée au poids de 2,000 livres. La preuve faite devant nous démontre que, d'après leur offre, Fuller et Milne comprenaient la tonne de 2,240 livres. Il semble y avoir quelque différence de sentiment parmi les fonctionnaires attachés au département au sujet du poids de la tonne de rails quand la quantité de livres n'est pas spécifiée.

Le département n'a pas demandé à MM. Fuller & Milne de spécifier la quantité de livres à laquelle ils fixaient la tonne dans leur offre.

Dans son témoignage, M. Fuller a déclaré que la tonne dont il voulait parler était la grosse tonne, et qu'au sujet de cette affaire il n'a jamais songé à une autre tonne que celle de 2,240 livres. Il a déclaré qu'il était en état de faire une offre concurrente en cette occasion, vu qu'il y avait des lignes de bateaux rivales sur la rivière Rouge, que l'opposition était très vive et qu'il y avait aussi des lignes de chemin de fer en compétition depuis Duluth jusqu'à la rivière Rouge, ce qui diminuait aussi les prix de transport par terre. Autant qu'il s'en souviennent, on a, dans le cours de cette saison, transporté des rails entre Duluth et des endroits situés sur la rivière Rouge à raison de \$50, cours américain, pour chaque char portant une charge de dix tonnes.

En ce moment, M. Fuller, de la maison Fuller & Milne, avait entrepris du gouvernement la construction et l'entretien d'une ligne de télégraphe depuis Livingston, jusqu'à Edmonton, en vertu du contrat No. 2, et il semble n'y avoir eu aucune difficulté au sujet de sa responsabilité. M. Mackenzie a déclaré dans son témoignage qu'il supposait qu'on pouvait faire des affaires avec lui.

Si le gouvernement avait examiné l'offre de Fuller et Milne il aurait vu qu'il y était question de \$13.50, cours américain, pour une tonne de 2.240 livres depuis Duluth jusqu'à un point quelconque sur la rivière Rouge, entre la ligne frontière et le fort Garry, et de \$15, cours américain, pour la livraison à la traverse du chemin de fer du Pacifique Canadien sur la rivière Rouge, c'est-à-dire Selkirk, sans qu'il fût question du niveau de l'eau dans la rivière Rouge.

L'offre faite au nom de la *Cie. de Transport de la rivière Rouge* était gonflée de conditions sérieuses concernant la livraison à la traverse de Selkirk, lieu de destination d'une partie considérable des rails, et ces conditions furent la cause d'une déception, pour la livraison à cet endroit, comme il est dit ci-après. Lorsque nous avons demandé à M. Mackenzie pourquoi il fallait payer un prix plus élevé à Kittson et Cie., qu'à Fuller et Milne, il dit qu'il pensait que c'étaient les seules personnes qui pussent faire l'ouvrage,—qu'elles avaient le contrôle de tous les bateaux de la rivière, ainsi que du chemin de fer, et qu'en l'adjudgeant à Kittson on n'avait rien à



payer pour l'entrepôt ou l'usage des quais et que la question du cours faisait une différence de quelques centins. Il est évident que M. Mackenzie se trompe en donnant cette dernière raison, parce que, de fait, MM. Fuller et Milne avaient fait leur offre ouvertement au même cours que celui fixé par M. Kittson.

On remarquera que dans son rapport en date du 5 mai, dont il est question ci-dessus, M. Fleming parle de la question mentionnée dans l'avant dernier paragraphe de la lettre de MM. Fuller et Milne qui avait trait à quelques conditions auxquelles devait se faire le transport à travers le territoire américain. Ce paragraphe ne créait aucune différence appréciable sur ce chapitre entre les offres de MM. Fuller et Milne et la *Cie. de Transport de la rivière Rouge* et il est prouvé que l'acceptation de l'une ou de l'autre n'a été basée en aucune façon sur la clause ainsi signalée par M. Fleming.

Comme question de fait, le montant de \$946.84 fut payée par le gouvernement pour les frais d'entreposage sur les rails transportés en vertu de ce contrat en outre des prix mentionnés dans la correspondance pour le travail même.

Les conditions auxquelles ce marché fut conclu entre le gouvernement et la *Cie. de Transport de la rivière Rouge* contenaient, entre autres, celle-ci : que le transport se ferait dans le mois qui suivrait l'arrivée du matériel à Duluth. En fait, 5,118 tonnes furent déchargées à Duluth en 1875. De ce nombre pas moins de 2,558 tonnes furent livrées sur les bords de la rivière Rouge pendant cette saison, et elles furent déposées à un endroit où elles ne pouvaient servir aux fins pour lesquelles le transport en avait été fait. Le reste des 2,560 tonnes fut laissé à Duluth pour être transporté plus tard.

Après nous être enquis des mérites des deux offres il nous semble que celle de MM. Fuller et Milne était, à l'époque de l'adjudication du contrat, plus favorable au gouvernement que l'autre, sous les rapports suivants :— Le prix était de \$1.50 moindre par tonne, quelque fût la quantité transportée, pas plus loin au nord qu'à Winnipeg, et, pour le reste, l'obligation de livrer à Selkirk était positive. L'offre de MM. Fuller et Milne était d'assumer eux-mêmes l'obligation de transporter les rails à une époque de l'année où la navigation de la rivière Rouge serait praticable— ou avec l'alter-

native de faire le transport par terre à leurs propres frais—pendant que l'offre de M. Kittson rejetait tous ses risques, et il arrive que ces risques étaient sérieux et qu'ils ont occasionné des dépenses au gouvernement.

De plus, le poids de la tonne était, dans l'estimation et l'intention de MM. Fuller et Milne, de 2,240 livres au lieu de 2,000 livres auquel poids le contrat a été adjugé à la *Cie de Transport de la rivière Rouge*. Cette distinction seule donnait l'occasion d'épargner encore \$8,500 cours américain, sur les 5,000 tonnes mentionnées au contrat.

En fait, pour avoir manqué de se rendre à Selkirk pour la raison qu'on avait accordé ces conditions aux entrepreneurs, le gouvernement a dû, comme il est dit dans notre rapport au sujet du contrat 5 A, faire un marché avec M. Whitehead, afin que ces rails pussent servir aussitôt que possible à l'exécution du contrat no. 14, et la passation de ce contrat no. 5 A sans compétition, ainsi qu'il a été fait, et sans définir clairement les prix comme il a été aussi fait, ont occasionné des pertes sérieuses en donnant des prix plus élevés pour ce contrat A qu'on n'aurait dû payer dans les circonstances.

La preuve faite à propos de ce contrat, prise en entier, nous porte à conclure qu'en l'obtenant, les entrepreneurs ont reçu un avantage illicite ; ils ont obtenu des prix plus élevés que ceux qu'il était nécessaire de payer, et pour la livraison on leur a accordé des conditions qui n'étaient pas désirables et qu'on aurait pu éviter en acceptant l'offre la plus basse, et que à l'époque de l'adjudication, il était au pouvoir du département de faire faire ces travaux à un prix considérablement moindre que celui promis aux entrepreneurs et sous les conditions contenues au contrat qui ont tourné au désavantage du gouvernement. La preuve ne fait pas connaître la raison pour laquelle on a payé un plus haut prix et concédé les autres avantages ; bien que les messieurs qui occupaient alors respectivement les postes de ministre, de sous-ministre et d'ingénieur-en-chef aient été examinés par nous à ce sujet.

Comme il est dit plus haut, 2,560 tonnes de la quantité couverte par ce contrat sont restées à Duluth à la fin de l'année 1875.

Dans le printemps de l'année suivante M. Kittson écrivit la lettre qui suit : —

“ St. PAUL, MINN., 19 avril 1876.

“ MONSIEUR,—J’offre et je consens par la présente à transporter le matériel du chemin de fer, désigné plus bas, au taux mentionné pour chaque article, tel transport à être fait sur le *Northern Pacific Railway* et sur les barges et bateaux de la *Cie. de Transport de la rivière Rouge*, et les prix donnés ci-après devront être valables et seront maintenus en vigueur tant qu’il y aura une profondeur de trente pouces d’eau dans les rapides et sur les battures de la dite rivière Rouge ; et de livrer ce matériel de chemin de fer à n’importe quel endroit désigné sur le bord de la dite rivière (où l’on pourra trouver un bon débarcadère) dans la province du Manitoba ; pourvu qu’on n’exige pas de moi de livrer aucune partie de ce matériel au nord des dits rapides sur la dite rivière à ou après St André dans la dite province, à moins que la profondeur de l’eau dans ces rapides ne soit pas, pour les fins de la navigation, moindre de 6 pieds. Les rapides de St André sont regardés, par les pilotes de bateaux à vapeur, comme étant un endroit très dangereux, contre les dangers desquelles on ne peut s’assurer, et je fais la stipulation au sujet de la profondeur de l’eau dans ces rapides, et pour la sûreté des bateaux et pour celle de la cargaison. Toutefois, en cas d’urgence, lorsqu’on pourrait désirer transporter une partie quelconque du matériel par ces rapides, je ferai tout ce qui sera en mon pouvoir, pourvu que le gouvernement du Canada assume le risque à courir par le bateau et la cargaison.

“ Les prix de transport seront comme suit :—rails, coussinets, éclisses et chevilles,—75 cts par 100 livres, cours des E. U.

“ Locomotives de chemin de fer, depuis St. Paul ou Duluth jusqu’à Moorehead, 35 centins par mille, et depuis Moorehead jusqu’au lieu de livraison, dans la province du Manitoba, \$1 par 100 livres, cours des E. U.

“ Wagons à voyageurs ou à bagages, 15 centins par mille depuis St. Paul ou Duluth jusqu’à Moorehead, et 75 centins par 100 livres depuis Moorehead jusqu’aux lieux de livraison dans la province du Manitoba.

“ Les wagons fermés, 10 centins par mille, et les wagons plateforme, 8 centins par mille, depuis St. Paul ou Duluth jusqu’à Moorehead, et 75 centins par 100 livres depuis Moorehead jusqu’aux points de destination dans la province du Manitoba, tous au cours des E. U. Il est compris que toutes les locomotives et tous les wagons seront conformes au gabarit de la voie depuis St. Paul ou Duluth

“ Il est entendu que le fonctionnaire ou l’ingénieur recevant le matériel devra fournir un *tramway* ou un appareil sur chevalets suffisants pour qu’on puisse décharger en sûreté les locomotives et les wagons.

“ La *Cie. de Transport de la rivière Rouge* a actuellement sept bateaux à vapeur et quatorze barges, et la capacité de transport de la ligne est plus que double de ce qu’elle était l’année dernière,

“ Avec une profondeur d'eau convenable dans la rivière Rouge, à la prochaine saison, je pourrais transporter de 8,000 à 10,000 tonnes.

“ Le reste des rails, de l'an dernier, descendra par les premiers bateaux.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Très respectueusement,

“ Votre obéissant serviteur,

“ N. W. KITTON,

“ *Gérant général, Cie. de T. R. R.*

“ A l'honorable,

“ ministre des travaux publics,

“ Ottawa, Canada.”

Sur cette question, l'Ingénieur-en-chef a fait rapport comme suit :—

“ OTTAWA, 13 mai 1876.

“ MONSIEUR,—Au sujet du transport des rails à la Rivière Rouge, il y avait 5,118 tonnes de débarquées à Duluth l'année dernière, dont 2,588 tonnes ont été livrées sur les bords de la rivière Rouge, à environ huit milles de Winnipeg ; le reste, 2560 tonnes, doivent, je crois, être expédiées ce printemps.

“ Je recommande que l'on fasse des arrangements pour en transporter une plus grande quantité cette année, et qu'on les livre sur l'emplacement de ville de Selkirk. Je doute que les expéditeurs,—à cause de ce que j'ai appris—puissent transporter plus de 5,000 tonnes, pendant la présente saison, mais je crois qu'on devrait faire des arrangements pour cette quantité.

“ Je recommande aussi que l'on prenne immédiatement des arrangements pour le transport jusqu'à Selkirk, d'une locomotive et, disons, d'une dizaines de chars plateforme ; ceci ne peut se faire que lorsque l'eau est haute dans la rivière Rouge, et comme l'eau n'est dans cet état que pendant quelques semaines, il ne faut pas perdre de temps.

“ Avec un train en opération à l'endroit indiqué, nous pourrions commencer la pose de la voie sur la section 14, à une date rapprochée.

“ Je suis, etc., etc.,

“ SANDFORD FLEMING.

“ F. BRAUN, écr.,

“ Secrétaire du département  
des Travaux publics.”

L'offre de M. Kittson fut acceptée par la communication suivante, pour ce qui concerne tous les articles à l'exception des rails :—

“ 16 mai 1876.

“ MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 19 ult. offrant de transporter le matériel nécessaire en rapport avec le chemin de fer du Pacifique canadien, j'ai à dire que votre offre est acceptée aux conditions suivantes :

“ Tout le transport devra être fait par le *Northern Pacific Railway* et par les bateaux à vapeur et les barges de la *Cie. de Transport de la rivière Rouge* aux prix mentionnés ci-après, qui resteront valables pendant la saison actuelle de la navigation, tant qu'il y aura une profondeur de trente pouces d'eau dans les rapides et sur les battures de la rivière Rouge, le matériel à être livré et empilé à n'importe quel endroit qui sera désigné par ce département, où l'on pourra obtenir un bon débarcadère dans la province du Manitoba. On n'exigera pas de livraison au nord des rapides, à ou près St. André, à moins qu'il y ait une profondeur de six pieds d'eau dans les dits rapides, pour les fins de la navigation.

“ Les prix de transport seront comme suit :—

“ Eclisses et boulons, chevilles, pointes, rails de croisement et aiguilles, 75 centins, cours des Etats Unis, par 100 livres de pesantur. Chaque locomotive de chemin de fer avec son tender, depuis St. Paul ou Duluth, jusqu'à Moorehead, 35 centins par mille, et depuis Moorehead jusqu'au point de livraison, au Manitoba, \$1.00 par 100 livres, cours des E.-U. Chaque wagon à voyageur ou à bagage, 15 centins par mille depuis St. Paul ou Duluth jusqu'à Moorehead, et depuis Moorehead jusqu'au point de livraison, au Manitoba, 75 centins par 100 livres de pesantur. Chaque wagon fermé 10 centins par mille, et chaque wagon plateforme, 8 centins par mille, depuis St. Paul ou Duluth, jusqu'à Moorehead, et depuis Moorehead jusqu'au point de livraison, au Manitoba, les wagons fermés et les wagons plateforme, 75 centins par 100 livres de pesantur, le tout encours des E.-U.

“ Toutes les locomotives et tous les wagons devront être conformes au gabarit de la voie, et l'employé qui les recevra devra fournir un *tramway* suffisant ou des chevalets assez forts pour faire le déchargement dans la province du Manitoba.

“ Si, à cause de l'état de l'eau, ou pour toute autre cause, le transport est retardé, on ne devra pas laisser le matériel à Duluth ni en nul autre endroit où les frais de quaiage ou de surstarie pourraient être chargés au gouvernement.

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,

“ Secrétaire.

“ N. W. KITTSOON,

“ Gérant général, *Cie. de Transport R. R.*

“ St. Paul, Minn.”

Voici la réponse à la lettre de M. Braun :

“ BUREAU DE LA CIE. DE TRANSPORT DE LA RIVIÈRE ROUGE,

“ 120 TROISIÈME RUE-EST,

“ ST. PAUL, 27 mai, 1876.

“ MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre honorée du 16 cou-

rant, m'informant de l'acceptation de mon offre faite à l'honorable ministre des Travaux publics, à la date du 19 avril 1876, avec l'addition de la clause suivante :

“ Si, à cause de l'état de l'eau, ou pour toute autre cause, le transport est retardé, le matériel ne devra pas rester à Duluth ni en nul autre endroit où les frais de quaiage et de surstarie pourraient être chargés au gouvernement.”

“ Laquelle clause additionnelle j'accepte par la présente, et je l'inclus dans mon offre de la date ci-dessus.

“ Le fer qui est resté depuis la dernière saison, est en voie de transport, et sera débarqué dans le Manitoba d'ici à deux semaines, époque à laquelle nous serons heureux de recevoir une autre quantité égale, commé poids, à l'expédition de l'an dernier, ou plus forte.

“ Je demeure, très respectueusement,

“ Votre obéissant serviteur,

“ N. W. KITTSOON,

“ *Gérant-général.*

“ F. BRAUN, écr., secrétaire,

“ Département des Travaux publics,

“ Ottawa.”

On remarquera que dans l'acceptation par M. Braun de l'offre de M. Kittson, on omet les rails. La preuve ne montre pas si cette omission est due à l'inadvertance ou à l'idée que puisque l'on demandait le même prix pour les rails dans les offres des deux années, il n'y avait pas besoin de répéter la transaction.

En fait, la nouvelle correspondance était numérotée comme le contrat 28, mais comme aucun des articles principaux y mentionnés, si ce ne sont les rails, n'a été transporté, le rapport de M. Fleming, de 1877, page 395, déclare qu'aucun ouvrage n'a été exécuté en vertu du contrat no 28. Les livres de comptes établissent qu'on n'a mis aucune dépense à son débit, le département considérant le transport des rails, par ces entrepreneurs, comme faisant partie du contrat 18, et les paiements sont chargés en conséquence.

Comme il est dit auparavant, le fait que ces entrepreneurs ont manqué à livrer les rails à Selkirk, était, selon ce que l'on a prétendu, attribuable à l'état de l'eau dans la rivière Rouge, et que, par conséquent, ils étaient dispensés de faire cette livraison. M. Rowan, l'ingénieur du district, fait la déclaration suivante à ce sujet :

“ Voici les faits : “ La première fois que j'eus connaissance d'un tel

contrat, c'est lorsque les rails sont arrivés ici (Winnipeg), et que l'on m'a demandé où l'on devait les décharger, et j'ai répondu, à Selkirk; l'on me dit qu'on ne pouvait descendre les rapides de St. André. Je dis: "il faut que vous descendiez, je veux avoir les rails en cet endroit-là." Ils répondirent qu'ils n'en feraient rien, que leur marché avec le gouvernement comportait qu'ils pouvaient naviguer sur tout le parcours de la rivière Rouge, depuis Moorehead jusqu'à St. Boniface, et que le gouvernement les obligeait à transporter les rails tant qu'il y aurait deux pieds d'eau dans la rivière, mais que pour passer les rapides de St. André, il leur fallait six pieds. J'ai trouvé cela très singulier, et si ma mémoire est fidèle, je m'adressai à Ottawa pour savoir si c'était le cas, et j'obtins une copie du marché qui fut fait, et j'insistai pour qu'on descendit, en dépit du contrat. Je dis qu'il fallait descendre, qu'il y avait six pieds d'eau en cet endroit. On fit une partie du chemin avec la première charge, et l'on retourna lorsqu'on eut atteint la tête des rapides, et on les déchargea à un endroit appelé les Bouleaux, vis-à-vis la Butte aux Oiseaux, maintenant l'embranchement de Pembina. Je crois que l'année suivante on a donné le même prétexte et qu'on a dit qu'il n'y avait pas six pieds d'eau dans les rapides; je dis que oui; ils répondirent que non. C'était une question d'affirmation; je nolisai un petit bateau, en travers duquel je fis mettre un soliveau de quarante pieds de long, auquel j'adaptai des dents distancées de trois pieds, comme à un rateau, et je le fis descendre la rivière depuis Selkirk, et je pris les niveaux de la rivière pendant la descente; l'on ne put nier qu'il y avait huit pieds d'eau et pas de cailloux pour toucher les dents placées à trois pieds de distance, et par ce moyen je fis envoyer les rails—900 tonnes—à Selkirk. Alors l'eau tomba à un niveau que nous savions, par nos niveaux, ne devoir pas laisser plus de six pieds sur les mêmes cailloux et je renonçai à insister. Mais mon impression est que la difficulté n'est pas tant dans la descente que dans le remorquage des barges pour remonter les rapides."

En juin 1876, la lettre suivante fut adressée par le département aux entrepreneurs.

"OTTAWA, 15 juin 1876.

MONSIEUR,—Le département reçoit avis qu'on a transporté des rails d'acier à Winnipeg, mais qu'on n'en a point livrés à Selkirk en bas des rapides. Comme

le département avait droit de s'attendre à ce qu'on fit un effort pour en transporter au moins une partie en cet endroit, voulez-vous me mander quand vous pourrez faire faire cette livraison.

“ J'ai l'honneur d'être,  
 “ Monsieur,  
 “ Votre obéissant serviteur,

“ F. BRAUN,  
 “ Secrétaire.

“ N. W. KITTSON,  
 “ Gérant-général, *Cie. de Transport de la rivière Rouge.*”

Voici les livraisons faites en vertu de ce contrat :—

	Tonnes.	Lbs.
En 1875 à Pritchard, 9 milles au nord de Winnipeg.....	2,378	1,360
1876 Selkirk.....	918	465
St. Boniface.....	11,839	926
1877 “ .....	271	1,086
1878 } .....	414	288
1880 }		

Pour la livraison à St. Boniface, les prix de M.M. Fuller & Milne étaient de \$1.50 la tonne moindres que ceux de ces entrepreneurs.

Cette différence dans la quantité livrée en cet endroit se monterait à environ \$18,000, cours américain.

L'escompte sur le cours américain variait durant la période des paiements faits en vertu de ce contrat, et il est tombé de 13½ pour cent qu'il était la première année, à environ 4 pour cent en 1877, et après ce temps il n'y eut plus d'escompte.

L'offre de M.M. Fuller & Milne, et l'on aurait dû s'en assurer, comportait la grosse tonne au lieu de la petite tonne. Cela donnerait environ 1,696 tonnes de moins à payer, ce qui, en vertu de ce contrat, revient à \$25,440, cours américain.

Le 19 avril 1877, M. Fleming fit rapport qu'on avait besoin d'environ 11,000 tonnes à Selkirk pour la section 14, sur laquelle quantité 918 tonnes seulement ont atteint cet endroit ; et il dit que cette même société d'entrepreneurs a offert de transporter les rails de l'endroit où ils avaient été laissés à Selkirk, à raison de \$2.13 la tonne.



Ce qui laissait environ 20,082 tonnes à être expédiées à Selkirk à partir des endroits où elles avaient été déposées en vertu de ce contrat.

Il est manifeste que ç'aurait été une économie de faire faire cet ouvrage et cette livraison d'après l'offre de Fuller & Milne au lieu de la manière dont la chose a été faite. Le maniement seul représentait un item de quelques milliers de dollars, mais on ne peut supputer la perte exacte dans les circonstances, parce que l'ouvrage n'a pas été fait par les entrepreneurs — il a été fait en construisant l'embranchement nord de Pembina en vertu du contrat 5 A, et en transportant les rails sur cette ligne.

Jusqu'à présent, nous avons parlé comme s'il eût été possible d'avoir pour toute la quantité des conditions aussi favorables que celles offertes par M.M. Fuller & Milne pour les premières 5,000 tonnes. Nous n'avons aucun moyen de nous assurer si la chose était possible. On ne demanda pas de soumissions. Le prix fixé par M. Kittson en 1875 et en 1876 était le même, et comme on l'a déjà mentionné, on a considéré la transaction dans les livres du département comme une augmentation du contrat fait avec cette compagnie en 1875.

La différence entre la dépense directe d'argent sur toute la quantité, aux prix de M. Kittson et à ceux de M.M. Fuller & Milne, serait d'environ \$44,000, cours américain.

En supposant que la comparaison ne devrait être faite que pour la quantité fixée par M.M. Fuller & Milne en 1875, la perte directe serait sur 5,000 tonnes au lieu d'être sur 15,822, et serait diminuée dans cette proportion.

Cependant ceci n'inclut pas les conséquences du défaut de livraison à Selkirk par la *Cie. de Transport de la rivière Rouge*, comme M.M. Fuller et Milne offraient de le faire sans condition.

Voici les dépenses faites en vertu de ce contrat :—

30 juin 1876.....	\$80,865,38
“ 1877.....	125,985,12
“ 1878.....	3,563,70
“ 1879.....	3,514,04
Total.....	<u>\$213,928,24</u>

## CONTRAT No. 19.

*Construction d'une maison d'ingénieur.*

En vertu de ce contrat portant la date du 30 juin 1875, Moses Chervette s'engagea à exécuter les travaux désignés dans les spécifications annexées au marché, comprenant entre autres choses, la construction d'une maison d'ingénieur à Read, près du pont de la Kaministiquia, pour le prix de \$1,600.

L'exécution du contrat fut confiée à la surveillance du département des ingénieurs, et, d'après la preuve, la chose a été faite sans qu'on ait donné à l'entrepreneur aucun avantage illicite et sans dépenses inutiles. Il a été dûment exécuté, et le montant mentionné au contrat a été payé, sans frais supplémentaires, le 30 juin 1876.

## CONTRAT No. 20.

*Transport de rails.*

En vertu de ce contrat, daté le 29 juillet 1875, la compagnie dite *Merchant's Lake and River steamship Company* convint de transporter, durant la saison de navigation de 1875, depuis Montréal jusqu'à Duluth et au Fort William, ou à l'un ou l'autre de ces endroits, ou partie à l'un, partie à l'autre, 5000 tonnes de rails et les accessoires au prix de \$6.20 la tonne de 2,240 livres.

En ce cas-ci l'arrangement fut fait par voie de correspondance et couvrait le transport et autres service y ayant rapport — de 10,391 tonnes de rails et leurs accessoires, depuis Montréal jusqu'au fort William ou Duluth au prix de \$6.20 la tonne.

On demanda par annonces des soumissions pour cette entreprise le 1er avril 1875, fixant le 19 de ce mois pour la réception des soumissions — plusieurs soumissions furent dûment reçues au département et furent l'objet d'un rapport, mais le résultat de la compétition ne fut pas adopté comme base d'arrangement, parce que l'on a préféré les offres spontanées faites en différents temps par MM. Cooper, Fairman et Cie., qui n'ont pris aucune part à la dite compétition publique.

Le jour suivant, celui fixé pour la réception finale des soumissions, on fit le rapport suivant de leur contenu au département :—

“ SOUMISSIONS POUR LE TRANSPORT DE RAILS AU LAC SUPERIEUR.

A. Charles Stephenson, Kingston, la tonne.....	\$6.50
B. C. Edwards, Kingston, la tonne.....	6.25
C. T. H. Beatty et Cie, Thorold, la tonne.....	7.00
D. Holcomb et Stewart, Kingston, la tonne.....	6.74
E. W. H. Perry, Buffalo, la tonne.....	7.00
F. G. E. Jaques et Cie, Montréal, la tonne.....	\$6.30
G. Cox et Green, Montréal, la tonne.....	6.50
H. E. Samuel, Montréal, la tonne.....	6.00

“ Ouvertes par

“ F. BRAUN, *Secrétaire.*

“ F. H. ENNIS.

“ DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

“ OTTAWA, 20 avril 1875.”

Trois jours après l'ouverture des soumissions, MM. Cooper, Fairman et Cie, adressèrent la lettre suivante au sous-ministre :—

“ MONTRÉAL, 23 avril 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Comme nous avons soumissionné, et que le département a accepté la soumission, pour livraison depuis “ Montréal ” jusqu’à “ l'Ouest,” nous sommes devenus parties à un marché, etc., pour la livraison de (10,000 à 12,000) dix à douze mille tonnes de rails, l'expédition devant commencer immédiatement. C'est pourquoi nous demandons que vous disiez à quels ports vous désiriez que le premier lot fut livré et les quantités requises en chaque endroit. Nous avons reçu avis de la compagnie *Mersey* que nous aurons ici environ 2000 tonnes vers le 1er mai. Nous comprenons aussi que vous exigez, que le *charroi, le maniement et l'empilement* soient faits par les expéditeurs, ce qui n'était pas compris dans notre soumission, mais nous serions heureux de voir à cette besogne pour la somme additionnelle de (60) soixante centins la tonne, formant un total de \$6,20 la grosse tonne, pour le charroi, maniement, l'assurance, l'empilement, etc. Une réponse prochaine obligera.

“ COOPER, FAIRMAN et Cie.

“ Représentent la *Merchant's Lake and Steamship Line.*

“ *Consistant en dix-huit propulseurs de première classe.*

“ T. TRUDEAU, Ecr.

“ Sous-ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

La prétention annoncée ici par MM. Cooper, Fairman et Cie, paraît n'avoir aucun fondement dans les registres du département, et il est à remarquer qu'il n'en disent rien durant la période qui s'est écoulée depuis

la date de l'annonce jusqu'à trois jours après l'ouverture des soumissions, et après que le rapport en eut été fait au département. Cependant ils firent leur réclamation avant que le département n'eut pris une décision relativement aux soumissionnaires réguliers. L'allusion faite dans leur lettre à l'acceptation de la soumission pour la livraison, de "Montréal à l'ouest," avait trait aux soumissions qu'ils avaient faites en novembre 1874.

Comme il est mentionné dans notre rapport au sujet des rails d'acier, 1874-75, l'annonce publiée par le département, dans l'automne de 1874, demandait des soumissions pour la livraison à Montréal et à nul autre endroit, nonobstant quoi MM. Cooper, Fairman et Cie., envoyèrent des soumissions en leur propre nom pour livraison à d'autres endroits, comme suit :—

" (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, marque "Mersey" ou "Bolton," avec une quantité proportionnelle d'éclisses, à £10 10s. Od., sterling ; boulons et écrous en fer à £19 10s. Od. 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. B., 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 6s. Od. stg ; boulons et écrous en fer à \$107, 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.

“ 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.”

Il est clair que ces offres n'entraient pas dans les conditions de l'annonce. Néanmoins M. Fleming en comprit le résultat dans son rapport du 19 novembre 1874.

Dans une enveloppe séparée, une soumission pour 10,000 tonnes avait été faite à cette époque, conformément aux conditions de l'annonce, par la *Mersey Steel & Iron Company*, comme suit :

“ (*Formule de soumission.*)

“ TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

SOUSSION 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, FAIRMAN, ET CIE., Agents,  
“ Montréal ”

Le 2 décembre 1874, la lettre suivante fut adressée à MM. Cooper, Fairman et Cie :

“ OTTAWA, 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.”

La preuve fait voir que dans cette acceptation on ne voulait pas parler seulement de l'offre faite par la compagnie *Mersey* pour 10,000 tonnes, à être livrées à Montréal selon les termes de l'annonce, mais d'une qualité additionnelle de 10,000 tonnes couverte par l'offre de MM. Cooper, Fairman & Cie., pour la livraison sur les lacs de l'Ouest, et comme il est dit ci-dessus, faite sans compétition publique ou privée. On prépara des marchés qu'on envoya à la compagnie *Mersey* pour être exécutés comme si cette compagnie avait, en son propre nom, soumissionné pour la livraison de 10,000 tonnes aux ports des lacs de l'Ouest ainsi que de 10,000 tonnes à Montréal.

La preuve montre que la compagnie *Mersey* a nié avoir autorisé MM. Cooper, Fairman & Cie., de faire une offre en son nom pour la livraison sur les lacs de l'Ouest, ou pour les boulons et les écrous, lesquels derniers articles avaient été compris dans la soumission signée au nom de la compagnie *Mersey* par MM. Cooper, Fairman & Cie., comme ses agents, dans la compétition de novembre.

Le 4 janvier, le télégramme suivant fut reçu au département :

“ OTTAWA, 4 janvier 1875.

“ *Par télégraphe de Montréal.*

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

“ AGENTS DE LA COMPAGNIE MERSEY.

“ L'Honorable A. MACKENZIE.”

Dans son témoignage, M. Mackenzie a déclaré que cette signature “ Agents de la compagnie *Mersey*, voulait dire MM. Cooper, Fairman & Cie.

Subséquemment au télégramme ci-dessus, le ministre fut informé que la compagnie *Mersey* avait refusé de remplir la commande faite en son nom par MM. Cooper, Fairman & Cie., au sujet des boulons et des écrous, ainsi qu'il ressort de la lettre suivante :—

“ MONTRÉAL, 2 mars 1875.

“ CHER MONSIEUR,—La *Mersey Steel Iron Company* s'oppose fortement à ce que les boulons soient compris dans son contrat pour la fourniture de rails d'acier, etc., et ils en ont été en conséquence exclus. Le prix de cet article devait être de \$101 par tonne livrée en entrepôt à Montréal.

“ Comme agents de MM Robb et Cie., fabricants de boulons, nous prenons la liberté de soumissionner pour la fourniture de boulons Laird, conformément au modèle que fournira l'inspecteur, M. C. P. Sandberg, de Londres. Le prix sera de \$101 la tonne, les *droits payés*, livrée à Montréal ou Toronto.

“ Nous sommes, cher monsieur,

“ Vos humbles serviteurs,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.,

“ Agents de ROBB ET CIE.

“ Le ministre des Travaux publics,

“ Ottawa.”

La prétention émise par MM. Cooper, Fairman & Cie., dans leur lettre du 23 avril, mentionnée ci-dessus, était ainsi appuyée sur le fait que dans le mois de novembre précédent, ils avaient fait une offre spontanée, en leur propre nom, pour la livraison de 10,000 tonnes aux ports des lacs de l'ouest, aucune demande n'ayant été faite pour la livraison en ces endroits ; que cette offre a été acceptée en son entier et comprise avec une offre de 10,000 tonnes faite aux conditions de l'annonce par la *Mersey Company* pour la livraison à Montréal, ces deux quantités de 10,000 étant comprises dans un seul contrat qu'on se proposait de faire exécuter en Angleterre par la *Mersey Company*. C'est après que le département eût appris que la *Mersey Company* avait répudié l'offre faite pour la livraison sur les lacs de l'ouest, et après qu'on eût connu le résultat d'une compétition publique pour les mêmes travaux, que MM. Cooper, Fairman & Cie mirent de l'avant cette prétention dans leur lettre du 23 avril, qui eut l'effet d'interrompre les négociations entamées avec les soumissionnaires, qui avaient fait leurs offres régulièrement par compétition publique.

M. Trudeau, dans son témoignage, déclare que cette réclamation de MM. Cooper, Fairman et Cie n'était pas valable, dans son opinion.

Avant la réception de la lettre du 23 avril, de MM. Cooper, Fairman et Cie, le secrétaire du département, s'était adressé à M. Samuel, le plus bas soumissionnaire, comme suit :—

“ OTTAWA, 22 avril 1875

“ Envoyez liste et description des navires que vous comptez employer. Faites aussi connaître la nature des garanties de l'exécution du contrat.

“ F. BRAUN.

“ Secrétaire ]

“ E. SAMUEL, Montréal. ”

Après quoi on reçut de M. Samuel les communications suivantes :

" No. 110.

" OTTAWA, 26 avril 1875.

*Télégramme de Montréal à F. Braun, Ecr.*

"J'offre comme cautions MM. Butters et Cie., marchands; si vous en voulez davantage je puis les fournir. Je garantis de faire l'expédition par des propulseurs de première classe. Répondez.

" F. BRAUN,

" E. SAMUEL. "

" Secrétaire,

" Travaux publics."

" OTTAWA, 27 avril 1875.

" No. 82.

*Télégramme de Montréal à F. Braun, écr., secrétaire.*

Avez-vous besoin de plus de rails que la quantité désignée dans ma soumission? Si cela est, veuillez avoir la complaisance de dire combien vous en voulez faire transporter aux mêmes conditions.

" E. SAMUEL. "

" A. F. BRAUN,

No. 13.

" OTTAWA, 29 avril 1875

*Télégramme de Montréal.*

" Une prompté réponse à ma soumission me serait utile afin de régler les mouvements des propulseurs en attendant l'arrivée des rails. Le cautionnement et les propulseurs seront de nature à vous satisfaire.

" E. SAMUEL.

A. T. TRUDEAU,

Sous-ministre, Travaux publics.

La veille de la date de la dernière lettre, le secrétaire du département avait notifié MM. Cooper, Fairman et Cie., comme suit :—

" OTTAWA, 28 avril 1875.

" Le ministre des Travaux Publics voudrait vous voir au sujet du transport des rails d'acier à l'ouest.

" F. BRAUN.

*Secrétaire.*

" COOPER, FAIRMAN ET CIE.,

" Montréal. "

Le 30 avril, l'ordre en conseil suivant fut passé :—

*Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 30 avril 1875.*

" Vu le rapport du 29 avril 1875 de l'honorable ministre des Travaux Publics, énonçant que ces soumissions ont été demandées pour le transport de 5,000 tonnes de rails d'acier et de leurs accessoires, de Montréal à Fort William ou Du-



luth, lac Supérieur, pendant la saison de 1875, le prix devant comprendre tous les frais de déchargement, empilement, assurance et autres, sur tous les points du transport, et que les soumissions suivantes ont été reçues :

1. E. Samuel, Montréal.....	\$6.00	par tonne.
2. C. Edwards, Kingston.....	6.25	“
3. G. E. Jaques et Cie., Montréal.....	6.30	“
4. Chas. Stephenson, Montréal.....	6.50	“
5. Cox et Green, Montréal.....	6.50	“
6. Halcomb et Stewart, Kingston.....	6.74	“
7. J. H. Betty et Cie., Thorold.....	7.00	“
8. W. H. Perry, Buffalo.....	7.00	“

“Que dans une soumission faite en novembre dernier pour la fourniture de rails d'acier, MM. Cooper, Fairman et Cie., agents, firent savoir que la différence du prix pour la livraison de ces rails à Montréal ou Duluth et la rivière des Français serait de \$5.60 par tonne, à part des droits du havre ou frais de quaiage aux ports désignés ;

“ Que ces messieurs offrent maintenant, au nom de la compagnie dite : *Merchants' Lake and Steamship Line*, (laquelle compagnie possède dix-huit propulseurs de première classe), moyennant une somme de pas plus de 60cts. ajouté au prix de 5.60 dans sa soumission de novembre dernier, soit un prix total de \$6.20 par tonne, d'entreprendre le transport de 5,000 tonnes de rails de Montréal à Fort William ou Duluth, et de se charger de tous les frais de déchargement, empilement, assurance tel que voulu par l'annonce ;

“ Que M. E. Samuel, qui est le plus bas soumissionnaire sur la liste ci-dessus n'est pas propriétaire de navires ;

“ Le ministre recommande, en conséquence, que l'offre de MM. Cooper, Fairman et Cie. soit acceptée.

“ Le comité soumet le présent rapport à l'approbation de votre Excellence.

“ Pour copie conforme,

“ W. A. HIMSWORTH.

“ *Greffier, C. P.* ”

Les \$5.60 dont il est question dans cet arrêté du conseil constituent apparemment la différence entre £11 3s. sterling, égal à \$54.26, auquel prix une offre avait été faite au nom de la *Mersey Company* pour la livraison à Montréal, dans la compétition de novembre, et £12 6s. sterling, égal à \$59.86 auquel prix MM. Cooper, Fairman et Cie avaient alors, en leur propre nom, offert de faire la livraison sur les lacs de l'ouest.

Dans son témoignage M. Fairman a déclaré que lorsque la société à laquelle il appartient a écrit cette lettre, le 23 avril, elle n'était pas propriétaire, ni propriétaire en partie d'aucune ligne de bateaux à vapeur, et d'a-

près la preuve faite devant nous, l'offre de MM. Cooper, Fairman et Cie, faite en leur propre nom, fut acceptée le 2 décembre 1874, pour faire la livraison sur les lacs de l'ouest, sans qu'il y eût lieu de supposer qu'ils étaient propriétaires d'aucun bateau à vapeur ou qu'ils représentaient aucun propriétaire. Autant que nous en pouvons juger par la preuve, la soumission de M. Samuel n'a pas été refusée parce qu'il n'était pas propriétaire de bateaux à vapeur, mais pour la raison supposée que MM. Cooper, Fairman et Cie. avaient droit au contrat pour le transport à cause de la dite notification faite par le secrétaire du département le 2 décembre 1874, au sujet des soumissions présentées au nom de la *Mersey Company*. Dans notre opinion MM. Cooper, Fairman et Cie., n'avaient pas, dans les circonstances, de droit au contrat pour le transport, ainsi qu'ils l'affirmaient.

Le 5 mai 1875, le secrétaire du département notifia M. Samuel comme suit :—

“ OTTAWA, 5 mai 1875.

MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 29 écoulé, au sujet de votre soumission pour le transport de rails d'acier à l'ouest, je dois vous informer que le ministre a pris d'autres arrangements pour l'exécution de ce service.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ E. SAMUEL, écr.,

“ Montréal.”

Une semaine après, M. Samuel adressa la lettre suivante au département :—

No. 65.

“ OTTAWA, 12 mai 1875.

“ *Télégramme de Montréal à F. Braun, secrétaire, Travaux Publics.*

“ MONSIEUR,—Pour des raisons qu'il est inutile de dire, je prends la liberté de retirer ma soumission pour le transport de matériaux de chemin de fer aux ports du Lac Supérieur.

“ E. SAMUEL.”

Le lendemain, le secrétaire du département envoya la communication suivante à la compagnie adjudicataire :—

“ OTTAWA, 13 mai 1875.

“ L'entreprise du transport de 5,000 tonnes de rails d'acier et de leurs acces-

soires, de Montréal à Duluth et au Fort William, au prix de \$6.20, tous les frais compris, vous est adjugée. Un contrat va être rédigé.

“ F. BRAUN;

“ *Secrétaire.*”

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

Le 10 du mois suivant, une nouvelle proposition spontanée fut faite par Cooper, Fairman et Cie., et acceptée par le département. On la voit dans les deux lettres qui suivent :—

“ MONTRÉAL, 10 juin 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Comme agents de la compagnie des vapeurs des lacs et rivières, nous consentons, par la présente, de transporter de 10,000 à 20,000 tonnes de rails d'acier aux mêmes termes et conditions que le précédent contrat, c'est-à-dire à \$6.20, cours canadien, la tonne, à Duluth et au Fort William, sur le lac Supérieur, lequel prix comprendra l'empilement au port de livraison et l'assurance. Nous effectuerons cette assurance à la satisfaction du département.

“ Vos très-respectueux,

“ COOPER, FAIRMAN ET CIE.

“ T. TRUDEAU, écr.,  
“ Ministère des Travaux Publics,  
“ Ottawa.”

“ OTTAWA, 10 juin 1875.

“ MESSIEURS,—J'accuse réception de votre lettre de ce jour, offrant, au nom de la compagnie des vapeurs des lacs et rivières, de transporter de 10,000 à 20,000 tonnes de rails d'acier aux mêmes termes et conditions que le premier contrat, c'est-à-dire, à \$6.20, cours canadien, par tonne, à Duluth et au Fort William, sur le lac Supérieur, lequel prix comprendra l'empilement au port de livraison et l'assurance, et je vous informe que le département accepte votre offre pour le transport de 5,000 tonnes.

“ J'ai, etc.,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire*”

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

L'effet de cette correspondance, prise en entier, est de donner à MM. Cooper, Fairman et Cie., ou à leurs commettants, \$6.20 la tonne pour le transport de 10,000 tonnes depuis Montréal jusqu'aux ports des lacs de l'ouest, et l'on allègue que la raison de cela, est qu'on leur avait promis, dans

l'automne de 1874, un contrat pour livrer des rails à ces ports, à des prix qui, en y comprenant quelques nouveaux items, aurait égalé cette somme de \$6.20 en sus du prix auquel ils avaient alors offert de transporter les rails à Montréal.

Dans la compétition de l'automne de 1874, une autre maison, dont la soumission est donnée à la page 200, avait fait des offres pour livrer des rails sur les lacs de l'ouest, et sa soumission a eu pour résultat, ainsi que celle de M. Cooper, Fairman et Cie., d'être l'objet d'un rapport de MM. Fleming, en date du 19 novembre 1875 (voir page 197).

Il y donne comme suit la substance de ces offres :—

	Tonnes.	Baie du Tonnerre.	Duluth.
Post et Cie.....	5,000	.....	\$58.16
“ .....	5,000	....	59.40
Cooper, Fairman et Cie.....	.....	\$59.86	.....

Cependant, ceci n'indique pas que ces offres venaient en compétition entre elles pour les deux endroits, comme c'était le cas. La substance des offres faites par ces maisons, aux ports ci-dessus mentionnés, était réellement comme suit :—

	Tonnes.	Baie du Tonnerre.	Duluth.
Post et Cie .....	5,000	\$58.91	\$58.16
“ .....	5,000	60.15	59.40
Cooper, Fairman et Cie .....	10,000	59.86	59.86

En autant que tous les rails que les deux maisons ont offert de livrer à Montréal auraient été acceptés par le gouvernement, le coût final de n'importe quelle quantité livrée par l'une ou l'autre, aux ports sur les lacs de l'ouest, serait, plus ou moins, selon le plus haut ou le plus bas prix payé pour le transport de n'importe quelle quantité à ces ports.

On n'avait pas demandé de compétition pour la livraison sur les lacs de l'ouest par l'annonce publiée dans l'automne de 1874 ; mais si le département désirait accepter une offre spontanée quelconque concernant cette affaire, les offres produites le 19 novembre 1874 montraient que Post et Cie. avaient offert de livrer 10,000 tonnes à Duluth ou 5,000 tonnes à Duluth. et 5,000 tonnes à la baie du Tonnerre, à des prix plus bas que ceux fixés par

MM. Cooper, Fairman et Cie., et acceptés dans la lettre de M. Braun, du 2 décembre 1874, ce qui a été la raison de l'adjudication du contrat à cette maison.

Bien que la correspondance ci-dessus mentionnée couvrit deux quantités séparées de 5,000 tonnes chacune, le contrat régulier dont il est question au commencement de ce rapport, et qui porte une date postérieure à la clôture de la correspondance, ne mentionnait pas plus que 5,000 tonnes. La quantité réellement transportée a été d'environ 10,391 tonnes.

Dans son témoignage, M. Trudeau dit que les événements ultérieurs ont fait voir que si, en 1874, la soumission faite par Post et Cie. avait été acceptée, le coût des 10,000 tonnes, si la livraison eût eu lieu à Duluth, aurait été diminué de \$12,400, et si c'eût été au Fort William, de \$4,900.

En fait, environ 5,349 tonnes de rails et accessoires ont été livrés à Duluth, et environ 5,477 au Fort William, sur laquelle quantité, aux prix mentionnés par M. Trudeau, la perte occasionnée par l'acceptation de l'offre de Cooper, Fairman et Cie., de préférence à la plus basse, de Post et Cie., a été de plus de \$9,000.

D'après la preuve, nous concluons que dans ce contrat les entrepreneurs ont eu un avantage illicite, savoir, un prix plus haut que celui auquel d'autres soumissionnaires avaient offert de faire l'ouvrage pour lequel un marché a été fait. La preuve ne découvre aucune raison pour justifier le refus de la plus basse offre, celle de Post et Cie. L'ouvrage terminé, la somme suivante fut dépensée en vertu de ce contrat : \$67,126.28.

---

#### CONTRAT NO. 21.

##### *Transport de rails.*

Aux termes de ce contrat, daté du 9 août, 1875, Patrick Kenny s'engagea à enlever tous les rails d'acier qui seraient déchargés des navires océaniques à Montréal pendant la saison de navigation de cette année, et de les rendre au Rock cut, sur le canal de Lachine, à raison de 80 centins par tonne.

Cette entreprise a été concédée par adjudication. Le 14 juillet, 1875, le sous-ministre donna ordre à MM. Morin et Cie., de Montréal, de demander des soumissions. Conformément à ces instructions, des annonces furent

publiées déclarant que MM. Morin et Cie., recevraient des soumissions jusqu'au 19 juillet, à midi. Le 20 juillet, MM. Morin et Cie., firent rapport qu'ils avaient reçu, dans le délai mentionné dans l'annonce, 16 soumissions dont deux fixaient le prix du travail à exécuter à 80 centins par tonne ; l'une de ces soumissions était présentée par MM. Holcomb et Stewart, pour une quantité de 5,000 tonnes, et l'autre par Patrick Kenny, sans mention de quantité. L'entreprise fut concédée à ce dernier dont, à notre avis, l'offre était la plus avantageuse pour le département.

Les travaux furent suspendus après que 11,000 tonnes eurent été transportées, le département ayant jugé qu'il serait plus économique de faire transporter, plus loin dans l'ouest, le reste des rails au fur et à mesure qu'ils seraient livrés.

L'entrepreneur réclame auprès du gouvernement une indemnité pour perte occasionnée par la suspension des travaux contrairement aux termes du contrat, et la réclamation n'était pas encore réglée à la date de notre commission. Le montant payé pour ces travaux, jusqu'au 30 juin, 1880, s'élevait à \$8,782.11.

CONTRAT No. 22.

*Transport de rails.*

Dans le cas actuel, il n'y a pas de contrat régulier. La correspondance échangée entre le département et le concessionnaire des travaux, fait voir que MM. Holcomb et Stewart s'engageaient à transporter à Kingston de 1,000 à 10,000 tonnes de rails d'acier livrables au quai ou à bord des navires à Montréal, à raison de \$1.30, par tonne, ou moins, conformément aux termes et conditions ci-après mentionnés.

A la requête du sous-chef du département, l'ingénieur en chef demanda des offres par un télégramme adressé aux expéditeurs suivants :

D. McPhie.....	Montréal.
Millar et Jones.....	Montréal.
Jacques et Cie. ....	Montréal.
Holcomb et Stewart.....	Kingston.

La dépêche était conçue dans les termes suivants :

"A quel prix, la grosse tonne, transporteriez-vous des rails pris sur le quai ou à bord des navires à Montréal, jusqu'au quai du pénitencier à Kingston."

La réponse de chacun des expéditeurs ci-dessus est mentionnée dans le rapport présenté à ce sujet par l'ingénieur en chef, le 20 septembre 1875, qui est donné au long plus loin. Ces réponses démontrent que MM. Holcomb et Stewart ont fait l'offre qui était la plus avantageuse pour le gouvernement.

Avant cette demande d'offres, M. Léonard G. Bell avait reçu instruction de s'enquérir de l'affaire et de faire rapport sur l'opportunité de transporter les rails à Kingston plutôt qu'au canal Lachine où M. Kenny les avait déposés en vertu d'un précédent contrat (No. 21). L'ingénieur en chef ayant pris en considération le rapport dressé à cet effet par M. Bell, avait recommandé, à la date du 14 septembre 1875, de procéder à l'adjudication de l'entreprise en la manière dont elle a été exécutée par la suite. M. Bell avait dit dans son rapport que le préfet du pénitencier de Kingston désirait être chargé de l'empilement et du chargement des rails, vu qu'il n'avait pas suffisamment de travail à donner aux détenus, et après la réception des soumissions qui démontraient que l'offre de MM. Holcomb et Stewart était la plus favorable, la correspondance suivante fut échangée entre ces entrepreneurs et le département relativement à une réduction du prix mentionné dans la soumission :

OTTAWA, 14 septembre 1875.

MESSIEURS,—En réponse à votre offre du 2 du mois dernier, pour le transport de rails, etc., de Montréal à Kingston, au prix de \$1.30 la tonne, tous frais compris, je vous annonce que j'ai reçu instruction de vous demander quelle réduction vous seriez disposés à faire sur ce prix si le gouvernement se chargeait des frais de déchargement et d'empilement des rails.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,

*Secrétaire.*

MM. HOLCOMB et STEWART,

Expéditeurs, etc., Kingston, Ont.

KINGSTON, ONT. 15 septembre 1875.

MONSIEUR,—En réponse à la vôtre d'hier nous ferons volontiers une réduction de 10 cts. par tonne sur le prix par nous demandé, pourvu que le gouvernement se charge du déchargement et de l'empilement des rails. Ce travail ne nous coûterait pas autant, vu qu'il est généralement fait par les gens de nos équipages.

Comme la saison est avancée, nous prions avec instance le département de prendre une prompte décision. Nous pourrions immédiatement prendre à Montréal un chargement de 2 à 3,000 tonnes de ce fer.

Ayez l'obligeance de nous répondre par le prochain courrier, ou, si possible, demain par le télégraphe.

Au besoin, l'un des soussignés pourrait aller à Ottawa.

Bien respectueusement à vous,

HOLCOMB ET STEWART.

F. BRAUN, écr., secrétaire,  
Département des Travaux Publics,  
Ottawa.

Le 20 septembre, l'Ingénieur en chef fit le rapport suivant :

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
OTTAWA, 20 sept. 1875.

MONSIEUR,—Ainsi que l'a demandé le sous-ministre, le 18 de ce mois, j'ai envoyé ce télégramme aux expéditeurs dont les noms suivent :

D. McPhie, de la Cie. de transport du St. Laurent, Montréal ; Millar et Jones, expéditeurs, Montréal ; Jacques et Cie., expéditeurs, Montréal ; Holcomb et Stewart, expéditeurs, Kingston.

“ A quel prix, par tonne anglaise, transporteriez-vous des rails, du quai de débarquement à Montréal, au quai du pénitencier à Kingston ? ”

Les réponses suivantes ont été reçues :

No. 1. De D. McPhie, offrant de transporter ces rails entre les points désignés, pour \$1.30 la tonne anglaise, non compris les péages du canal.

No. 2. De Holcomb et Stewart, offrant de faire ce transport pour \$1.30 la tonne anglaise, y compris les péages du canal et tous les autres frais.

No. 3. De Millar et Jones, offrant de les transporter pour \$1.50 la tonne.

Comme les péages s'élèveront probablement à 15 cts. la tonne, il est évident que la proposition de Holcomb et Stewart est la moins élevée.

Ces messieurs consentiront aus-i à une réduction de 10 cts. la tonne si le gouvernement se charge des frais de déchargement et d'empilement des rails, travail qu'il pourrait faire faire par les détenus du pénitencier. Tout considéré, je crois que cette offre doit être acceptée. Si elle l'est, comme il n'y a pas de temps à perdre, je recommande qu'on le leur apprenne de suite par télégramme, afin que les barges qu'ils ont à Montréal prennent de suite un chargement. Les officiers du pénitencier devraient aussi recevoir instruction de faire les préparatifs nécessaires pour le déchargement et l'empilement des rails à leur arrivée.

Je suis, etc.,

SANFORD FLEMING.

F. BRAUN, écr., secrétaire,  
Ministère des Travaux Publics,  
Ottawa.



Alors, le contrat fut conclu par la lettre suivante du secrétaire du département à MM. Holcomb et Stewart ;

OTTAWA, 22 septembre 1875.

MESSIEURS,—Votre soumission du 27 août dernier, telle que modifiée par vos lettres du 15 et 18 de ce mois, et par laquelle vous vous engagez à fournir des barges pour transporter 1, 5 ou 10,000 tonnes de rails d'acier pour le Pacifique, du quai de débarquement à Montréal à Kingston, et les livrer dans le chantier du bassin, sur le quai de la Reine ou sur celui du pénitencier, a été acceptée.

Les conditions sont à l'effet que, de temps à autre, pendant la saison actuelle de navigation (1875) vous fournirez un nombre suffisant de barges avec remorqueurs et transporterez du port de Montréal à tel quai ou quais à Kingston que le ministre des Travaux Publics pourra désigner, environ 5,000 tonnes (de 2,240 lbs chaque) de rails d'acier, avec leurs accessoires en colis de manufacture, ou telle plus grande ou moindre quantité qui sera alors prête à être expédiée.

Vous expédiez ces rails, etc., sans retard, et les livrez et empilez sur le quai désigné et pour le prix et somme de \$1.30 la tonne, ce prix devant couvrir tous les frais, y compris les péages du canal, mais avec l'assurance contre les dangers de la navigation et de l'incendie.

Pourvu aussi que dans le cas où le gouvernement voudrait se charger du déchargement et de l'empilement à Kingston, une réduction de 10 cts. par tonne soit faite sur le prix ci-dessus.

Les paiements se feront sur la présentation de certificats au département signés par l'officier du gouvernement à Kingston attestant que chaque chargement a été régulièrement livré.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,

*Secrétaire.*

L'entreprise, ayant été adjugée au plus bas soumissionnaire, fut dûment exécutée, et jusqu'au 30 juin 1876, la somme suivante fut payée pour les travaux qui s'y rapportent :

30 juin 1876..... \$5,850.00.

### CONTRAT No. 23.

#### *Fourniture de traverses.*

Aux termes de ce contrat, daté du 4 octobre 1875, Henry Sifton et Frank Ward, sous les noms et raison de Sifton et Ward, s'engagèrent à fournir 56,000 traverses conformément aux spécifications convenues, à raison de 26 centins la pièce, livrables sur le chemin de fer près de Prince Arthur's Landing.

Ce contrat fut adjudgé par M. Hazlewood, ingénieur de district à Prince Arthur's Landing. L'Ingénieur en chef lui adressa, le 25 septembre 1875, la dépêche télégraphique suivante :

'A'. Demandez des soumissions pour des traverses, par section de dix milles, de Fort William à la Kaministiquia, à être livrées en quantités proportionnelles à chaque demi-mille le long de la voie. Recevez les soumissions sous dix jours et envoyez ici. Cautionnement en argent de 10 pour cent sur le montant de l'entreprise à être déposé au département.

SANFORD FLEMING.

Le 27 septembre, M. Hazlewood publia des annonces demandant des soumissions qu'il recevrait jusqu'à 6 heures, p. m., le 2 octobre 1875. Cette annonce divisait l'entreprise en deux sections et stipulait que 28,000 traverses devaient être distribuées sur chacune d'elles ; elle déclarait en outre que des offres seraient reçues pour chaque section séparément.

Vingt-quatre soumissions furent reçues. L'offre de William McAlister était de 25 centins par traverse, pour la section 1, et de 28 centins pour la section 2. Celle de Sifton, Ward et Cie., était de 21 centins pour les deux sections. Toutes les autres soumissions étaient plus élevées.

M. Hazlewood comprit que le télégramme lui ordonnait de conclure un marché ; il inféra probablement que les mots " envoyez ici " s'appliquaient au cautionnement en espèces mentionné immédiatement après ces mots et qui ne devait être envoyé au département qu'après l'adjudication de l'entreprise. L'instruction du département, toutefois, était qu'il devait expédier les soumissions à Ottawa pour y être examinées.

Il n'y a nulle raison de croire que la soumission de MM. Sifton et Ward, les entrepreneurs actuels, aurait pu être appliquée à la section 2 seule, au prix de 26 centins mentionné par eux " pour la totalité de la distance." S'il en eut été ainsi, l'acceptation de l'offre faite par M. McAllister, à raison de 25 centins pour la section 1, n'aurait produit qu'une réduction insignifiante dans le coût. Tout bien considéré, nous pensons que M. Hazlewood a accepté la soumission qui était la plus avantageuse au gouvernement. Il a conclu un marché et passé le contrat ci-dessus cité, qu'il a transmis à l'Ingénieur en chef avec l'annonce et les soumissions originales. Le 13 novembre 1875, M. Fleming fit le rapport suivant :

OTTAWA, 13 novembre 1875.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-joint un contrat \*\*\*\* passé au nom du département des Travaux publics par S. Hazlewood avec Sifton, Ward et Cie., en date du 4 courant pour la livraison de 50,000 traverses sur la section 13.

Il n'était pas prévu que M. Hazlewood passerait un contrat, comme vous en jugerez par le télégramme ci-inclu marqué A. Il devait recevoir des soumissions et les envoyer ici. Toutefois, le télégramme, tel qu'il l'a reçu, pouvait s'interpréter comme lui enjoignant de conclure un marché et d'expédier ici un cautionnement en espèces, de 10 pour cent.

Il répugnait à M. Hazlewood de prendre la responsabilité d'une telle transaction, mais après en avoir conféré avec le principal arpenteur et autres messieurs, il a crû devoir prendre cette responsabilité pour ne pas mettre obstacle au but que l'on avait en vue, qui était de procurer aux ouvriers et à leurs chevaux du travail pendant l'hiver. Il vit qu'il n'aurait pas le temps, avant la clôture de la navigation, de communiquer avec Ottawa pour avoir des instructions, et il pensa qu'il serait plus sage de conclure le contrat.

Je vous transmets pareillement toutes les soumissions qu'il a reçues, numérotées de 1 à 24 inclusivement, ainsi que d'autres pièces qui s'y rapportent.

Je vous inclus en même temps un document marqué " C ", qui est un ordre de Sifton, Ward et Cie., de retenir sur les deniers qui leur sont dûs pour la section 13, la somme de \$1,456, montant du cautionnement qu'ils devaient déposer comme garantie de l'exécution de leur contrat \*\*\*\*\*.

Je suis, etc.,

SANFORD FLEMING.

F. BRAUN, Ecr.,

Secrétaire des Travaux Publics.

Le contrat a été fidèlement exécuté, et les sommes suivantes ont été payées pour ce service :

30 juin 1876.....	\$10,978.35
" 1877.....	3,669.79
Total.....	<u>\$14,346.14</u>

#### CONTRAT No. 24.

##### *Construction d'une maison d'habitation pour les ingénieurs.*

Par ce contrat, en date du 6 septembre 1875, Adam Oliver, Joseph Davidson et Peter Johnson Brown, sous les nom et raison de Oliver, Davidson et Cie., sont convenus de construire et terminer, le ou avant le 20 juin 1876, une maison conforme aux plans et spécifications approuvés, pour la somme de \$3,000.

Nous n'avons pu constater si ce contrat a été conclu après une demande de soumissions, ou sur l'acceptation d'une seule offre. Le marché a été conclu par M. Hazlewood, ingénieur de district, à Prince Arthur's Landing. Il paraît avoir reçu des instructions générales l'autorisant à pourvoir à la construction d'habitations pour les ingénieurs,

Le 13 mai 1875, il reçut des instructions écrites devant servir à guider ses actions comme ingénieur de district. La seule clause qui se rapporte au sujet actuel se lit comme suit :

Vous êtes autorisé à conclure des arrangements, aux meilleures conditions possibles, pour la construction d'un nombre suffisant d'habitations pour les ingénieurs, à des points où elles pourront par la suite être utilisées pour l'exploitation du chemin.

Revêtu de cette autorité, il conclut plusieurs contrats pour la construction de maisons. Quelques-uns de ces contrats sont mentionnés dans le rapport spécial fait par M. Fleming en 1877, et d'autres ne le sont pas.

La méthode suivie était de placer des fonds à la disposition de M. Hazlewood, à même lesquels il a payé, en diverses occasions, le coût de maisons construites en vertu des arrangements qu'il avait pris. Les sommes qui étaient accompagnées de pièces justificatives valables étaient entrées à son crédit en regard des fonds qui lui avaient été débités. De cette manière, ces déboursés n'ayant pas été faits par l'entremise du département à Ottawa n'étaient débités à aucun contrat spécial, et il est arrivé ainsi que quelques-uns seulement des contrats conclus par lui, sont mentionnés dans les rapports réguliers des déboursés faits ici par le département. Son mode d'action, relativement à l'adjudication des contrats par soumissions ou autrement, n'était pas toujours le même. Ainsi, le 23 août 1875, il informa l'ingénieur en chef, par lettre, qu'il avait fait marché avec MM. Oliver, Davidson et Cie., pour la construction de deux maisons d'habitation sur l'emplacement de ville de Fort William pour l'usage des employés du chemin de fer à cet endroit, et il transmit alors copie d'une offre qui avait été faite par ces entrepreneurs et qui avait été acceptée, apparemment sans compétition publique.

Dans une autre circonstance, le 25 octobre 1875, M. Hazlewood adressa à l'ingénieur en chef copie d'un contrat qu'il avait passé avec M. Chevette pour la construction d'une maison d'habitation pour ingénieurs, près du Creek Sunshine. A cette occasion, il mentionna qu'il avait reçu trois soumissions et donna la preuve que le concessionnaire avait fait la plus basse d'entre elles. Aucune de ces deux dernières transactions n'est mentionnée dans les rapports ordinaires du département sur les contrats. Dans ce cas particulier, nous ne pouvons dire si le contrat a été donné par adjudication ou non.

Copie du contrat même, et un cautionnement signé par deux répondants, furent expédiés par M. Hazlewood avec la lettre suivante en date du 30 septembre 1875 :

“ PRINCE ARTHUR'S LANDING,

“ 30 septembre, 1875.

“ CHER MONSIEUR,—Je vous adresse ci-joint copie d'un cautionnement et d'un contrat pour la construction d'une habitation d'ingénieur sur l'emplacement de ville de Fort William.

“ Bien à vous,

SAMUEL HAZLEWOOD.

“ S. FLEMING, écr.,

“ Ingénieur-en-chef, C. P.C.,

“ Ottawa.”

M. Fleming a exprimé devant nous sa confiance dans l'habileté et l'intégrité de M. Hazlewood, et, d'après la preuve, nous n'avons aucun motif de supposer que l'entrepreneur ait obtenu dans ce cas d'avantages illicites, ou qu'aucun montant ait été payé sans nécessité pour la construction de la maison mentionnée dans ce marché.

L'entreprise a été parfaitement exécutée, et les sommes suivantes, y compris quelques frais supplémentaires, ont été payées :—

30 juin, 1876.....	\$750.00
“ 1877.....	2,333.70
“ 1878.....	441.40
Total.....	<u>      </u> \$3,525.10

#### CONTRAT No. 25.

##### *Construction du chemin de fer.*

Par ce contrat, daté du 7 juin, 1876, Patrick Purcell et Hugh Ryan sont convenus de compléter, pour le 1er novembre, 1878, ou avant, tous les travaux d'excavation, de remblais et de ponts de la ligne entre le Creek Sunshine et la rivière aux Anglais, sur un parcours de 80 milles environ, ainsi que la pose de la voie et le ballastage entre Fort William et la rivière aux Anglais ; et tous les travaux nécessaires pour permettre aux trains de construction de se rendre aux eaux navigables du lac Des mille Lacs, le ou avant le 1er août, 1877, et tous les ouvrages indispensables pour permettre aux trains de construction de se rendre à la rivière aux

Anglais, le 1er août, 1878, le tout devant être soldé d'après les prix spécifiés dans le contrat pour les classes et les quantités respectives de travaux et de matériaux faits et fournis par eux pour l'exécution de l'entreprise.

Les travaux spécifiés dans ce contrat ont été mis en adjudication. Le département des travaux publics fit paraître une annonce, en date du 22 avril 1876, déclarant que des commissions cachetées pour le terrassement depuis l'extrémité ouest de la section 13 jusqu'à la rivière aux Anglais, et pour la pose de la voie et autres travaux à l'ouest de Fort William, seraient reçues jusqu'au 22 mai 1876 ; et que les plans, les quantités approximatives et autres renseignements pourraient être obtenus en en faisant la demande. Le 22 mai précité, les soumissions furent décachetées en présence de l'Ingénieur-en-chef et de deux de ses aides, MM. Marcus Smith et Rowan. Lors du dépouillement des soumissions, une liste ou cédule fut dressée et attestée par ces messieurs. Ce document et les soumissions originales nous ont été soumis. Il y avait 12 offres variant de \$1,037,061 à \$1,635,660. La plus basse était celle de M. Purcell, qui a servi de base à ce contrat.

Après l'adjudication de l'entreprise à M. Purcell, et à la suite du dépôt de son cautionnement, mais avant la signature du contrat, il adressa la lettre suivante au ministre :—

“ OTTAWA, 30 mai 1876.

“ MONSIEUR,—Je demande qu'il me soit permis de m'associer Hugk Ryan pour les travaux de la section 25 du chemin de fer du Pacifique, et de faire insérer son nom dans le contrat.

“ Vous obligerez,

“ Votre très obéissant serviteur,

“ P. PURCELL.

“ L'honorable ministre  
“ des Travaux publics.”

Nous avons fait la preuve relative aux négociations qui ont abouti à l'admission de M. Ryan comme co-entrepreneur des travaux. Il avait été partie dans une soumission faite au nom de Brown, Brooks et Ryan, qui était considérablement plus élevée que celle de M. Purcell. Après que ce dernier eut obtenu l'entreprise, il demanda à M. Ryan de s'associer avec lui et M. Ryan accepta. Il n'y a pas de raison de supposer que l'association ait résulté d'aucune pression inavouable opérée sur M. Purcell, ou de croire qu'en obtenant cette entreprise, les concessionnaires aient obtenu

des avantages illicites, ou que les travaux stipulés dans le contrat auraient pu être exécutés à un coût moindre que celui mentionné dans l'acte.

Cette transaction forme partie d'une série de contrats pour des travaux, entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, qui ont été concédés sur production de cédules représentées comme donnant les quantités approximatives des différentes classes de travaux à exécuter. Les soumissions établissaient un prix pour chaque classe de travaux, en se basant sur ces quantités; et dans cette série de contrats, les quantités ainsi données furent dépassées lors de l'exécution des travaux, largement dans certains cas, et dans une proportion considérable, dans tous.

En ce qui concerne ce contrat, les quantités fournies aux soumissionnaires furent établies, et le contrat fut adjugé, avant le tracé final de la ligne. La distance totale comprise dans ce contrat excédait légèrement 80 milles, mais l'étude du terrain sur lequel devait être construit le chemin de fer, n'avait été faite que sur un parcours d'environ 60 milles. Un profil, sans sections transversales, avait été fait pour cette partie de la ligne, et pour les 20 milles restants à l'extrémité ouest, la ligne centrale n'avait même pas été établie. Les travaux à faire en vertu de ce contrat, traversent une région qui sans être particulièrement difficile, est, dans une partie de son étendue "plate et parsemée d'ilots, de rochers ressemblant à de petites collines."

Le mode d'adjudication des entreprises d'après des devis ne donnant pas les quantités d'une manière exacte, a été préconisée par l'Ingénieur-en-chef comme donnant un moyen sûr de comparer la situation relative des soumissions sans désavantage sérieux pour le pays, excepté dans le cas où l'on trouverait que la dépense totale serait plus considérable qu'on aurait pu s'y attendre d'après les quantités données dans les cédules. Nous avons traité du mérite de cette méthode, comme question technique, et nous avons tiré nos conclusions à ce sujet, dans le chapitre des "Travaux d'art."

Le coût présumé des travaux à faire en vertu de ce contrat était de \$1,037,061, à l'époque de l'adjudication. D'après le dernier rapport fait au cours de l'exécution des travaux, il s'élevait à \$1,396,824. L'écart ne doit pas être attribué entièrement à l'exactitude des premières évaluations, parce que des travaux de ballastage et autres améliorations ont été faits.

en addition aux ouvrages projetés lors de la passation du contrat. Il n'est pas douteux, toutefois, que les travaux à exécuter en vertu du contrat, en ne tenant aucun compte des ouvrages additionnels, ont coûté bien au-delà de ce que le département pouvait raisonnablement prévoir lors de la concession de l'entreprise.

Cela semble être dû à deux causes, dont l'une serait que l'on ne savait pas quelle était la nature des matériaux sur cette section. La plus grande partie du remblai a été fait des matériaux fournis par les excavations dans le bas-fonds, et l'expérience a prouvé que ces matériaux, une fois déplacés, ne donnent pas dans le remblai, plus de 40 à 50 pour cent du volume qu'ils avaient à l'endroit où la nature les avait placés. L'autre clause est que les chiffres portés aux dévis étaient incorrects, parce qu'on ne s'était pas procuré de données suffisantes pour établir exactement ces chiffres, quand même on aurait connu la nature des matériaux à mettre en œuvre. Nous nous expliquons plus au long sur ces deux clauses dans notre rapport sur la partie qui concerne les travaux d'art.

Il y a cependant un autre point à propos du contrat en question et au coût de ce contrat, et quoiqu'il soit un peu du ressort des ingénieurs, nous allons le traiter ici parce qu'il a rapport à la conduite des employés du gouvernement et à la bonne foi des entrepreneurs.

Dans le cas actuel comme dans les autres, à mesure que les travaux avançaient on les mesurait, on en demandait un certificat, et sur ce certificat, le gouvernement payait le prix convenu. Le mesurage était fait sous la surveillance de M. McLennan, qui était un employé du gouvernement au titre " d'ingénieur de service. " En général il était fait d'abord par un ou plus de ses aides, puis contrôlé par lui-même. On a contesté l'exactitude du mesurage d'une partie considérable des travaux, de cette section, tel qu'il était porté aux certificats de M. McLennan, et l'on a donné l'ordre d'en faire faire un nouveau à M. L. G. Bell et à un autre ingénieur qui n'avait rien eu à faire avec ces travaux. Nous reproduisons ci-dessous les instructions données par l'ingénieur-en-chef à M. Bell, le rapport de M. Bell, un certificat d'adhésion à ce rapport signé par M. Mortimer, qui l'a aidé à faire le nouveau mesurage; une note jointe à ce rapport, signée par M. Hill, qui lui était adjoint pour ses opérations et enfin le rapport de l'ingénieur-en-chef transmettant ces documents au ministre :—



28 MAI 1879.

*Instructions pour M. L. G. Bell.*

“ M. Bell a été nommé par l'honorable M. le Ministre des Travaux Publics pour mesurer de nouveaux les travaux de la section 25, consistant en nivellements et travaux de ponts entre le creek Sunshine et la rivière des Anglais, et en ballastage et posage de la voie entre Fort William et la rivière des Anglais.

“ M. Bell se rendra immédiatement à Fort William, où il se présentera à M. J. H. Caddy, le plus ancien des ingénieurs de ce district. M. Bell demandera et procurera tous les livrets de mesurage, copies des relevés mensuels, etc., qui ont rapport à ce contrat, ainsi que les plans, les profils, les sections transversales et tous autres renseignements utiles.

“ L'ingénieur-en chef a expliqué verbalement à M. Bell ce qui nécessite un nouveau mesurage des travaux exécutés en vertu de ce contrat ; il lui a expliqué la nature des difficultés qu'il rencontrera probablement dans l'exécution de la mission qu'il lui est confiée. Dans quelques parties de la section, il lui sera probablement difficile de mesurer exactement les travaux qui ont été faits. Lorsque des cas de ce genre se présenteront, M. Bell devra s'en rapporter à son jugement pour faire les réductions ou les augmentations requises, de manière à obtenir des résultats justes et équitables. Comme il a été expliqué à M. Bell, lorsque les coupes, les tranchées, les fosses d'emprunt ont été défigurés ou notablement modifiés il sera peut-être prudent de mesurer les matériaux sur le remblai.

“ M. Bell se rappellera que le but de l'examen qu'il est chargé de faire est d'obtenir une vérification du mesurage de tous les travaux, principalement des excavations et des remblais du contrat no. 25, et l'ingénieur-en-chef recommande au zèle et à la diligence de M. Bell la mission importante qui lui est confiée. L'ingénieur-en-chef est convaincu que cette mission sera exécutée avec jugement, avec fermeté et avec intelligence, et que les renseignements obtenus seront aussi parfaits que les circonstances le permettront.

“ M. Bell fera son rapport chaque semaine au bureau central, sur tous les détails qui en vaudront la peine ; l'ouvrage terminé il fournira des mesurages détaillés et complets des travaux avec un rapport d'ensemble.

“ Il a plu à l'honorable ministre d'adjoindre à M. Bell, M. A. J. Hill, comme son aide pour cette importante vérification de mesurage ; MM. C. McGammon et W. Fraser sont nommés porte-mètre

“ Le département fournira à M. Bell de temps à autre, les fonds nécessaires à ce service, et l'ingénieur-en-chef, en lui rappelant les règlements établis par le département en ce qui concerne la manière de faire les paiements, de tenir les comptes, la nature des pièces justificatives, etc., saisit l'occasion de lui recommander l'économie dans ses dépenses personnelles.

“ SANDFORD FLEMING. ”

*“ Ingénieur-en-chef ”*