

*“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 13 mars 1879.*

“ Vu le mémoire en date du 13 mars 1879, de l'honorable ministre des Travaux Publics constatant que, comme il est d'une grande importance d'ouvrir immédiatement une voie de communication entre St. Vincent et Winnipeg, et comme il serait très difficile de faire exploiter la ligne par d'autres personnes que les entrepreneurs qui la construisent, il a négocié avec l'entrepreneur, M. Joseph Upper, et que ce M. Upper a proposé au gouvernement de fournir le matériel et d'exploiter la ligne en son lieu et place, aux conditions contenues dans un arrangement conclu, en date du 3 août 1878, avec George Stephens, qui représentait la majorité du capital de la compagnie du chemin de fer St Paul et Pacifique.

“ Le ministre fait remarquer que, à la suite de négociations avec M. Upper, et MM. James Swift, B. W. Folger et M. H. Folger, ses associés, on a conclu et signé l'arrangement ci-inclus, entre Sa Majesté, d'une part, et les quatre personnes ci-dessus mentionnées, d'autre part.

“ En conséquence le ministre recommande que le département des Travaux Publics soit autorisé à exécuter le dit arrangement, au nom de Sa Majesté, pourvu qu'on y ajoute une clause (acceptée par les parties, mais omise par erreur), à l'effet que le gouvernement soit tenu indemne de toute réclamation que pourraient faire les entrepreneurs contre lui, en raison de retards, ou d'embarras apportés à leurs travaux par suite de l'équipement et de l'exploitation de la ligne en vertu de cet arrangement.

“ Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

“ W. A. HIMSWORTH,

*“ Greffier, Conseil Privé.”*

Les raisons données pour la passation de ce contrat dans le rapport de l'ingénieur-en-chef et dans le mémoire soumis au Conseil Privé, prouvent qu'il n'y avait pas lieu ici à compétition publique.

Le contrat signé, les entrepreneurs ne s'y conformèrent pas et le gouvernement se décida à l'annuler. L'arrêté du conseil qui autorise cette résiliation en donne les raisons suivantes :—

*“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, le 26 janvier 1880.*

“ Vu le rapport daté du 23 janvier 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux, constatant que MM. Joseph Upper et Cie ont conclu, avec le gouvernement, le 12 mars 1879, un arrangement par lequel ils s'engageaient à fournir tout le matériel roulant et autre outillage nécessaire pour exploiter d'une manière efficace l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique Canadien, à l'entretenir en bon état de réparation, et à l'exploiter d'une manière efficace jusqu'à ce que le chemin de fer du Pacifique Canadien fût ouvert à la cir-

culatlon depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à Selkirk, à moins que l'arrangement ne fut terminé dans un plus court délai.

“ Qu'ils n'ont jamais fourni tout le matériel nécessaire pour l'exploiter d'une manière efficace, qu'ils n'ont en aucune façon rempli les conditions de leur contrat et que le public s'est souvent plaint de la manière négligente dont ils exploitaient le dit embranchement et que, en conséquence, le ministre les a notifiés par télégramme dès le 29 septembre 1879, qu'il craignait d'être obligé de leur en retirer l'exploitation.

“ Que le 23 décembre dernier et le 22 janvier courant, l'ingénieur-en-chef des chemins de fer du gouvernement en exploitation, rapportait que l'embranchement de Pembina n'a pas le matériel roulant et l'outillage nécessaires pour en permettre l'exploitation d'une manière efficace, que le dit embranchement n'est pas exploité comme il devrait l'être, et que, en conséquence, l'achèvement des travaux de construction du chemin de fer du Pacifique Canadien entre Winnipeg et Fort William et aussi à l'ouest de Winnipeg, sera considérablement retardé si l'on ne prend les mesures nécessaires pour avoir la direction de l'exploitation et activer la circulation des trains et le transport des marchandises.

“ C'est pourquoi le ministre recommande qu'il soit autorisé, en vertu des termes de l'arrangement du 12 mars 1879, à résilier le dit contrat à partir du 10 février prochain, et à prendre la direction de l'exploitation du dit embranchement

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

“ Certifié,

“ (Signé) J. O. COTÉ,

“ Greffier, Conseil Privé.

L'arrêté du conseil suivant n'a pas besoin de commentaire :—

“ COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, le 16 mars 1880.

“ Vu le rapport en date du 13 mars 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux constatant que, en vertu de l'autorisation donnée par un arrêté du conseil du 26 janvier dernier, le contrat passé avec MM. Joseph Upper et Cie., pour l'équipement et l'exploitation de l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique Canadien, a été résilié le 10 février.

“ Que d'après la clause 14 du contrat passé avec MM. Upper et Cie., le gouvernement est obligé de racheter le matériel roulant d'après évaluation.

“ Qu'une évaluation a été faite en conséquence par le surintendant en chef et le surintendant du service de la traction, et que le premier a expédié un télégramme le 21 février disant qu'il évalue le matériel roulant à \$70,000, l'évaluation de l'outillage n'étant pas encore terminée.

“ Que sur l'avis de l'ingénieur-en-chef le ministre a autorisé le paiement aux entrepreneurs de la somme de \$25,000 en à-compte, laquelle somme leur a été payée le 21 du mois dernier.

“ Il recommande maintenant que le paiement qu'il a fait soit confirmé, et

qu'il soit autorisé de plus à faire un nouveau paiement de \$25,000, en attendant un règlement final avec Joseph Upper et Cie.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

“ Certifié,

“ (Signé) J. O. COTÉ,

“ *Greffier, Conseil Privé.* ”

Ce contrat a donné lieu, jusqu'au 30 juin 1880, au paiement des deux sommes de \$25,000 chacune mentionnée à l'arrêté du conseil en dernier lieu cité, soit en tout \$50,000.

#### CONTRAT No 44.

##### *Rails d'acier.*

En vertu de ce contrat, la “ West Cumberland Iron and Steel Company (Limited) ” s'est engagée à fournir 2,000 tonnes de rails d'acier, livrables à Montréal, conformément au cahier des charges, au prix de £4 19s. sterling la tonne.

Ce contrat fait partie d'une série de marchés conclus entre le gouvernement, d'une part, et des manufacturiers anglais, d'autre part, par l'entremise de MM. Stevens et Reynolds, de Londres, Angleterre. Le 7 juin 1879, M. Fleming, l'ingénieur-en-chef, écrivait au ministre des Travaux Publics la lettre suivante :—

“ OTTAWA, 7 juin 1879.

“ MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous signaler le fait qu'il sera nécessaire de se procurer immédiatement les rails dont on aura besoin pour les parties de la ligne en construction, et aussi pour celles dont on va donner bientôt les travaux à l'entreprise.

“ Nous avons actuellement en dépôt à Fort William des rails pour 48 milles de plus qu'il ne nous en faut pour la voie principale sur les sections 14, 15 et 25.

“ Les contrats passés récemment, nos. 41 et 42, nécessiteront la pose de 185 milles de voie principale, dont 48 milles seront fournis par le dépôt ci-dessus, ce qui laisse 137 milles à fournir.

“ Il faut y ajouter la longueur de la ligne à l'ouest de Selkirk avec l'embranchement de Winnipeg que l'on se propose de construire immédiatement, soit 110 milles ; puis les voies de garage et d'évitement, sur toute la ligne de Fort William à Selkirk et à l'ouest de Selkirk, soit 30 milles.

“ Total requis pour ces services, 277 milles, équivalant à environ 25,000 tonnes.

“ De plus, l'embranchement de la Baie Georgienne, qui doit être terminé, d'après le contrat, le 1er juillet 1880, demandera si on l'achève, près de 5,000 tonnes de plus. C'est donc en tout 30,000 tonnes qu'il faut nous procurer.

“ Je recommanderai en conséquence que l'on passe contrat, sur le champ, pour la fourniture de tous les rails dont nous avons besoin, avec la quantité proportionnelle d'accessoires, livrables à Montréal aux dates suivantes :—

Un tiers, le 1er octobre 1879.

Un tiers, le 1er juin 1880

Un tiers, le 1er octobre 1880.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé), SANDFORD FLEMING,

“ Ingénieur-en-chef.

“ L'honorable

“ SIR CHARLES TUPPER, K. C. M. G.,

“ Ministre des Travaux Publics.”

Le 17 juin, M. Fleming, d'après les instructions du ministre, télégraphiait à M. Reynolds à Londres, comme suit :

“ Quand et pour quel prix pourrait-on avoir 5,000 tonnes, type spécial de Sandberg, livrées à Montréal.”

Le lendemain, M. Reynolds répondait par le câble :—

“ Fin mois prochain et août, cinq livres sterling ; si avisés immédiatement, peut-être meilleur marché.”

Le 19 juin, M. Fleming télégraphiait à M. Reynolds :—

“ Recevez soumissions, 5,000 tonnes livrées à Montréal avant le 15 août ; télégraphiez nombre de soumissions et plus basses ; rails et attaches doivent être du type spécial.”

Le 21 juin, M. Fleming recevait de M. Reynolds la dépêche suivante :

“ Onze ; plus basses livrables, douane, fret et assurance payés à Montréal 15 août, cinq pour réponse par câble. Dois-je inspecter.”

Et le 21 juin, M. Fleming répondait par le câble :—

“ Commandez rails et attaches, fournissez gabarit Sandberg, surveillez inspection.”

Le 19 juin, le jour où M. Fleming avait envoyé les instructions, MM. Stevens et Reynolds ont adressé la circulaire suivante aux maisons énumérées à la suite :—

“ LONDRES, 19 juin 1879.

“ MONSIEUR,—Veuillez nous dire quel est votre plus bas prix, douane, transport et assurance payés jusqu'à Montréal, pour 5,000 tonnes de rails d'acier, 57½ livres

par verge, avec les éclisses nécessaires, livrables à Montréal vers le 15 août prochain. Dans le cas où il vous serait impossible de fournir toute cette quantité à la date spécifiée, veuillez donner vos prix pour telle quantité que vous pouvez garantir de livrer à Montréal, et avoir la bonté de nous faire connaître votre prix pour livrer sous mât ; les rails seront inspectés pendant la fabrication.

“ Le paiement se fera d’une seule fois et au comptant, aucune commission n’étant exigée.

“ Nous sommes, messieurs,

“ Vos tous dévoués,

“ STEVENS & REYNOLDS.”

Cette circulaire fut adressée aux maisons suivantes :—

|                           |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| Guest et Cie.,            | Ebbw Vale Co.,           |
| Bolckow, Vaughan et Cie., | Barrow Hæmatite Co.,     |
| Charles Cammell et Cie.,  | West Cumberland Co.,     |
| John Brown et Cie.,       | Moss Bay Co.,            |
| Rhymeny Iron Co.,         | Wilson, Cammell et Cie., |
| Brown, Bayley et Dickson. |                          |

Le mode de compétition employé ici avait été décidé après discussion entre l’ingénieur en chef et le ministre.

M. Reynolds, qui a pris part aux transactions et que nous avons interrogé sur ce point, nous a dit que, à son point de vue, on pouvait ainsi trouver des prix aussi bas qu’en faisant publier des annonces, et que le marché est quelquefois raffermi par un avis public d’une grande quantité demandée.

Quatre des maisons à qui la circulaire avait été adressée refusèrent de soumissionner ; les réponses des autres contenaient deux prix pour livraison sous mât à Liverpool ; l’une à £5, et l’autre £5 5s sterling la tonne, et des offres pour livraison à Montréal. Voici dans quel ordre se placent ces dernières offres :—

|                          |                |                       |
|--------------------------|----------------|-----------------------|
| West Cumberland Co.....  | 2,000 tonnes à | £4 19s. 0d. sterling. |
| Barrow Hæmatite Co.....  | 5,000          | “ 5 0 0 “             |
| Ebbw Vale Co.....        | 1,500          | “ 5 0 0 “             |
| Bolckow, Vaughan et Cie. | 2,500          | “ 5 0 0 “             |
| Guest et Cie.....        | 2,500          | “ 5 2 6 “             |

Les maisons suivantes à qui on avait aussi adressé des circulaires, refusèrent de concourir :—

The Atlas Steel and Iron Works.

The Moss Bay Co.

The Rhymeny Iron Co.

Wilson, Cammell & Co.

On voit que la West Cumberland Company a fait la plus basse soumission, £4 19s. sterling.

Le 24 juin, MM. Stevens et Reynolds lui écrivirent acceptant sa soumission en entier.

Toute la correspondance concernant cette transaction par M. Reynolds a été transmise par lui au département avec son rapport. Ses agissements ont été confirmés et approuvés, et nous ne trouvons aucune expression de mécontentement de la part du ministre à ce sujet. D'après notre jugement, le département en agissant ainsi, s'est procuré les matériaux requis aux plus bas prix possibles.

La quantité de rails convenue a été livrée, et la somme payée a été de :—

Au 30 juin 1880 ..... \$50,064.74

#### CONTRAT No. 45.

##### *Rails d'acier.*

En vertu de ce contrat, la "Barrow Hæmatite Steel Company," s'est engagée à fournir 1,500 tonnes de rails d'acier, avec la quantité proportionnelle d'éclisses à Montréal, conformément au cahier des charges, au prix de £5 sterling la tonne.

La fourniture de rails à laquelle se rapporte ce contrat, a été soumise à la compétition publique, de la manière décrite dans notre rapport sur le contrat No. 44. Comme il y est dit, il y eut cinq soumissions pour livraison à Montréal, dont la plus basse était celle de la "West Cumberland Company," et sur cette soumission est basé le contrat No. 44. Il y avait trois autres soumissions à des prix égaux, £5 sterling par tonne. Parmi celles-là se trouvait la soumission de la "Barrow Hæmatite Iron Company." Cette compagnie offrait toute la quantité demandée; mais afin d'obtenir la plus prompte livraison possible, MM. Stevens et Reynolds décidèrent de par-

tager en deux commandes les 3,000 tonnes qui restaient, après avoir commandé la quantité offerte par la "West Cumberland Company." Ils écrivirent donc, le 25 juin 1879, à la "Barrow Hæmatite Co." que : "comme le délai pour la livraison est si court, nous avons décidé de diviser la commande pour 5,000 tonnes de rails et des éclisses nécessaires, pour lesquels vous nous avez envoyé vos prix le 20 courant; nous vous avons télégraphié ce matin, en conséquence, et nous venons de recevoir votre réponse. Nous avons maintenant le plaisir de vous commander 1,500 tonnes de rails avec les éclisses d'acier nécessaires, livrables à Montréal, vers le 15 août, au prix de £5 par tonne, y compris douane, fret et assurance à Montréal."

D'après notre opinion, le département se procura par ce contrat les matériaux acquis aux plus bas prix possible.

Le contrat a été exécuté, et il a donné lieu au paiement jusqu'au 30 juin 1880, de la somme de \$37,844.59.

#### CONTRAT No. 46

##### *Rails d'acier.*

Par ce contrat "la Ebbw Vale Steel, Iron & Coal Company," s'engageait à fournir, livrées à Montréal, 1500 tonnes de rails d'acier, avec la quantité proportionnelle d'éclisses, conformément au cahier des charges, au prix de £5 sterling la tonne.

La fourniture de rails qui a donné lieu à ce contrat, a été soumise à la compétition publique de la manière mentionnée dans notre rapport sur le contrat no. 44. Comme il est dit, il y eut cinq soumissions pour livraison à Montréal, dont la plus basse était celle de la "West Cumberland Company" et sur cette soumission est basé le contrat no. 44. Il y avait trois autres soumissions à des prix égaux, £5 sterling par tonne. Parmi celle-là se trouvait la soumission de la "Ebbw Vale Cie. Cette compagnie offrait de fournir à ce prix 1,500 tonnes, ce qui, avec les quantités commandées aux autres fournisseurs d'après les contrats nos. 44 et 45, complétait la quantité totale demandée par le gouvernement.

Le 26 juin 1879, M.M. Stevens et Raynolds écrivirent à cette compagnie, donnant la commande pour la quantité offerte, au prix porté à la soumission : £5 la tonne.

D'après nous, le département obtint par ce contrat les matériaux dont il avait besoin, au plus bas prix possible.

La quantité convenue a été livrée et le contrat exécuté.

La somme payée en vertu de ce contrat jusqu'au 30 juin 1880, est de \$37,972,28.

#### CONTRAT No. 47.

##### *Boulons et écrous.*

En vertu de ce contrat, la "Patent Bolt & Nut Company," s'engageait à fournir sous mât, à Newport, Angleterre, 96,000 boulons à éclisses et écrous, conformément au cahier des charges, à £10 sterling la tonne.

La fourniture qui a donné lieu à ce contrat a été le résultat d'une compétition organisée de la manière que nous avons décrite dans notre rapport sur le contrat no. 44.

MM. Stevens et Reynolds, le 2 juillet 1879, adressaient une circulaire à la Patent Bolt & Nut Company, à Baylis, Jones et Baylis et à Horton et fils manufacturiers anglais. Voici cette circulaire :

"**CHER MONSIEUR,**—Veuillez s'il vous plaît nous donner votre plus bas prix pour 96,000 boulons et écrous à éclisses,  $\frac{3}{4}$  de pouces de diamètre,  $3\frac{3}{4}$  de longueur, tête à chapeau et cou carré, et écrous huilés ; le tout emballé en fortes caisses, liées en fer de 2 quintaux, et livré sous mât à Newport. Les paiements se feront comptant sur livraison ; il n'y a aucune commission à payer ; la livraison devra se faire dans un délai de trois semaines à partir d'aujourd'hui."

Voici les soumissions reçues :

|                              |                    |
|------------------------------|--------------------|
| Patent Bolt & Nut Co.....    | £10 stg. par tonne |
| Horton et Fils.....          | 10 2s. 6d. "       |
| Baylis, Jones et Baylis..... | 10 5s. 0d. "       |

S'il avait été loisible de mettre en caisses de 4 quintaux chacune, au lieu de 2 quintaux, comme il est dit dans la circulaire, la soumission de la dernière maison aurait été de £10 stg.

Le 4 juillet 1879, MM. Stevens et Reynolds écrivirent à la "Patent Bolt & Nut Co.," qu'ils acceptaient sa soumission telle que plus haut mentionné.

D'après la preuve, nous sommes d'opinion que le département n'a pas eu d'occasion plus favorable d'acheter les articles dont il avait besoin.

Le contrat a été exécuté, et il a donné lieu au paiement, jusqu'au 30 juin 1880, de la somme de \$2,277,60.

Le 2 décembre, le secrétaire du département écrivait à l'ingénieur-en-chef la lettre suivante, au sujet des quatre derniers contrats.

“ OTTAWA, 2 décembre 1879.

“ MONSIEUR,—Pour faire suite à la communication reçue de votre bureau à la date du 9 septembre dernier, au sujet des contrats passés pour la fourniture de 5,000 tonnes de rails et d'attaches, requis pour la construction des 100 milles du chemin de fer du Pacifique Canadien s'étendant à l'ouest de Winnipeg, je suis chargé de vous informer que le ministre a approuvé les achats, et que vous êtes autorisé par la présente à donner un certificat pour la valeur des rails, etc., livrés en vertu de ces contrats.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé) F. BRAUN.

“ *Secrétaire.*

“ SANDFORD FLEMING, ECR., C. M. G.

“ Ingénieur-en-chef, Chemin de fer du Pacifique Canadien.”

### CONTRAT No. 48.

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

En vertu de ce contrat daté du 19 août 1879, John Ryan s'est engagé à compléter, conformément aux plans et devis, les excavations, la chaussée, les ouvrages d'art, la pose de la voie, le ballastage, les bâtiments des stations et les autres travaux qui devaient être exécutés sur la partie du chemin de fer qui commence à Winnipeg et qui s'étend à 100 milles, ou moins, dans la direction du nord-ouest ou de l'ouest, au choix du Ministre des chemins de fer. Le tout devait être achevé avant le 19 août 1880, et cinquante milles de la ligne, avant l'expiration de huit mois à compter de la date du contrat. Ce contrat comprenait aussi le transport de rails et attaches depuis Montréal. L'entrepreneur devait recevoir pour ce faire les différents prix mentionnés dans le contrat, pour chaque classe de travaux y énumérés.

Le 16 juin 1879 le département faisait publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au vendredi, 1er août, à midi, pour la construction d'environ cent milles de chemin de fer à l'ouest de la Rivière Rouge, et déclarait que les formules imprimées et les autres informations étaient à la disposition du public, au bureau de l'ingénieur à Ottawa ou à Winnipeg.

Au jour fixé par les annonces, dans l'après-midi, les soumissions furent ouvertes en présence de M. Trudeau, le sous-ministre, de M. Smellie, agissant pour l'ingénieur-en-chef, et de M. Burpee, un des employés du département.

Il y avait en tout trente-neuf soumissions, dont les totaux variaient de \$553,060 à \$994,550 ; la plus basse était celle W. C. Hall, et la seconde, celle de M. Ryan, l'entrepreneur actuel, dont le total était de \$600,500.

Les devis communiqués aux soumissionnaires portaient que le gouvernement pourrait, s'il le jugeait à propos, distraire de l'entreprise une partie des travaux y mentionnés. Or, avant de conclure aucun marché, le gouvernement décida, dans le cas actuel, de distraire de l'entreprise les clôtures et la moitié du ballastage. On déduisit des totaux des soumissions les prix portés pour ces genres de travaux. Cette déduction ne changea rien au rang des deux plus bas soumissionnaires, M. Hall et M. Ryan, en comparaison de leurs concurrents.

Dans un rapport de M. Smellie, en date du 8 août 1879, adressé au ministre des chemins de fer par intérim, on trouve ce qui suit :—

“ Vous remarquerez aussi que, par suite de ces déductions, quelques-unes des soumissions prennent un rang différent de celui qu'elles occuperaient si l'on comparait les totaux des soumissions telles qu'elles ont été reçues. Les nos. 1 et 2 sur la liste, cependant, gardent leur rang. La plus basse soumission est celle de M. W. C. Hall, de Trois-Rivières, et elle se monte, après les déductions ci-dessus, à \$486,810, soit \$4,868 par mille. Les prix en sont en général très bas, surtout en ce qui concerne le transport des rails et attaches depuis Montréal, et la fourniture des traverses. J'ai eu une entrevue avec M. Hall, que l'on a mandé ici au sujet de sa soumission, et j'ai trouvé qu'il ne pouvait me donner que très peu de renseignements sur la base qui lui a servi à calculer ses prix, qui lui ont été fournis, dit-il, par d'autres personnes qu'il nomme.

“ M. Hall dit qu'il s'occupe depuis plusieurs années de travaux de chemin de fer, et qu'il est aujourd'hui contre-maître de la pose de la voie et du ballastage sur l'embranchement des Piles du chemin de fer du gouvernement de Québec, sous les ordres de M. McGreevy, l'entrepreneur. Je ne connais pas M. Hall personnellement, mais j'ai demandé à l'ingénieur du chemin de fer du gouvernement à Québec s'il connaissait la capacité et les ressources de M. Hall, et l'ingénieur m'a répondu qu'il n'en avait jamais entendu parler.

“ Prenant toutes ces choses en considération, je suis d'opinion que M. Hall n'a ni le pouvoir ni la capacité, ni les ressources nécessaires pour l'exécution de travaux si considérables et je ne crois pas que le gouvernement puisse raisonnablement lui accorder le contrat.

Le 8 août 1879, M. Hall écrivit au ministre la lettre suivante :—

“ Comme c'est la première fois que je fais une soumission pour des travaux publics, je ne savais pas que je dusse être prêt à faire immédiatement un dépôt. J'ai des associés pour cette affaire, quoique mon nom seul paraisse à la soumission ; et comme je ne puis les faire venir ici pour le moment, comme d'un autre côté on me dit qu'il y a un changement dans les devis, je dois décliner d'accepter l'entreprise. J'espère que voudrez bien considérer favorablement ma position et ne pas me forcer à perdre le dépôt que j'ai déjà fait.

“ Je demeure, etc.,

“ Votre obéissant serviteur,

“ W. C. HALL.”

Dans cette lettre, M. Hall parle de la nécessité d'être prêt à faire immédiatement son dépôt. M. Trudeau, qui avait causé avec lui sur le sujet, déclare dans sa déposition que ce n'est pas ce qu'on lui a dit à ce moment là ; qu'on lui a dit au contraire qu'on lui donnerait un délai raisonnable pour fournir son cautionnement si c'était nécessaire.

Nous avons aussi interrogé M. Ryan pour savoir s'il avait eu quelque chose à faire avec la retraite de M. Hall, et nous en sommes venus à la conclusion que M. Hall n'était pas en mesure d'entreprendre les travaux lui-même, et qu'on ne saurait attribuer son refus à aucune manœuvre de la part de M. Ryan ni à aucune pression exercée par personne appartenant au département.

Le 9 août, le contrat était adjugé à M. Ryan, et il en était notifié par la lettre ci-dessous :—

“ MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux de vous informer que votre soumission pour la construction de 100 milles du chemin de fer du Pacifique, s'étendant à l'ouest à partir de Winnipeg, est actuellement la plus basse de celles que le département a reçues. J'ai en conséquence à vous prier de dire si vous êtes prêt à passer un contrat et à déposer le cautionnement requis, soit \$29,000.

“ Je suis, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ F. H. ENNIS,

“ *Faisant fonction de Secrétaire.*

“ JOHN RYAN, Ecr., Ottawa.”

La veille du jour où ce contrat a été adjugé à M. Ryan, le ministre intérimaire des chemins de fer avait soumis au Conseil Privé un mémoire concernant cette affaire ; ce mémoire fut suivi, le 12 août, d'un arrêté du Conseil donnant instruction de remettre à M. Hall le chèque qu'il avait déposé avec sa soumission.

Le 18 août 1879, le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux avait soumis un mémoire au sujet de la teneur des soumissions et du refus de M. Hall d'accepter le contrat; ce mémoire fût suivi le 22 août 1879 de l'arrêté du conseil qui suit :

“ *COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 22 août 1879.* ”

“ Vu le rapport daté du 18 août 1879 de l'honorable J. H. Pope, agissant en l'absence du Ministre des chemins de fer et canaux, constatant que le département a reçu (1er août 1879) trente-neuf soumissions pour les travaux de nivellement, de pose de la voie et de ballastage de 100 milles du chemin de fer du Pacifique, à l'ouest de Winnipeg, les dites soumissions variant de \$553,060 à \$994,550.

“ Que la plus basse soumission est celle de M. W. C. Hall, de Trois-Rivières, qui offre d'exécuter les travaux à des prix donnant, suivant calcul d'après les quantités, un total de \$553,060.

“ Que M. Hall a été avisé le lundi 4 courant, et est venu à Ottawa le 7.

“ Qu'une des conditions des devis sur lesquels sont basées les soumissions, exige que l'entrepreneur dépose entre les mains du gouvernement une somme d'argent, ou son équivalent en valeurs publiques ou en actions de banques, aux prix du jour, se montant à cinq pour cent de la somme totale de ce contrat.

“ Que M. Hall, par une lettre datée du 8 courant, a déclaré qu'il n'était pas en mesure de remplir cette condition, et qu'il a aussi déclaré verbalement que ses moyens ne dépassent pas huit à dix mille piastres.

“ Que l'ingénieur chargé de la direction des travaux a déclaré que, d'après lui M. Hall ne pouvait pas exécuter les travaux pour les prix portés à sa soumission, et que, de plus, d'après sa propre déclaration, il n'a ni la capacité, ni les ressources nécessaires pour exécuter ces travaux dans le délai fixé.

“ Que la plus basse soumission après celle-là est celle de M. John Ryan, dont les prix donnent, après calcul, la somme totale de \$600,500.

“ Que M. Ryan s'est déclaré prêt à entreprendre et à exécuter les travaux et qu'il a dûment déposé la somme de \$29,000, comme cautionnement.

“ Le ministre recommande que l'entreprise soit adjugée à M. John Ryan, aux prix portés à sa soumission.

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

“ Certifié,

“ W. A. HIMSWORTH,

“ *Greffier, Conseil Privé.* ”

Le cautionnement requis ayant été déposé par M. Ryan le 28 août 1879, le contrat fut passé comme il a été dit au commencement de ce rapport.

D'après la preuve, nous sommes d'avis qu'en obtenant ce contrat, l'entrepreneur n'a été l'objet d'aucune faveur indue, et que le département, en

agissant ainsi, a obtenu les plus bas prix possibles pour l'exécution de ces travaux.

Les travaux de construction, en vertu de ce contrat, n'ont été commencés que longtemps après la date de l'acte. Dans sa déposition donnée devant nous, M. Ryan a dit que le tracé n'a été définitivement adopté, de manière à ce qu'on pût commencer les travaux, que vers mai 1880, mais qu'il n'y a eu aucun retard dont il soit responsable, après que la fixation du tracé lui eût permis de se mettre à l'œuvre. Il y avait d'abord deux tracés projetés pour la voie principale ; l'un était appelé la quatrième ligne de base, l'autre était situé environ quatre milles plus au nord. C'est ce dernier qui a été finalement adopté.

Les travaux de cette section n'ont avancé que très lentement. On a fait, avec le consentement des ingénieurs, un changement très important dans la manière d'établir la chaussée. Au lieu de la construire de terre prise dans les fossés latéraux, on a posé les traverses sur la surface du terrain, puis on a transporté du ballast que l'on a déposé dans les interstices, ensuite on a relevé les traverses, et on a fait un lit de ballast au lieu d'un lit de terre comme on l'avait d'abord projeté. On n'a fait de fossés latéraux qu'aux endroits où on en avait besoin pour le drainage. L'entrepreneur prétend que l'on a obtenu ainsi de l'ouvrage supérieur à celui qui est mentionné dans les devis. La chaussée ne sera pas si large ; le coût total sera un peu plus élevé. Ce changement a été fait sous la direction de M. Schreiber, l'ingénieur-en-chef, en 1880. Ce nouveau mode de chaussée diminue de beaucoup les excavations dans la terre et augmente considérablement les travaux de ballastage, mentionnés dans le contrat. Il est évident que l'on ne peut en aucune façon considérer ce changement dans la nature des travaux comme une violation du contrat de la part de M. Ryan.

A l'époque où nous étions à Winnipeg pour l'enquête, (octobre 1880), les trains de construction circulaient sur environ quarante milles de cette section.

On a fait transporter de Montréal les rails nécessaires pour toute la section, et le coût du transport, qui a été déboursé au compte de l'entrepreneur, a été porté à son débit.

Ce contrat a donné lieu jusqu'au 30 juin 1880 au paiement de la somme de \$153,800.

## CONTRAT No. 49.

*Bâtiments pour stations.*

En vertu de ce contrat, daté du 15 août 1879, Richard Dickson s'est engagé à construire des bâtiments combinant les services des marchandises et des voyageurs, sur le parcours de l'embranchement de Pembina, aux divers endroits désignés au contrat et à un prix spécialement fixé pour chacune de ces localités, le tout se montant, d'après le contrat, à la somme de \$15,802,40.

Ces travaux ont été soumis à la compétition publique. Les bâtiments étaient destinés à servir de stations à Emerson, Penza, Otterburn, Niverville, St. Bonitace et Selkirk. A d'autres endroits où les trains s'arrêtent on ne devait construire que des plateformes, c'est-à-dire à Arnaud, Dufrost, St. Norbert et Gonor.

Le 17 juin 1879, le département faisait publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au 15 juillet suivant. Au jour fixé, les soumissions reçues furent ouvertes par les employés du département ; les prix variaient suivant la nature des bâtiments requis aux différents endroits, et les totaux s'élevaient depuis \$15,802,40 jusqu'à \$43,000. Les prix et les noms des soumissionnaires ont été publiés à la page 32 d'un rapport à la Chambre des Communes, en date du 31 mars 1880. On trouve au même endroit la correspondance que possédait le département au sujet de ce contrat. L'entrepreneur, M. Dickson, avait fait la plus basse soumission, et l'entreprise lui fut adjugée.

Nous sommes d'avis que le département a obtenu par ce contrat la construction de ces bâtiments aux plus bas prix possibles, et que l'entrepreneur n'a été l'objet d'aucune faveur indue.

Il n'y a eu aucune dispute entre l'entrepreneur et les employés du gouvernement au sujet de cette entreprise ; les travaux ont été terminés et acceptés par le gouvernement sans contestation.

Jusqu'au 30 juin 1880, on avait payé sur ce contrat la somme de \$13,050.

## CONTRAT No. 50.

*Chevilles de chemin de fer.*

En vertu de ce contrat, daté du 4 septembre 1879, George Angus Miller, Charles Herbert Miller et James Mitchell, sous le nom et la raison sociale de Miller frères et Mitchell, se sont engagés à fabriquer et à fournir quatre cents tonnes de chevilles de chemin de fer, conformément au cahier des charges, livrables à Fort William, et 300 tonnes livrables à Montréal pour le prix de \$52,75 la tonne de 2240 livres pour celles qui seraient livrées à Fort William, et de \$47,75 la tonne de 2240 pour celles qui seraient livrées à Montréal ; les livraisons devant être faites aux époques mentionnées dans le contrat.

Le 30 juillet 1879 le département avait fait publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au 20 août suivant, pour la fourniture de 35 tonnes de boulons et d'écrous, et de 700 tonnes de chevilles de chemin de fer ; le cahier des charges et les autres informations étaient à la disposition du public au bureau de l'ingénieur à Ottawa. Les soumissions reçues en temps utile furent ouvertes le 20 août par les employés du département.

Il y avait huit soumissions, variant de \$52,75 par tonne à Fort William et \$47,75 à Montréal, jusqu'à \$65 à Fort William et \$120 à Montréal. La plus basse était celle de Miller frères et Mitchell, les fournisseurs en question.

Le 23 août, M. Ennis, employé du département, écrivit à MM. Miller frères et Mitchell, demandant s'ils étaient préparés à fournir et à livrer 400 tonnes à Fort William et 300 tonnes à Montréal, aux prix portés dans leur soumission, et s'ils y étaient préparés, les informant qu'ils auraient à déposer un cautionnement équivalant à 5 pour cent, du montant du contrat.

En réponse à cette lettre, Miller frères et Mitchell télégraphiaient le 23 août à M. Ennis demandant : " Est-il absolument nécessaire que les chevilles soient livrés aux dates de la soumission ? " M. Ennis répondit, par télégramme, dans l'affirmative.

Le 27 août, Miller frères et Mitchell télégraphiaient à M. Ennis qu'ils allaient déposer le cautionnement dans l'après-midi ; ce qu'ils firent.

A notre avis, le département se procura ainsi les matériaux achetés aux

plus bas prix possibles, et les fournisseurs n'ont été l'objet d'aucune faveur indue.

Le 25 août, Tandy, de Moncton, fut chargé par le département de se rendre à Montréal pour y inspecter le fer pendant la fabrication par les fournisseurs, afin d'en faire un rapport, et pour constater si avec l'outillage et les moyens de fabrication de ces messieurs, ils étaient en mesure d'exécuter le contrat pour la date fixée.

Le rapport de M. Tandy, en date du 24 septembre 1879, constate qu'il a inspecté et éprouvé la qualité du fer employé par les fournisseurs, qu'il avait soumis les chevilles à diverses épreuves, qu'il les avait trouvées de qualité satisfaisante, et résistant à l'épreuve mentionnée au cahier des charges ; il y est dit aussi que les fournisseurs ont tout l'outillage nécessaire pour fabriquer aisément la quantité mentionnée pour la date fixée par le contrat.

Le contrat a été exécuté, et il a donné lieu, jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$35,425.

#### CONTRAT No. 51

##### *Boulons et écrous.*

Par ce contrat, en date du 8 septembre 1879, la " Dominion Bolt & Nut Company " s'est engagée à fabriquer et à fournir trente cinq tonnes de boulons, éclisses et écrous, conformément au cahier des charges, livraison à Fort William, pour le prix de \$75 la tonne de 2240 livres.

Les annonces du 30 juillet 1879, mentionnées dans notre rapport sur le contrat no. 50, demandaient des soumissions pour la fourniture des articles qui font l'objet du contrat actuel, en même temps que pour la fourniture de chevilles.

Les soumissions reçues en temps utile furent ouvertes le 20 août par les employés du département.

Elles étaient au nombre de cinq, variant de \$75 à \$85 la tonne ; la plus basse était celle du fournisseur mentionné plus haut, avec qui a été passé le contrat.

Le 23 août 1879, M. Ennis, employé du département, demanda à la compagnie si elle était prête à fournir les trente cinq tonnes aux conditions

de sa soumission, et, si elle était prête à le faire, de déposer un cautionnement égal à 5 pour cent du montant de la soumission.

Le 25 août, M. Livingstone, agissant au nom de la compagnie, accepta pour elle le contrat, et le cautionnement fut déposé.

La preuve nous mène à la conclusion que, dans le cas actuel, le département s'est procuré les articles qui font l'objet de ce contrat, au plus bas prix offert, et sans donner aucun avantage indû aux fournisseurs.

M. Tandy, que nous venons de mentionner dans le rapport sur le contrat précédent, fut chargé, le 5 septembre 1879 de prendre des renseignements et, de faire l'examen nécessaire pour pouvoir faire rapport au gouvernement sur la qualité du fer que les fournisseurs se proposaient d'employer, et sur les moyens qu'ils avaient pour être en mesure de faire la livraison à la date fixée.

Le 17 septembre 1879, M. Tandy fit rapport qu'il avait visité les ateliers de la compagnie à Toronto ; que le fer employé était de première qualité, conforme en tous points aux conditions du cahier des charges, et que la compagnie possédait tout ce qu'il fallait pour être en mesure d'achever la fourniture à la date fixée par le contrat.

Le contrat a été exécuté. Il a donné lieu au paiement de : --

Au 30 juin 1880 ..... \$2,662,50

CONTRAT No. 52.

*Transport de rails.*

Il n'y a pas ici de contrat en forme. Les conventions sont contenues dans la correspondance échangée entre le département et les entrepreneurs. La compagnie de transport du Nord-Ouest s'y est engagée à transporter à Fort William 5000 tonnes de rails, plus ou moins, pris au déchargement du steamer océanique à Montréal, au prix de \$6 la tonne de 2,240 livres.

L'adjudication de ce contrat a été précédée d'une compétition à laquelle huit entrepreneurs de transport ont été invités par une circulaire adressée à chacun d'eux, leur demandant des soumissions pour le transport de 5000 tonnes de rails d'acier et attaches de Montréal à Fort William. Quatre seulement répondirent à la circulaire. Toutes les soumissions portent à peu

près le même prix, \$6 par tonne. Deux de ces soumissions, celles de MM. Smith et Keighley et de M. Henry Beatty, offrent de faire le transport à \$6; et deux autres de MM. Calvin et Breck et de MM. Folger et frères, à \$5.75; mais les deux premières comprenaient les droits de port à Montréal tandis que les deux dernières n'en parlaient pas. Comme ces droits se montent à 28 centins, les deux dernières soumissions se trouvent portées, droits de port compris, à \$6,03.

M. Fleming fit rapport le 24 septembre 1879, du résultat de cette compétition. Dans ce rapport, adressé au ministre, il dit :—

“ Il est important de ne pas perdre de temps pour conclure le marché. Je vous prie donc de m'indiquer quelle soumission doit être acceptée. ”

Le 29 septembre 1879, MM. Smith et Keighley, qui avaient fait une des plus basses soumissions, télégraphiaient au ministre comme suit :

“ Si vous nous accordez le contrat pour le transport des rails d'acier et attaches de Montréal à Fort William, ayez la bonté de passer le contrat avec Henry Beatty, car il a fait des arrangements avec le Grand-Tronc pour prompt expédition, et nous transporterons la moitié de la quantité. Cela vous conviendra-t-il ? ”

Le 30 septembre 1879, le contrat fut adjugé à la Compagnie de Transport du Nord-Ouest, par la lettre suivante :

“ OTTAWA, 30 septembre 1879.

“ MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre des chemins de fer et des canaux, de vous informer que la soumission contenue dans votre lettre du 3 courant, pour le transport de rails d'acier de Montréal à Fort William, à raison de six piastres (\$6) la tonne, est acceptée. La quantité à transporter est de quatre mille tonnes. Ce prix doit couvrir les droits de port, les péages des canaux, l'assurance à raison de vingt cinq piastres (\$25) la tonne, et la mise en piles au point de livraison; vous devrez recevoir les rails à la sortie du navire.

“ Je suis, etc., etc.,

“ F. BRAUN.

“ HENRY BEATTY, ECR.,

“ Gérant, Cie. de T. du N.-O.

“ Montréal.”

L'enquête que nous avons faite nous mène à la conclusion que le département a fait faire les transports en question au meilleur marché offert et sans accorder aux entrepreneurs aucun avantage indu.

M. Trudeau, le sous-ministre, nous a déclaré que le transport avait été exécuté, et payé sans contestation.

Il a été déboursé en vertu de ce contrat, jusqu'au 30 juin 1880, la somme de \$15,084.

CONTRATS Nos 53, 54 et 55.

*Rails d'acier, éclisses, boulons et écrous.*

Ces contrats ont pour objet la fourniture de 50,000 tonnes de rails d'acier, avec la quantité proportionnelle d'éclisses, de boulons et d'écrous.

Les fournisseurs sont :—

|                                 | Tonnes de rails. |
|---------------------------------|------------------|
| " The Barrow Hæmatite Co."..... | 30,000           |
| Guest et Cie.....               | 10,000           |
| " The West Cumberland Co."..... | 5,000            |

Dans chacun des contrats, les accessoires allaient avec les rails; les prix variaient suivant la date de la livraison. Nous allons donner, tout-à-l'heure, en détail, les faits particuliers se rapportant à chacun de ces contrats.

Sur cette quantité de 45,000 tonnes, 11,000 tonnes étaient achetées pour le renouvellement de la voie de la section de la Rivière du Loup, du chemin de fer Intercolonial, et 34,000 pour le chemin de fer du Pacifique. Dans un rapport du 7 juin 1879, l'ingénieur-en-chef avait constaté que l'on avait besoin de 30,000 tonnes de rails. Voici ce rapport :

" OTTAWA, 7 juin 1879.

" MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous signaler le fait qu'il sera nécessaire de se procurer immédiatement les rails dont on aura besoin pour les parties de la ligne en construction, et aussi pour celles dont on va donner bientôt les travaux à l'entreprise.

" Nous avons actuellement en dépôt à Fort William, des rails pour 48 milles de plus qu'il ne nous en faut pour la voie principale sur les sections 14, 15 et 25.

|   |         |
|---|---------|
| " Les contrats passés récemment, Nos 41 et 42,  | Milles. |
| nécessiteront la pose de 185 milles de voie principale, dont 48 milles seront fournis par le dépôt ci-dessus, ce qui laisse à fournir | 137     |

|   |     |
|---|-----|
| " Il faut y ajouter la longueur de la ligne à l'ouest de Selkirk, avec l'embranchement de Winnipeg, que l'on se propose de construire immédiatement, soit ..... | 110 |
|---|-----|

|  |    |
|--|----|
| " Puis les voies de garage et d'évitement, sur toute la ligne de Fort William à Selkirk et à l'ouest de Selkirk, soit..... | 30 |
|--|----|

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| " Total requis pour ces services..... | 277 |
|---------------------------------------|-----|

" Equivalant à environ 25,000 tonnes de rails.

“ De plus, l'embranchement de la Baie Georgienne, qui doit être terminé, d'après le contrat, le 1er juillet 1880, demandera, si on l'achève, près de 5,000 tonnes de plus. C'est donc en tout 30,000 tonnes qu'il faut nous procurer.

“ Je recommanderai, en conséquence, que l'on passe contrat, sur le champ, pour la fourniture de tous les rails dont nous avons besoin, avec la quantité proportionnelle d'accessoires, livrables à Montréal, aux dates suivantes :—

“ Un tiers, le 1er Octobre 1879.

“ Un tiers, le 1er Juin 1880.

“ Un tiers, le 1er Octobre 1880.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

SANDFORD FLEMING.

“ Ingénieur-en-chef.

“ L'hon. SIR CHARLES TUPPER, K. C. M. G.,

“ Ministre des Travaux Publics.”

Trois jours plus tard, l'arrêté du Conseil suivant autorisait la mise à exécution de cette recommandation :

“ *COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 13 juin 1879.*

“ Vu le mémoire, daté du 10 juin 1879, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant qu'il est nécessaire de se procurer immédiatement les rails requis pour les parties du chemin de fer du Pacifique Canadien actuellement en construction, et pour celles dont les travaux vont être incessamment donnés à l'entreprise, cette quantité étant d'environ 30,000 tonnes, et recommandant qu'il soit autorisé à demander des soumissions pour la fourniture de ces rails et d'une quantité suffisante d'attaches, livrables à Montréal, comme suit, savoir : environ un tiers au 1er octobre 1879, environ un tiers au 1er juin 1880 et environ un tiers au 1er octobre 1880.

“ Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

“ Certifié,

W. A. HIMSWORTH,

G. C. P.

On demanda donc des soumissions au moyen des annonces suivantes, publiées dans les journaux anglais :

#### “ SOUMISSIONS POUR RAILS D'ACIER.

“ Des soumissions adressées à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux seront reçues au bureau canadien d'émigration, no 31 rue Queen Victoria, E. C. Londres, Angleterre, jusqu'au 15 juillet prochain, pour la fourniture de rails d'acier et d'attaches, livrables à Montréal, comme suit :

“ 5,000 tonnes au 1er octobre 1879.

5,000 tonnes au 1er juin 1880.

5,000 tonnes au 1er octobre 1880.

“ Le cahier des charges, les conditions, les formules de soumissions et tous les renseignements demandés seront fournis sur demande à ce bureau, ou au bureau canadien d'émigration, No 31 rue Queen Victoria, E. C. Londres, Angleterre.

“ Par ordre,

“ F. BRAUN,  
“ Secrétaire.

“ DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
“ OTTAWA, 1er juin 1879.”

Entre la date de cette annonce et le 21 du même mois, l'achat de 5,000 tonnes avait été conclu par le câble transatlantique, ainsi que nous l'avons raconté dans notre rapport sur les contrats Nos 44, 45 et 46 ; il restait donc à se procurer 25,000 tonnes pour le chemin de fer du Pacifique et 11,000 tonnes pour l'Intercolonial.

Le 21 juillet 1879, les soumissions reçues en temps utile furent ouvertes à Londres, en présence de Sir Leonard Tilley, de Sir John Rose et de l'ingénieur-en chef. A mesure qu'on les ouvrait, on en fit un résumé qui fut marqué des initiales de ces messieurs, mais on n'y prit aucune décision, à cause de l'absence du ministre des chemins de fer, qui était en Europe, mais pas en Angleterre. A son arrivée à Londres, Sir John Macdonald, Sir Charles Tupper et Sir Leonard Tilley, après consultation avec l'ingénieur-en-chef, décidèrent de conclure le marché pour la quantité ci-dessus mentionnée, qui dépasse de 9,000 tonnes les 36,000 tonnes dont on croyait alors avoir besoin pour les deux chemins de fer.

Comme la question de savoir si un département devrait se laisser décider par une prévision hypothétique des prix futurs d'un marché, à acheter une plus grande quantité de certains articles qu'il n'en aurait besoin, dans le moment, entraîne la discussion des principes qui doivent régler la manière dont un ministère doit disposer des fonds publics, nous ne ferons aucun commentaire sur ce fait en particulier, et nous ne parlerons que du jugement dont on a fait preuve, tel qu'il est qualifié par les résultats financiers de la transaction.

Prenant donc pour acquis que le ministre des chemins de fer était autorisé à agir ainsi, nous dirons que, à notre avis, la probabilité d'une hausse dans le prix des rails était suffisante pour décider un particulier, qui aurait besoin de 36,000 tonnes pour le moment et qui s'attendrait à en avoir besoin d'une plus grande quantité dans l'avenir, à acheter 9,000 tonnes de plus que la quantité nécessaire à ses besoins immédiats.

Notre opinion n'est point influencée par les faits subséquents ; et quoique, au dire de M. Reynolds qui a pris part à l'inspection des rails et qui était au courant des fluctuations précédentes du marché, ces achats aient été faits aux " plus bas prix à peu près qui aient jamais été cotés, soit avant cette époque, soit depuis, pour des rails d'acier de ce poids et de cette qualité," et quoique la hausse fût si rapide ensuite que les livraisons en vertu de ces contrats furent faites à des prix très inférieurs aux cours cotés à ces dates, nous ne devons examiner la transaction qu'au seul point de vue des indications qui existaient à l'époque où elle a été conclue.

En examinant les raisons qui pouvaient alors faire prévoir une hausse dans le prix des rails d'acier, nous ne devrions pas omettre l'historique des fluctuations précédentes. Nous avons déjà fait nos observations à ce sujet, dans notre rapport sur les contrats no. 6 au no. 11, et on en aura une idée approximative en consultant la copie du diagramme de M. Sandberg qui accompagnent ce rapport (page 189).

On y voit que, en 1862, les rails d'acier étaient cotés à £19 sterling; en 1870, ils étaient tombés à £10, et après être remontés à près de £19 pendant une courte période de hausse générale en 1879, ils sont tombés graduellement, avec quelques intervalles de stationnement, jusqu'à une date en juillet 1879, où, d'après ce diagramme, ils ont atteint £4,10 stg. c'est-à-dire, moins de la moitié du prix où le marché était descendu pendant la première période de baisse plus haut mentionnée. Le prix de £4,10, est, naturellement, pour livraison en Angleterre. Dans le cas actuel, la compétition amena des offres encore plus avantageuses, car les livraisons en vertu des deux premiers contrats ont été faites au prix de £4,17s,6 d. et la livraison en vertu du troisième au prix de £4,19s, 6d, et ces prix couvraient le fret jusqu'à Montréal.

Il était donc probable qu'un coup d'œil jeté sur les antécédents du marché ferait croire qu'il ne serait pas à l'avenir aussi favorable pour les acheteurs ; mais la position même prise par les soumissionnaires nous semble avoir placé la question hors de tout doute et avoir donné à cette croyance la solidité d'un fait.

On se rappelle que les soumissions devaient donner des prix pour livraison à trois dates différentes : 1er octobre 1879, 1er juin 1880 et 1er octobre 1880. Nous donnons plus loin un tableau synoptique de toutes les

soumissions pour livraison à Montréal ; mais il est intéressant pour la question que nous considérons en ce moment, de remarquer un trait caractéristique de cette compétition.

Les soumissions reçues étaient au nombre de vingt-huit, dont dix-sept pour livraison à Montréal, le point fixé par les contrats ; quelques-unes n'offraient de fournir que les accessoires. Dans quatorze soumissions, on trouve les prix suivants pour rails, suivant la date de livraison :—

|                   |    |               |             |
|-------------------|----|---------------|-------------|
| 1er octobre 1879, | de | £4,17s. 6d. à | £5.10s. 0d. |
| 1er juin 1880     | “  | 5, 0s. 0d. à  | 5.15s. 0d.  |
| 1er octobre 1880  | “  | 5, 2s, 0d. à  | 5.17s. 6d.  |

Cette tendance à la hausse pour les livraisons à date éloignée, n'existe pas seulement dans les plus basses et dans les plus hautes soumissions.

Sur les quatorze concurrents, onze demandaient des prix plus élevés pour les dates éloignées et voici la moyenne de toutes les soumissions :—

|                                    |             |
|------------------------------------|-------------|
| Livraison au 1er octobre 1879..... | £5, 4s. 2d. |
| “ 1er juin 1880.....               | 4, 7s. 5d.  |
| “ 1er octobre 1880.....            | 5, 9s. 5d.  |

Il nous semble donc évident que, pendant qu'ils calculaient leurs prix, les manufacturiers, comme classe, avaient connaissance de l'existence, dès cette époque, de causes actives dont l'effet serait de rendre bientôt plus dispendieuse la production des rails ; c'est pourquoi les soumissions, lorsqu'elles furent ouvertes, témoignaient du fait que des premières livraisons daterait un mouvement de hausse dans le marché.

Cette similitude de l'opinion de tant de manufacturiers indépendants les uns des autres, et même rivaux, dont chacun fait une proposition sérieuse pour une transaction commerciale, pouvait bien, à notre avis, faire naître la conviction qu'il fallait s'attendre à une hausse, et en même temps, les soumissions donnaient une idée de la proportion que prendrait ce mouvement ascensionnel. Avant la signature des contrats, une des maisons qui avaient soumissionné, Wallace et Cie., refusa de s'en tenir à sa soumission, pour la raison, dit M. Fleming, que le prix des rails avait haussé entre la date de la soumission et celle de son acceptation.

Nous sommes d'opinion qu'un particulier prudent en affaires, disposant de ses propres fonds, aurait regardé comme un placement avantageux,

en considérant les faits ci-dessus mentionnés, l'achat d'un quart de plus que la quantité dont il aurait eu immédiatement l'emploi.

Le 1er octobre suivant, l'ingénieur-en-chef faisait ainsi l'historique de cette opération :—

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

“OTTAWA, 1er octobre 1879.

“MONSIEUR,—Je vous transmets ci-joint les soumissions pour fourniture de rails d'acier reçues en Angleterre l'été dernier. On avait fait publier des annonces demandant ces soumissions, datées du 13 juin 1879, et les soumissions reçues furent ouvertes le 21 juillet 1879, par l'honorable ministre des finances, Sir Léonard Tilley, en présence de Sir John Rose et de moi-même. Le tableau A (dossier no. 20, 595) donne les noms des soumissionnaires dans l'ordre où les soumissions ont été ouvertes, numérotées de 1 à 28 inclusivement.

“Les soumissions pour livraison à Montréal sont classées dans le tableau B (dossier no. 20,595) ; celles pour livraison sous mât, dans le tableau C (dossier no. 20,595) celles pour livraison à divers autres points, dans le tableau D (dossier no. 20,595).

“On trouvera dans le tableau E (dossier no. 20,595) un résumé des soumissions pour livraison à Montréal ; dans le tableau F, un résumé de celles pour livraison sous-mât et dans le tableau G, (dossier no. 20,595) un résumé de celles pour livraison à divers points.

“Lors de l'ouverture des soumissions, Sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux, n'était pas en Angleterre. Il est arrivé à Londres le 23 juillet.

“Le 24 juillet on envoya un télégramme à John Wallace et Cie., copie incluse H (dossier no. 20 595) leur demandant des renseignements sur leur soumission, et sur leurs moyens d'exécuter le contrat.

“Un télégramme du même genre fut envoyé aussi à M. A. J. Drummond, l'agent de cette maison.

“Le 25 juillet (dans l'après-midi), comme on n'avait reçu aucune réponse de John Wallace et Cie., ni de M. Drummond, on décida de laisser de côté leurs soumissions, pour cause d'irrégularité, et pour d'autres raisons, et d'accepter la soumission no. 21, Barrow Steel Company, pour 75,000 tonnes, et la soumission no. 17, Guest et Cie, pour 10,000. On demanda à ces deux compagnies si elles pouvaient livrer une plus forte quantité cette année aux mêmes prix. Toutes deux répondirent dans la négative.

“Le 26 juillet, la soumission de la “West Cumberland Company” pour 5000 tonnes fut acceptée, et l'on demanda à la compagnie si elle voulait en livrer une plus grande quantité aux mêmes conditions. La réponse fut négative, quant à la livraison de plus grande quantité.

Une correspondance ayant été entamée avec John Wallace et Cie, on leur envoya une dépêche télégraphique, le 27 juillet, dont copie incluse I (dossier no. 20595) acceptant leur soumission pour 15,000 tonnes, et leur demandant de donner le nom des fabricants. Le 20 juillet, on n'avait reçu aucune réponse de Wallace et Cie., et la compagnie "Barrow," ayant, par son agent, M. Halton Green, témoigné le désir d'offrir une plus grande quantité, on pria M. Green de faire sa proposition par écrit, ce qu'il fit le 30 juillet, copie incluse K (dossier no. 20,596). On lui répondit le même jour par une lettre incluse L (dans no. 20,596) acceptant sa proposition de fournir 15,000 tonnes, les paiements étant retardés jusqu'après le 1er juillet 1880.

" Le 31 juillet, M. Drummond vint au bureau dans l'intérêt de John Williams et Cie. On l'informa que, comme on n'avait reçu aucune communication de MM. Wallace et Cie depuis le 27 juillet, on avait cru l'affaire terminée et on avait faits d'autres arrangements. Le 2 août, vers minuit, on recevait de M. Drummond, au nom de John Wallace et Cie, une lettre qui est marquée M (dossier 20,596).

" Le 8 août, John Wallace et Cie écrivirent qu'ils étaient prêts à exécuter le contrat, lettre incluse marquée N (dossier 30,506), et le 11 août on leur répondit, acceptant leur proposition et exposant les conditions du contrat ; lettre incluse marquée O (dossier, 20,596).

Le 15 août, M. Stewart et un autre membre de la maison John Wallace et Cie, vinrent au bureau et promirent de répondre le même soir, par télégramme, s'ils s'engageraient à fournir les 15,000 tonnes ou 10,000 tonnes seulement, pour livraison en 1880, le ministre leur ayant donné le choix. On n'entendit plus parler de MM. Wallace et Cie, jusqu'au jour où je quittai Londres, le 18 août.

" Avant mon départ de Londres, on avait donné les instructions nécessaires pour préparer les contrats et pour les autres détails. M. James Reynolds, junior, fut nommé inspecteur des rails pour le département, aux conditions contenues dans la lettre datée du 25 juillet 1879, ci-incluse, marquée P (dossier 20,566). Il a pour aide dans ces fonctions, M. C. P. Sandberg, un ancien inspecteur.

" M. Reynolds devait expédier les contrats au Canada, aussitôt qu'ils seraient passés, mais le département ne les a pas encore reçus.

" Les soumissions ouvertes par Sir Leonard Tilley, par Sir John Rose et par moi, sont annexées à ce rapport.

" Je suis, etc., etc.,

" SANDFORD FLEMING.

" F. BRAUN,

" Secrétaire du département des chemins de fer et des canaux."

MM. Wallace et Cie, dont il est question dans le rapport ci-dessus, n'ont pas exécuté leur offre, quoiqu'elle eût été formellement acceptée, et le gouvernement a pris une action contre eux pour recouvrer les dommages causés par leur refus. Plus tard, cette poursuite fut abandonnée, en vertu de l'arrêté du conseil qui suit :

COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 6 janvier 1880.

“ Vu le rapport, en date du 5 janvier 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que M. John Wallace, de Dundee, en Ecosse, a présenté un mémoire priant le gouvernement d'abandonner la poursuite intentée par lui, devant les tribunaux de Londres, contre la maison John Wallace et Cie, dont il fait partie, pour le recouvrement de dommages intérêts pour violation du contrat consenti par la dite maison, pour la fourniture et la livraison de 15,000 tonnes de rails d'acier, en par lui, John Wallace, payant tous les frais et dépens de l'action.

“ Qu'il appert au dit mémoire, que le consentement à passer le contrat en question a été donné pendant l'absence du principal associé de la dite maison John Wallace et Cie, et qu'il expose qu'une action contre cette maison le forcerait à déposer son bilan.

“ L'avis du ministre est qu'il est douteux que l'on puisse retirer aucun bénéfice de la continuation de l'action contre John Wallace et Cie, et il recommande que l'action soit abandonnée en par M. Wallace payant tous les frais et dépens.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ,

“ A. G. C. P.”

Avec le rapport de M. Fleming du 1er octobre, se trouvait une liste des documents qu'ils l'accompagnaient. Nous ne croyons pas nécessaire de reproduire en entier ni la liste, ni aucun de ces documents. Nous avons énuméré les originaux et nous y trouvons, en les complétant par d'autres témoignages, la preuve que chacun des trois contrats dont nous nous occupons, est basé sur l'offre la plus basse que l'on pût obtenir pour le tout et pour chaque partie de la quantité couverte par ces contrats.

On trouvera ci-dessous, un tableau donnant le prix par 1,000 tonnes aux termes de chacune de quatorze soumissions pour livraison à Montréal, avec le rang des soumissions, en donnant à la plus basse la première place et ainsi de suite :—

| NOMS.                            | COUT DE 1,000 TONNES DE RAILS AVEC LA QUANTITÉ PROPORTIONNELLE D'ÉCLISSES, DE BOULONS ET D'ÉCROUS. |                |                |            |
|----------------------------------|--|----------------|----------------|------------|
|                                  | 1er Oct. 1879.   | 1er Juin 1880. | 1er Oct. 1880. | Moyenne.   |
|                                  | £ s. d.  | £ s. d.        | £ s. d.        | £ s. d.    |
| West Cumberland Co.....          | 5,245 10 0   | 5,401 10 0     | .....          | 5,323 10 0 |
| Barrow Hæmatite Co.....          | 5,212 10 0   | 5,342 10 0     | 5,473 15 0     | 5,342 18 4 |
| Guest & Cie.....                 | 5,230 0 0  | 5,360 0 0      | 5,620 0 0      | 5,403 6 8  |
| W. Banks.....                    | 5,554 10 0   | 5,513 5 0      | 5,489 7 6      | 5,519 0 10 |
| Moss Bay Hæmatite Steel Co.....  | 5,604 10 0   | .....          | .....          | 5,604 10 0 |
| Steel, Tozer & Hampton.....      | 5,500 0 0  | 5,625 0 0      | 5,750 0 0      | 5,625 0 0  |
| The John Cockerill Works Co..... | .....  | 5,487 10 0     | 5,800 0 0      | 5,643 15 0 |
| Brown, Bayley & Dixon.....       | 5,675 10 0   | .....          | .....          | 5,675 10 0 |
| W. H. Pillow & Cie.....          | 2,612 10 0   | 5,758 15 0     | 5,728 15 0     | 5,710 0 0  |
| Samuel Fox & Cie.....            | .....  | 5,750 0 0      | 5,750 0 0      | 5,750 0 0  |
| Charles Cammell & Cie.....       | 5,671 17 6   | 5,803 2 6      | 5,803 2 6      | 5,759 7 6  |
| Bolkow, Vaughan & Cie.....       | 5,605 0 0  | 5,867 10 0     | 5,867 10 0     | 5,780 0 0  |
| Rhymney Iron Co.....             | .....  | 5,880 0 0      | 5,880 0 0      | 5,880 0 0  |
| Bateman & Cie.....               | 5,775 0 0  | 5,958 15 0     | 6,168 15 0     | 5,967 10 0 |

Ce tableau indique l'ordre dans lequel se trouvaient les soumissionnaires au point de vue des avantages offerts au gouvernement. Le gouvernement a acheté des premiers 30,000 tonnes (tout ce qu'ils ont voulu s'engager à fournir) ; des seconds, 10,000 tonnes (ils n'ont pas voulu s'engager à en fournir plus), et des troisièmes, 5,000 tonnes.

Nous sommes arrivés à la conclusion que par chacun de ces contrats, le département s'est procuré les matériaux qui en font l'objet à plus bas prix qu'il n'aurait pu le faire par tout autre moyen alors à sa disposition, et qu'aucun des fournisseurs n'a été l'objet de faveurs indues.

CONTRAT No 53.

Ce contrat porte la date du 30 août 1879. La compagnie " Barrow Hæmatite Steel Company " s'y est engagée à fabriquer, conformément aux spécifications annexées au contrat, et à fournir et à livrer, à Montréal, des rails d'acier, avec la quantité et le nombre d'éclisses nécessaires pour la

pose de ces rails, et la quantité et le nombre de boulons et d'écrous de fer nécessaires pour la pose des dits rails.

Voici un tableau de la quantité des rails, des dates de livraison et des prix de chaque article :

| Dates de Livraison.      | Tonnes de rails. | Prix par tonne de 2,240 lbs. |           |                    |
|--------------------------|------------------|------------------------------|-----------|--------------------|
|                          |                  | Rails.                       | Eclisses. | Boulons et écrous. |
|                          |                  | £ s. d.                      | £ s. d.   | £ s. d.            |
| 1er Octobre 1879.....    | 5,000            | 4 17 6                       | 5 17 6    | 10 5 0             |
| 1er Juin 1880.....       | 5,000            | 5 0 0                        | 6 0 0     | 10 5 0             |
| 1er Septembre 1880 ..... | 5,000            | 4 17 6                       | 5 17 6    | 10 5 0             |
| do do .....              | 5,000            | 5 0 0                        | 6 0 0     | 10 5 0             |
| 1er Octobre 1880.....    | 10,000           | 5 2 6                        | 6 2 6     | 10 7 6             |

Le délai fixé pour l'exécution complète de ce contrat n'était pas expiré à la date de notre commission. Des livraisons avaient été faites et la somme déboursée pour ces livraisons, au compte du chemin de fer du Pacifique Canadien, était, jusqu'au 30 juin 1880, de \$233,986. Cette somme représente à peu près les trois-quarts de la valeur de toute la quantité livrée jusque-là par la compagnie; le reste avait été livré au chemin de fer Intercolonial et porté au compte de cette ligne.

#### CONTRAT No. 54.

Par ce contrat, en date du 11 septembre 1879, George Thomas Clark, faisant affaire sous le nom et la raison de Guest et Cie, s'est engagé aux mêmes conditions que celles du contrat No 53, à livrer, à Montréal des rails d'acier, des éclisses, des boulons et des écrous, comme suit :—

| Dates de livraison.   | Tonnes de rails. | Prix par tonne de 2,240 lbs. |           |                    |
|-----------------------|------------------|------------------------------|-----------|--------------------|
|                       |                  | Rails.                       | Eclisses. | Boulons et écrous. |
|                       |                  | £ s. d.                      | £ s. d.   | £ s. d.            |
| 1er Octobre 1879..... | 5,000            | 4 17 6                       | 5 17 6    | 12 0 0             |
| 1er Juin 1880.....    | 5,000            | 5 0 0                        | 6 0 0     | 12 0 0             |

Ce contrat a été exécuté, et il avait donné lieu, jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$79,480.11, pour le compte du chemin de fer du Pacifique Canadien. Cette somme représente la valeur d'environ deux-cinquièmes de la quantité livrée jusqu'à cette époque par ce fournisseur ; le reste avait été livré au chemin de fer Intercolonial et débité au compte de cette ligne.

CONTRAT No. 55.

Par ce contrat, daté du 29 août 1879, la compagnie " West Cumberland Iron and Steel Company," s'est engagée, dans les mêmes termes que ceux du contrat No 53, à livrer à Montréal des rails d'acier, des éclisses, des boulons et des écrous, comme suit :—

| Dates de livraison.    | Tonnes de rails. | Prix par tonne de 2,240 lbs. |           |                    |
|------------------------|------------------|------------------------------|-----------|--------------------|
|                        |                  | Rails.                       | Eclisses. | Boulons et écrous. |
|                        |                  | £ s. d.                      | £ s. d.   | £ s. d.            |
| 1er Octobre 1879.....  | 3,000            | 4 19 0                       | 4 19 0    | 9 15 0             |
| 1er Novembre 1879..... | 2,000            | 4 19 0                       | 4 19 0    | 9 15 0             |

Ce contrat a été exécuté et il a donné lieu, jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$110,076.56.

CONTRAT No 56.

*Construction d'un pont.*

Les conventions, ici, ne sont pas contenues dans un seul document. Le marché a été conclu par l'acceptation, le 29 novembre 1879, d'une soumission faite par la compagnie " Kellogg Bridge Company," pour la cons-

truction d'un pont de chemin de fer, conformément aux plans et devis, sur la Rivière du Rat, pour l'embranchement de Pembina. Le prix de ce pont terminé était de \$1,384.

Le rapport suivant de l'ingénieur-en-chef démontre la nécessité de ces travaux et expose les premières démarches faites pour trouver un entrepreneur :—

“ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

“ OTTAWA, 24 septembre 1879.

“ MONSIEUR,—A mon retour du Manitoba, j'ai fait rapport entr'autres choses que l'on devrait construire un pont permanent à la rivière au Rat, sur l'embranchement de Pembina, car la construction temporaire qui y existe actuellement est loin d'être satisfaisante et peut-être emportée par les crues du printemps.

“ Pendant que j'étais sur les lieux, j'ai donné instruction aux entrepreneurs de préparer des culées en pilotis pour le nouveau pont, et à mon arrivée à Ottawa, j'ai fait insérer, avec votre autorisation, dans les journaux de Toronto, de Hamilton et de Montréal, des annonces demandant des soumissions pour la construction d'un pont en fer d'une seule travée de 60 pieds.

“ On a reçu des soumissions de la “Hamilton Bridge Company,” de la “Toronto Bridge Company,” et de la “Kellogg Bridge Company.” Vous trouverez ci-joint un résumé de ces soumissions.

“ J'ai découvert que vu le dessein particulier du pont Kellogg, il faudrait l'allonger de trois pieds pour l'ajuster aux culées actuellement en construction. Je demandai par télégramme combien coûteraient ces trois pieds de plus, et je reçus la réponse suivante :—

“ Trois pieds de plus en longueur coûteraient quatre vingt-huit piastres.”

“ Les trois soumissions acceptables se trouvent donc dans la position suivante :—

|                              |         |
|------------------------------|---------|
| Hamilton Bridge Company..... | \$2,798 |
| Toronto Bridge Company.....  | \$3,408 |
| Kellogg Bridge Company.....  | 1,384   |

“ En examinant les soumissions, je m'aperçois que, au prix de celle de la “Kellogg Bridge Company,” il faut ajouter le coût des longrines en bois ou traverses immédiatement au-dessous des rails. Cela ne devrait pas porter le coût total à plus de \$1,600, le pont en place et les rails posés.

“ Je recommande l'acceptation immédiate de la soumission de la “Kellogg Bridge Company,” si cette compagnie veut s'engager à compléter le contrat pour le 1er février prochain.

“ Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

“ SANDFORD FLEMING,

“ Ingénieur-en-chef.

“ L'Honorable

“ SIR CHARLES TUPPER, K.C.M.G.

“ Ministre des chemins de fer et canaux.”

Avant de faire publier les annonces demandant ces soumissions, comme il est dit dans ce rapport, M. Fleming, considérant la chose très urgente, avait proposé au département de faire construire ce pont sans compétition mais il fut décidé que l'on demanderait des soumissions, et le résultat fut la réception des trois propositions qu'il mentionne. Nous n'avons pas cru nécessaire d'en reproduire la teneur, vu que le rapport de M. Fleming démontre que celle qui a été acceptée était la plus basse et que le prix n'en était guère que la moitié de celui de la soumission suivante. La compagnie "Kellogg Bridge Co.," fut avisée, le 29 novembre, que sa soumission était acceptée.

Par suite du retard apporté à l'exécution de ce contrat, M. Fleming, alarmé du mauvais état du pont temporaire, envoya une personne à Buffalo pour recevoir les pièces, que l'on fit transporter à l'endroit où devait être construit le pont. La mise en position fut faite en régie, et le coût en fut débité à la compagnie.

Les travaux ont été achevés de cette façon et le pont a donné satisfaction.

Jusqu'au 30 juin 1880, les paiements faits en vertu de ce contrat se montaient à \$1,150.

#### CONTRAT No. 57

##### *Rails de croisement.*

Nous n'avons pas de document contenant toutes les conventions de ce contrat. On les trouve dans une offre faite par la "Truro Patent Frog Company," et dans l'acceptation de cette offre. La compagnie s'y engage à fournir 120 pointes de cœur pour rails de croisement d'acier, à angles déterminés, et du type Starrat, pour le prix de \$65 chacune, et les aiguilles, les mâts des signaux, les tringles de connexion et l'appareil complet y compris la charpente, les blocs de tête et les chaînes mobiles, à \$35 "chaque aiguille complète."

Il n'y a pas eu de compétition publique pour ce contrat. Le gouvernement faisait faire jusque-là ses rails de croisement au pénitencier de Kingston, au prix de \$80 chacun, la tringle de connexion à \$15.50 et l'appareil d'aiguillage à \$40, en tout \$136.50, pour ce qui, par ce contrat, ne coûte que 100,

M. Schrieber, croyant le rail de croisement de Truro meilleur que celui dont on s'était servi précédemment, le signala à M. Fleming, faisant remarquer que les rails pouvaient parfaitement se substituer les uns aux autres, qu'il possédait naturellement plus de résistance, et que, après s'en être servi sur l'Intercolonial, il avait trouvé que c'était le meilleur que l'on pût désirer.

Le 1er septembre 1879, M. Smellie, pendant une absence de l'ingénieur-en-chef fit rapport au département que l'on avait besoin pour le chemin de fer à Fort William et au Manitoba d'un certain nombre de rails de croisement, avec les appareils d'aiguillage, et recommanda que ces articles fussent fabriqués sans délai pour qu'on pût les livrer avant la clôture de la saison de navigation.

M. Fleming a déclaré dans son témoignage qu'il ne connaissait aucun autre endroit du pays où l'on put fabriquer ces rails de croisement, à moins d'obtenir le consentement de la compagnie en question qui était, ou porteur du brevet, ou cessionnaire des droits des porteurs du brevet.

Sur la demande du département, la compagnie donna par télégramme les prix pour la fourniture de 120 rails de croisement, et l'acceptation ratifiée par un arrêté en conseil.

L'économie réalisée n'est pas de toute la différence entre le prix payé précédemment pour la fabrication à Kingston et le prix de Truro, c'est-à-dire \$36.50. Il faut en déduire le coût du transport entre ces deux points pour établir le montant exact de cette économie. Nous ne nous sommes point informés du coût de ce transport.

Nous donnons ci-dessous l'arrêté en conseil dont il vient d'être question :—

*“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil le 23 Décembre 1879. ”*

“ Vu que le rapport, daté du 20 décembre 1879, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que, au mois de novembre dernier, l'ingénieur-en-chef du chemin de fer du Pacifique canadien ayant informé le département que l'on aurait besoin de certains appareils de croisement et d'aiguillage, avant la clôture de la navigation, pour être employés sur les sections de Fort William et du Manitoba, il a autorisé l'acceptation d'une offre faite par la “ Truro Patent Frog Company ” de fournir cent-vingt pointes de cœur à rails d'acier mobiles, brevetés de Starrat, pour le prix de \$65 chacune, et autant d'aigui-

les, de mâts de signaux, de tringles de connexion et d'appareils d'aiguillage complets, au prix de \$35 pour chaque aiguille complète, ce qui porte le coût total de chaque appareil de croisement à \$100 ; et demandant que son action, en ce faisant, soit approuvée, pour les raisons données dans son rapport, et que la commande donnée à la compagnie de Truro soit ratifiée.

“ Le comité recommande que l'action du ministre des chemins de fer et canaux soit ratifiée, comme il le demande.

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ,

“ *Greffier-adjoint du Conseil Privé.*”

D'après les témoignages, nous sommes venus à la conclusion que par ce contrat le département s'est procuré le matériel dont il avait besoin à aussi bas prix qu'il eût pu l'obtenir par tout autre moyen et que la compagnie ne fut l'objet d'aucune faveur indue.

Le contrat a été exécuté, et il a donné lieu jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$12,000.

#### CONTRAT No. 58

##### *Plaques tournantes.*

Par ce contrat, en date du 26 février 1880, M. Hazlehurst s'est engagé à construire conformément aux plans et devis et à livrer une plaque tournante pontée, pour le prix de \$2,016 et trois autres découvertes à \$1,360 chacune.

Cette entreprise a été offerte à la compétition au moyen de circulaires adressées à la “ Hamilton Bridge Company, ” à la Toronto Bridge Company, aux ateliers de locomotives de Kingston et à M. Hazlehurst de St. Jean.

Voici le texte de cette circulaire :

“ Le gouvernement a besoin pour le chemin de fer du Pacifique de plusieurs plaques tournantes, en fer, de première qualité, de cinquante pieds de diamètre. La première destinée à la remise des machines à Selkirk, doit être livrée et posée pour le 15 mars prochain. Celle-là doit être pontée, le pontage supporté par le centre. Dans les autres plaques tournantes requises, on demande des prix distincts. Les soumissions pour la table pontée et pour les autres seront reçues jusqu'au 30 courant, février 1880. Les plans devront accompagner les soumissions.

Les soumissions furent ouvertes par M. Trudeau, M. Braun et M Fleming, et examinées par ce dernier qui en fit un rapport le 14 février 1880,

La plus basse soumission était celle de M. Hazlehurst, et le contrat actuel est basé sur cette soumission. Le rapport de M. Fleming recommandait qu'elle fût acceptée immédiatement. Elle était la plus favorable aussi bien pour les plaques pontées que pour les plaques découvertes. La seconde suivant l'ordre des prix, était celle de la "Hamilton Bridge Company" : \$2,350 pour la plaque tournante pontée. et \$1,700 pour la plaque découverte.

Dans le témoignage de M. Fleming, tous les fabricants dont on pouvait espérer une soumission reçurent la dite circulaire, et l'on obtint ainsi toute la compétition probable parmi le public canadien. Il est d'avis que cette manière de demander les soumissions était la meilleure que l'on put employer dans l'intérêt du public.

Avec la preuve faite devant nous, nous sommes convaincus que, en adjudgeant ce contrat à M. Hazlehurst, le département a pu se procurer le matériel dont il avait besoin à aussi bas prix qu'il était alors possible, et que l'entrepreneur ne fut l'objet d'aucune faveur indue.

Le contrat n'était pas complètement exécuté à la date de notre commission, et il avait donné lieu jusqu'au 30 juin 1880, au paiement de la somme de \$2,016.

#### CONTRAT No. 59

##### *Traverses*

En vertu de cet arrangement, en date du 7 février 1880, Charles Whitehead, Henry N. Ruttan et John Ryan, s'engagèrent à fournir 100,000 traverses d'épinette rouge, conformes au devis, sur la voie de la section 14, en temps utile pour permettre de les transporter du côté Ouest de la rivière Rouge, par la voie temporaire posée sur la glace à la pointe Douglass, à Winnipeg, au prix de 27 $\frac{1}{2}$  centins la pièce, s'ils devaient payer au gouvernement les droits de coupe ; dans le cas contraire, le prix serait réduit de trois centins.

Ce contrat a été passé parceque le gouvernement a cru prudent de se procurer les traverses pour une partie au moins de la seconde section de 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge, avant la débâcle des glaces, au printemps de 1880. L'ingénieur-en-chef était d'avis que si l'on remettait cette affaire après l'adjudication des travaux de cette partie de la ligne, il

serait alors trop tard pour que l'entrepreneur put se procurer les traverses dont il aurait besoin pour poser la voie, et le ministre approuva le projet, de demander des soumissions avant la fin de l'hiver. M. Fleming adressa au ministre à ce sujet une lettre où il recommandait de conclure ces arrangements sans délai ; de transporter les traverses, aussitôt livrées, du côté ouest de la rivière, et de les déposer en des endroits d'accès facile où on pouvait les prendre lorsque l'on en aurait besoin. On suivit ce conseil, et M. Rowan, de Winnipeg, reçut le 29 janvier 1880 le télégramme suivant :—

“Recevez soumission pour 100,000 traverses d'épinette rouge à être livrées le long de la voie, section 14, à temps pour être transportées sur le pont de glace du côté ouest de la Rivière Rouge ; télégraphiez détails des soumissions dès réception.”

“SANDFORD FLEMING.”

Le 5 février, M. Rowan répondait par télégramme à M. Fleming.

“Dix soumissions pour traverses reçues aujourd'hui. Les suivantes sont les plus basses ; les prix couvrent les droits de coupe perçus par le gouvernement. Déduisez trois centins de chaque prix si les droits de coupe ne sont pas perçus.”

Les noms des soumissionnaires sont donnés en suite ; on y voit que Charles Whitehead et Henry N. Ruttan ont fait la plus basse soumission, au prix mentionné plus haut. Les prix variaient de 27 $\frac{1}{2}$  centins à 33 centins la pièce. Le lendemain M. Fleming était autorisé à télégraphier à M. Rowan que la soumission de Whitehead et Ruttan était acceptée, et M. Rowan recevait instruction de passer un contrat pour que la livraison se fit en temps utile. Le nom de M. Ryan fut ajouté à celui des autres fournisseurs, du consentement du ministre. Il nous semble que ce marché a été conclu à aussi bas prix qu'il était possible de le faire par tout autre moyen. La quantité convenue a été livrée au commencement d'avril 1880. Il y eût quelque retard dans le règlement des sommes dues aux fournisseurs ; ce retard est dû à une seconde inspection que M. Rowan jugea nécessaire dans l'intérêt du public. Jusqu'à la date de notre commission ce contrat avait donné lieu au paiement de \$20,000.

CONTRAT No. 60.

*Construction du chemin de fer.*

Par ce contrat en date du 23 décembre 1870, Andrew Onderdonk s'est engagé à compléter conformément aux plans et devis, le ou avant le 31

décembre 1883, tous les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, la construction des ponts, la pose de la voie et le ballastage de chemin de fer entre Emory's Bar et Boston Bar, soit une distance d'environ 29 milles, (section A) dans la Colombie anglaise. Le tout pour les différents prix portés en regard des différentes classes de travaux spécifiés dans une cédule annexée au dit contrat, et à la condition que si, à ces prix, les travaux mentionnés paraissent devoir entraîner la dépense d'une somme excédant le montant estimé de la dépense (\$2,727,300) le gouvernement pourra les suspendre, et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, à moins d'une autorisation préalable du ministre.

Les premières annonces demandant des soumissions pour la construction de la ligne dans la Colombie anglaise, ont été publiées en août 1878 ; elles demandaient des soumissions pour la distance entre Yale et Kamloops (environ 125 milles). Plus tard, le délai pour la réception de ces soumissions fut prolongé, avis en étant donné par des annonces, jusqu'au 12 janvier 1879. A cette date aucune décision ne fut prise, parce que le gouvernement s'était décidé à se procurer des renseignements plus complets sur le tracé à suivre pour atteindre la Colombie anglaise, avant de donner ces travaux à l'entreprise.

Le 3 octobre 1879, le département fit publier des annonces demandant des soumissions jusqu'au 17 novembre 1879. On prépara et on fournit à ceux qui les demandaient les formules de soumissions, les devis et d'autres documents contenant des informations sur ces travaux. La distance ci-dessus mentionnée entre Yale et Kamloops fit divisée en quatre sections.

|   |            |
|---|------------|
| Section A, d'Emory's Bar à Boston Bar,  | 29 milles. |
| “ B, de Boston Bar à Lytton,            | 29 “       |
| “ C, de Lytton à Junction Flat,         | 28½ “      |
| “ D, de Junction Flat à Savona's Ferry, | 40½ “      |

et l'on demanda des soumissions séparées pour chaque section.

Après que le gouvernement eût décidé de donner à l'entreprise les travaux de cette partie de la ligne, le Conseil Privé discuta le mode à adopter pour demander des soumissions. L'ingénieur-en-chef fit un rapport à ce sujet, et on en vint à la conclusion que l'entreprise des travaux sur toute cette distance serait si considérable que peu de personnes voudraient

prendre part au concours, et que, conséquemment, en la divisant en quatre sections et en demandant des soumissions pour chaque section séparément, on obtiendrait une compétition plus active, et en fin de compte, un plus bas prix pour le tout. On se décida donc à demander des soumissions de cette manière.

Les soumissions furent ouvertes par MM. Trudeau, Braun et Fleming.

Le 22 novembre 1879, M. Fleming fit un rapport sur la teneur des diverses soumissions, donnant aussi un résumé des quatre plus basses soumissions pour les quatre différentes sections, avec la somme totale des travaux d'après chacune de ces soumissions. On trouvera ce rapport à la page 144 d'un livre bleu, imprimé à la demande de la Chambre des Communes, et daté du 11 février 1880. Ce livre bleu reproduit toutes les soumissions reçues pour travaux sur ce chemin de fer depuis janvier 1879, avec d'autres détails les concernant, et on trouve reproduites en entier toutes les soumissions régulières reçues pour chacune des quatre sections ci-dessus mentionnées.

La plus basse soumission pour chaque section fut acceptée et devint la base d'après laquelle chacun des quatre contrats fut passé.

Nous donnons, ci-dessous, des extraits du rapport de M. Fleming :—

“ J'ai examiné les prix portés aux plus basses soumissions ; ils sont généralement proportionnés les uns aux autres ; ils sont à peu près l'équivalent de ce que nous payons pour les travaux donnés à l'entreprise sur d'autres sections du chemin de fer. Je ne crois pas que des entrepreneurs expérimentés et responsables pussent se charger de ces travaux, sans risque, à plus bas prix.

“ Ceux qui ont fait les études et les calculs me disent que les quantités sont estimées au plus haut, et que, lorsque l'on en sera à l'exécution, on pourra les réduire considérablement. Je suis convaincu, de plus, qu'en faisant, avec le plus grand soin, les études d'établissement définitif du tracé, en raccourcissant le rayon des courbes à quelques endroits, en ajustant au plus près possible les alignements aux sinuosités et aux inégalités soudaines et considérables du terrain, en substituant des travaux plus économiques à certaines classes de travaux dispendieux, partout où on peut le faire sans danger, et en ne faisant rien qui ne soit absolument nécessaire, on pourra réaliser de grandes économies sur le coût final de l'entreprise.

On découvrit quelques erreurs dans les additions de plusieurs soumissions. Après correction de ces erreurs, les cinq plus basses soumissions

pour la section A (qui fait l'objet du contrat en question) se trouvent dans l'ordre suivant :—

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| 1. D. McDonald et Cie..... | \$2,727,300 |
| 2. J. Heney et Cie.....    | 2,761,380   |
| 3. C. Peterson.....        | 2,766,745   |
| 4. Rogers et Farrell.....  | 2,940,115   |
| 5. Shields et Cie.....     | 2,993,620   |

Deux soumissions pour cette section furent déclarées irrégulières lors de l'ouverture des soumissions. Toutes deux étaient parvenues au département à 3 h. 30 m. p.m., le 17 novembre, tandis que le délai pour la réception expirait au midi du même jour. L'une de ces soumissions était faite par MM. Battle Symmes et Jackson, pour \$2,634,120 ; l'autre par Brown et Corbett, pour \$2,598,480. Cette dernière n'était accompagnée du nom d'aucune caution, ni d'un chèque, comme l'exigeaient les annonces publiées.

Le jour de l'ouverture des soumissions, le ministre des chemins de fer était absent d'Ottawa ; les soumissions furent placées en liasse, scellées, et déposées par M. Trudeau dans un coffre de sûreté, dans son bureau, en attendant le retour du ministre. A son arrivée à Ottawa, l'entreprise des travaux de cette section fut adjugée à D. McDonald et Cie ; ils en furent avisés par une lettre du secrétaire du département, en date du 25 novembre 1879, en même temps qu'ils étaient avertis qu'ils auraient à déposer, avant le 8 décembre suivant, la somme de \$136,000, comme cautionnement en faveur du gouvernement. Ils accusèrent réception de cette lettre, le lendemain, et se déclarèrent prêts à remplir les conditions du devis et de leur soumission.

Le 2 décembre, MM. D. McDonald et Cie, déposèrent entre les mains du département les cautionnements exigés pour les contrats concernant les sections A et C, sous forme de récépissés de dépôt, à la Banque d'Ho-chelaga, pour \$238,000.

La preuve faite devant nous, démontre que l'entreprise fut adjugée aux plus bas prix offerts au gouvernement, et que les personnes à qui cette adjudication a été faite, n'ont été l'objet d'aucune faveur indue.

Le 20 décembre 1879, le département recevait le document suivant :—

“ OTTAWA, 15 décembre 1879.

“ MONSIEUR,—Nous autorisons, par la présente, le gouvernement à transférer l'entreprise des travaux des sections A et C du chemin de fer du Pacifique cana-

dien, dans le Colombie anglaise, à Andrew Onderdonk, à qui nous avons cédé nos droits, à passer, avec le dit Onderdonk, le contrat pour l'exécution des travaux des dites sections, et à accepter du dit Onderdonk le dépôt exigé comme cautionnement pour l'exécution des travaux, au lieu du dépôt fait par nous-mêmes; nous consentons, en même temps, à ce que le gouvernement nous rembourse notre dépôt dès qu'il aura accepté celui de M. Onderdonk.

“ Vos obéissants serviteurs,

“ McDONALD, LOSS, CHARLEBOIS, McCRAE & Cie.

“ Les membres individuels de cette société ayant signé comme ci-dessous :

“ DUNCAN McDONALD,

“ H. McFARLAND, par D. McD.,

“ L. M. LOSS,

“ Wm. McCRAE,

“ A. CHARLEBOIS,

“ L. Z. MALLETT,

“ ED. SHANLY,

“ JOHN SULLIVAN,

“ P. McCRAE, par D. McD.,

“ A. P. McDONALD.”

“ A l'honorable SIR CHARLES TUPPER, K. C. M. G.

“ Ministre des chemins de fer et canaux,

“ Ottawa.”

Le ministre soumit alors au Conseil Privé un mémoire dont la substance est reproduite dans l'arrêté du conseil qui suit :

“ *CORIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 22 décembre 1879.*

“ Vu le mémoire, en date du 20 décembre 1879, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que MM. McDonald et Cie, les plus bas soumissionnaires pour les travaux des sections du chemin de fer du Pacifique, s'étendant d'Emory's Bar à Boston Bar (section A) et de Lytton à Junction Flat (section C), ont produit au département, des lettres du caissier de la Banque d'Hochelaga, d'après lesquelles il appert que MM. McDonald, Loss, Charlebois, McCrea et Cie ont déposé à la dite banque, au crédit du Receveur-général, les sommes de \$198,334 et de \$39,666, formant ensemble un total de \$238,000, payable à demande.

“ Que le 20 courant, MM. Duncan McDonald et Cie ont adressé au département une lettre où ils demandent que les contrats pour les travaux des deux sections A et C soient passés avec Andrew Onderdonk, et que M. Onderdonk a déposé le cautionnement requis à la Banque de Montréal, au crédit du Receveur-général.

“ Le ministre recommande qu'il soit autorisé à passer un contrat avec M. Andrew Onderdonk pour la construction des sections A et C, aux prix portés aux soumissions de MM. Duncan McDonald et Cie.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ, *Greffier-adjoint.*”

Le contrat fut passé avec M. Onderdonk, en vertu de cette autorisation.

MM. D. McDonald et Cie, à qui le contrat avait été adjugé, avaient aussi obtenu l'entreprise des travaux de la section C, et le contrat leur en avait été aussi adjugé par une lettre du 25 novembre 1879.

Ils reçurent de M. Onderdonk \$100,000, pour prix de la cession de leurs droits à ces deux contrats.

Il résulte de l'enquête que, avant l'ouverture des soumissions, il n'y avait eu aucun arrangement en vertu duquel M. Onderdonk, ou quelqu'un en son nom, ou au nom duquel il aurait agi, fut intéressé en aucune façon dans les soumissions de MM. McDonald et Cie, pour l'une ou l'autre de ces sections (A et C).

M. Onderdonk devint par la suite l'entrepreneur des quatre sections de la Colombie anglaise. Trois contrats furent passés en son nom, le quatrième lui fut transféré par Purcell et Cie, avec qui le gouvernement l'avait passé.

Nous avons demandé à plusieurs témoins si, dans les circonstances, il était avantageux ou désavantageux pour le public, de donner tous les contrats à cet entrepreneur.

M. Trudeau a répondu qu'il valait mieux, d'après lui, placer autant que possible ces entreprises considérables entre les mains d'un seul entrepreneur, individu ou société; que les travaux seraient ainsi plus durables, parcequ'il y aurait unité dans la préparation et dans la direction, dans l'achat des approvisionnements et de l'outillage, et moins de concurrence pour la main d'œuvre. Dans le cas actuel, il y aurait un grand avantage pour le gouvernement, car tout l'outillage et tous les approvisionnements auraient dû venir d'une des extrémités des travaux dans la Colombie anglaise, et l'arrangement actuel enlève toute possibilité de disputes entre les différents entrepreneurs.

Nous avons interrogé M. A. P. Macdonald, un des membres de la société D. McDonald et Cie, et entrepreneur de beaucoup d'expérience. Il nous a dit, en résumé, que dans un pays comme la Colombie anglaise,

une seule compagnie pourrait exécuter les travaux sur toute la distance avec une économie de 15 à 20 pour cent sur le coût de ces mêmes travaux divisés en quatre sections. Elle peut ainsi payer quelque chose pour obtenir le contrat et y faire cependant autant de bénéfice que les différents entrepreneurs sur leurs sections respectives aux prix de leurs soumissions. Si les travaux sont divisés, il faut une plus grande somme d'outillage par mille qu'il n'en faudrait pour l'entreprise de toute la distance. Il parle aussi de l'avantage d'obtenir la main-d'œuvre, avec une direction unique, à meilleures conditions qu'avec plusieurs concurrents sur différentes sections.

M. McCrae, un autre des associés de M. McDonald, a donné son témoignage dans le même sens.

Nous avons aussi interrogé M. Mills, qui représentait un syndicat formé pour aider M. Onderdonk à exécuter ces contrats. Ce monsieur a beaucoup d'expérience dans les travaux de chemins de fer, non comme entrepreneur, mais comme propriétaire, et comme ayant fourni des fonds pour en construire. Il est d'avis que ces sections étant contigues et comprenant toutes des travaux très difficiles, la concurrence pour la main-d'œuvre et d'autres objets serait préjudiciable aux entrepreneurs; que sous une direction unique, ces travaux peuvent être exécutés avec beaucoup plus d'économie; il croit, en résumé, que l'entreprise peut être mieux exécutée si on la confie à un seul, que si on la partage entre plusieurs entrepreneurs.

M. Fleming a déclaré que, d'après lui, le gouvernement retirait de grands avantages du fait de placer tous ces travaux sous la direction d'un seul entrepreneur.

M. Goodvin, M. Ryan et le colonel Smith, tous entrepreneurs d'expérience, se sont prononcés dans le même sens.

Sir Charles Tupper a déposé que le gouvernement s'était décidé à laisser M. Onderdonk prendre charge de tous les travaux parcequ'il était persuadé que M. Onderdonk, ayant à sa disposition des ressources considérables et étant lui-même un entrepreneur très capable, pourrait les exécuter d'une manière plus satisfaisante et probablement à de meilleures conditions pour le pays, que n'auraient pu le faire les premiers entrepreneurs.

Nous trouvons dans la preuve faite devant nous que déjà, dans une oc-

casion précédente, lorsqu'il avait été question de l'adjudication des contrats nos. 41 et 42, l'ingénieur-en-chef était d'avis que, si l'on pouvait mettre la main sur une société d'entrepreneurs possédant assez de ressources et de capacité " pour assurer l'exécution de l'ensemble des travaux, " on pourrait faire achever les travaux à plus court délai qu'en les partageant en plusieurs entreprises. Le ministre et ses collègues crurent alors qu'il était de l'intérêt bien entendu du public de payer plus cher, s'il était nécessaire, les entrepreneurs se chargeant des travaux de toute la distance en vertu d'un seul contrat, que de partager l'entreprise en deux contrats distincts.

Dans son rapport sur les soumissions pour les contrats nos. 41 et 42, M. Fleming passe en revue les avantages qui résulteraient du fait de donner tous les travaux en une seule entreprise, pourvu que les entrepreneurs fussent en mesure de la mener à bien.

La preuve ne nous laisse aucune raison de douter que, cet arrangement qui a placé les quatre sections entre les mains d'une seule société d'entrepreneurs, doit être considéré comme très avantageux pour le public et qu'on l'a obtenu sans avoir à payer plus cher pour cela. Les travaux de cette section étaient à peine commencés à la date de notre commission, et le gouvernement n'avait encore rien payé en vertu de ce contrat.

#### CONTRAT No. 61.

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

En vertu de ce contrat, en date du 10 février 1880, Patrick Purcell, Hugh Ryan, James Goodvin et James N. Smith se sont engagés à exécuter conformément aux plans et devis, et à achever le ou avant le 30 juin 1884, tous les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, les ouvrages d'art, la pose de la voie et le ballastage du chemin de fer entre Boston Bar et Lytton, soit environ 29 milles, (section B) dans la Colombie anglaise. Le tout pour les prix portés à la soumission pour chaque classe de travaux mentionnés dans une cédule annexée au dit contrat, à la condition néanmoins que si l'on s'apercevait que, aux prix mentionnés, les travaux entraîneraient une dépense excédant la somme totale que l'on projetait de dépenser (\$2,573,640) le gouvernement pourrait ordonner la suspension des dits travaux et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, sans l'autorisation préalable du ministre.

Un concours a été ouvert pour cette entreprise, en même temps que pour celle des autres sections A, C et D de la ligne dans la Colombie anglaise. Des annonces portant la date du 3 octobre 1879 demandaient des soumissions pour chaque section, jusqu'au 17 novembre 1879, à midi, et informant le public que l'on tenait à sa disposition des formules de soumissions, les plans et devis et toutes les informations nécessaires.

Nous avons donné dans notre rapport sur le contrat no 60, les raisons qui ont décidé le département à demander des soumissions, pour l'exécution des travaux par sections séparées plutôt qu'en une seule entreprise. Nous y avons aussi reproduit des extraits du rapport de M. Fleming, en date du 22 novembre 1879, sur les soumissions reçues à la suite de ces annonces. Ce rapport est imprimé en entier à la page 144 d'un rapport fait à la Chambre des Communes, sous forme de livre bleu, daté du 16 février 1880, et contient les soumissions pour tous les travaux de ce chemin de fer reçues depuis janvier 1879.

Les soumissions pour cette section furent ouvertes par M. Trudeau, M. Braun et M. Fleming.

Après correction des erreurs d'addition que l'on a pu trouver dans les soumissions, les cinq plus basses soumissions se sont trouvées les suivantes :

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| 1. Purcell et Cie.....     | \$2,573,640 |
| 2. D. McDonald et Cie..... | 2,592,225   |
| 3. Shields et Cie.....     | 2,602,185   |
| 4. Bannerman et Cie.....   | 2,607,702   |
| 5, Fraser et Grant.....    | 2,678,310   |

Il y avait une soumission irrégulière, mais comme elle était plus élevée que celle qui a été acceptée, elle n'aurait pu, si elle eut été admise, rien changer au résultat.

Après l'ouverture des soumissions, M. Trudeau les conserva dans un coffre-fort, dans son bureau, jusqu'au retour du ministre qui était alors absent. A son retour, la plus basse fut acceptée, les soumissionnaires en furent avisés, et après qu'ils eurent fourni le cautionnement exigé, le contrat fut passé avec eux tel que ci-dessus relaté.

Après l'adjudication de l'entreprise, et avant la passation du contrat,

les membres de la société Purcell et Cie avaient adressé au ministre la lettre suivante :

“ OTTAWA, 15 janvier 1880.

“ MONSIEUR,—Nous autorisons par la présente le gouvernement à adjudger l'entreprise des travaux de la section “ B ” du chemin de fer du Pacifique canadien, dans la Colombie anglaise, à Andrew Onderdonk et à passer avec lui le contrat pour cette section ; nous autorisons aussi le gouvernement à accepter du dit Onderdonk le dépôt du cautionnement exigé pour l'exécution du dit contrat, au lieu et place du dépôt fait par nous et nous consentons à ce que notre dépôt nous soit remboursé dès que celui du dit Onderdonk sera accepté par le gouvernement.

“ Vos obéissants serviteurs,

“ PATRICK PURCELL  
 “ HUGH RYAN  
 “ JAMES GOODWIN,  
 “ JAMES N. SMITH.

“ L'Honorable SIR CHARLES TUPPER K.C.M.G.,

“ Ministre des chemins de fer et canaux, Ottawa. ”

A la date de cette lettre, M. Onderdonk avait déjà obtenu l'entreprise des travaux des trois autres sections de la Colombie anglaise. Le département n'accepta pas immédiatement la proposition de le substituer à la société Purcell et Cie, à qui les travaux de cette section avaient été adjugés. On en référa à l'ingénieur-en-chef qui fit le rapport suivant :

“ OTTAWA, 28 janvier 1880.

“ MONSIEUR,—Une communication datée du 15 janvier, signée par Patrick Purcell, Hugh Ryan, James Goodwin et James N. Smith, m'a été transmise pour en faire rapport.

“ Ces messieurs ont fait la plus basse soumission pour les travaux de la section entre Boston Bar et Lytton, dans la Colombie anglaise, et la communication dont je parle, de leur part, autorise le transfert de tous leurs droits dans ce contrat et dans ces travaux à M. Onderdonk, et on me demande si j'ai quelque objection à faire à ce transfert.

“ Comme M. Onderdonk a déjà l'entreprise des trois autres sections de la Colombie anglaise, et que celle dont il est question se trouve située entre les autres, il serait très avantageux de réunir le tout entre les mains d'un seul entrepreneur assez fort pour mener les travaux à bonne fin ; et d'après les lettres du gérant de la Banque de Montréal, et d'autres personnes de haute position, il ne paraît pas que l'on puisse douter des ressources financières et de l'expérience de M. Onderdonk.

“ Je suis, etc.,

“ SANDFORD FLEMING.

“ Ingénieur-en-chef.

“ L'Honorable SIR CHARLES TUPPER, K.C.M.G.

“ Ministre des chemins de fer et canaux. ”

Le 30 du même mois, le ministre écrivait à l'honorable M. Trutch, l'agent du gouvernement fédéral dans la Colombie anglaise, lui demandant s'il était d'opinion qu'il serait de l'intérêt du public de confier à M. Onderdonk l'entreprise des travaux de cette section comme des trois autres sections.

Le lendemain, M. Trutch, qui était à Ottawa, donna sa réponse ; il y exprimait une opinion très décidée en faveur de cet arrangement. (Voir page 191 du livre bleu ci-dessus mentionné).

Le 10 février 1880, la société Purcell et Cie transféra en due forme le contrat à Andrew Onderdonk ; plus tard un arrêté du Conseil autorisa le ministre à accepter M. Onderdonk comme la partie avec laquelle le gouvernement aurait affaire, et à rembourser leur dépôt aux premiers entrepreneurs, sur réception du cautionnement de M. Onderdonk.

M. Onderdonk a payé à Purcell et Cie la somme de \$100,000 pour prix de la cession de leur contrat. Nous avons entendus comme témoins trois membres de cette société : M. Goodwin, M. Ryan et le colonel Smith, et nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il n'existait aucun arrangement en vertu duquel M. Onderdonk, ni aucun de ses associés était intéressé en aucune façon dans la soumission de Purcell et Cie pour les travaux de cette section.

Dans notre rapport sur le contrat no. 60, nous avons fait remarquer ce que le public gagnait à cet arrangement, qui plaçait les quatre sections de la Colombie anglaise entre les mains d'une seule société d'entrepreneurs capables et possédant d'amples ressources.

Les travaux de cette section étaient à peine commencés à la date de notre commission, et le gouvernement n'avait encore rien payé en vertu de ce contrat.

#### CONTRAT No. 62.

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

En vertu de ce contrat, en date du 23 décembre 1879, Andrew Onderdonk s'est engagé à exécuter, conformément aux plans et devis, et à achever le ou avant le 31 décembre 1884, tous les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, les ouvrages d'art, la pose de la voie et le ballastage de chemin de fer entre Lytton et Jonction Flat, soit environ 28½ milles (section C) dans la Colombie anglaise.

Le tout pour les prix portés à la soumission pour les différentes classes de travaux mentionnés dans une cédule annexée au dit contrat, à la condition néanmoins que si l'on s'apercevait que, aux prix mentionnés, les travaux entraîneraient une dépense excédant la somme totale que l'on projetait de dépenser (\$2,056,950) le gouvernement pourrait ordonner la suspension des dits travaux ; et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, sans l'autorisation préalable du ministre.

Un concours a été ouvert pour cette entreprise, en même temps que pour celle des autres sections A, B et D de la ligne dans la Colombie anglaise. Des annonces, portant la date du 3 octobre 1879, demandaient des soumissions pour chaque section, jusqu'au 17 novembre 1879, à midi, et informaient le public qu'on tenait à sa disposition des formules de soumission, les plans et devis, et toutes les informations nécessaires.

Nous avons donné, dans notre rapport sur le contrat 60, les raisons qui ont décidé le département à demander des soumissions pour l'exécution des travaux par sections séparées plutôt qu'en une seule entreprise. Nous y avons aussi reproduit des extraits du rapport de M. Fleming, en date du 22 novembre 1879, sur les soumissions reçues à la suite de ces annonces. Ce rapport est imprimé en entier, à la page 144 d'un rapport fait à la Chambre des Communes, sous forme de livre bleu, daté du 16 février 1880, et contient les soumissions pour tous les travaux de ce chemin de fer, reçues depuis janvier 1879.

Les soumissions reçues pour les quatre sections ont été ouvertes par MM. Trudeau, Braun et Fleming. Après assertion de quelques erreurs d'addition, les cinq plus basses soumissions pour la section C se sont trouvées dans l'ordre suivant :—

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| 1. D. McDonald et Cie..... | \$2,056,950 |
| 2. Purcell et Cie.....     | 2,070,310   |
| 3. Bannerman et Cie.....   | 2,168,200   |
| 4. Shields et Cie.....     | 2,220,240   |
| 5. English et Cie.....     | 2,256,200   |

Lors de l'ouverture des soumissions, on en trouva une qui était plus basse que celle de D. McDonald et Cie, ci-dessus mentionnée. Mais comme elle était irrégulière, elle ne fut pas admise à concourir. Elle avait été

reçue quelques heures après midi, l'heure fixée par les annonces pour l'expiration du délai, et elle n'était accompagnée ni par un chèque, ni par les noms de cautions, comme l'exigeaient les conditions des formules de soumission.

Les soumissions reçues furent conservées par M. Trudeau, dans un coffre-fort dans son bureau, jusqu'au retour du ministre qui était alors absent d'Ottawa. A son retour, la plus basse soumission fut acceptée, et les soumissionnaires dûment avisés par une lettre du secrétaire du département.

La preuve démontre que, par ce contrat, le département a obtenu l'exécution des travaux qui y sont mentionnés aux plus bas prix accessibles, et sans donner d'avantage indu aux parties auxquelles il a été adjugé.

L'entreprise des travaux de cette section et ceux de la section A fut adjugé, le même jour, 25 novembre 1879, à la société D. McDonald et Cie. Postérieurement, par un document daté de décembre suivant, MM. D. McDonald et Cie autorisèrent le département à passer les contrats pour les deux sections avec Andrew Onderdonk. Ce document est reproduit en entier dans notre rapport sur le contrat No 60, ainsi que l'arrêté du Conseil du 22 décembre 1879, qui autorise le ministre à passer les deux contrats pour les sections A et C avec Andrew Onderdonk, au lieu et place des personnes à qui ils avaient été adjugés.

M. Onderdonk a payé à ces personnes la somme de \$100,000, pour le transfert de ces deux contrats. On voit par la preuve que, antérieurement à l'ouverture des soumissions, il n'existait aucune entente, en vertu de laquelle, M. Onderdonk, ni aucun de ses associés fut intéressé, en aucune façon, dans la soumission de MM. McDonald et Cie.

Dans notre rapport sur le contrat No 60, nous avons mentionné plusieurs témoins à qui nous avons demandé s'il était avantageux de substituer, comme on l'a fait dans le cas actuel, un seul entrepreneur pour les quatre sections dans la Colombie anglaise, aux différents entrepreneurs à qui avaient été adjugée respectivement l'entreprise des différentes sections. Nous y avons aussi donné un résumé de leurs dépositions.

Ils ont été unanimement d'avis qu'il était avantageux pour le public de placer tous les travaux entre les mains d'un seul entrepreneur capable

de les exécuter, comme dans le cas actuel, plutôt que d'en faire plusieurs entreprises distinctes.

Les travaux de cette section étaient à peine commencés à la date de notre commission, et le gouvernement n'avait encore rien payé en vertu de ce contrat.

### CONTRAT No 63.

#### *Construction de Chemin de Fer.*

En vertu de ce contrat, en date du 15 décembre 1879, Andrew Onderdonk s'est engagé à exécuter, conformément aux plans et devis, et à achever, le ou avant le 30 juin 1885, tous les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, les ouvrages d'art, la pose de la voie et le ballastage du chemin de fer entre Junction Flat et Savona's Ferry, soit environ 40½ milles (section D), dans la Colombie anglaise. Le tout pour les prix portés à la soumission pour les différentes classes de travaux mentionnés dans une cédule annexée au dit contrat, à la condition, néanmoins, que si l'on s'apercevait que, aux prix mentionnés, les travaux entraîneraient une dépense excédant la somme totale que l'on avait projetée de dépenser (\$1,746,150), le gouvernement pourrait ordonner la suspension des dits travaux, et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, sans l'autorisation préalable du ministre.

Un concours a été ouvert pour cette entreprise, en même temps que pour celle des autres sections A, B et C, de la ligne dans la Colombie anglaise. Des annonces, portant la date du 3 octobre 1879, demandaient des soumissions pour chaque section jusqu'au 17 novembre 1879, à midi, et informaient le public qu'on tenait à sa disposition les formules de soumission, les plans et devis, et toutes les informations nécessaires.

Nous avons donné, dans notre rapport sur le contrat No 60, les raisons qui ont décidé le gouvernement à demander des soumissions pour l'exécution des travaux par sections séparées, plutôt qu'en une seule entreprise. Nous y avons aussi reproduit des extraits du rapport de M. Fleming, en date du 22 novembre 1879, sur les soumissions reçues à la suite de ces annonces. Ce rapport est imprimé en entier à la page 144 d'un rapport fait à la Chambre des Communes, sous forme de livre bleu, daté du 16 février 1880, et contient les soumissions pour tous les travaux de ce chemin de fer, reçues depuis janvier 1879.

Les soumissions reçues pour les quatre sections ont été ouvertes par M. Trudeau, M. Braun et M. Fleming. Après correction de quelques erreurs d'addition, les cinq plus basses soumissions pour la section D se sont trouvées dans l'ordre suivant :

|                              |             |
|------------------------------|-------------|
| 1. J. et M. Kavanagh.....    | \$1,809,150 |
| 2. C. C. Gregory et Cie..... | 1,844,590   |
| 3. Shields et Cie.....       | 1,928,400   |
| 4. Bannerman et Cie.....     | 1,951,000   |
| 5. English et Cie.....       | 1,965,550   |

Dès l'abord, une soumission fut exclue du concours, elle n'était pas accompagnée d'un chèque ni d'aucun nom de cautions, comme l'exigeaient les conditions posées aux soumissionnaires. Elle était en outre parvenue au département quelques heures après l'expiration du délai fixé pour la réception des soumissions, et enfin, elle était plus élevée que celle à qui le contrat a été adjudgé.

Le ministre étant absent d'Ottawa, le jour où les soumissions furent ouvertes, M. Trudeau les conserva dans un coffre-fort dans son bureau jusqu'au retour du chef du département. A son retour l'entreprise fut donnée à J. et M. Kavanagh. La correspondance échangée à ce sujet est reproduite en entier dans le rapport à la Chambre des Communes ci-dessus mentionné.

M. Braun, par lettre en date du 25 novembre 1879, avisait MM. Kavanagh que le contrat leur était adjudgé, et leur demandait de déposer \$90,000 comme cautionnement, avant 4 heures p. m. le 8 décembre suivant.

Le 27, MM. Kavanagh accusaient réception de cet avis, acceptaient le contrat, et déclaraient qu'ils feraient le dépôt exigé dans le délai fixé.

Le 8 décembre ils écrivaient au ministre que MM. Davis et fils avaient consenti à entrer en société avec eux et à déposer leur part du cautionnement, mais que, le matin même, ils avaient, sans avis préalable, refusé de le faire ; MM. Kavanagh demandaient en conséquence que le délai pour le dépôt du cautionnement fût prolongé de deux jours.

Le 9 décembre le ministre faisait au Conseil Privé un rapport sur cette demande en même temps que sur d'autres affaires concernant l'adjudication des travaux dans la Colombie anglaise, et il recommandait que l'on

accordât à M. Kavanagh jusqu'au jeudi suivant (11) à 4 heures p. m. Cette recommandation fut adoptée par arrêté du Conseil du 10 décembre 1879 (page 150 du rapport à la Chambre des Communes ci-dessus mentionné).

Avant l'expiration de ce nouveau délai, M. Onderdonk s'était arrangé avec MM. Kavanagh pour prendre ces travaux à leur place ; ces derniers informèrent le ministre par une lettre du 11 décembre, que M. Onderdonk était autorisé à passer en leur lieu et place, le contrat pour les travaux de la section D.

Le même jour ils demandaient un nouveau délai de deux jours, ce qui leur était accordé par le ministre.

Le 12 décembre le ministre communiquait en Conseil Privé le fait du transport par MM. Kavanagh à M. Onderdonk, et du nouveau délai de deux jours accordé ; il recommandait en même temps qu'il fût autorisé à passer contrat avec M. Onderdonk sur la base de la soumission de MM. Kavanagh.

Un comité du Conseil Privé ayant recommandé que cette autorisation fût accordée, un arrêté du Conseil du 13 décembre accordait l'autorisation demandée (page 152 du dit rapport à la Chambre des Communes).

La veille du jour où cet arrêté du Conseil était passé, M. Onderdonk avait déposé le cautionnement nécessaire ; il passa le contrat avec le gouvernement dans les termes que nous avons mentionnés au commencement de ce rapport.

Ce contrat, ainsi que ceux pour les sections A et C fut ensuite cédé par M. Onderdonk à un syndicat de capitalistes, sauf ratification par le gouvernement. Cette ratification fut faite sous l'autorité d'un arrêté du Conseil en date du 8 mars 1880. Cet arrêté se trouve reproduit à la page 197 du dit rapport à la Chambre des Communes.

Nous avons interrogé le ministre comme témoin au sujet de ces prolongements de délai accordés à MM. Kavanagh. Après avoir exposé les faits tels qu'ils sont racontés par la correspondance (pages 148 à 151 du dit rapport à la Chambre des Communes), c'est-à-dire que MM. Kavanagh lui avaient parlé de personnes sur lesquelles ils comptaient pour les aider à déposer le cautionnement, il nous expliqua que dans le cas actuel il n'y avait aucune raison de se presser et qu'on n'aurait rien gagné à passer à une soumission plus élevée.

La preuve démontre que par ce contrat le département a obtenu de faire exécuter les travaux qui y sont mentionnés aux plus bas prix possibles, et que l'entrepreneur n'a été l'objet d'aucune faveur indue.

Dans notre rapport sur le contrat no. 60, nous donnons un résumé d'une partie des dépositions au sujet des avantages résultant du fait de placer les quatre sections de la Colombie anglaise entre les mains d'un seul entrepreneur capable et possédant des ressources suffisantes. Tous les témoins interrogés ont été unanimes sur ce point que cet arrangement était très avantageux pour le gouvernement.

Les travaux de cette section étaient à peine commencés à la date de notre commission, et rien n'avait encore été payé par le gouvernement en vertu de ce contrat.

#### CONTRAT No. 64.

##### *Pont sur pilotis de la Rivière Rouge.*

En vertu de ce contrat, en date du 18 mars 1880, John Ryan, Charles Whitehead et Henry N. Ruttan, se sont engagés à construire un pont sur pilotis et chevalets sur la Rivière Rouge, à Winnipeg. Ce pont devait être achevé et prêt à recevoir les rails le ou avant le 15 mai 1880. On se décida à le faire construire pour ouvrir la voie ferrée sur la Rivière Rouge et pour faciliter ainsi les communications par l'embranchement de Pembina, avec la ville de Winnipeg et le pays à l'ouest de cette ville. Le 3 mars, M. Schrieber, qui était alors à Winnipeg en qualité d'ingénieur surintendant, reçut de M. Fleming la dépêche télégraphique suivante :—

“ Si vous croyez bon et praticable de construire un pont temporaire sur pilotis à Winnipeg pendant que la rivière est gelée, vous pouvez demander des soumissions en donnant huit jours d'avis. ”

Le lendemain il répondait à M. Fleming comme suit :

“ Il serait bon, pour achever la construction de la ligne à l'ouest, d'avoir un pont, mais comment empêcher qu'il ne nuise à la navigation. Si ce pont doit être construit, les pilotis et le bois de service devraient être rendus immédiatement à pied d'œuvre, mais je ne crois pas prudent de commencer la construction avant que la rivière soit libre de glaces. ”

Le 6 mars, M. Fleming, ayant reçu l'autorisation nécessaire, chargeait M. Shrieber de se procurer les pilotis et les poutres nécessaires, pendant que la neige recouvrait le terrain ; le 10 du même mois, M. Shrieber rece-

vait l'ordre de demander à la municipalité de Winnipeg, l'autorisation de construire un pont temporaire.

L'ingénieur-en-chef suivit le conseil de ne commencer la construction qu'après la débâcle des glaces, mais il donna instruction à M. Schrieber de se procurer les matériaux immédiatement. On reçut, en conséquence, des soumissions le 10 mars; un rapport en était fait le 6 avril, et dans l'intervalle, la plus basse soumission avait été acceptée, avec l'autorisation du ministre. On avait reçu neuf soumissions. La plus basse, au prix total de \$7,350, fut acceptée, et elle forme la base du contrat dont nous nous occupons. L'entrepreneur ne fut l'objet d'aucune faveur indue. Les travaux ont été terminés et payés sans contestations. Jusqu'à la date de notre commission, les paiements se montaient à \$2,700.

#### CONTRAT NO 65.

##### *Matériel roulant.*

En vertu de ce contrat, en date du 15 mars 1880, James Crossen s'est engagé à construire et à livrer quatre voitures de voyageurs de première classe, pouvant contenir soixante-quatre voyageurs chacune, et une voiture officielle; le tout conformément aux plans et devis et aux prix mentionnés ci-après. La partie de ce contrat qui se rapporte aux quatre voitures de première classe a été soumise à un concours ouvert en vertu des annonces suivantes :—

#### “ CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN

##### *Soumissions pour matériel roulant.*

“ Le soussigné recevra des soumissions jusqu'à lundi, le 23 février courant, à midi, pour la fourniture immédiate du matériel roulant suivant :—

- “ 4 voitures de première classe.
- “ 2 fourgons de voyages et waggons-postes.
- “ 60 wagons de marchandises, couverts.
- “ 60 wagons-plateformes.

“ Les plans et devis pourront être consultés, et l'on pourra obtenir toutes les informations nécessaires en s'adressant au bureau de l'ingénieur-en-chef, chemin de fer du Pacifique, à Ottawa, ou au bureau de l'ingénieur, chemin de fer de l'Intercolonial, à Moncton, N.-B.

“ Le matériel roulant devra être livré sur l'embranchement de Pembina, chemin de fer du Pacifique canadien, le ou avant le 15 mai prochain.

“ Par ordre,

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ DÉPARTEMENT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE,

“ OTTAWA, 7 février 1880.

“ Le délai pour la réception des soumissions ci-dessus mentionnées est prolongé d'une semaine, c'est-à-dire, jusqu'à lundi, le 1er mars, et le délai pour la livraison d'une partie du matériel roulant est prolongé jusqu'au 1er juin.

“ Par ordre,

“ F. BRAUN.

*Secrétaire.*

“ 19 février 1880.”

Le 2 mars, le département faisait un rapport du contenu de ces soumissions, ouvertes par M. Trudeau et M. Braun. On voit par ce rapport, fait sous forme de tableau, que deux soumissions seulement offraient des voitures de première classe. L'une, celle de M. James Crossen, offrait de livrer la quantité demandée de ces voitures au prix de \$4,746 la pièce, et l'autre, celle de la compagnie “ Ontario Car Company,” offrait ces voitures à \$4,890, l'une. Le département accepta la plus basse soumission, sur laquelle fut basé le contrat dont nous nous occupons actuellement, et le fournisseur ne fut l'objet d'aucune faveur indue.

Après avoir accepté la soumission de M. Crossen, pour la fourniture des voitures de première classe, le département jugea à propos de passer contrat pour la fourniture d'une voiture officielle. On avait eu d'abord l'intention de comprendre cette voiture dans les annonces demandant des soumissions, mais comme les plans et devis ne purent être prêts à temps, il n'en fut pas question dans les annonces. M. Crossen et “ l'Ontario Car Company ” étaient les seuls soumissionnaires qui eussent offert de fournir des voitures de première classe ; on ne crut donc pas nécessaire d'ouvrir un nouveau concours public pour la voiture officielle, et on se contenta de demander à ces deux établissements à quel prix ils s'engageraient à la fournir. M. Crossen l'offrit à \$5,977, et “ l'Ontario Car Company ” à \$7,559. Le 15 mars, le ministre donnait l'ordre d'accepter la plus basse soumission, et nous croyons que le fournisseur ne fut l'objet, ici, d'aucune faveur indue.

Le gouvernement n'avait encore rien payé, en vertu de ce contrat,

à la date de notre commission. Le délai fixé par le contrat pour la livraison expirait le 1er juin 1880, mais à cette date, les voitures n'avaient pas été livrées au gouvernement.

### CONTRAT No 66.

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

En vertu de ce contrat, daté du 3 mai 1880, George Bowie et Malcolm McNaughton se sont engagés à construire, conformément aux plans et devis, les travaux qui y sont mentionnés. Ces travaux comprennent les excavations, le nivellement, les ouvrages d'art, la pose de la voie et le ballastage de la partie de la ligne qui commence à l'extrémité de la section en construction, en vertu du contrat No 48, près de la frontière ouest de la province du Manitoba, et s'étendant jusqu'à un point déterminé, situé du côté ouest de la vallée de la rivière Queue d'Oiseau; soit, sur une longueur d'environ 100 milles. Le tout pour les prix portés à la soumission pour les différentes classes de travaux mentionnés dans une cédule annexée au dit contrat, à la condition, néanmoins, que si l'on s'aperçevait que, aux prix mentionnés, les travaux entraîneraient une dépense excédant la somme totale que l'on avait projeté de dépenser (\$438,914), le gouvernement pourrait ordonner la suspension des dits travaux, et qu'aucun travail ne serait fait, cette somme dépassée, sans l'autorisation préalable du ministre.

D'après les termes du contrat, cinquante milles de cette section devaient être en état de permettre la circulation des trains le 1er juin 1881, et toute la section, le 31 décembre 1881.

Le contrat et les devis sont reproduits en entier dans les documents de la session (19 s) de l'année 1880.

M. George MacTavish, de Winnipeg, et M. Alexander Bowie, d'Ottawa, étaient associés commanditaires des dits George Bowie et Alexander McNaughton pour l'exécution de ce contrat, à l'époque où il fut passé et dans la soumission sur laquelle il est basé.

Les soumissions avaient été demandées au moyen des annonces suivantes :

## "CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

" Le soussigné recevra jusqu'à lundi, le 29 mars prochain, à midi, des soumissions pour la construction d'une seconde section de 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge,

" La section s'étendra de l'extrémité du contrat no 28, près de la frontière ouest du Manitoba jusqu'à un point déterminé, situé du côté ouest de la vallée de la rivière Queue d'Oiseau.

" Les soumissions doivent être faites sur des formules imprimées que l'on pourra se procurer, ainsi que tous les renseignements nécessaires, aux bureaux des ingénieurs du chemin de fer du Pacifique canadien, à Ottawa et à Winnipeg, à partir du premier mars prochain.

" Par ordre,

" F. BRAUN,

" *Secrétaire.*

" DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

" OTTAWA, 11 février 1880.

" Le délai pour la réception des soumissions ci-dessus mentionnées est prolongé jusqu'à vendredi, le 9 avril prochain, à midi.

" Par ordre,

" F. BRAUN,

" *Secrétaire.*

" DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

" OTTAWA, 22 mars 1880."

Les soumissions reçues furent ouvertes le 12 avril, et M. Fleming en fit le rapport suivant :—

"CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

"BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,

" OTTAWA, 13 avril 1880."

" MONSIEUR,—Des annonces publiées à la date du 11 février demandaient des soumissions pour la construction d'une seconde section de 100 milles à l'ouest de la Rivière Rouge. Cette section s'étend de l'extrémité du contrat no. 48, près de la frontière ouest du Manitoba, jusqu'à un point déterminé à l'ouest de la rivière Queue d'Oiseau.

" Les soumissions ont été ouvertes hier en présence du sous-ministre, du secrétaire du département et de M. Collingwood Schrieber. Je vous en transmets une liste. Il y a vingt-six soumissions régulières, où toutes les conditions sont remplies. Il y en a quatre qui ne sont accompagnées d'aucun dépôt d'argent, elles sont par conséquent irrégulières et ont été exclues du concours.

" J'ai fait reviser les calculs des sommes totales des douze plus basses soumissions. Dans celles qui sont marquées G. B. Q. E. O. F. et A., les calculs sont

exacts. Il y a des erreurs dans ceux des soumissions marquées D. M. K. W. C. En prenant les totaux corrigés, les douzes soumissions se trouvent dans l'ordre suivant, la plus basse étant celle marquée D, de George Bowie et M. McNaughton, Ottawa, \$438,914, pour le nivellement, les ouvrages d'art et la pose de la voie, sur les 100 milles, sur la base des quantités évaluées imprimées à la formule de soumission.

|   | Totaux corrigés |
|---|-----------------|
| No 1. Lettre D. George Bowie et M. McNaughton.. ..... | \$438,914       |
| “ 2. “ G. Marpole, Oliver et Cie..... .....           | 454,925         |
| “ 3. “ B. C. H. Carrière..... .....                   | 482,361         |
| “ 4. “ M. Denis O'Brien..... .....                    | 509,085         |
| “ 5. “ Q. Charlebois et Macdonald..... .....          | 511,082         |
| “ 6. “ E. Stevens Burns et Turner..... .....          | 531,446         |
| “ 7. “ O. Peter J. Brown..... .....                   | 545,735         |
| “ 8. “ F. James G. McDonald..... .....                | 557,390         |
| “ 9. “ K. J. C. Rodgers..... .....                    | 560,472         |
| “ 10. “ W. F. Shanly..... .....                       | 571,760         |
| “ 11. “ C. Stewart et Strachan..... .....             | 573,162         |
| “ 12. “ A. Stewart Gray et Cie..... .....             | 580,295         |

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant, serviteur,

“ SANDFORD FLEMING,

“ *Ingénieur-en chef.*

“ L'Honorable SIR CHARLES TUPPER, K.C.M.G.

“ Ministre des chemins de fer et canaux.”

Le lendemain de la date de ce rapport, M. Braun envoya le télégramme suivant à M. George Bowie, et un autre semblable à M. McNaughton, les confirmant le même jour par une lettre officille :—

“ OTTAWA, 14 avril, 1880.

“ Votre soumission pour la seconde section de cent milles, chemin de fer du Pacifique, est la plus basse et elle est acceptée.

“ Vous êtes requis par le présent de déposer au crédit du Receveur Général, dans un délai de huit jours de cette date, cinq pour cent du montant total de votre soumission et vous êtes notifié que si vous ne faites pas ce dépôt, votre soumission sera mise de côté, et le chèque que vous avez transmis sera confisqué. Accusez réception immédiatement.

“ F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ GEORGE BOWIE, entrepreneur,

“ 4 rue du Plateau, Montréal.”

MM. Bowie et McNaughton accusèrent réception ; et le dépôt ayant été fait le 24 avril, le contrat fut passé avec eux aux conditions plus haut mentionnées.

La preuve nous démontre que le département a donné ce contrat aux plus bas soumissionnaires sans leur accorder aucune faveur indue.

Un acte sous seing privé fut passé le 13 mai 1880, entre M. McNaughton, M. MacTavish et M. George Bowie : en vertu de cet acte M. McNaughton cédait à M. MacTavish tous ses droits dans ce contrat, et M. MacTavish s'engageait à le tenir indemne de toute perte ou dommage.

Le 14 mai, M. MacTavish transmit au ministre une copie de cet acte, et demanda que son nom fût substitué à celui de M. McNaughton comme associé de M. George Bowie, ou qu'il fut ajouté à leurs noms comme troisième associé au contrat. Il déclarait qu'il avait fourni de ses propres fonds les \$22,000 de cautionnement, et donnait ce fait comme le motif de son désir d'être reconnu comme un des intéressés dans le contrat.

Le 19 mai, le ministre soumettait au Conseil Privé un mémoire relatant ces faits et recommandant une des deux alternatives, et l'arrêté du Conseil suivant était passé :—

*“ COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil Privé le 22 mai 1882.*

“ Vu le mémoire en date du 19 mai 1880, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que M. Malcolm McNaughton, de la société Bowie et McNaughton, entrepreneurs de la construction de la seconde section de 100 milles du chemin de fer du Pacifique à l'ouest de la Rivière Rouge, a signé un acte par lequel il cède à M. George MacTavish, de Winnipeg, tous ses droits et avantages dans le dit contrat, et en outre, que M. MacTavish demande, ou bien à ce que son nom soit substitué à celui de M. McNaughton, ou bien qu'il soit ajouté à celui des deux associés qui forment la société actuelle.

“ Le ministre, croyant qu'il vaut mieux pour le public, accepter la seconde des deux alternatives proposées, recommande qu'il soit autorisé à reconnaître M. MacTavish comme un des membres de la société Bowie et McNaughton en ce qui concerne l'exécution du dit contrat.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ,

“ Greffier, Conseil Privé. ”

Les travaux étaient à peine commencés à la date de notre commission et ils n'avaient encore donné lieu à aucun paiement de la part du gouvernement.

## CONTRAT No. 67.

*Matériel roulant.*

En vertu de ce contrat, en date du 31 mars 1880, la compagnie " Moncton Car Company," de Moncton, Nouveau Brunswick, s'est engagée à fournir soixante wagons de marchandises couverts, et soixante wagons plateformes, le tout, conformément aux plans et devis. La livraison devant avoir lieu avant le 15 juin 1880. Le prix de chaque wagon couvert est de \$690, et celui des wagons plateformes, de \$490 chacun. Le concours qui a donné lieu à ce contrat a été ouvert par les mêmes annonces que celles que nous avons reproduites dans notre rapport sur le contrat no. 65. D'après la liste des soumissions reçues et qui avaient été ouvertes à la date fixée par les annonces, liste qui est signée par M. Trudeau, par M. Smellie et par M. Braun, la compagnie nommée plus haut a fait la plus basse soumission pour la fourniture des wagons plateformes, au prix mentionné dans le contrat : \$490 la pièce. Elle a offert les wagons couverts au prix de \$690 la pièce, le prix porté au contrat, mais un nommé Simon Peters avait fait une soumission plus basse, c'est-à-dire au prix de \$685 la pièce pour un certain nombre de plateformes — entre quinze et trente. Comme il aurait été nécessaire, même en acceptant la soumission de Peters, d'avoir recours à la compagnie de Moncton pour compléter la fourniture, le gouvernement s'est décidé à ne pas faire un marché séparé avec Peters pour la seule économie de \$5 sur le nombre de wagons qu'il livrerait. Le contrat dont nous nous occupons fut donc passé avec la compagnie de Moncton, qui s'engage à fournir le nombre de wagons demandé. Peters ne s'est pas plaint d'avoir été mis de côté ; au contraire, on a produit devant nous une lettre de lui, dans laquelle il demande à retirer sa soumission. Celle de la compagnie de Moncton restait donc la plus basse à la disposition du département, et nous ne voyons pas qu'il y ait eu aucun favoritisme dans l'adjudication de ce contrat.

Le contrat n'avait pas été exécuté à la date de notre commission, et le gouvernement n'avait rien eu à payer pour cet objet. La somme dont ce contrat nécessitera la dépense est de \$70,800.

## CONTRAT No. 68.

*Matériel roulant.*

Par ce contrat, daté du 8 mai 1880, la compagnie " Ontario Car Company, " de London, s'est engagée à livrer deux wagons-postes servant en même temps de fourgons aux bagages, au prix de \$2,115 la pièce, le tout conformément aux plans et devis ; la livraison devant être faite le ou avant le 1er juin 1880. C'est encore une suite du concours ouvert par les annonces mentionnées dans notre rapport sur le contrat no. 65. D'après la liste des soumissions datées du 2 mars et signées par M. Trudeau, par M. Smellie et par M. Braun, comme nous l'avons dit plus haut, deux soumissions seulement offrent de livrer les voitures en question ; celle de la compagnie " Ontario Car Company et celle de M. Crossen. Ce dernier les offre au prix de \$3,203 la pièce. La plus basse soumission a été acceptée et a formé la base du contrat. Il n'y a eu aucun favoritisme dans l'adjudication de ce contrat. La dépense occasionnée par ce contrat est de \$6,230 ; mais le gouvernement n'en avait encore rien payé à la date de notre commission.

## CONTRAT No. 69.

*Transport de rails.*

Il n'y a pas ici de contrat en forme. Pendant l'été de 1879, la compagnie de Transport du Nord-Ouest avait entrepris de transporter 11000 tonnes de rails de Montréal au Manitoba au prix de \$16 par tonne pour M. John Ryan, l'entrepreneur de la section no. 48, qui s'était engagé dans son contrat à faire ce transport ; la même compagnie avait aussi un contrat avec le gouvernement (no. 52) pour le transport de 4,000 tonnes de rails de Montréal à Fort William, au prix de \$6 par tonne.

Vers la fin de l'automne de 1879, on vit que les fabricants anglais expédiaient au Canada une quantité de rails plus considérable que les 15,000 tonnes que l'on attendait, et le département donna instruction à la compagnie de Transport du Nord-Ouest de transporter les rails qui font l'objet de ce contrat aux mêmes conditions que ceux de la partie de M. Ryan.

M. Trudeau déclare, dans sa déposition, que, si on les compare avec les prix payés pour le même transport en vertu d'autres contrats, le contrat actuel fait réaliser au gouvernement une économie de \$3.30 par tonne.

L'ingénieur-en-chef a fait sur cette transaction et sur le contrat pour le transport de 4,000 tonnes à Fort William, un rapport dont voici un extrait.

“ Vers la fin de l'automne, il est arrivé à Montréal 3000 tonnes de rails, outre les 4000 tonnes ; et il a fallu nécessairement les faire enlever des quais et les expédier : M. Beatty était la seule personne à qui l'on pût s'adresser pour cela et il offrit de les transporter à Emerson aux mêmes conditions qu'il transportait les 11,000 tonnes, pour l'entrepreneur John Ryan. Cette offre fut acceptée sans plus de formalités et M. Beatty a agi sur la foi de cette acceptation, mais il n'y a encore eu aucun paiement de fait ; car la somme impliquée est considérable. Avant de certifier les comptes il serait nécessaire de faire confirmer et approuver le contrat pour le transport de ces 3,000 tonnes.”

M. Fleming nous a dit, dans sa déposition que, à son avis, cet arrangement était très avantageux et qu'il n'aurait pu faire exécuter ce transport à plus bas prix.

La preuve nous conduit à la conclusion, que le département n'aurait pu faire exécuter ce transport à plus bas prix, et que dans cette affaire, il n'y eu aucun favoritisme indû.

Le 14 juin 1880, un arrêté du Conseil fut passé pour confirmer et ratifier cet arrangement, et les paiements faits en vertu de ce contrat se montaient, au 30 juin 1880, à \$16,100.

#### CONTRAT No. 70.

##### *Transport de rails.*

Par ce contrat, daté du 25 mai 1880, la Compagnie de Transport du Nord-Ouest s'est engagée à transporter tous les rails d'acier et accessoires que le gouvernement s'attendait à recevoir d'Angleterre pendant la saison, partie de Montréal à Emerson et partie de Montréal à Fort William, dans la proportion fixée par le département, au prix de \$5 la tonne pour Fort William, et de \$14.50 pour Emerson.

Un concours a été ouvert par l'annonce suivante :

“CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,

“SOUMISSIONS POUR TRANSPORT DE RAILS ET D'ATTACHES.

“ Le soussigné recevra des soumissions cachetées marquées : “Soumissions pour transport” jusqu'à samedi, le 8 mai prochain à midi, pour le transport d'en-

viron 23,000 tonnes de rails et d'attaches dont environ la moitié livrable en gare à Emerson, et le reste à Fort William, pendant la saison de 1880.

“ On pourra se procurer des formules de soumission et tous les autres renseignements en s'adressant au bureau de l'ingénieur-en-chef à Ottawa.

“ Par ordre,

“ F. BRAUN,  
“ Secrétaire.

“ Département des chemins de fer et canaux,  
“ Ottawa, 23 avril, 1880. ”

Le 14 mai, le ministre a soumis au Conseil Privé un mémoire donnant un résumé des soumissions et recommandant l'acceptation de celle de la compagnie du Nord-Ouest. C'était la plus basse des soumissions qui offraient, conformément aux termes des annonces, de transporter toute la quantité, partie à un point et partie à un autre.

G. E. Jacques et Cie avaient offert un prix de 12½ centins au-dessous de celui de la compagnie du Nord-Ouest pour le transport à Fort William, mais ils n'avaient fait aucune offre pour le transport à Emerson.

Avant la passation du contrat, l'arrêté du Conseil suivant fut adopté :—

“ Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 15 mai 1880.

“ Vu le mémoire daté du 14 mai 1880 de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, constatant que l'on avait demandé des soumissions pour le transport de 23,000 tonnes de rails, de Montréal à Emerson et à Fort William, et que les suivantes avaient été reçues :—

| Section | Noms.  | De Montréal à Emerson | De Montréal à Fort William |               |
|---------|--|-----------------------|----------------------------|---------------|
|         |  | \$ cts.               | \$ cts                     |               |
| A       | R. D. Van Allan et Cie, Chatham.....             | .....                 | 6.00                       | 3,600 tonnes. |
| B       | A. M. Smith et W. H. Keighley, Toronto.....      | 15 25                 | 5.25                       |               |
| C       | James Norris et Cie, Ste. Catherine.....         | 17 60                 | .....                      |               |
| D       | G. E. Jacques et Cie, Montréal.....              | .....                 | 4.37                       |               |
| E       | MacPhie, St. Lawrence et Chicago Forwarding Co.. | 16 25                 | 4.75                       |               |
| F       | A. McIntyre Thom, Montréal.....                  | 15 50                 | 4.50                       |               |
| G       | Cooper, Fairman et Cie.....                      | 15 90                 | 4.65                       |               |
| H       | Henry Beatty, Sarnia.....                        | 14 50                 | 5.00                       |               |

“ Que la formule sur laquelle ces soumissions ont été faites contient les renseignements suivants :—

“ La quantité attendue d'Angleterre est d'environ 23,000 tonnes en tout, et l'intention actuelle du gouvernement est d'en faire transporter la moitié à Emerson et l'autre moitié à Fort William.

“ Que, d'après cette formule, la soumission de M. Henry Beatty est la plus basse des soumissions reçues, et le ministre recommande, en conséquence, qu'elle soit acceptée.

“ Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

“ Certifié,

J. O. COTÉ.

*Greffier, Conseil Privé.*

Après cela M. Beatty reçut l'avis suivant, par télégramme, et le contrat fut ensuite passé en conséquence :—

“ (Télégramme.)

“ 18 mai 1880

“ Votre soumission pour transport de rails de Montréal à Emerson et Fort William respectivement, est acceptée.

F. BRAUN,

“ *Secrétaire.*

“ A HENRY BEATTY, Sarnia.

Nous voyons par la preuve, que le département a accepté la plus basse soumission faite conformément aux annonces, et que l'adjudication du contrat a été faite sans favoritisme.

Le gouvernement n'avait rien payé jusqu'au 30 juin 1880.

C'est le dernier contrat qui ait été passé avant la date de notre commission.

M. THOMAS NIXON, POURVOYEUR ET PAYEUR.

M. Thomas Nixon fut nommé, au printemps de 1875, pourvoyeur et payeur à Winnipeg, pour le chemin de fer du Pacifique Canadien. Il avait un bureau dans cette ville, où il traitait des affaires de son emploi. Il avait aussi à remplir, en rapport avec la gendarmerie à cheval et le département des sauvages, certaines fonctions assez semblables à celles qu'il remplissait pour le chemin de fer. Il avait donc des fonctions officielles à remplir, en vertu desquelles il s'occupait d'affaires concernant ces trois services, et il se trouvait, en conséquence, à avoir sous son contrôle des dépenses considérables. Cependant, il tenait des livres distincts pour les déboursés au

compte du chemin de fer, dont le total est près d'un demi-million de piastres, et nous avons pu ainsi limiter notre enquête, aux fonds payés par son entremise au dit compte du chemin de fer.

Ses fonctions en rapport avec cette entreprise comprenaient l'achat des divers articles nécessaires aux personnes employées sur les travaux, aux ingénieurs, à leurs hommes et à d'autres, il a aussi pris part au paiement de fonds placés par le gouvernement sous son contrôle partiel. Ces fonds étaient envoyés d'Ottawa à différentes dates, à l'agence d'une banque à Winnipeg, sous forme de crédits ouverts à son compte en sa qualité de payeur et pourvoyeur, et la banque les payait sur présentation de chèques signés par lui et contresignés par un autre fonctionnaire résidant aussi à Winnipeg et connu comme le contrôleur.

Les déboursements de ces fonds se faisaient généralement de la manière suivante : Les personnes ayant des réclamations tombant sous la juridiction de M. Nixon, lui présentaient leur compte et obtenaient son chèque pour le tout ou pour la partie qu'il consentait à payer. Ce compte et le chèque étaient ensuite présentés au contrôleur afin qu'il pût vérifier la réclamation et le paiement.

M. Drummond qui a été contrôleur à Winnipeg depuis que le bureau du pourvoyeur est ouvert, explique ainsi la nature de ses fonctions : Il recevait en triplicata le compte de chaque créance, accompagné de tel certificat qu'il considérait suffisant pour établir le bien fondé de la réclamation, et alors il contresignait le chèque, gardant par de vers lui une copie du compte et expédiant les deux autres à Ottawa.

En racontant l'histoire des premières transactions faites par son entremise, M. Drummond a déclaré qu'elles n'ont pas été si sévèrement contrôlées, qu'il n'en a pas tenu un compte si exact que depuis. Il a toujours compris, cependant, que chaque article de chaque compte devait être attesté par un memorandum de l'employé du chemin de fer à la connaissance de qui avait été faite la livraison des articles y mentionnés.

Quant aux différents comptes qui ont été passés par lui comme suffisamment attestés, et qui comprennent un certain nombre de comptes divers d'un M. Alloway, pour chevaux fournis pour l'usage des ingénieurs et de leurs aides employés pour le chemin de fer, le contrôleur a contresigné les chèques sans autre preuve de l'exactitude des comptes que la si-

gnature de M. Nixon au bas du chèque. Sans doute, le système ainsi mis en pratique pour le paiement des fonds du gouvernement et qui exigeait la signature de deux employés, indépendants l'un de l'autre, a eu pour résultat d'assurer le paiement de tous ces fonds aux personnes qui produisaient les comptes que l'on payait. Mais nous croyons nécessaire de signaler quelques-unes des transactions qui ont donné lieu à des comptes payés sur ces fonds, ainsi que d'autres détails de la manière dont les affaires se faisaient entre M. Nixon et les personnes qui avaient l'habitude de fournir des articles sur sa commande comme pourvoyeur.

En sa capacité officielle, M. Nixon s'est engagé au nom du gouvernement à payer un loyer à un M. Strang, qui possédait le titre d'un lot de terre avec bâtisses, occupés par les approvisionnements dont M. Nixon avait la surveillance. La propriété appartenait pendant tout ce temps-là à M. Nixon, qui en avait passé le titre à M. Strang, par suite d'un arrangement entre eux en vertu duquel M. Nixon en deviendrait le locataire pour le gouvernement, et M. Strang jouerait le rôle de propriétaire et recevrait le loyer. Le loyer a été payé sur les fonds du gouvernement, et il a été employé par M. Nixon à son usage personnel ; il se montait à \$360 par année, pour une propriété valant environ \$2,000.

Nous avons fait une enquête sur la manière dont il faisait les affaires avec les personnes qui avaient coutume de fournir des approvisionnements au gouvernement par son entremise. Nous avons découvert que M. Nixon a voulu obtenir de M. Peter Sutherland, qui avait fourni divers articles sur la commande officielle de M. Nixon, une quittance finale d'une créance non contestée d'environ \$900, due par M. Nixon, personnellement à M. Sutherland. Que plus tard, partie de cette créance a été payée, et qu'un solde de \$300 environ est resté impayé en conséquence de l'emploi de M. Nixon qui avait le pouvoir de donner ou de refuser les commandes du gouvernement à M. Peter Sutherland.

Dans l'exercice de ses fonctions, M. Nixon dût se procurer un nombre considérable de chevaux pour différents services en rapport avec le chemin de fer ; presque tous ces chevaux ont été fournis en vertu d'un arrangement existant entre lui et M. Alloway. D'après les comptes produits à Ottawa, après avoir été réglés de la manière ci-dessus décrite, nous avons constaté que M. Alloway n'avait pas fourni de comptes détaillés au sujet de

quelques-uns des lots considérables pour lesquels il a été payé, et nous avons interrogé M. Nixon et lui au sujet de ces transactions.

M. Alloway était marchand de chevaux ; dans sa déposition, il nous a dit que la plupart des chevaux qu'il a fournis ont été achetés par son entremise, comme agent du gouvernement, moyennant une commission, et que quelques-uns lui ont été achetés directement par M. Nixon.

M. H. A. F. McLeod était chargé, en 1875, des études trigonométriques, entre le Fort Pelly et la vallée du Jasper, et des explorations dans les montagnes rocheuses. Sous ses ordres étaient M. Lucas, avec la brigade P., faisant les études à partir du Fort Pelly, et M. Ruttan avec la brigade L, faisant les études du tracé se dirigeant vers l'est à partir d'un endroit situé près de la rivière aux Racines. M. McLeod lui-même explorait le pays en avant de la brigade de M. Lucas.

Le 13 avril 1875, M. McLeod remit à M. Nixon une réquisition pour huit chevaux métis, avec les charriots, harnais, etc, pour le transport des vivres de la brigade P ; et pour trente chevaux métis avec charriots, etc, pour le même service pour la brigade L. Le 27 avril 1875, il lui remit une autre réquisition pour cinq autres chevaux, avec charriots, selles, etc, pour le même service pour sa propre brigade, et le même jour, M. Lucas remit une réquisition " approuvée " par M. McLeod pour deux chevaux avec selles anglaises, un pour l'ingénieur et un autre pour l'aide-pourvoyeur pour la brigade P.

Nous ne trouvons dans le " livre de réquisitions " de M. Nixon, aucune nouvelle demande de chevaux jusqu'à juillet 1875 ; et nous avons lieu de croire, conséquemment, que les faits ci-dessus établis indiquent le genre de chevaux à être achetés, c'est-à-dire, trente huit chevaux métis, deux chevaux de selle et cinq chevaux sans description spéciale.

A cette époque il y avait une différence entre le prix des chevaux métis et celui des chevaux de plus forte taille, comme les chevaux importés. M. Alloway nous a dit que des chevaux de trait de la race indigène valaient à cette époque environ \$90.

M. Nixon a déclaré dans sa déposition que les chevaux achetés de M. Alloway étaient pour la plupart des chevaux métis, et que l'on pouvait acheter un cheval métis pour \$40, \$60, \$80, et jusqu'à \$100 ; un cheval de

\$100 serait un excellent animal. " Mais que la qualité en était si variée qu'il était impossible de donner une moyenne. "

M. Augustin Nolin, un vieux colon, qui avait fait lui-même le transport par charriots et le transport des malles, a été interrogé comme témoin devant nous. Sa principale occupation, nous-dit-il, consistait à acheter et à vendre des chevaux. En 1875, on aurait pu acheter pour \$50 environ un bon cheval de trait, un cheval que vous achèteriez pour le mener avec une charge au pied des montagnes Rocheuses. A cette époque les chevaux n'étaient pas très chers, et, à l'exception des chevaux pur sang, " avec certificats de filiation, ou possédant des qualités spéciales, comme les trotteurs, " il ne croyait pas que l'on payait plus de \$50.

Voici les trois premiers comptes payés à M. Alloway, avec sa commission ; ils ont été réglés par le chèque officiel de M. Nixon sur les fonds du pourvoyeur, et ces chèques ont été contresignés par le contrôleur, quoique les comptes ne fussent attestés par aucun ingénieur ni par aucune autre personne ; M. Nixon les a payés probablement parce qu'il avait une connaissance personnelle du prix que M. Alloway avait payé comme agent du gouvernement :—

" WINNIPEG, 6 mai 1875.

" Service des études du chemin de fer du Pacifique Canadien,

" Doit à W. F. Alloway,

A 18 chevaux, coûtant en moyenne \$90.75 l'un..... \$1,633,50

A ma commission pour achat de ces chevaux à cinq.....

pour cent.. ..... 81.67½

\$1,715,17½

' 7 mai 1875,

" Reçu paiement par chèque,

W. F. ALLOWAY,

" WINNIPEG, 17 mai 1875.

" Service des études du chemin de fer du Pacifique Canadien,

" Doit à W. F. Alloway,

" A 18 chevaux, coûtant en moyenne \$116, l'un..... \$2,088,00

" A ma commission sur l'achat de ces chevaux à cinq

' pour cent..... 104.40

\$2,192.40

" Payé par chèque,

" W. F. ALLOWAY,

“ WINNIPEG, 21. mai, 1875.

“ Service des études du chemin de fer du Pacifique Canadien,

“ Doit à W. F. Alloway,

“ Deux chevaux à \$157.50 l'un..... \$315.00.

“ A commission sur do, à 5 pour cent..... 15.75

—————  
\$330.75.

“ Payé par chèque,

“ W. F. ALLOWAY.”

M. Nixon dit que pour chaque achat, il a lui-même déterminé le prix des chevaux. Que, à l'époque où cette transaction a été terminée, il avait un état détaillé de chaque cheval et de son prix ; qu'il avait cet état dans les livres de M. Alloway : ces livres donnaient, “ le nom du vendeur, le prix et la description du cheval, bai, gris ou rouan, — jument, cheval entier ou hongre,” selon le cas. Il avait employé M. Alloway pour acheter ces chevaux, il en connaissait le prix, et M. Alloway ne pouvait le tromper. S'il n'a pas conservé un état de ces détails, c'est, il le suppose, parce qu'il se fiait sur les livres de M. Alloway.

M. Alloway prétend qu'à cette époque il ne tenait pas de livres, n'ayant pas de teneur de livres, mais il tenait une espèce de memorandum dans un journal de poche. Il en usait un tous les six mois à peu près et il ne sait s'il les a détruits ou non. Dans une déposition subséquente, il déclarait qu'il a cherché ces livres, qu'il n'y avait qu'un portefeuille et un journal, “ tout cela dans le même livre ” et qu'il n'avait pas pu le trouver. Ce livre avait servi pendant tout le temps de ces transactions ; c'était “ un journal de poche, d'environ trois pouces par cinq ” Il a pu acheter pour le gouvernement à commission, moins de cent chevaux ; s'il en fallait plusieurs pour une brigade d'ingénieurs, l'ingénieur les examinaient et choisissait ceux qui étaient propres au service ; pour l'achat d'un seul cheval, c'était M. Nixon qui choisissait. A propos du premier lot, il dit que c'étaient des ponies, et après avoir examiné le compte de cet achat, il ajouta que M. Nixon avait pris part avec lui aux marchés conclus avec les individus qui les ont vendus, pas invariablement, mais généralement ; que M. Nixon était au courant de chaque marché avant que l'achat d'un cheval fût conclu ; que les chevaux sont mis en bloc dans ce compte — dix-huit chevaux à \$90, parce que c'est le prix qu'on les a payés ; il (M. Nixon) a

dit de faire le compte de cette façon, et qu'il l'approuverait. Il croit que l'attestation des comptes est "une institution de date postérieure."

Il croit aussi que la transaction du 17 mai a été faite de la même manière que la première, ainsi que celle du 21 mai.

Dans toutes ces transactions, M. Alloway était censé acheter pour et au nom du gouvernement et recevoir une commission comme prix de son expérience qu'il mettait au service du gouvernement ; mais nous n'avons pu obtenir aucun renseignement au sujet des personnes de qui les chevaux avaient été achetés, pas plus qu'au sujet du prix respectif de chaque cheval. Ni M. Nixon, ni M. Alloway n'a jugé utile de conserver quelque note de ces détails.

M. Nixon a été interrogé, le 17 avril 1878, devant le comité spécial permanent des comptes publics de la Chambre des Communes. Les explications qu'il a fournies alors au sujet de ses relations d'affaires avec M. Alloway, pour l'achat de chevaux, se trouvent à la page 964 du second volume de l'enquête qui accompagne le présent rapport. Il a déclaré alors qu'il n'avait payé aucune commission à M. Alloway, et de l'ensemble de la déposition qu'il a donnée ce jour-là, il nous paraît que ce n'est que par exception qu'il connaît les détails d'un de ces achats de chevaux par M. Alloway. Comme la déposition qu'il a donnée devant nous ce jour-là avait laissé sous une impression toute différente, nous l'avons interrogé de nouveau, plus tard, et nous lui avons demandé une explication de ce qui nous semblait contradictoire. La réponse à cet interrogatoire (no. 2) se trouve à la page 964 du 2<sup>me</sup> volume de l'enquête.

M. Nixon avait déclaré dans sa déposition qu'il n'a jamais endossé aucun effet pour M. Alloway. Nous l'avons fait revenir devant nous, et nous l'avons informé, comme c'était le cas, qu'un banquier nous avait déclaré que l'on avait trouvé dans les livres de la banque, des entrées concernant certains effets négociables, portant le nom de M. Alloway, en novembre 1875. M. Nixon prétendit qu'on pouvait expliquer cela par le fait qu'il y avait à cette époque à Winnipeg un autre Thomas Nixon. Nous avons interrogé de nouveau le même banquier ; il nous a dit que c'était lui qui avait décidé de faire l'escompte, qu'il n'y avait jamais eu un Thomas Nixon, autre que celui dont il était question, et dont il eût voulu accepter l'endos. Cette réponse fut encore communiquée à M. Nixon, que nous

finies revenir encore une fois devant nous ; il s'en tint à sa première déclaration. Nous sommes d'avis que l'enquête a prouvé que pendant la période où il était en relation d'affaires, comme pourvoyeur pour le gouvernement, avec M. Alloway, il avait endossé des billets de ce dernier, que M. Alloway avait fait escompter sous leur responsabilité conjointe.

Les trois premiers lots de chevaux, trente-trois en tout, presque tous de race indigène, ont coûté au gouvernement en moyenne plus de \$111. D'autres chevaux ont été achetés plus tard à un prix beaucoup plus élevé, atteignant, autant que nous avons pu nous rendre compte des achats, une moyenne de plus de \$140.

L'ensemble de l'enquête concernant les achats faits par M. Nixon par l'entremise de M. Alloway comme agent du gouvernement, ainsi que les achats faits par lui d'autres personnes, nous porte à croire que sa méthode d'administration a eu pour résultat le paiement de prix plus élevés qu'il n'était nécessaire pour les articles achetés par lui pour le compte du gouvernement.

En outre des fonctions ci-dessus mentionnées, M. Nixon était aussi chargé de prendre soin des approvisionnements, des animaux, etc., appartenant au gouvernement, avant qu'ils fussent livrés aux personnes employées pour le chemin de fer, et après aussi, s'il en était remis à sa charge ; et il devait s'il était nécessaire, les livrer de nouveau, au cas où l'on en aurait encore besoin pour le service du chemin de fer. Et si quelques articles employés au service du chemin de fer étaient plus tard vendus, il devait en recevoir le prix et le déposer au crédit du Receveur-général. Ce dépôt devait être fait de manière à ne rien changer aux débits ni aux recettes des crédits qui étaient ouverts de temps en temps, comme susdits, par le département à Ottawa, à son compte officiel comme pourvoyeur à Winnipeg. Il devait en faire l'objet d'un compte séparé, dans une des banques, au nom du Receveur-général. Quelquefois les brigades employées au chemin de fer pour les études ou autrement, comprenaient dans leur personnel un fonctionnaire appelé sous-agent, ou officier d'intendance. M. Nixon, sur réquisition, fournissait à ces sous-agents, des fonds et des marchandises dont ils devaient disposer pour solder sur les lieux les réclamations des hommes contre le gouvernement, pour service ou autrement.

On avait autorisé M. Nixon à employer un teneur de livres, ou comp-

table, et au début de ses fonctions il avait engagé un certain M. Conklin pour remplir cette charge. M. Conklin a tenu, sous la direction de M. Nixon, des livres séparés pour les affaires du chemin de fer. En outre de ces livres, un M. Parr, garde-magasin, tenait un livre appelé " livre de magasin." Ce livre n'était en aucune façon sous la direction de M. Conklin. Un de ceux que tenait M. Conklin était consacré exclusivement au compte des fonds expédiés d'Ottawa et déposés dans une banque, au compte officiel du pourvoyeur et du payeur comme nous l'avons dit plus haut. On y trouve les sommes fournies par le gouvernement de temps à autre, et tous les chèques par lesquels ces sommes étaient payées aux fournisseurs et aux autres créanciers du gouvernement. Ce livre est, en apparence du moins, exactement balancé. Mais les autres livres tenus dans le bureau du pourvoyeur ont été tenus pendant les dix-huit premiers mois, de telle façon qu'il est impossible d'y suivre la trace des transactions considérables faites par M. Nixon.

De temps à autre, des effets appartenant au gouvernement étaient vendus dans les localités éloignées de Winnipeg et le produit de ces ventes était transmis à M. Nixon. Ces envois n'étaient pas faits payables au pourvoyeur en sa qualité officielle. Il les recevait quelquefois à la connaissance du teneur de livres, quelquefois à son insu. Il ne les déposait à aucun compte officiel. S'il les déposait dans une banque, c'était à son compte personnel et avec ses fonds personnels. Il a transmis au gouvernement à différentes dates, des comptes qui étaient censés accuser tous les fonds reçus par lui de cette source, et il a versé au crédit du Receveur-général les sommes qui paraissaient dues par lui d'après ces comptes. Il est impossible, avec les documents et les livres qu'il a finalement remis au gouvernement, à l'expiration de ses fonctions, de s'assurer si les comptes ainsi rendus par lui accusent exactement tous les fonds qu'il a reçus de la façon que nous venons de mentionner. Dans sa déposition, il nous a dit qu'il avait en sa possession des fonds considérables provenant d'autres sources, pendant la durée de ses fonctions en rapport avec le chemin de fer, et que ces fonds ont été mêlés à ceux qu'il avait déposés, comme nous l'avons dit, à son compte personnel, et que, pour cette raison, son livret de banque ne pouvait nous fournir aucun renseignement sur ce sujet. Et il a ajouté qu'il lui était impossible de nous suggérer aucune méthode par laquelle nous pourrions arriver à en établir un état exact, excepté au moyen

des comptes rendus par lui au gouvernement, mais il croyait que ces comptes étaient exacts et suffisants.

Il nous a déclaré que le comptable aurait dû passer en écritures ces rentrées de fonds, mais qu'il ne lui avait jamais donné instruction de le faire. Le comptable de son côté, nous dit, dans sa déposition, que M. Nixon lui avait donné à entendre qu'il n'avait pas l'intention de tenir compte de ces rentrées dans les livres, et de fait, nous n'avons trouvé dans le grand livre ni dans aucun des autres livres aucun compte spécial ouvert à ce sujet.

M. Currie succéda à M. Conklin comme comptable en mai 1877, et il fallut balancer les comptes tenus par M. Conklin, afin de pouvoir commencer de nouveaux livres avec des comptes liquidés. Les comptes ouverts avec différentes personnes dans les livres de M. Conklin, ne purent être balancés, par les entrées qui y étaient portées, qu'avec une différence d'environ \$26,000, et afin de commencer une nouvelle série de livres, on dut clore les comptes des anciens livres en faisant des entrées pour les balances. On eût recours à ce moyen parce que M. Nixon dit au nouveau teneur de livres que les vieux comptes avaient été réglés ; outre les comptes ainsi clos, il y en avait d'autres qui paraissaient non réclamés et dont on ne connaissait rien. Afin de mettre le côté du débit, on commença la feuille de liquidation en portant au côté du débit un solde imaginaire de \$4,400 environ.

Le magasin était sous la garde de M. Parr ; et, outre les marchandises qu'on lui délivrait de temps à autre, il avait la garde des animaux remis par les différentes brigades jusqu'à ce qu'ils fussent vendus ou livrés de nouveau à d'autres brigades. Il entraînait toujours, dit-il, les marchandises dans un livre qu'il tenait en forme de memorandum, sans en constater la valeur. Quelquefois il y inscrivait les animaux reçus mais pas toujours. Il tenait compte aussi, d'une façon quelconque, des marchandises qui sortaient du magasin. De temps à autre on lui demandait de préparer un état de ce qu'il avait en magasin, pour l'information du gouvernement, et il en préparait un pour être transmis par M. Nixon. Il nous a déclaré dans sa déposition que, lorsqu'il faisait ces états, il y inscrivait " tout ce qu'il pouvait voir," mais qu'il n'a jamais fait aucun rapport compilé d'après l'état de ce qu'il avait reçu et de ce qui était sorti du magasin.

A part le compte des sommes reçues du gouvernement et payées par

chèques contresignés par le contrôleur, les livres tenus sous la direction de M. Nixon ne peuvent fournir un état exact des fonds publics dont il a eu la manipulation, et les comptes des approvisionnements dont il a eu la garde ne sont ni complets ni satisfaisants.

Il nous a été impossible de contrôler en interrogeant des témoins, la nature et la somme des omissions, s'il en existe, dans les livres tenus par M. Conklin. Ces témoins, en grand nombre, se trouvaient dispersés dans différentes parties du pays, et nous n'avons pas cru que nous étions tenus de constater exactement la situation des comptes entre M. Nixon et le gouvernement.

La manière dont M. Nixon a tenu compte de ses transactions, nous force à faire rapport que cet employé a totalement manqué de soin ; que sa conduite et ses comptes n'ont pas été surveillés par ses supérieurs, comme cela se fait généralement en affaires, et nous sommes d'avis que, sans cette surveillance, il est impossible de faire avec quelque succès des affaires tant soit peu considérables.

#### ECLUSE DU FORT FRANCIS.

Comme le sénat a fait une enquête et un rapport, en avril 1878, sur les principales transactions concernant l'écluse du fort Francis, nous avons cru devoir ne nous occuper que de la manière dont les fonds publics ont été dépensés pour ces travaux.

La dépense a été autorisée et ordonnée par le département des Travaux publics. M. Hugh Sutherland fut nommé surintendant, et le secrétaire du département lui transmit, par une lettre du 11 mai 1875, l'ordre de commencer les travaux.

Ces travaux ont été conduits, et les fonds ont été déboursés d'après le système suivant : M. H. Sutherland, comme surintendant ou gérant, avait la direction supérieure de l'entreprise, à l'exception des questions qui concernaient l'art de l'ingénieur ; ces questions étaient décidées par l'ingénieur-inspecteur. Il était immédiatement responsable de l'achat des approvisionnements et de la direction générale des travaux ; il n'avait pour cela d'ordre à recevoir que du département. M. Matthew Thompson, nommé par lui contre-maître, était responsable de l'exécution pratique des travaux, sous la direction de M. Sutherland. En l'absence du surintendant

il devait se procurer les approvisionnements nécessaires, et remplir les fonctions qui seraient échues à M. Sutherland, si celui-ci avait été présent.

Sous les ordres de M. Sutherland, M. R. R. McLennan dirigeait les travaux en maçonnerie, et M. Warren Oliver, les travaux de charpente.

M. Logan avait été nommé payeur et garde-magasin; tous les fonds payés, au fort Francis, au compte des travaux de l'écluse, ont été payés par chèques, signés par le payeur et contresignés par le surintendant.

M. James Sutherland, frère du surintendant, tenait les livres.

M. Hugh Sutherland nous a déclaré dans sa déposition, que, pendant la direction de cette entreprise, il était aussi chargé de surveiller l'exécution de certains travaux publics au fort Pelly et à Battleford, de sorte qu'il ne pouvait que faire des visites périodiques à ces travaux du fort Francis.

L'ingénieur-surveillant était M. Mortimer, qui, à ce que croit M. Sutherland, agissait sous la direction générale de M. Hazlewood. Cependant aucun ingénieur n'a donné tout son temps à la surveillance de ces travaux et, de fait, M. Sutherland croit qu'on n'y voyait un ingénieur qu'un jour par semaine.

En général, le surintendant donnait les commandes pour les approvisionnements, et le payeur ayant certifié la réception des marchandises ainsi commandées, les factures étaient envoyées à Ottawa, pour être payées par le département. Quelquefois, on se procurait les marchandises de M. Bethune, le pourvoyeur du gouvernement, à Prince Arthur's Landing et il arrivait aussi que le surintendant achetât de petites quantités qu'il payait lui-même. Mais c'était l'exception.

M. Sutherland dit que, en arrivant au fort Francis, il n'y a trouvé qu'un magasin, celui de la compagnie de la Baie d'Hudson, et les hommes employés aux travaux se plaignaient des prix élevés que l'on demandait à ce magasin. C'est pour cette raison qu'il a fait ouvrir un magasin pour le compte du gouvernement, sous la direction de M. Logan, aidé, successivement, par MM. Marr, Bentley et Wilson.

Comme certaines rumeurs avaient couru qu'il y avait eu certaines transactions prétendues frauduleuses, particulièrement en ce qui concerne cette partie de l'entreprise, nous avons fait une enquête minutieuse sur les opérations du magasin. Nous avons interrogé minutieusement M. Wilson,

un des aides garde-magasin, à qui le fonds de magasin du gouvernement a été vendu ensuite. Nous avons trouvé que l'on tenait un livre de compte régulier, où était inscrit tout ce que prenaient les ouvriers ; leurs comptes étaient relevés à des intervalles réguliers et remis au teneur de livres ; les montants en étaient débités au compte des ouvriers dans les livres généraux et leur étaient retenus sur leurs salaires. On nous a remis, à notre demande, les livres généraux tenus par M. James Sutherland. Nous les avons examinés avec soin, et nous avons trouvé qu'ils étaient tenus d'après les meilleurs principes commerciaux, et d'une manière digne d'éloges.

En 1877, M. Wilson acheta les marchandises alors au magasin du gouvernement, au prix de facture ; les frais de transport étaient ajoutés au prix des articles que M. Thompson et M. Logan jugeaient être d'un débit assuré et M. Wilson a continué les affaires dans une autre maison, comme entreprise privée.

Les marchandises qu'il a achetées ainsi se sont montées à environ quatre mille piastres. Il nous a montré ses livres privés, et nous avons examiné avec soin certaines entrées qui s'y trouvaient. D'après sa déposition, d'après la manière dont il a répondu à nos questions, nous sommes d'avis que cette vente a été une honnête et légitime transaction.

Après la vente des articles d'habillement à M. Wilson, le payeur continua à tenir un magasin de denrées alimentaires. Et lorsque les travaux des écluses ont cessé, en automne 1878, les marchandises non-vendues et l'outillage dont on se servait pour les travaux, le tout évalué à environ \$20,000, a été remis à M. Fowler, avec un inventaire du tout. Il paraît que M. Fowler les garde pour le compte du gouvernement. Nous ne trouvons rien dans la preuve qui puisse nous faire croire que l'on ait détourné de leur emploi des fonds appartenant au gouvernement.

La principale partie de l'enquête qui ne peut être directement corroborée est celle qui concerne la réception par les employés des sommes portées aux feuilles de paie. Ces employés étaient nombreux et comprenaient un grand nombre de sauvages. L'exactitude de ces documents a été attestée par M. James Sutherland, qui avait à les préparer d'après les données de la feuille de journées, et par M. Thompson, le contre-maître, qui dit qu'il les a invariablement examinés avant que les hommes fussent

payés. En outre, les employés du département, à Ottawa, ne semblent pas s'être jamais objecté à les recevoir comme pièces justificatives.

Nous en sommes venus à la conclusion, d'après l'ensemble de l'enquête, que les fonds confiés à M. Sutherland pour les travaux de l'écluse du fort Francis, ont été déboursés conformément aux instructions générales reçues d'Ottawa ; il n'y a aucune raison de supposer que la manière de diriger les travaux et de faire les déboursés en ce qui concerne ces travaux soit blâmable, ni qu'elle n'ait pas fidèlement rendu compte des actes des fonctionnaires du gouvernement attachés à l'entreprise.

On avait dépensé pour ces travaux, au 30 juin 1880, la somme de \$289,028.51.

MM. COOPER, FAIRMAN ET CIE.

Nous avons fait une enquête pour constater quelles étaient les personnes qui faisaient partie de cette société, pendant qu'elle traitait d'affaires concernant le chemin de fer du Pacifique.

D'après les registres dont M. Ryland, un des registrateurs de Montréal est le gardien, MM. James Cooper, Frederick Fairman et Charles Mackenzie ont formé une société sous la raison sociale de Cooper, Fairman et Cie., le 1er janvier 1873, et sont convenus de rester associés jusqu'au 5 janvier 1878. Voici un certificat délivré par le fonctionnaire chargé de la garde de ces registres :

“ Province de Québec }  
 District de Montréal. } ”

“ Nous, soussignés, certifions par le présent, que nous avons formé une société sous la raison sociale de Cooper, Fairman et Cie, comme marchands, la dite société se compose de James Cooper, de la Cité de Montréal, de Frederick Fairman actuellement résidant à Waterloo, dans la dite province, comme associés généraux, et de Charles Mackenzie, de Sarnia, dans la province d'Ontario, comme associé commanditaire ; le dit Charles Mackenzie ayant versé quinze mille piastres au fonds capital de la dite société. La dite société a commencé le premier jour de janvier courant, et se terminera le premier jour de janvier mil huit cent soixante dix-huit.

“ Daté ce second jour de janvier mil-huit-cent-soixante-treize.

“ JAMES COOPER,  
 “ FREDERICK FAIRMAN,  
 “ CHARLES MACKENZIE.

“ Signé en présence de  
 “ JOHN C. GRIFFIN, N. P. ”

“ Je certifie que ce qui précède est une vraie copie d'une déclaration entrée et enregistrée au long au bureau d'enregistrement pour la division d'enregistrement de Montréal, registre D. G vol 8. page. 26, à dix heures de l'avant-midi, le septième jour de janvier mil huit cent soixante treize, sous le numéro 5.619 G.H.R.

“ G. H. RYLAND,

“ *Régistrateur.* ”

M. Charles Mackenzie était associé commanditaire, ayant versé quinze mille piastres au fonds capital de la société, avec l'entente que chaque associé recevrait un tiers des profits et que M. Mackenzie ne serait responsable des obligations de la société que jusqu'à concurrence de la somme versée par lui. Il dit dans sa déposition que, après que la société eut obtenu le contrat pour la fourniture des rails d'acier, il s'était décidé à se retirer de la société et qu'il en avait informé son associé, M. Cooper, à Toronto. C'était la première fois qu'il faisait connaître sa décision à un de ses associés, parce qu'il n'avait pas jugé nécessaire de la leur communiquer plus tôt par écrit. M. Cooper, alors à Toronto, l'avait informé que M. Fairman était en Angleterre et que la dissolution de la société ne pourrait, par conséquent, se faire qu'après son retour. Immédiatement après le retour de M. Fairman, au printemps ou dans l'été de 1875, M. Mackenzie vint à Montréal et la dissolution eut lieu, les documents nécessaires à cet effet furent rédigés et signés. M. Cooper, à la première entrevue qu'ils eurent, avait proposé, ou bien, plus tard, lorsque M. Cooper et M. Fairman étaient présents, tous deux lui avaient proposé de lui remettre son capital, c'est-à-dire \$15,000, au moyen de trois billets de \$5,000 chacun, et sans discuter les conditions auxquelles il se retirerait de la société, il avait été convenu qu'on lui rembourserait tout son capital.

Les souvenirs de M. Cooper ne s'accordent pas avec ceux de M. Mackenzie au sujet de la date du premier avis que M. Mackenzie voulait se retirer de la société. M. Cooper croit qu'il en a reçu avis à Montréal par écrit, mais il n'est pas positif. M. Cooper parle de la société comme ayant pris fin le 31 décembre 1874 ; il dit que l'on était convenu que la dissolution aurait lieu à la fin de l'année. C'est en octobre ou en novembre qu'il a reçu avis que M. Mackenzie avait l'intention de se retirer. M. Cooper se trompe évidemment quant à la date, car la première adjudication du contrat à la société Cooper, Fairman et Cie, a eu lieu le deux décembre 1874, et c'est plus tard que M. Charles Mackenzie a informé M. Cooper de son

intention de se retirer de la société. De plus, la preuve démontre que, lorsque M. Mackenzie a proposé de se retirer, on ne pouvait conclure aucun arrangement définitif, parce que M. Fairman était en Angleterre ; or une lettre écrite par M. Fairman lui-même, au nom de la société, au département des Travaux publics, datée du 4 décembre 1874, dit que M. Fairman partira pour l'Angleterre le lundi suivant. Le plus tôt donc, que M. Mackenzie ait pu aviser M. Cooper à Toronto, c'est quelques jours après le 5 décembre 1874. C'est-à-dire, en supposant que M. Fairman fût en mer, car s'il était réellement en Angleterre, comme il l'a dit, l'avis de M. Mackenzie à M. Cooper a dû être donné, au plus tôt, vers les 15 décembre.

Dans sa déposition, M. Cooper dit que la dissolution ne pouvait être conclue en " octobre " (il veut dire à la date où il en a été avisé) pendant que les affaires se continuaient ; qu'on ne pouvait la faire avant que la société eût clos les livres, fait l'inventaire, etc.

L'enquête rend parfaitement clair, à notre avis, ce qui semble douteux à M. Mackenzie, savoir, si c'est lorsqu'il était seul avec M. Cooper à Toronto ou si c'est après le retour d'Angleterre de M. Fairman, et lorsque les trois associés se trouvaient réunis, qu'il a été proposé de lui rembourser tout son capital de \$15,000. D'abord, il n'est pas probable que M. Cooper et lui, en l'absence de M. Fairman et sans son consentement, se soient entendus sur les conditions d'une dissolution et sur le retrait d'une somme déterminée du capital de la société. Ensuite, il est prouvé qu'il était nécessaire de clore les livres, de faire l'inventaire, etc., pour arriver à la dissolution projetée, et cela n'a été fait que dans le mois de janvier 1875. Nous croyons donc que la proposition de donner à M. Mackenzie \$15,000 (le montant de son capital primitif) a été faite lorsqu'ils étaient réunis tous les trois, après le retour d'Angleterre de M. Fairman, et après la clôture de l'inventaire.

Si dès le commencement des négociations pour la dissolution, on avait eu l'intention de rembourser intégralement son capital à M. Mackenzie, sans tenir aucun compte, des profits ou des pertes résultant des opérations de la société, on aurait pu faire la dissolution sans être obligé de suspendre les affaires pour clore les livres, pour faire l'inventaire, etc. D'après la manière dont M. Cooper et M. Fairman ont parlé de cette question, nous sommes portés à croire que la clôture des livres, la prise de l'inventaire ont été un facteur important dans les conditions auxquelles M. Mackenzie s'est défini-

tivement retiré de la société. Mais il ne s'ensuit pas qu'il n'y a pas eu de convention liant les parties au sujet de la dissolution, avant que les livres n'aient été réellement clos et l'inventaire pris; car, quoique le résultat constaté à la clôture des livres et de l'inventaire ait pu influencer sur le montant de la somme à être payée finalement à M. Mackenzie, il pouvait y avoir eu un arrangement positif conclu entre les parties, avant que ce résultat fût connu, sur la base que les paiements futurs à faire à M. Mackenzie, seraient plus ou moins, suivant le résultat qui serait ultérieurement constaté.

Il est clair, cependant, qu'on n'a arrêté les conditions de la dissolution qu'après que les trois associés se fussent mis d'accord. Jusqu'à cette époque, quelle qu'elle soit, tous les avis, toutes les négociations, toutes les évaluations ne pouvaient être que des propositions faites par un ou deux associés.

M. Fairman, interrogé par nous, dit qu'il croit qu'il est revenu d'Angleterre vers le mois d'avril 1875. Peu de temps après son arrivée en Angleterre il a reçu avis que M. Mackenzie désirait se retirer de la société; le ou vers le 1er janvier 1875, il écrivit au Canada qu'il y consentait. L'inventaire a été pris en janvier, et les documents réguliers ont été exécutés après son retour au Canada.

On peut admettre, croyons-nous, que la lettre apportant le consentement de M. Fairman, serait arrivée au Canada vers le milieu de janvier 1875, si elle a été expédiée à la date que dit M. Fairman.

Nous ne croyons pas qu'il importe à notre enquête de savoir quelles ont été les conditions de la dissolution de cette société, sauf en ce qui peut nous mettre à même de constater la date à laquelle la dissolution elle-même, ou l'arrangement consenti mutuellement pour la dissolution eût lieu. La société n'avait point été formée à la condition que M. Mackenzie pourrait, à son gré, choisir l'époque où il se retirerait de la société, en se faisant rembourser de son capital, ni à d'autres conditions déterminées. Il était donc indispensable qu'il y eut entente mutuelle sur les conditions de la dissolution. De l'ensemble de l'enquête, on peut déduire l'explication suivante des faits: Dans le mois de janvier 1875, pas avant le 15, les trois associés se sont trouvés d'accord sur le point principal que la dissolution aurait lieu, et que la clôture des livres et la prise de l'inventaire, ultérieurement, décideraient du montant à être payé à M. Mackenzie.

Voici le certificat d'enregistrement de la dissolution :—

“ Province de Québec }  
 District de Montréal. }

“ Nous, soussignés, James Cooper et Frédérick Fairman, tous deux de la cité et du district de Montréal, associés généraux, et Charles Mackenzie de Sarnia, dans la province d'Ontario, associé commanditaire, certifions par le présent et déclarons que la société en commandite existant précédemment entre nous, sous le nom et la raison sociale de Cooper et Cie, enregistrée aux bureaux du protonotaire et du régistreur à Montréal, le septième jour de janvier A. D. 1873, a été dissoute à partir du quatre mai dernier, et nous faisons cette déclaration afin que cette dissolution soit légalement enregistrée, comme nous supposons qu'elle l'avait déjà été, ayant, il y a plusieurs mois signé une déclaration semblable et l'ayant remis à nos agents pour être enregistrée. Et nous avons signé.

“ Sarnia, 11 novembre 1875.

“ CHAS. MACKENZIE.

“ JAMES COOPER.

“ F. FAIRMAN.

“ Témoin,

GEO. H. GRUNDY,

“ Montréal, 17 novembre 1875.

“ Je certifie que ce qui précède est une vraie copie d'un certificat et d'une déclaration enregistrés au long au bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement de Montréal, registre D. C. vol. 3, page 427, à midi, le dix-septième jour de novembre mil huit cent soixante-quinze, sous le numéro 7,279, G. H. R.

“ G. H. RYLAND,

“ *Régistreur.*

Nous concluons de l'enquête faite par nous que jusqu'au 1er janvier 1875, et quelque temps après, la société Cooper, Fairman et Cie comprenait de nom et de fait, M. James Cooper, M. Frédérick Fairman et M. Charles Mackenzie, comme associés, dans toutes les transactions concernant ce chemin de fer, faites au nom de la société ; que bien que la société n'ait été formellement dissoute qu'en mai 1875, il y avait eu un arrangement entre les associés, en janvier 1875, (il nous a été impossible de constater la date exacte,) en vertu duquel toutes les transactions de cette société concernant le dit chemin de fer, sont devenues dorénavant des transactions du département avec M. James Cooper, M. Frédérick Fairman et nulle autre personne.

## ADJUDICATION DES CONTRATS.

Jusqu'à la date de notre commission, le gouvernement avait passé 72 contrats concernant le chemin de fer du Pacifique canadien. Ils portent les numéros de un à soixante-dix et 5 A et 32 A. Sur ce nombre, quarante-deux ont été passés par le département des Travaux publics, et le reste, par le département des chemins de fer et canaux auquel la direction de cette entreprise a été transférée en 1879.

A sa première session, le premier parlement du Canada, adopta. "l'Acte concernant les Travaux publics du Canada" (31 Vic., chap. 12) dont forment partie les dispositions suivantes :

" Sec. 20. Il sera du devoir du ministre de demander des soumissionnaires, par annonces publiques, pour l'exécution de tous les travaux, si ce n'est dans les cas d'urgence, lorsque des délais seraient préjudiciables aux intérêts publics, ou lorsque, d'après la nature de l'ouvrage à faire, il pourrait être exécuté plus promptement et plus économiquement par les employés et serviteurs du département.

" Sec. 21. Le ministre, dans tous les cas où des travaux publics seront faits à l'entreprise, veillera soigneusement à ce qu'il soit donné bonne et suffisante caution en faveur de Sa Majesté, pour l'exécution régulière de ces travaux, en se restreignant dans les limites des dépenses et du temps spécifiés pour leur achèvement ; et également, dans tous les cas où le ministre ne trouverait pas à propos de donner l'entreprise au plus bas soumissionnaire ; il devra en faire un rapport et obtenir l'autorisation du Gouverneur, avant de mettre de côté cette plus basse soumission. \* \* \*

On voit que, d'après les termes de la loi, il n'est question que du cautionnement pour garantir l'exécution du contrat ; il n'y est pas question des soumissionnaires, ni de l'opportunité d'exiger d'eux quelque gage de bonne foi.

" L'Acte du chemin de fer du Pacifique Canadien " a été passé en 1874 ; il y est prescrit que :

" Sec. 7. Le dit chemin de fer du Pacifique canadien et ses embranchements ou sections ci-dessus mentionnés \* \* \* seront construits sous la surveillance générale du département des Travaux publics.

" Sec. 12. Dans les cas où le Gouverneur en conseil jugerait plus avantageux de construire le dit chemin de fer, ou quelqu'une de ses parties, comme entreprise publique de la Puissance du Canada, la construction en sera adjugée au moyen de contrats offerts à la concurrence publique, et le Gouverneur en conseil pourra prescrire, de temps à autre, le mode et les règlements, en vertu desquels les contrats seront adjugés ; \* \* \* ces règlements ne devant pas être contraires à aucune des dispositions des actes concernant le département des Travaux publics, ou à aucun autre acte ou loi en vigueur en Canada.

Cette dernière clause donne à entendre qu'il faudra faire des règlements, en outre de celui qui est fixé par la statut, que la plus basse soumission soit acceptée, sauf dans les cas exceptionnels.

Les dispositions ci-dessus citées avaient force de loi à l'époque où les soixante-douze contrats ont été passés, comme susdits, pour des travaux ou des fournitures, etc., concernant le chemin de fer du Pacifique.

L'esprit de la législation prise dans son ensemble nous semble être que le Gouverneur en Conseil fera les règlements nécessaires pour que, dans tous les concours publics, la plus basse soumission soit celle qu'il faudra accepter, dans l'intérêt du public; et une fois ce résultat acquis, pour que l'entreprise soit toujours adjugée au plus bas soumissionnaire, à moins qu'un arrêté du Conseil n'en ordonne autrement.

Si l'on pouvait rédiger des règlements de nature à donner invariablement ce résultat, c'est-à-dire, que la plus basse soumission soit la meilleure pour le public, les fonctions du département ne seraient à peu près que mécaniques; chaque soumission déterminant, par son prix, le rang et les droits de son auteur.

Mais qu'il soit possible ou non de faire des règlements aussi parfaits; les dispositions de la loi que nous venons de citer semblant donner au gouverneur en Conseil le pouvoir de les faire aussi parfaits que possibles, aussi bien que le droit déroger, en des cas exceptionnels, aux dispositions générales des statuts.

Il ne nous semble pas incompatible avec le pouvoir du Gouverneur en Conseil d'établir ces règlements, que des règles soient adoptées par le département pour mieux en assurer l'exécution, et même il nous semble découler nécessairement des règlements généraux, qu'il y ait au département des moyens bien définis de décider si ces règlements ont été suivis dans chaque cas.

Admettant donc que ces règlements doivent être rédigés de manière à encourager une concurrence, pour les travaux publics, de nature à donner des soumissions dont la plus basse sera toujours la meilleure, dans l'intérêt du public, la première chose à faire, à notre avis, est de rendre la probabilité de l'exécution, autant que possible, égale pour toutes les soumissions.

Sans cette probabilité nécessaire, la plus basse pourrait ne pas être la meilleure à accepter, et pour déterminer si une soumission a des chances probables d'être exécutée, il faudra toujours tenir compte de la bonne foi et des ressources, tant financières qu'administratives, du soumissionnaire ; nous croyons donc que le but principal des règlements concernant le concours public, devrait être de n'obtenir que des soumissions de personnes remplissant ces conditions.

Sans prétendre qu'il soit possible de régler la réception des soumissions de manière à en exclure les offres de tous ceux qui ne voudraient ou ne pourraient les exécuter, nous croyons de notre devoir de rappeler quelques cas où le système actuellement suivi a eu pour résultat des délais considérables et de sérieuses difficultés, et quelquefois des profits énormes pour des spéculateurs qui s'étaient conformés à la lettre du statut, mais dont les soumissions, d'après notre interprétation de l'esprit de la loi, n'auraient jamais dû parvenir au département. Cela nous fournira l'occasion d'indiquer, dans une certaine mesure, la nature des améliorations à y apporter.

Avant de nous occuper d'aucun cas en particulier, disons que dans dix des contrats concernant ce chemin de fer, les soumissionnaires qui en avaient respectivement obtenu l'adjudication n'ont pas fait honneur à leurs offres, et il a fallu faire en conséquence des marchés à des prix plus élevés ; l'excédant sur les prix des premières offres a été, par ces contrats, de plus d'un million de piastres. Dans quelques-uns de ces cas, le dépôt n'accompagnait pas la soumission. Chaque fois que le dépôt a été fait il a été subséquemment remboursé à ceux qui ne s'étaient pas mis en règle.

Dans le cas du contrat 15, les soumissions reçues le 20 septembre 1875, indiquaient que les trois suivantes étaient les plus basses :—

|                                |             |
|--------------------------------|-------------|
| A. P. Macdonald et Cie..... .. | \$1,443,175 |
| Martin et Charlton..... ..     | 1,562,090   |
| Sutton et Thompson..... ..     | 1,594,085   |

Dix jours après la réception finale des soumissions, le gouvernement adjugea le contrat à A. P. Macdonald et Cie. Quinze jours environ après l'adjudication, ces entrepreneurs informaient le département que, sous l'impression que la pose des rails sur la section voisine leur permettrait de s'en

servir au mois d'août, 1877, ils avaient fait leur enchère de 25 pour cent plus basse qu'ils ne l'auraient faite autrement, et qu'ils proposaient que avant de commencer l'exécution du contrat, le gouvernement s'engageât à les rembourser de certains frais qu'il leur faudrait encourir au cas où ils ne pourraient utiliser cette section ainsi qu'ils s'y étaient attendus (page 232); ces conditions ayant été repoussées, ils refusèrent, le 16 octobre, de signer le contrat.

On remarquera que cette demande d'attacher de nouvelles conditions à leur offre, fut formulée vingt-trois jours après que toutes les soumissions eussent été reçues au département.

Le 17 octobre, le contrat fut adjugé aux soumissionnaires les plus bas qui venaient ensuite, Martin et Charlton. Il s'écoula plus de deux mois avant que ceux-ci ne fournissent le cautionnement qu'on exigeait d'eux.

Le ou avant le 20 décembre suivant, M. Charlton, comme l'a affirmé l'Honorable Donald McDonald, reçut de ce dernier la somme de \$20,000 pour abandonner le contrat, ce que Charlton fit par le télégramme suivant :—

“Dissensions intestines jointes à une pression extraordinaire du dehors ne nous laissent d'autre alternative que de nous retirer.”

“CHARLTON & CIE.”

Et le 21 décembre, M. Charlton adressa au département une lettre au même effet, (page 237).

Ces entrepreneurs, comme gage de leur bonne foi avaient appuyé leur soumission d'un chèque de \$1,000, lequel, ayant été présenté à la banque sur laquelle il était tiré, fut refusé et protesté.

Le 29 décembre, le contrat fut offert aux soumissionnaires les plus bas ensuite, Sutton et Thompson. Ils l'acceptèrent nominalelement par un télégramme du même jour. D'après la preuve, nous penchons à croire qu'ils n'ont jamais eu l'intention ou l'idée de prendre le contrat ou d'exécuter les travaux, et jamais pensé qu'ils pussent le faire avec succès. Ils ont fait leur offre avec l'espoir seulement de retirer quelque profit de la vente de leur contrat à quelqu'autre personne, si l'adjudication leur était favorable; la pratique suivie par le département leur permettant de faire impunément cette spéculation. Comme fait, l'honorable M. McDonald leur avait payé \$10,000 pour leur position, en vertu d'un marché passé entre eux et

M. Whitehead, aux termes duquel, si le contrat leur était offert, ils ne devaient y avoir aucun intérêt, mais ils devaient passer par la formalité de l'accepter, avec M. Whitehead comme associé additionnel ; et c'est ce qui eut lieu ; un ordre en Conseil les releva plus tard de leurs obligations.

Les sommes que M. McDonald paya à Martin et Charlton, et à Sutton et Thompson, \$30,000 en tout, ne furent pas une perte pour lui ni pour M. Whitehead ; ce fut le pays qui souffrit en payant aux entrepreneurs une somme encore plus élevée en conséquence de la retraite de Martin et Charlton.

Les soumissions pour le contrat no. 42, ouvertes en janvier 1879, indiquaient les trois suivantes comme les plus basses :—

|                                | Convois—juillet 1882. | Convois—juillet 1881. |
|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Morse, Nicholson et Cie.....   | \$3,364,274.....      | \$3,467,506.          |
| Andrews, Jones et Cie.....     | .....                 | 3,915,942.            |
| Fraser, Grant et Pitblado..... | \$4,130,707.          |                       |

Après environ trois semaines d'enquêtes concernant l'habileté des soumissionnaires les plus bas, et convaincu que pas un d'eux ne serait probablement en état de remplir leurs obligations, le ministre décida, néanmoins, que le règlement en vigueur fixait l'éligibilité de chaque soumissionnaire, et voulant s'y conformer, il adjugea, suivant ce règlement, le contrat à Morse et Cie, le 20 février 1879.

Cette société en faisant son offre, ne croyait pas du tout qu'elle pût l'accomplir, quelque temps avant de l'envoyer, les associés s'étaient rencontrés à Toronto et entendus sur les prix à mettre dans leur soumission, qui devaient leur donner plus d'un demi-million de piastres au-delà du chiffre total de leur soumission telle qu'actuellement envoyée. Ils décidèrent, à Ottawa, avant de déposer leur offre, de la faire au prix susdit \$3,364,274, et c'est sous cette forme qu'elle parvint au département. Ils avaient baissé le prix, non parce qu'ils croyaient leur première offre trop élevée ou parce qu'ils voulaient bien exécuter un contrat à un prix plus bas, mais parce qu'ils voulaient s'assurer l'adjudication du contrat, sauf à compter sur quelques chances favorables que le hasard pourrait leur offrir plus tard et qui les libéreraient des obligations réelles du marché. Six jours plus tard, ils notifièrent le département qu'ils n'accompliraient pas leur enga-

gement. Ceci se passait à une saison critique de l'année, à une époque où il n'y avait pas de temps à perdre pour terminer le contrat.

Morse et Cie avaient, avant leur refus, fait un marché avec Andrews, Jones et Cie, les soumissionnaires qui venaient immédiatement au-dessus d'eux, par lequel ils devaient partager les chances dans l'offre de ces derniers, qui était de \$551,668 plus élevée que la leur.

Ce même jour, 26 février, le contrat fut adjugé à Andrews, Jones et Cie.

Morse et Cie supposaient que ces entrepreneurs avaient suffisamment de ressources à leur disposition pour entreprendre les travaux, car ils (Andrews, Jones et Cie) avaient écrit, en deux occasions, le 6 et le 24 février, qu'ils étaient prêts à fournir leur cautionnement. Mais de fait, ils ne l'étaient pas; par eux-mêmes ils ne le pouvaient pas, et ils ne s'étaient jamais arrangés d'une manière définitive avec d'autres personnes qui dusent le faire pour eux. Il y avait quelqu'un à New-York qui l'aurait fait pour eux, s'il eut put se convaincre que son argent ne courait pas de risque, mais cela dépendait du rapport du colonel Smith qui était venu au Canada pour recueillir des renseignements sur les travaux à faire, et qui devait s'en retourner à New-York avant de faire son rapport. On accorda trois jours à Andrews, Jones et Cie, pour faire le dépôt préalable à l'exécution du contrat; ils demandèrent un prolongement de délai qui leur fut refusée. Néanmoins, le ministre ayant lieu de croire qu'un entrepreneur bien connu en Canada comme possédant d'amples ressources se joindrait probablement à eux, laissa passer plusieurs jours avant de s'adresser aux soumissionnaires qui les suivaient immédiatement,—mais ayant été notifié que cette association n'aurait pas lieu, il fit adjuger le contrat, le 5 mars, à Fraser, Grant et Pitblado.

A notre avis, chacune de ces offres avait été faite par des gens qui n'avaient pas de motifs suffisants de croire qu'ils seraient capables de remplir leur contrat, si leurs soumissions étaient acceptées; et tous à peu près n'avaient aucune envie de la remplir.

Il est parfaitement évident, que lorsqu'il se trouve des concurrents de cette classe parmi les soumissionnaires, le département perd son temps à passer de l'un à l'autre jusqu'à ce qu'il en rencontre un dont la proposition puisse être acceptée par le gouvernement, et nous croyons

également, en toute certitude, qu'il se trouvera des concurrents de cette espèce tant que les conditions attachées à l'envoi des soumissions ne seront pas plus sérieuses que celles que l'on imposait avant la date de notre commission.

Cette perte de temps seule serait probablement considérée comme un motif suffisant pour compenser les efforts que l'on ferait pour n'admettre au concours public que les soumissions réelles et de bonne foi. Mais la perte de temps n'est pas le seul mal ; il peut arriver quelquefois que le département ne perde rien et n'éprouve pas de désagréments à parcourir la liste des soumissions, depuis la plus basse jusqu'à une plus élevée, faites par des gens ayant le désir de prendre le contrat et capables de l'exécuter.

Mais nous pensons que le système d'exiger des dépôts si faibles qu'ils en sont insignifiants, comparés avec les chances de profit que les soumissionnaires ont de faire en vendant à d'autres plus élevés, crée une autre difficulté que la législation vise à faire disparaître, à savoir : " la nécessité de payer pour des travaux plus qu'on ne le ferait s'il existait une concurrence franche entre les offres faites sur une base d'affaires."

Prenons, pour exemple, le cas d'une différence de \$200,000, entre la plus haute et la plus basse des offres—et dans bien des cas elle était plus considérable—cette différence se graduant de \$20,000 sur chacune de dix soumissions séparées ; chaque soumission doit être appuyée d'un dépôt de \$2,000 comme gage de bonne foi, avec la certitude, pour chaque soumissionnaire, que son dépôt sera confisqué s'il faillit, quand on l'engagera à remplir ses obligations. Il est évident que tout soumissionnaire à qui le contrat est adjugé, sera tenté de vendre sa position à un autre plus élevé dans ses prix—s'il est sûr de recevoir plus de \$2,000 en le faisant—et il est également clair que le soumissionnaire plus élevé sera, de son côté, bien disposé à donner plus de \$2,000, pour une transaction qui lui rapporterait tous les profits qu'il avait calculés sur un contrat aussi important.

Et c'est ainsi qu'on rendrait plus que probable le résultat que les règlements concernant les contrats seraient destinés à empêcher. Même si les offres viennent de personnes qui pensent que l'ouvrage pourrait se faire à leurs prix, le mode de n'exiger aucun forfait, ou que des forfaits insignifiants présentent un profit sûr et prompt au soumissionnaire

qui voudra se retirer moyennant compensation, et un prix encore plus élevé à celui qui voudra acheter la retraite d'un autre.

Mais l'exemple que nous venons de donner n'expose pas assez fortement la tentation que créaient ces soumissions pour contrats.

Dans le cas de la section 15, la gradation était, en moyenne, de \$70,000 ; le dépôt était de \$1,000 ; et il fallait qu'il eut été bien compris, dans la classe des soumissionnaires, que ce dépôt n'était qu'une pure affaire de forme, car dans chacun des cas, et il y en eut plusieurs, où ce dépôt aurait pu être confisqué, il a été remboursé au soumissionnaire en défaut.

Nous croyons qu'il serait à propos d'exiger, avec chaque soumission, des garanties d'une nature plus sérieuse qu'aucune de celles qui accompagnaient les contrats que nous avons examinés. Nous ne croyons pas qu'il serait désirable d'exiger toujours le dépôt d'une somme suffisante pour couvrir la différence entre la soumission qu'il accompagne et celle qui vient au-dessus, bien que cela pût se faire au moyen d'un engagement des cautions, qui serait transmise avec la soumission, pour telle somme indéterminée qui s'adapterait au cas particulier.

Il est vrai que si la garantie accompagnant la soumission ne couvre pas la différence des prix entre cette soumission et celle qui est immédiatement au-dessus, la tentation peut encore exister occasionnellement, cette tentation que nous disions conduire à la transaction répréhensible d'une vente ; mais les différences entre les soumissions varient, et comme elles sont ignorées dans le temps où les soumissions sont reçues, un spéculateur ne songera guère à risquer une somme importante sur cette éventualité que, la différence entre lui et celui qui est immédiatement au-dessus de lui sera tellement grande, qu'elle rapportera un profit à tous deux par l'achat de sa position à un prix plus fort que son dépôt, et cela l'empêchera de soumissionner. L'élimination de cette classe de concurrents se fera par eux-mêmes et non par le département, comme ci-devant, et toujours avec perte de temps et quelquefois d'argent, et elle fera disparaître virtuellement une classe d'entremetteurs irresponsables, par l'entremise desquels, des entrepreneurs sérieux se trouvent souvent forcés d'acheter les contrats de travaux publics de grande importance.

Ce système d'exiger des garanties sérieuses avec une soumission, aura aussi l'effet de forcer les soumissionnaires de bonne foi à s'assurer au préa-

lable qu'ils sont capables, sous le rapport financier, d'entreprendre les travaux et de les pousser à bonne fin, avant de demander que l'on s'occupe tout de bon de leurs soumissions. C'est ce qui se faisait jusqu'à présent après que le contrat avait été adjugé, et parfois il était démontré qu'il eût valu autant pour toutes les parties de ne pas ouvrir de concours.

Nous ne demandons pas que les garanties devant appuyer la soumission soient nécessairement en espèces, mais qu'il soit permis aux soumissionnaires de les remplacer par les engagements de parties responsables, rédigés (si on le désire,) de manière à ne pas indiquer le nom du soumissionnaire ni les prix de sa soumission.

Si un soumissionnaire, bien que de la meilleure foi du monde, concernant ses prix, ne peut fournir, à l'appui de son offre, ni argent ni valeurs, ni cautions s'élevant disons : à un ou deux par cent du coût total de l'ouvrage, alors toute tentative de passer avec lui un contrat garanti par les sûretés exigées par le statut en pareil cas, aboutirait indubitablement à un désappointement.

Jusqu'à la date à laquelle on a demandé des soumissions pour la construction de la section 15, le département n'avait pas l'habitude d'exiger aucune garantie du soumissionnaire. Les soumissionnaires les plus bas pour les contrats 1, 4, 5, 13 et 14 ont retiré leurs soumissions, et on accepta, en leurs lieu et place, des soumissions entraînant une dépense additionnelle de \$192,170 sur la totalité de celles qui avaient été retirées.

Lorsque la construction de la section 15 fût soumise au concours, bien qu'il n'y eut pas eu d'ordre en Conseil établissant des règlements, le département pour la première fois exigea de chaque soumissionnaire le dépôt (avec sa soumission) d'une somme d'argent (dans le cas, elle était de \$1,000) qui serait, aux termes de la spécification, confisquée si la personne faisant l'offre refusait, ou était incapable de l'accomplir, et depuis ce temps jusqu'à la date où nous avons commencé à prendre des témoignages, la somme la plus élevée que le département ait exigée comme dépôt appuyant une soumission, a été de \$5,000.

Il n'y avait, avant celui que nous citons plus bas, aucun règlement pour l'adjudication des contrats sous l'autorité du statut plus haut mentionné :—

“ COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 23 mars, 1880.

“ Vu le mémorandum conjointement signé le 20 mars 1880, par les Honorables Ministres des Chemins de fer et canaux et des Travaux publics, recommandant qu'à l'avenir tous travaux publics entraînant une dépense d'au delà de \$5,000, soient adjugés après soumissions et par contrats publics, à moins que, pour causes d'urgence ou autres, on ne juge à propos d'en agir différemment, et que, dans tous les cas de cette nature, autorité n'en ait été obtenue par un ordre en Conseil.

“ Q'avec toutes les soumissions envoyées on fournira une garantie en argent ou un chèque approuvé et accepté, lesquels seront sujets à confiscation au cas où le soumissionnaire ne ferait pas le dépôt nécessaire de cinq pour cent ci-après mentionné, dans les huit jours de la réception de l'avis de l'acceptation de la soumission, ou des refus du soumissionnaire de signer un contrat quand on le lui demandera, laquelle garantie sera fixée à une somme qui ne sera pas au-dessous de \$1,000 ni au delà de \$5,000.

“ Que, sur l'acceptation d'une soumission et sur l'avis du département concerné, le futur entrepreneur devra déposer, dans les huit jours, entre les mains du gouvernement une somme d'argent égale à cinq pour cent du montant de son contrat.

“ Que dans tous les cas où on aura demandé des soumissions, la plus basse soumission reçue sera acceptée, à moins qu'il n'y ait de bonnes et suffisantes raisons pour passer par dessus telle soumission.

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

“ Certifié,

“ J. O. COTÉ,

G. C. P.

Avant de formuler nos recommandations concernant les règlements à faire pour l'adjudication des contrats, nous croyons qu'il est bon de parler de quelques autres sujets qui pourraient y être remarqués.

Les témoignages prouvent que, entre leur réception et leur déponnement, les soumissions n'ont pas été gardées dans des endroits assez sûrs pour faire repousser toute idée que leur contenu ait pu jamais être divulgué.

On les laissait dans un pupitre droit en bois et isolé qui se trouvait dans le cabinet du secrétaire ; ce n'était pas un endroit de dépôt officiel ; M. Braun y avait aussi ses papiers privés. Ce monsieur était bien sûr évidemment que personne n'avait pu avoir accès aux soumissions, et il croyait qu'elles avaient toujours été en sûreté. Mais nous sommes d'avis que des

documents de cette importance, contenant des renseignements dont la connaissance peut se vendre et s'acheter à des milliers de piastres, devraient être déposés dans un endroit offrant plus de sûreté que celui dont il est question.

Il est clair que la substance de l'une des soumissions, après le dépouillement cependant, a été communiquée, comme on le dit dans la lettre suivante : —

“BRANTFORD, 27 novembre, 1876.

“**CHER MONSIEUR.**—Nous venons d'apprendre à l'instant que Green et Cie., (par des moyens quelconques) ont découvert qu'il y a une erreur ou omission dans notre soumission pour la section 15 du chemin de fer du Pacifique Canadien, en ce que nous n'avons pas fixé de prix pour les travaux en pierre perdue. Dans le cas où l'on en arriverait jusqu'à notre soumission, nous offrons d'accepter comme prix de ces travaux, le prix moyen des deux soumissions au-dessous de la nôtre et de celle immédiatement au dessus, et la moyenne des trois sera notre prix pour les travaux en pierre perdue.

“Si la chose venait à votre connaissance, nous vous prions d'avoir la bonté d'excuser cette erreur ou omission.

“Si vous nous adjugez le contrat, nous ne doutons pas d'être en mesure de vous donner à son endroit toutes les satisfactions possibles.

“ Nous sommes,

“ Vos très obéissants serviteurs,

“**SUTTON et THOMPSON.**

“**L'Honorable A. MACKENZIE,**

“ Ottawa.”

D'un autre côté, il nous semble que l'on pourrait trouver un meilleur moyen de conserver un procès-verbal du dépouillement des soumissions. L'usage général a été de marquer au timbre sur l'enveloppe le jour seulement de la réception, si elle a lieu avant midi ; et si la réception a lieu après-midi, on estampe l'heure également. Il ne nous a pas été possible de constater l'ordre dans lequel les soumissions étaient parvenues au département, parceque, dans presque tous les cas, les enveloppes avaient disparu, bien que, d'après ce que disaient les employés, on avait eu l'intention de les conserver pour s'assurer, dans un cas donné, de l'ordre dans lequel elles avaient été reçues.

On pourrait tenir un livre régulier sur lequel on inscrirait de suite l'heure de la réception de chaque soumission, en y ajoutant une lettre ou un numéro d'ordre, ce numéro ou cette lettre se trouvant reproduit sur

l'enveloppe de la soumission. Ces mêmes marques ou numéros se trouvant plus tard indiqués sur l'état fait lors du dépouillement, compléterait un tableau qui prouverait l'ordre dans lequel les soumissions ont été reçues ainsi que le chiffre de l'offre qu'elles contiennent.

Dans les annonces demandant des soumissions pour travaux publics, il nous semble que le premier pas à faire dans la direction d'une voie économique, serait de se renseigner aussi minutieusement que possible sur les travaux qui devront être exécutés.

Plus les renseignements donnés aux soumissionnaires seront exacts, plus les calculs de ces derniers auront de précision, et plus se rétrécira la marge qu'ils croient devoir se réserver pour faire face aux éventualités imprévues ; il semble donc qu'avant de passer des contrats pour des travaux, il est désirable d'avoir une estimation officielle soigneusement préparée de ce qu'ils coûteront en entier. Cette estimation pourrait aussi servir de base pour fixer la somme des garanties qui devront accompagner la soumission, et sans égard à la somme de la soumission même, ce qui aurait l'effet d'empêcher que l'importance de ces garanties ne révélât la somme totale de la soumission même, comme cela aurait lieu s'il y avait un tant pour cent sur le prix demandé.

Outre cette estimation officielle, nous avons sous le chef de "Travaux du génie" (page 14) suggéré que lorsque l'on tient à exclure les soumissions absurdes, on devrait préparer officiellement une autre estimation de la valeur de chaque article, et ces prix étant attachés aux articles respectifs dans la liste des travaux, fournie aux soumissionnaires, on devrait inviter ces derniers à fixer simplement un tant pour cent général au-dessus ou au-dessous de ces prix, auquel ils veulent s'engager à entreprendre l'ouvrage ou à fournir le matériel.

Il reste à faire remarquer un point important du système actuel. Pour les soixante-douze contrats plus haut mentionnés, la plus haute autorité en vertu de laquelle les deux tiers de ces contrats ont été adjugés, a été celle du chef du département, ou de l'un de ses officiers censé agir d'après les instructions du ministre.

Le tableau suivant fera voir l'exactitude de ce fait ainsi que la somme que comporte chaque cas :—

CONTRATS passés pour travaux sur le chemin de fer du Pacifique Canadien et le canal du fort Francis, avant le 16 juin 1880, et calcul des sommes qu'ils comportent.

| No. du Contrat. | Nom.                          | La plus haute autorité donnée avant de clore le contrat, ainsi que le démontrent les archives. |                   | Calcul des sommes comprises, tel que le prouve l'extension des soumissions. |                              |
|-----------------|-------------------------------|--|-------------------|---|------------------------------|
|                 |                               | Autorité.  | Date.             | En vertu d'un Ord. en conseil.  | Non en vertu d'un O. en con. |
|                 |                               |  |                   | \$ cts.   | \$ cts.                      |
| 1               | Sifton, Glass et Cie.....     | Secrétaire.....  | 6 oct. 1874.....  |   | 127,850 00                   |
| 2               | R. Fuller.....                | Sous-ministre.....   | 15 août 1874..... |   | 117,250 00                   |
| 3               | F. J. Barnard.....            | Ministre.....  | Sans date.....    |   | 272,250 00                   |
| 4               | Oliver, Davidson et Cie...    | Ingénieur-en-chef  | 29 déc. 1874 ..   |   | 213,850 00                   |
| 5               | Jos. Whitehead.....           | Ministre.....  | 29 août, 1874..   |   | 200,000 00                   |
| 5a              | J. Whitehead.....             | Arrêté du Conseil  | 11 mai, 1877..    | 60,000 00   |                              |
| 6               | Guest et Cie.....             | Ministre.....  | Sans date.....    |   | 553,663 00                   |
| 7               | Cie acier et fer d'Ebbw Vale  | do ..  | do ..             |   | 272,346 00                   |
| 8               | Cie d'acier de la Mersey..... | do ..  | do ..             |   | 1,101,360 00                 |
| 9               | } Cie de West Cumberland      | do ..  | do ..             |   | 543,085 00                   |
| 10              |                               |  |                   |   |                              |
| 11              | Naylor, Benzon et Cie.....    | do ..  | 21 jan., 1874 ..  |   | 259,581 00                   |
| 12              | L'hon. A. B. Foster.....      | Arrêté du Conseil  | 4 feb., 1875....  | *   |                              |
| 13              | Sifton et Ward .....          | do ..  | 18 mars, 1875..   | 406,194 00  |                              |
| 14              | Sifton et Ward.....           | Contrat.....   | 3 avril, 1875.... |   | 402,950 00                   |
| 15              | Jos. Whitehead .....          | Arrêté du Conseil  | 8 jan., 1877....  | 1,593,085 00  |                              |
| 16              | Canada Central.....           | do ..  | 4 nov., 1874....  | 1,440,000 00  |                              |
| 17              | Anderson, Anderson et Cie.    | Ministre... ..   | 7 jan., 1875....  |   | 48,666 00                    |
| 18              | Cie de transport de la R.-R.  | do ..  | Sans date.....    |   | 32,044 00                    |
| 19              | Moïse Chevrette.....          | M. Hazlewood,<br>sous la direct. de<br>l'ingénieur en chef                                     |                   |   | 1,600 00                     |
| 20              | Merchant's L. et R. SS. Cie.  | Arrêté du Conseil  | 30 avril, 1875..  | 31,000 00   |                              |
| 21              | Patrick Kenny.....            | Secrétaire.....  | 14 juilt., 1875.. |   | 8,782 00                     |
| 22              | Holcomb et Stewart.....       | do ..  | 22 sept., 1875... |   | 1,500 00                     |

\* \$10,000 par mille; 20,000 acres; intérêt à 4 pour cent sur \$7,500 par mille.

CONTRATS passés pour travaux sur le chemin de fer du Pacifique, etc. — *Continué.*

| No. du Contrat. | Nom.                          | La plus haute autorité donnée avant de clore le contrat ainsi que le démontrent les archives. |                     | Calcul des sommes comprises, tel que le prouve l'extension des soumissions. |                               |
|-----------------|-------------------------------|---|---------------------|---|-------------------------------|
|                 |                               | Autorité.   | date.               | En vertu d'un Ord en conseil.   | Non en vertu d'un O. en cons. |
|                 |                               |   |                     | \$  | cts.                          |
| 23              | Sifton et Ward.....           | M. Hazlewood sous la direct. de l'ing.-en-chef.....   |                     |   | 14,560 00                     |
| 24              | Olivier Davidson et Cie.....  | do do .....   |                     |   | 3,000 00                      |
| 25              | Purcell et Ryan.....          | Arrêté du Conseil   | 6 juin, 1876.....   | 1,037,061 00  |                               |
| 26              | Jas. Ishester .....           | Secrétaire.....   | 23 mai, 1876.....   |   | 30,989 00                     |
| 27              | Merchant's Lake & River Co.   | Ministre.....   | 16 mai, 1876....    |   | 89,060 00                     |
| 28              | Cie transpt. de la riv. Rouge | do ..   | do ..               |   | 174,806 00                    |
| 29              | Cooper, Fairman et Cie.....   | Secrétaire.....   | 28 juilt., 1876.... |   | 8,532 90                      |
| 30              | Robb et Cie .....             | Ministre.....   | sans date.....      |   | 16,160 00                     |
| 31              | Patent Bolt et Nut Co.....    | Sous-ministre.....  | do ..               |   | 6,800 00                      |
| 32              | Cooper, Fairman et Cie.....   | Ministre .....  | do ..               |   | 13,738 00                     |
| 32a             | Lemay et Blair.....           | Ingénieur-en-chef   | do ..               |   | 17,730 45                     |
| 33              | Kavanagh, Murphy, Upper.      | Contrat.....  | 21 juin, 1878....   |   | 232,202,00                    |
| 34              | Cie de transport du N.-O...   | Ministre.....   | 1 mai, 1878.....    |   | 90,000 00                     |
| 35              | Cooper, Fairman et Cie.....   | Arrêté du Conseil   | 16 mai, 1878... ..  | 23,780 00   |                               |
| 36              | Wm. Robinson .....            | M. Nixon.....   |                     |   | 72,600 00                     |
| 37              | Heney, Charlebois et Flood.   | Contrat.....  | 2 août, 1878....    |   | 809,813 00                    |
| 38              | Edmund Ingalls.....           | Ministre..  | 12 juilt. 1878....  |   | 3,261 00                      |
| 39              | John Irving .....             | Secrétaire.....   | do ..               |   | 33,913 04                     |
| 40              | Gouin, Murphy et Upper... ..  | Contrat .....   | 5 août, 1878....    |   | 30,500 00                     |
|                 |                               |   |                     |   | et prix de cédule             |
| 41              | Purcell et Cie.....           | Arrêté du Conseil   | 3 mars, 1879... ..  | 2,300,196 00  |                               |
| 42              | Manning, MacDonald et Cie     | do ..   | 5 mars, 1879... ..  | 4,130,707 00  |                               |
| 43              | Joseph Upper.....             | Ministre.....   |                     | Tant pour cent  | sur les profits.              |
| 44              | West Cumberland Co.....       | Ingénieur-en-chef   | 24 juin, 1879....   |   | 50,064 74                     |
| 45              | Barrow Hæmatite Co.....       | do ..   | 25 juin, 1879....   |   | 37,844 59                     |
| 46              | Ebbw Vale Steel Co.....       | do ..   | 26 juin, 1879....   |   | 37,972 28                     |

CONTRATS passés pour travaux sur le chemin de fer du Pacifique, etc.—*Continué.*

| No du Contrat. | Nom.                        | La plus haute autorité donnée avant de clore le contrat, ainsi que le démontrent les archives, |                  | Calcul des sommes comprises, tel que le prouve l'extension des soumissions, |                               |                 |       |
|----------------|-----------------------------|--|------------------|---|-------------------------------|-----------------|-------|
|                |                             | Autorité.  | Date.            | En vertu d'un Ord en conseil.   | Non en vertu d'un O. en cons. |                 |       |
|                |                             |  |                  | \$ cts,   | \$ cts.                       |                 |       |
| 47             | Patent Bolt and Nut Co..... | Ingénieur-en-chef  | 4 Juillet 1879.. | .....   | 2,419 71                      |                 |       |
| 48             | John Ryan .....             | Ministre.....  | 18 août 1879..   | .....   | 600,500 00                    |                 |       |
| 49             | R. Dickson. ....            | Secrétaire.....  | 21 juillet 1879. | .....   | 15,802 00                     |                 |       |
| 50             | Miller Frères et Mitchell.. | Ministre.....  | 23 août 1879...  | .....   | 35,425 00                     |                 |       |
| 51             | Dominion Bolt Co.....       | Secrétaire. ....   | do .....         | .....   | 2,662,50                      |                 |       |
| 52             | Cie de Transport du N.-O... | do .....   | do .....         | .....   | 24,000 00                     |                 |       |
| 53             | Barrow Hæmatite Co .....    | Ministre .....   | 25 juillet 1879. | .....   | 781,000,00                    |                 |       |
| 54             | Guest et Cie.....           | do .....   | do .....         | .....   | 258,000 00                    |                 |       |
| 55             | West Cumberland Co.....     | do .....   | do .....         | .....   | 128,500 00                    |                 |       |
| 56             | The Kellog Bridge Co. ....  | do .....   | 24 nov. 1879.... | .....   | 1,384 00                      |                 |       |
| 57             | The Truro Patent Frog Co.   | Contrat.....   | 21 sept. 1829..  | .....   | 12,000,00                     |                 |       |
| 58             | W. Hazelhurst .....         | Ministre.....  | 27 février 1880. | .....   | 6,096 00                      |                 |       |
| 59             | Whitehead, Ryan et Ruttan   | Ingénieur-en-chef  | .....            | .....   | 27,750 00                     |                 |       |
| 60             | D. O. Mills—A. ....         | } Arrêté du<br>Conseil.  | 22 décem. 1879.  | 2,727,300 00  | .....                         |                 |       |
| 61             | D. O. Mills—C.....          |  |                  | 2,056,950 00  | .....                         |                 |       |
| 62             | D. O. Mills—B. ....         |  |                  | do  | 25 nov. 1879....              | 2,573,640 00    | ..... |
| 63             | D. O. Mills—D.....          |  |                  | do  | 13 décem. 1879.               | 1,746,150 00    | ..... |
| 64             | Ryan, Whitehead et Ruttan   | do   | 16 mars 1880..   | 7,350 00  | .....                         |                 |       |
| 65             | James Crossen.....          | Secrétaire .....   | 3 mars 1880....  | .....   | 24,961 00                     |                 |       |
| 66             | Bowie et McNaughton.....    | Ministre.....  | 7 mars 1880....  | .....   | 438,914 00                    |                 |       |
| 67             | Moncton Car Co. ....        | Secrétaire.....  | 11 mars 1880..   | .....   | 70,800 00                     |                 |       |
| 68             | Ontario Car Co. ....        | do .....   | 3 mars 1880....  | .....   | 6,230 00                      |                 |       |
| 69             | Cie de Transport du N.-O..  | } Arrêté du<br>Conseil.  | 14 juin 1880.... | 48,000,00   | .....                         |                 |       |
| 70             | do do ..                    |  |                  | do  | 15 mai 1880..                 | Prix de cédule. | ..... |

ECLUSES DU FORT FRANCIS.—Pas de contrat. Ouvrages faits à la journée. Autorisation envoyée à M. Sutherland de commencer les ouvrages, par lettre du Secrétaire, en date du 11 mai 1875.

T. TRUDEAU,

*Sous-Ministre des chemins de fer et canaux.*

On verra qu'un nombre considérable de ces contrats ont été adjugés soit par le chef ou par quelqu'officier inférieur du département, sans que l'on se soit préalablement procuré l'assentiment du Conseil Privé.

Il est bien vrai que le statut n'exige pas que l'adjudication soit autorisée par le Conseil Privé, excepté dans les cas où l'offre la plus basse et sérieuse est rejetée ; mais il serait bon d'examiner si, à moins qu'on n'adopte des règlements beaucoup plus sévères que ceux qui ont été en vigueur jusqu'à ce jour, pour rejeter les offres entachées de spéculation aléatoire, il ne serait pas désirable que tous les contrats comportant des sommes au-dessus d'un chiffre déterminé, ne fussent adjugés qu'après avoir été soumis à la considération d'une plus haute autorité, comme celle, par exemple, d'un comité du Conseil Privé.

On a dépensé des sommes considérables sur ce chemin de fer par suite de transactions dont le département a eu l'initiative, la direction exclusive sans l'autorisation du Conseil Privé.

Mais outre l'inconvénient qui résulte de laisser tous ces cas entièrement à la décision d'une seule personne, ce système nous paraît faire peser sur un individu une responsabilité qui est dangereuse pour lui-même et préjudiciable à la société ; il a pour effet de concentrer sur lui la pression d'amis personnels et d'amis politiques pour l'obtention de ses faveurs, et souvent les récriminations d'amis personnels et d'amis politiques. En même temps que le public prend l'habitude de le soupçonner de céder à certaines influences parce que l'on suppose qu'il est plus facile d'exercer une pression favorable sur une seule individualité que sur plusieurs.

Nous croyons qu'il serait avantageux qu'aucune transaction entraînant des dépenses au-delà d'une certaine somme déterminée ne pût être conclue par concours ou autrement, à moins que ces dépenses ne fussent d'abord contrôlées par quelqu'autorité supérieure à celle d'un département, et à moins que le rapport ou la recommandation du département dans lequel ce contrôle est demandé ne fût appuyé, entre autres choses, par un rapport écrit de son ingénieur — quand l'objet des dépenses entraîne des résultats se rattachant au génie civil—et ce, dans tous les cas, que ce rapport soit ou non favorable à la transaction recommandée.

Afin d'éviter la responsabilité de passer par-dessus aucune soumission que l'on sait être assez basse pour avoir droit au contrat mais qu'on ne

saurait accepter à cause de quelque omission dans les conditions requises, il nous a semblé qu'il conviendrait d'empêcher que la connaissance de son contenu, ne parvînt au département tant que toutes les conditions préliminaires n'auraient pas été entièrement remplies, et à cet effet, que la soumission devrait être renfermée seule dans une enveloppe cachetée, laquelle, avec les garanties et autres documents nécessaires, serait encore renfermée dans une enveloppe extérieure. Si, en ouvrant l'enveloppe extérieure, les garanties et les documents qui les accompagnent n'étaient pas de nature à donner à la soumission le droit d'entrer au concours, l'enveloppe intérieure serait de suite alors transmise non décachetée à l'adresse que porterait pour cet objet l'enveloppe extérieure ; mais si pour une raison ou pour une autre, le département l'ouvrait, dans ce cas cette soumission aurait le droit de concourir sur le même pied que toutes les soumissions régulières.

Si l'on se décidait à accepter des engagements personnels en guise de garanties avec les soumissions, il pourrait surgir certaines questions concernant la position financière des cautions, et les règlements pourraient statuer que, dans les cas douteux, ces questions seraient réservées à la décision de quelque autorité, soit indépendante, soit agissant de concert avec le département. Si les soumissionnaires étaient parties à ces engagements, et qu'ils fussent des capitalistes bien connus, le document serait nécessairement suffisant ; sinon les parties pourraient s'informer du département, avant le dernier jour fixé pour la réception des soumissions, si les cautions qu'ils offrent sont considérées comme suffisantes. Quand il s'agit de contrats considérables où la différence dans le total entre les diverses soumissions serait vraisemblablement très grande, et qu'un court délai ne pourrait causer de préjudice,—l'annonce pourrait nommer deux différents jours, l'un pour l'ouverture de l'enveloppe extérieure et le dernier pour l'examen des soumissions qui auraient été trouvées admissibles au concours—l'intervalle entre ces jours permettant de recueillir les renseignements nécessaires sur la solvabilité des cautions, s'il y en a, qui appuient les soumissions.

Nous sommes d'avis qu'il serait bon d'étudier, s'il ne serait pas désirable de soumettre l'adjudication des contrats aux règles suivantes ou autres semblables :—

Aucun contrat entraînant une dépense de plus de \$50,000, ne sera fait, ni aucun concours demandé sur icelui par le département des chemins de

---

fer et canaux, à moins que cette dépense ne soit préalablement autorisée par une résolution du bureau de la Trésorerie.

Cette autorisation ne sera pas donnée si le contrat comporte des résultats se rattachant à des travaux du génie civil, à moins que la recommandation du chef du département sur laquelle cette autorisation doit être basée ne soit accompagnée du rapport de l'ingénieur du gouvernement qui a la direction de ces travaux.

Avant de soumettre au concours la construction de travaux par le département, ou la fourniture du matériel à y employer, il sera fait une estimation officielle de la valeur de chaque article pour lequel on demandera des prix.

Dans les cas où une contradiction dans les prix pourrait amener vraisemblablement une augmentation ou une perte sensibles de profit pour l'entrepreneur, selon que les items particuliers seraient, après le contrat, proportionnellement accrus ou diminués, alors le département attachera des prix aux items respectifs dans la liste des travaux, et demandera un concours que sur un tant pour cent général au-dessus ou au-dessous des prix auxquels le contrat sera pris.

Toutes les soumissions, dans ces concours publics, seront faites sur les formules fournies par le département.

Avec chaque soumission, celui qui la fait sera tenu de fournir telle garantie qui pourra être désignée dans la formule, sa soumission devant contenir un engagement signé et scellé, et telle garantie sera confisquée s'il ne remplit pas son offre en passant le contrat et en fournissant le cautionnement requis.

Dans chaque cas, le montant des garanties exigées sera fixé, sans égard, à la somme que comporte la soumission, et sera telle ou telle somme qui pourra être déterminée dans la formule de soumission.

Les garanties accompagnant les soumissions pourront être en espèces ou en obligations, ou en actions de banque ou autres valeurs, ou consister en engagements personnels de parties responsables, ou en partie des uns et en partie des autres, selon qu'il sera dit en la formule de soumission, laquelle donnera aussi les noms des compagnies dont les actions seront acceptées.

Dans aucun cas, à moins qu'il n'en soit autrement et spécialement décrété par un arrêté du conseil, la garantie accompagnant la soumission ne sera moindre de un pour cent du total probable des déboursés, d'après les estimations officielles déjà mentionnées. Si la garantie consiste en engagements personnels au lieu des autres modes prescrits, elle sera alors de deux pour cent, à moins qu'il ne soit décrété autrement par arrêté du Conseil.

A la réception de telle garantie accompagnant une soumission, sera attachée cette condition que, dans aucun cas, elle ne sera confisquée pour une somme excédant la différence entre la somme que comporte cette soumission et celle de la soumission immédiatement au-dessus d'elle, laquelle aura été accompagnée des garanties nécessaires, et reçue et ouverte comme régulière.

Chaque soumission sera renfermée toute seule dans une enveloppe cachetée, laquelle, avec les documents nécessaires et conformes à toutes les conditions préliminaires, sera adressée au département et renfermée dans une autre enveloppe extérieure.

Les employés du département ne pourront décacheter l'enveloppe intérieure tant qu'il n'aura pas été décidé que toutes les conditions préliminaires ont été remplies; et si elles ne l'ont pas été, ils devront transmettre l'enveloppe intérieure non-décachetée à telle adresse que pourra indiquer, pour cet objet, l'enveloppe extérieure.

Si l'on négligeait cette précaution, de manière que l'enveloppe intérieure ne pût être retournée sans la rupture du cachet, alors cette soumission sera considérée comme si elle remplissait toutes les conditions préliminaires nécessaires.

La réception de chaque soumission sera consignée dans un livre tenu à cet effet par le département—l'inscription indiquant le temps de sa réception, et un numéro ou marque distinctive par laquelle elle pourra être identifiée—le même numéro ou marque devant être inscrit sur l'enveloppe de la soumission.

Après leur réception et avant le dépouillement, les soumissions seront gardées comme objets de valeur dans quelque voûte ou caisse de sûreté.

## CONCLUSIONS GÉNÉRALES.

Pour la période comprise dans notre enquête, la preuve que nous avons entendue, nous amène, dans son ensemble, aux conclusions qui suivent :

Que souvent on a sacrifié inutilement l'argent, le temps et l'efficacité dans la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

Qu'on a employé dans ces travaux, en qualité d'employés du gouvernement, un grand nombre de personnes qui n'avaient pas l'habileté et la compétence que demandaient les positions qu'on leur avait assignées ; qu'elles avaient été choisies par des motifs de parti, sans que l'on se soit occupé d'examiner si leur engagement serait avantageux aux intérêts publics.

Que durant le progrès des travaux, il y a eu des délais qui ne seraient pas arrivés s'il n'eût pas fallu, de toute nécessité, suspendre les opérations, de temps à autre, pour attendre que le Parlement eût voté les allocations indispensables.

Que l'étude faite de la contrée que la voie doit parcourir n'a pas été suffisamment complète, en ce qu'elle ne fournissait pas au gouvernement tous les renseignements qu'elle aurait dû donner, et qui étaient nécessaires à celui-ci pour lui permettre de faire, avec une exactitude raisonnable, l'estimation du coût probable du chemin de fer.

Qu'on a fait de grandes opérations et des achats considérables, avec beaucoup moins d'égard pour l'économie et avec beaucoup plus de largesse et d'extravagance qu'on ne l'eût fait, dans des circonstances semblables, pour des entreprises particulières.

Que le système qui permet à un département de prendre l'initiative et la direction d'opérations, entraînant la dépense de grandes sommes d'argent, et d'adjuger, sans autre autorité, les contrats en vertu desquels ces dépenses devront se faire, est sujet à objection.

Que le système d'après lequel les contrats ont été adjugés n'était pas de nature à assurer la construction des travaux au plus bas prix, ni dans le délai le plus court ; il forçait le département à traiter avec les soumissionnaires sans égard à leur position financière, et à la simple condition d'un

dépôt d'argent d'une valeur si insignifiante qu'elle ne présente qu'une garantie illusoire, et encore ce dépôt perd-il de son peu d'efficacité par la coutume où l'on est de rembourser invariablement son dépôt à chaque soumissionnaire en défaut. Ce système fait miroiter aux yeux de chaque soumissionnaire une position qu'il peut atteindre sans risque, et qu'il peut, à son gré, conserver ou abandonner, ou même vendre s'il en trouve l'occasion.

GEO. M. CLARK,  
SAMUEL KEEFER,  
EDWARD MIALL.

OTTAWA, 8 avril 1882.

---

## APPENDICE.

## DÉCLARATION SUIVANT LE STATUT, DE ALBERT H. CLARK.

“ COMTÉ DE SELKIRK }  
 “ A savoir : }

“ Dans l'affaire du contrat de télégraphe de Sifton, Glass et Cie.

“ 1o. Moi, Albert H. Clark, de la Cité de Winnipeg, dans le comté de Selkirk, je déclare solennellement que j'ai été contre-maître pour les travaux de construction de la ligne de télégraphe entre Winnipeg et le Fort Pelly.

“ 2o. J'ai parcouru toute la ligne à l'exception d'une petite distance entre le lac Plat et le lac Manitoba. J'ai examiné tous les travaux depuis Pelly jusqu'à quelques milles en deçà de la rivière à la Mousse, et je suis bien sûr qu'en aucun endroit les pôteaux n'ont été plantés dans la neige ou la terre gelé seulement, mais que partout ils étaient de la meilleure qualité que pussent offrir les différentes localités, bien enfoncés dans la terre, et bien étayés aux endroits où le sol était humide, ou marécageux.

3o. Les instructions que me remit M. Sifton portaient que l'ouvrage devait être bien fait, et je me suis efforcé de mon mieux de suivre à la lettre les instructions.

“ 4o. J'ai lu quelque part que la ligne a été construite avec négligence, et que c'était pour cela qu'il était si difficile de la tenir en bon ordre, mais je suis bien sûr que ceux qui parlent ainsi n'ont consulté que leur imagination; car il en est parmi eux qui n'ont jamais eu l'occasion de voir la ligne.

“ 5o. J'ai vu bon nombre de lignes télégraphiques, mais jamais une aussi difficile à construire que celle-ci; je n'ai jamais vu d'endroit où il ait aussi difficile de tenir une ligne en bon ordre; et je doute fort qu'on ait jamais construit de ligne dans un endroit aussi peu favorable, si l'on prend en considération tous les marais et les pièces d'eau qu'elle traverse et le peu d'établissements que l'on rencontre sur son parcours. Il faut avoir été sur les lieux pour se former une idée des difficultés à surmonter. Ayant eu la charge d'une portion de la ligne durant quelque temps, je suis à même de dire que M. Sifton a tout fait pour la tenir en bon état, car ses instructions portaient que la transmission devait être tenue libre coûte que coûte, si la chose n'était pas absolument impossible.

“ Et je fais cette déclaration solennelle avec la conscience qu'elle est vraie, et en vertu de la loi passée en la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulée : Acte pour la suppression des Serments Volontaires et Extra-Judiciaires.

“ A. H. CLARK.

“ Déclaré par devant moi, à Winnipeg, dans le comté de Selkirk, ce 22e jour d'octobre, A. D., 1880.

“ J. A. M. AIKINS,

“ Commissaire.”

“ DECLARATION, SUIVANT LE STATUT, DE WM. M. SIFTON.

“ Moi, William M. Sifton, du Détroit du Lac Manitoba, Territoire du Nord-Ouest, déclare solennellement que j’ai, aujourd’hui, et que j’ai eu, durant plus de deux années, la charge de la ligne du Télégraphe du lac Plat, cinquante milles à l’est du lac Manitoba, à la montagne aux Canards. Les instructions que m’ont données M. Sifton, m’enjoignent de ne rien épargner pour tenir la ligne en bon état, et je les ai suivies de mon mieux ; j’ai lu la déclaration de John Conners, devant la Commission Royale ; j’ai eu cet homme à mon emploi, et il m’a fallu le renvoyer pour cause de négligence dans ses devoirs. Il ment quand il dit que je m’absentais pour faire la traite et que je négligeais la ligne, et aussi dans ce qu’il avance au sujet de la manière dont la ligne est construite. J’ai parcouru la ligne dans toute son étendue, et partout les poteaux étaient de la meilleure qualité que fournit la localité, et ils étaient perforés à une profondeur jamais moindre de trois pieds, mais parfois plus grande. Je suis d’avis que les travaux ont été bien faits sur toute la ligne. Quant à l’ouvrage confié à Conners, s’il ne le trouvait pas de son goût, il était libre de le laisser là quand il l’aurait voulu. Le fait qu’il est demeuré jusqu’à ce que je le renvoyasse prouve évidemment que les travaux n’étaient pas d’une difficulté hors ligne. On renforçait l’effectif des travailleurs, chaque fois que la chose devenait nécessaire. Je crois pouvoir expliquer pourquoi il était si difficile de tenir la ligne en bon état de réparation. Le plus grand embaras s’est rencontré au lac du Chien et dans ses environs ; il y a là des milles de marais. De la montagne aux Canards à Selkirk, l’eau a monté durant les deux dernières années, et je n’hésite pas à affirmer aujourd’hui que, dans tous les marais, le niveau de l’eau est d’un à deux pieds plus élevé qu’il ne l’était à l’époque de la construction de la ligne. Par suite de cette crue de l’eau, il y a des districts de plusieurs milles d’étendue, qui étaient à sec lors de la construction de la ligne, mais qui se trouvent aujourd’hui entièrement couverts d’eau. On a reconstruit une grande partie de la ligne. A l’heure qu’il est, je suis à renouveler les poteaux, et le printemps prochain, j’en suis certain, la ligne toute entière aura été renouvelée et mise en parfait état. Si ce n’était cette crue de l’eau, je n’aurais aucune difficulté à tenir la ligne entière en excellent état, mais, aujourd’hui, à tout prendre, je ne sache pas d’autre ligne d’une étendue égale, qui offre de telles difficultés pour cet objet. Et je fais cette déclaration solennelle avec la conscience qu’elle est vraie ; et en vertu de la loi passée en la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulée “ Acte pour la suppression des serments volontaires et extra-judiciaires.”

“ WM. SIFTON.

“ Déclaré, en la cité de Winnipeg, ce dix-huitième jour d’octobre, en l’année de Notre-Seigneur 1880, par devant moi,

JOHN H. BELL,

*Juge de Paix*

“ DÉCLARATION, SUIVANT LE STATUT, DE HENRY W. WYNNE.

“ COMTÉ DE PROVENCHER. }  
 “ A savoir : }

“ Dans l'affaire du Contrat de Télégraphe de Sifton, Glass et Cie.

“ Moi, Henry W. Wynne, de la ville de Dominion City, dans le comté de Provencher, je déclare solennellement que j'étais le contre-maitre de Sifton, Glass et Cie, quand ils construisaient la ligne à l'ouest du lac Manitoba.

“ 2. Que je connais parfaitement la manière dont la ligne a été construite.

“ 3. Que je reçus des instructions écrites de M. Sifton, relativement à la manière dont les travaux devaient se faire.

“ 4. Que, suivant ces instructions, l'ouvrage a été fait de bonne et solide façon, les poteaux bien enfoncés dans le sol, et bien étayés et supportés dans les endroits mous ou humides; que ces poteaux étaient de la meilleure qualité que l'on pût se procurer dans la localité.

“ 5. J'ai entendu dire qu'on avait prétendu que les poteaux avaient été plantés dans la neige et la terre gelée seulement, et qu'à l'arrivée du printemps, ils se sont abattus d'eux-mêmes; je n'hésite pas à qualifier ces assertions de honteuses et mensongères, et à déclarer qu'elles n'ont pu avoir d'autre objet que de faire du tort à M. Sifton.

“ 6. J'ai parachevé la ligne jusqu'à trente milles environ à l'ouest du lac Manitoba, et d'après ce que j'ai vu des autres portions de la ligne, je suis certain que l'ouvrage a été aussi bien fait que pratiquement possible, eu égard à la qualité des poteaux que fournissaient les localités respectives.

“ Et je fais cette déclaration solennelle avec la conscience qu'elle est vraie; et en vertu de la loi passée dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulée “ Acte pour la suppression des serments volontaires et extra-judiciaires.”

HENRY W. WYNNE,

“ Déclaré par devant moi, dans le comté de Provencher, ce onzième jour de novembre 1880.

“ MARK WHITLEY,  
 “ Juge de Paix.”

“ DÉCLARATION DE M. BELL.

“ LEE'S FERRY, ARIZONA, E. U. A.,

“ 26 juillet, 1881.

“ CHER MONSIEUR,—Comme je pense que le témoignage que je puis donner devant la commission au sujet du contrat no. 25 est d'une grande importance; et vu que l'absence de M. Miall a empêché les commissaires ses collègues de recevoir ce témoignage en la formule régulière ordinaire; et comme il m'a fallu quitter Ottawa tout à coup pour venir travailler ici dans les Etats de l'Ouest où je de-

meurerai probablement encore bien longtemps, je sens qu'il est de mon devoir de prendre les seuls moyens à ma disposition pour consigner mon témoignage : voilà pourquoi je vous prie de soumettre à la commission l'exposé suivant : —

“ Dans l'été de 1879, aidé de M. A. J. Hill, aujourd'hui en charge de partie des travaux du chemin de fer du Pacifique canadien dans la Colombie anglaise, et d'après les instructions de M. Sandford Fleming, j'ai mesuré à nouveau les travaux de terre, de roc et de ballast exécutés en vertu du contrat no. 25, du chemin de fer du Pacifique canadien. Mes instructions étaient contenues dans une lettre de M. Fleming, en date du 26 mai 1879, ou à peu près.

“ Presque tous les mesurages se sont appliqués aux excavations seulement, et non aux remblais comme on l'a prétendu dans d'autres témoignages. J'ai mesuré les tranchées de la ligne au moyen de sections transversales de l'ouvrage parachevé, la formule de la surface originaire étant prises dans les sections transversales qui en avaient été faites avant le commencement des travaux. J'ai employé le même mode de mesurage dans toutes les fosses d'emprunt que je ne pouvais mesurer exactement au moyen du mesurage ordinaire avec le ruban. J'ai constaté la quantité d'excavation dans les fossés par un ruban pour la largeur, par la mire pour la profondeur, quant à la longueur, je l'ai déterminée en chaînant le long de la ligne partout où manquaient les piquets réguliers de direction ou des ingénieurs. Pour prendre les profondeurs des fossés, je tendis le ruban au travers du fossé le long de la surface solide originaire, puis j'enfonçai avec force la mire dans l'eau et la boue molle jusqu'au fond solide, et la profondeur était constatée au point où elle se croisait avec le ruban. J'ai toujours pris un soin particulier de m'assurer de la profondeur entière, et dans les cas où, par suite de la présence de l'eau ou pour d'autres causes, il pouvait exister quelque doute sur les profondeurs exactes, j'ai fait deux ou plusieurs sondages.

“ On trouvait facilement la surface solide originaire, car, bien que le feu eût passé presque tout le long des côtés du chemin de fer, il restait encore des étendues de gazons non consumés, de petits emplacements conservant les racines non brûlées des herbes, ou des tronçons calcinés de petits arbustes qui indiquaient clairement le niveau où s'étaient arrêtés la destruction des mousses vertes vivantes, des arbustes et des herbes, et où l'excavation réelle avait dû commencer ; et nulle part où j'ai fait les mesurages consignés dans mes rapports, je n'ai trouvé de difficulté à déterminer les dimensions exactes de l'ouvrage tel qu'exécuté. Il m'a été impossible dans certains cas de constater indubitablement la quantité exacte de l'excavation, bien que les remblais fussent mesurables et aient été mesurés de fait ; et dans d'autres cas, il n'a été possible de mesurer ni les remblais ni les excavations ; mais dans l'un comme dans l'autre cas qui, en tout, pouvaient avoir une longueur de deux milles environ sur les quatre-vingts milles embrassant tout le contrat, j'ai adopté les quantités rapportées par l'ingénieur en charge.

“ Il n'y a qu'un seul remblai de quelque grandeur dont le contenu a été constaté par le mesurage du remblai même ; ce que je fis au moyen de profils en travers de la surface solide originaire d'un côté du remblai à la même surface de l'autre côté ; et c'est au moyen d'expériences directes que j'ai déterminé avec

soin la somme de compressibilité des matériaux formant le remblai et qui n'étaient que de la glaise mêlée de sable et de cailloux.

“ Partout où il était possible que le creusement des fossés eût pu causer une dépression du terrain dans leur voisinage immédiat, j'ai fait faire des sections transversales de 100 verges ou davantage de chaque côté du chemin de fer, mais, excepté pour les cas mentionnés plus haut où j'ai adopté les quantités des ingénieurs, et un autre cas celui d'un fossé d'assèchement d'une grandeur considérable, on ne distinguait aucun changement appréciable de la surface qui aurait pu faire paraître l'excavation moindre en aucune façon que l'excavation réelle. Dans tous ces endroits, à l'exception de ceux que je viens de noter, les bords des fossés étaient à plomb et fermes, et le fond était si compacte qu'un homme y pouvait marcher sans enfoncer plus de quelques pouces dans la boue et l'eau qui s'y trouvaient. Il n'y avait donc aucun indice d'éboulement des bords ou de soulèvement du fond. En ce qui regarde le fossé d'assèchement dont j'ai parlé, les côtés de l'excavation étaient à plomb et très-fermes—le fond en était également ferme généralement, très-ferme même en plusieurs endroits—mais, en certains endroits il semblait qu'on eût traversé une couche solide condisant à une masse relativement fluide au-dessous. Je pris de longues sections transversales à différents points, indiquant que, depuis le creusage du fossé, il s'était fait une dépression d'environ deux pieds et demi. Comme les matériaux tirés de ce fossé étaient déposés en tas le long du fossé, je choisis une portion du fossé d'environ 200 pieds de long ; je mesurai avec soin l'excavation ainsi que les matériaux qu'on en avait extraits et déposés sur les bords. Les matériaux déposés formaient des tas bas et plats ; ils n'avaient pas été exposés à d'autres causes de tassement ou de compression que celle qui aurait pu résulter de l'évaporation de l'eau et de la dessiccation produites par l'air atmosphérique. Le volume des matériaux déposés était bien moindre que le volume de l'excavation, et je suis pleinement d'opinion qu'on n'a pas extrait une quantité de matériel plus considérable que celle qui est indiquée par la grandeur actuelle de l'excavation ; je pense également, d'après l'examen que j'ai fait du fossé et du terrain environnant, qu'il y a dans cet endroit une couche de surface de quatre ou cinq pieds d'épaisseur de tourbe relativement solide ; qu'il existe au-dessous de celle-ci une couche à demi fluide, et qu'à mesure que l'excavation avançait, l'eau et la tourbe demi-fluide se sont égoutés, et que, par conséquent, la couche de surface s'est enfoncée, causant cette dépression de deux à trois pieds que j'ai mentionnée.

“ A propos de l'excavation de ce fossé, il est bon que je dise qu'on trouve en différents endroits de petites gaules d'environ trois pouces de diamètre placées en travers au fond et dont les extrémités sont enfoncées dans les deux côtés. Elles sont là, dit-on, pour empêcher le soulèvement du fond. Mais attendu qu'elles sont ainsi disposées en plusieurs endroits où il n'y a pas le moindre indice de tendance à ce soulèvement, dans les endroits où l'on peut dire que le fond est solide ; et qu'elles sont placées à une distance de quinze à dix-huit pouces l'une de l'autre et ne pourraient conséquemment servir à prévenir ou empêcher le fond du fossé de se soulever si c'était là sa tendance ; et attendu même que si le fond se fut soulevé, la matière ainsi soulevée, demi-liquide par elle-même, se serait simplement écoulée avec l'eau du fossé et n'aurait pu causer de mal nulle

part—je n'ai rien accordé pour ces gaules, car elles n'ont aucune valeur et ne sauraient remplir l'objet prétendu, et, de fait, elles ne sont qu'un trompe-l'œil et un leurre.

“ Et à propos de ce fossé, on a aussi pratiqué une clairière de près de cent pieds de large, dont les neuf dixièmes sont ostensiblement destinés à fournir une place propice au dépôt des matériaux extraits du fossé. Mais comme le fossé n'a que  $8\frac{1}{2}$  pieds de large et  $4\frac{1}{2}$  pieds de profondeur (et les tas des décombres ont un contenu cube moindre) cette clairière de près de 90 pieds de largeur, offre une superficie beaucoup trop grande et sans utilité pratique. Les arbres étaient petits et rabougris et très clair-semés dans le marais, et tous les matériaux extraits auraient pu, sans la moindre difficulté, être déposés au milieu d'eux sans qu'il fût besoin d'en abattre un seul, à l'exception de ceux qui se trouvaient sur l'emplacement même du fossé. Le fossé et la clairière ont à peu près un mille de longueur.

“ D'après certaines notes sur la mousse, que j'ai vues dans les livres des ingénieurs en charge, d'après l'emploi particulier que j'ai vu faire souvent de la mousse sur les travaux, et d'après une conversation que j'ai eu avec le sous-ingénieur, M. Wicksteed, je crois que la cause principale de la différence entre mes quantités et celles des ingénieurs en charge provient de ce que les ingénieurs ont mesuré toute la mousse verte vivante à la surface de la tourbe comme si elle était de la terre solide, tandis qu'elle n'était très souvent, suivant M. Wicksteed, (où je l'ai bien mal compris) qu'un mélange congelé de neige et de mousse que l'on coupait avec la hache et que l'on rejetait généralement dans les remblais. M. Wicksteed s'est objecté à ce système dans le principe, mais il s'est conformé plus tard à la règle suivie dans les autres sous-sections. Dans mon mesurage, je n'ai pas fait la part à la mousse vivante sur la tourbe solide, excepté en quelques endroits où la profondeur de la mousse était si grande qu'on pouvait dire qu'une grande partie en avait été transformée en tourbe, bien que n'ayant pas la même solidité que cette dernière, et j'ai fait, dans ces endroits, ce que dans mon intention je croyais être et ce qui est de fait, un mesurage bien complet, comme si le tout eut été de la tourbe solide.

“ J'ai dit, au dernier paragraphe, que d'après certain emploi fréquent que j'avais vu faire de la mousse, j'en étais arrivé à croire que les ingénieurs avaient mesuré de la mousse comme de la tourbe solide. Voici pourquoi ! —malgré que sur une grande étendue de la section, la mousse reposant sur la tourbe solide eût été, à l'époque de mon mesurage, consumée par le feu, il y avait encore nombre de cas où il était évident que les premiers gazons de mousse ou de tourbe avaient été déposés avec soin le long des côtés du fossé, et disposés de telle façon qu'ils paraissent se trouver-là tout naturellement. Cette disposition donnait aux fossés une profondeur apparente bien plus considérable que leur profondeur réelle, et je pense que dans bien des cas, si non dans tous, les ingénieurs y ont été trompés. Dans un cas que j'ai observé personnellement, la ruse était si habilement dissimulée parce que j'appellerai “ un sous chevillage ” (*underpinning*) qu'aucun des hommes de mon parti n'eurent de soupçon jusqu'à ce qu'un accident me le fit découvrir, ce qui amena subséquemment des découvertes semblables dans d'autres parties de la ligne.

“ Mais, à part la différence dans la quantité totale des travaux faits d'après mon mesurage et celui des ingénieurs, j'établis une différence bien sérieuse dans la valeur de l'ouvrage fait, provenant de ce que je regarde comme une interprétation bien erronée des devis relativement aux pierres détachées et au roc solide en moëllons. J'ai fait allusion à cette différence sous la rubrique de “ classement.” D'après ce que j'ai pu voir de la preuve faite devant la Commission, je ne crois pas que personne ait traité ce sujet, et je pense que c'est là une question bien grave car elle entraîne le paiement d'une somme de près de \$90,000.

“ La spécification des pierres détachées me semble bien distincte, explicite et facile à saisir. Elle prescrit que les rochers *in situ*, c'est-à-dire, le roc dans l'endroit où la nature l'a formé, — qui ont été brisés par le fait du climat, or quelque convulsion de la nature, mais sans avoir quitté leur place originelle relativement à leurs environs immédiats, seront appelés : roches détachées, et en outre, que tous moëllons d'une grosseur de 14 à 40 pieds cubes extraits des excavations seront classés comme roches détachées, tandis que tous moëllons au-dessus de 40 pieds cubes seront classés comme roc solide, et que toutes pierres au-dessous de 14 pieds cubes seront classées comme de la terre ordinaire. Il me semble qu'il y a eu une si petite quantité de vraies roches détachées *in situ*, que je ne pourrais dire qu'il y en ait eu plus de quelques verges en tout, et conséquemment j'ai classé toutes les roches *in situ* comme roc solide, et toutes les roches détachées que j'ai signalées dans mon rapport proviennent de moëllons seulement.

“ Dans mon examen des travaux, il m'a semblé de toute évidence que, durant les progrès des excavations, les moëllons qui ne pouvaient être chargés comme de la terre ou du gravois ordinaires sur les charrettes ou wagons, avaient été laissées au fond de la tranchée, et quand il a fallu nettoyer et déblayer la tranchée, on les a mis sur des “ traînes plates,” puis halées et déposées aux endroits les plus commodes, généralement sur les bords des terrassements avoisinants sur les premiers 300 ou 600 pieds de longueur. Ainsi placés, il était facile de les examiner et de constater en chiffres ronds, le nombre de pieds cubes qu'ils contenaient. Si je trouvais qu'une grande portion d'iceux étaient ou avaient été, avant d'avoir été brisés, d'une grosseur bien moindre que 14 pieds, j'en concluais qu'aucun moëllon de plus de 14 pieds cubes n'avait été enfoui dans les terrassements, et je faisais mes calculs en conséquence. J'ai adopté, dans bien des cas, un autre mode d'estimation quand ce mode me paraissait plus convenable. Je supposais la tranchée de laquelle les moëllons avaient été tirés, divisée longitudinalement en tranchées de six pieds d'épaisseur. J'estimais, au moyen d'un examen soigné de chaque gros moëllon paraissant dans les deux talus de la tranchée jusqu'à beaucoup moins que 14 pieds cubes, le contenu cube, en chiffres ronds, de tous ces moëllons, j'en concluais qu'il y en avait tant dans chaque tranchée longitudinale de six pieds d'épaisseur ; et je basais mon estimation sur ces données. Je me servais quelquefois des deux modes d'estimation, et j'adoptais le résultat le plus libéral.

“ Il n'appert pas, des livres des ingénieurs en charge, que les moëllons dans les tranchées aient jamais été réellement mesurés, même pour prouver l'exactitude du principe d'après lequel les ingénieurs préparaient leurs calculs. On adoptait un certain tant pour cent, de fait on le supposait, dans chaque cas. L'un

des sous-ingénieurs, M. Middleton, m'a rapporté un cas où il avait estimé la quantité de roches détachées en moëllons comme étant de 25 pour cent sur toute la tranchée. Son supérieur, M. McLennan, lui enjoignit de changer son estimation de 25 pour cent, et puis, l'ingénieur de district, aujourd'hui mort, enjoignit à M. Middleton de reprendre et conserver l'estimation de 25 pour cent, bien que, dans son opinion, elle n'aurait dû être que de 20 pour cent. Cette tranchée se trouve à une petite distance à l'ouest d'un viaduc fort élevé, à quatre milles environ de l'extrémité est de la section. Mon estimation est de beaucoup moindre que la plus basse de celles données plus haut. Cette tranchée est l'une des deux tranchées, au moins, où l'on peut voir, d'après les livres de M. Middleton, qu'outre le paiement de 25 pour cent de roches en moëllons, supposés avoir été tirés des tranchées et déposés dans les terrassements, il y a, de plus, une allocation, sous la forme d'une somme additionnelle pour excavation dans le roc, pour le halage de ces mêmes moëllons lors du déblaiement final de la tranchée. La seconde tranchée, où une allocation semblable est faite, se trouve quelques milles plus à l'ouest, dans un terrassement très important, sur la rivière Oskondégo.

“ Dans les deux cas, il eût été très-facile d'estimer la quantité des moëllons réellement extraits (et il est plus que probable que c'était là la vraie quantité totale des moëllons, tant solides que détachés); et dans les deux cas, le halage a été payé deux fois, mais le deuxième paiement était censé représenter une augmentation de travail dans l'excavation du roc qui n'avait jamais existé.

“ Il y a, dans une chambre d'emprunt, dix à milles environ à l'ouest de la station de la Savanne, une tranchée dont je ne me rappelle pas exactement les quantités, mais elle est d'environ 15,000 verges cubes, où les ingénieurs disaient qu'il y avait 40 pour cent de roches détachées. Les matériaux sont grossiers, sans adhésion, un gravois mélangé de glaise, et il n'y a eu sur les talus de la tranchée ou du terrassement faits avec ces matériaux, aucun indice qu'il ait pu y avoir plus que quelques verges cubes de moëllons de la grandeur de ceux qui devraient être classés, soit comme roches détachées ou roc solide. La règle suivie d'ordinaire de laisser jusqu'à la fin les lourds moëllons ne l'a pas été ici, excepté dans le cas de quelques-uns qui se trouvent au côté de la tranchée et dont j'ai pris note dans mon calcul. Il m'est impossible de croire qu'il y ait eu ainsi une quantité de 6,000 verges cubes de ces moëllons dans cette colline, car on n'y voit aujourd'hui presque aucun indice qu'ils y aient jamais été, ou qu'on les ait utilisés pour le remblai avoisinant, pas plus que pour me faire penser qu'ils aient disparu sous une couche de cailloutis ou de sable.

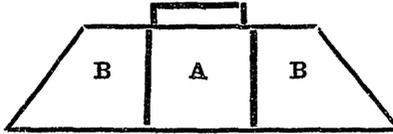
“ J'ai dit plus haut que la différence entre les ingénieurs en charge et moi, relativement à la classification des roches détachées en moëllons, provient, de ce que je regarde comme une interprétation erronée du devis sur ce point. Il est dit dans le devis que les roches *in situ* qui peuvent être enlevées avec le pic, sans employer la mine, seront considérées comme roches détachées. Mais d'après une conversation que j'ai eue avec M. Middleton, au cours de laquelle je le priai de m'expliquer pourquoi il avait gardé une aussi grande somme de roches détachées en moëllons, dans l'une de ces sections où je travaillais alors, il m'a semblé que l'on avait un peu forcé le devis à signifier que les matériaux de nature rocheuse

qu'il fallait extraire ou casser avec le pic seraient pris comme roches détachées, car il s'efforçait de me prouver que le devis pouvait s'interpréter ainsi.

“ Mais outre les tranchées de la ligne, il y a de nombreuses parties de fossés, mêmes de fossés dans la tourbe d'où on a tiré, disent les ingénieurs dans leurs livres, de très grandes quantités s'élèvent à des dizaines de mille verges de moëllons classés comme roches détachées et déposés dans les remblais ou ailleurs en dehors des fossés. Dans ces cas également il n'y a pas eu de mesurage des moëllons, bien qu'il eût été facile de s'assurer de la quantité véritable. On a suivi le même système de tant pour cent du contenu entier de cette portion du fossé dans lequel ils se trouvaient. Ces roches ont été déposées par des bancs de glaces ou par quelqu'autre agent naturel en couches relativement uniformes sur une sorte de sable mouvant sous la tourbe, et se touchent presque quelquefois et d'autres fois sont très éloignés les unes des autres, mais elles peuvent presque toujours être mesurées assez facilement. Comme il n'y a à peine en aucun endroit le plus léger indice qu'on ait tiré de ces fossés des roches d'un seul pied cube même pour les déposer dans les remblais; et comme, dans bien des cas, il n'y a aucune apparence que les moëllons qui sont aujourd'hui dans les fossés aient jamais été remués depuis que la nature les y a déposés, et qu'en général, sinon invariablement, des moëllons de bien moins que quatorze pieds cubes, (et il y en a qui ont à peine un pied cube) se trouvent encore, évidemment sans y avoir jamais été dérangés dans des fossés où les ingénieurs ont rapporté comme “ roches détachées, ” des quantités s'élevant à 10, à 15 ou à 20 pour cent, il m'est impossible de croire qu'aucuns moëllons d'une grosseur de près de quatorze pieds cubes soient enfouis et cachés dans le remblai (attendu que l'un des ingénieurs affirme dans son témoignage qu'il ne lui est pas possible de dire ce qu'il y avait dans le remblai) et que les petits moëllons ont été laissés dans le fossé où on peut encore les avoir. Ce système de payer pour des roches détachées dans les fossés creusés dans la tourbe où les moëllons gisent encore sans avoir été dérangés à été suivi non-seulement dans quelques cas isolés mais sur presque les quatre cinquièmes de la section entreprise.

“ Il y a encore un autre cas où les ingénieurs ont fait la part trop large aux roches détachées prises comme moëllons. Dans certains endroits où il n'était pas facile de se procurer assez de terre ou de tourbe pour le remblai, ce dernier fut fait de moëllons ramassés dans le voisinage immédiat, et on en a calculé la quantité au moyen de sections transversales prises sur les terrassements achevés. Je me rappelle tout particulièrement un de ces endroits. Une grande superficie de terre se trouvait couverte de moëllons, et il y avait, à distance accessible, plus qu'il ne fallait de moëllons de moins de quatorze pieds cubes pour construire les remblais nécessaires, et comme les moëllons dont on s'est servi ont été indubitablement transportés sur des brouettes (dont l'une se trouvait au pied du remblai quand j'ai fait mon mesurage), seul moyen praticable pour les transporter, il n'est pas vraisemblable que les travailleurs aient recherché des roches pesant un tonneau (13 pieds cubes,) et aient laissé de côté des pierres moins lourdes et à leur portée. Mais j'ai eu l'occasion de faire différentes sections dans le remblai sur une longueur de moins de quatre cents pieds, et d'après l'examen que je fis alors, je ne crois pas qu'on ait mis des moëllons ou roches détachées dans ce

remblai. Ces sections dans le remblai mirent au jour le fait que, bien que les ingénieurs de service eussent fait rapport que le remblai était entièrement composé de roches détachées, néanmoins les moëllons formaient tout simplement un noyau, juste assez considérable pour servir de point d'appui aux traverses et à la voie du chemin de fer, le reste de la chaussée était rempli avec du ballast. Mais je ferais mieux de m'expliquer au moyen d'un petit croquis.



“ La partie ‘A’ était la seule faite de moëllons, les parties ‘B B’ étaient remplies de ballast. La quantité entière du remblai ‘A’ et ‘B B,’ a été estimée par les ingénieurs, comme ayant été composée de roches détachées et payée en conséquence, tandis que les parties ‘B B’ étant faites de ballast qui était payé d’après le mesurage de la quantité extraite des terrains d’emprunt, sans égard à l’endroit où il était déposé, se trouvaient ainsi payées, premièrement, comme roches détachées, à 90 cts. la verge cube, et deuxièmement, comme ballaste, à 90 cts environ la verge cube. Cette partie de terrassement se trouve près du deuxième coude de la rivière Oskondéga.

“ Les ingénieurs ont admis, dans bien des cas, une grande quantité tant de roches détachées que de roc solide pour des moëllons qui gisaient en partie au-dessus de la surface générale du sol. Pour arriver aussi approximativement que possible à la quantité réelle qui devait être admise dans chacun de ces cas, je mesurai, un à un, tous les moëllons au-dessus de la surface générale d’une aire étendue du terrain avoisinant ; je préparai mon calcul en conséquence, et je trouvai une quantité considérablement au-dessous de celle que les ingénieurs admettaient.

“ Il y a deux espèces de travaux, que l’on appelle : pierre perdue. Il y a les murs de soutènement en pierre perdue pour la protection des talus des remblais contre l’action de l’eau ; et les drains de pierre (tranchées remplies de pierre). En ce qui concerne la *quantité* de la dernière classe, je n’ai rien d’important à dire, mais attendu que la spécification stipule que chaque fois qu’on emploiera des matériaux provenant d’une tranchée et payés, dans des travaux d’une classe supérieure, on en déduira la valeur dans la tranchée ; comme je crois que toutes les pierres de ces drains de pierre ont été indubitablement tirées des tranchées et payées comme travaux en pierre perdue, dans les drains ; et comme on ne trouve pas dans les livres des ingénieurs, un seul exemple de déduction de la valeur des pierres dans les tranchées, je pense qu’il faudrait faire une très grande déduction, à cet égard, dans les calculs des ingénieurs. Mais ne me sentant pas capable de pouvoir affirmer, d’une manière positive, que les pierres, en tout ou en partie avaient été tirées de la tranchée, je n’ai pas, en conséquence, fait la déduction.

“ Dans l’autre espèce de pierre perdue, à savoir : celle des murs de soutènements pour la protection des remblais contre l’action de l’eau, — je crois avoir

déduit tout ce que les ingénieurs avaient admis, parce que, pratiquement, l'ouvrage ne valait rien du tout, on n'avait fait que prétendre placer les pierres les unes sur les autres ; pour mieux dire, on les avait tout simplement déchargées le long des talus, comme on le faisait généralement pour les moëllons et le roc solide dont on voulait se débarrasser. Dans une petite portion d'environ 100 pieds de long, les pierres tirées d'un rocher voisin, semblaient avoir été disposées avec quelque soin, mais, en réalité, elles forment partie du terrassement dans les dimensions régulières ; et elles sont aujourd'hui recouvertes de ballaste, de manière à donner au sommet du terrassement la largeur voulue, et le ballaste, qui est de sable, s'écoule dans l'eau contre laquelle la pierre perdue était censée devoir protéger le terrassement. Dans un autre endroit peu éloigné de celui que je viens de citer, l'ingénieur en charge rapporte une certaine étendue en pierre perdue, ou qu'il prétend telle, comme ayant été construite deux fois, parce qu'elle avait été enlevée par l'eau et reconstruite ; mais quand je l'ai vue, ce n'était qu'un mur peu solide et à plomb, construit au-dessous des extrémités des traverses, et à peine capable de retenir le remplissage intérieur du remblai et de supporter la voie. Après l'avoir examiné, et avant de quitter les travaux, on le recouvrit de ballaste de sable et de souches qui, comme dans le cas précédent, s'éboulaient, faute de protection, dans les eaux du lac au Foin.

“ Dans bien des cas, individuellement de peu d'importance peut-être, mais qui, dans leur ensemble, acquièrent une importance considérable, et font voir quel système on suivait sur la section, les entrepreneurs étaient payés d'après une quantité supposée de travaux de terre ou de roc, pour des travaux d'une nature entièrement différente ; ainsi, par exemple, le cas déjà cité, où les ingénieurs admettaient un certain nombre de verges cubes de travaux dans le roc pour couvrir le halage des moëllons des tranchées, dont l'enlèvement avait déjà été admis dans le mesurage de l'excavation,—“ les travaux d'extinction des incendies ” ont été payés par un certain nombre de verges d'ouvrages de terre, le feu ayant été causé par des étincelles échappées des machines des entrepreneurs et de leurs hommes, et les entrepreneurs, en vertu de leur contrat, étant seuls responsables de leurs dégâts ; je citerai encore le paiement, au moyen d'une certaine quantité d'excavation dans le roc, de la reconstruction avec des pierres tirées d'une tranchée voisine, des extrémités brûlées d'un ponceau de bois incendié, indubitablement, par suite de la négligence des hommes de l'entrepreneur ;—le paiement, au moyen d'une certaine quantité d'excavation dans le roc, de l'enlèvement de gros blocs de pierre d'un fossé où ils avaient été jetés par l'explosion de mines dans une tranchée voisine ; lesquels blocs, il était cependant facile de le voir, n'avaient jamais été enlevés, mais on avait, en réalité, pratiqué une petite tranchée pour laisser passer l'eau autour d'eux,—et même, si les blocs avaient été enlevés, de fait, c'était à l'entrepreneur de les enlever à ses propres frais.

“ J'avais pour instruction de mesurer l'ouvrage, de façon à établir l'exactitude des rapports des ingénieurs ; mais en faisant mon travail je ne pouvais ne pas voir la grande extravagance dans la somme rapportée des ouvrages accomplis ; et je crois de mon devoir d'attirer l'attention de la Commission sur ce que j'ai à dire.

“ Aux termes du contrat, les entrepreneurs devaient enlever les matériaux

des déblais de la ligne et les transporter partout où ils devaient être employés aux remblais jusqu'à une distance déterminée de 1,200 pieds, sans rétribution pour halage extra ; mais le halage allait rarement ou plutôt n'arrivait jamais jusqu'à la moitié de cette limite fixe, sans que les entrepreneurs commençassent à gaspiller les matériaux tirés des tranchées, et à emprunter d'autres matériaux pour combler le déficit causé par ce gaspillage. Règle générale, presque tous les moëllons dans les tranchées de glaise et toutes les pierres dans les tranchées de roc étaient gaspillés—c'est-à-dire, qu'on les jetait généralement sur les côtés des remblais, quelquefois au-delà de la largeur spécifiée des remblais ; mais quelquefois ils étaient dispersés sur une vaste superficie de terrain adjacent. Toute une tranchée de 1,000 verges cubes, au lac au Foin, aurait pu être placée dans le remblai voisin sans qu'il fût nécessaire de transporter les matériaux au-delà de 600 pieds, et on aurait pu les placer tout entiers dans l'un des remblais sans que le transport eût atteint la limite des 1,200 pieds ; mais les matériaux des tranchées étaient tous gaspillés ; et l'on en empruntait d'autres pour les remplacer.

“ Quant aux fossés d'écoulement, il y en a eu un grand nombre qui n'étaient, à mon avis, aucunement nécessaires. Ces fossés ne sont nécessaires que lorsqu'il s'accumule une grande quantité d'eau dans les fossés, laquelle pourrait causer des dommages aux travaux. Un très grand nombre de ces fossés sont pratiqués dans des endroits plats et tourbeux où l'eau ne peut s'accumuler ; et néanmoins dans ces sortes d'endroits plats (très-plats comme le prouve la longueur qu'il a fallu donner aux fossés pour obtenir quelques pieds de chute,) l'on a pratiqué des fossés d'écoulement de près d'un mille de longueur pour faire baisser l'eau dans les fossés du chemin de fer de un pied à dix-huit pouces.

“ Dans un endroit, au point le plus creux d'une petite tranchée dans la glaise, il y a un grand fossé d'écoulement pratiqué de *chaque* côté du chemin de fer, tandis qu'il eût suffi d'un simple ponceau dont le coût eut été modique.

“ Dans plusieurs cas, on a choisi la partie la plus creuse d'une tranchée dans le roc comme le site le plus propice pour y pratiquer à travers les talus de pierre un fossé très-dispendieux, tandis que toute l'eau qui peut s'écouler par-là aurait pu être dirigée par les drains latéraux de la tranchée sur un point plus facile et à des frais bien moins considérables.

“ Dans un endroit où il est impossible qu'il passe plus qu'une toute petite quantité d'eau par un drain de pierre, on a fait une excavation de 80 pieds de long, de 15 pieds de large et de 5½ pieds de profondeur, et on a accordé un double mesurage pour l'excavation sous le prétexte qu'on avait eu à lutter contre l'eau en faisant l'excavation—et cette excavation était remplie de gros et petits moëllons pris à une tranchée de gravois voisine, lesquels moëllons ont été mis en compte et payés comme travaux en pierre perdue ; cette excavation et ces travaux en pierre perdue étaient inutiles car, dans cet endroit, le remblai est fait d'un matériel qui permet à l'eau qui pourrait s'accumuler là, de s'écouler facilement sans causer de dommage à quoi que ce soit ; et le poids du remblai sur un fond mou suffisait à produire une dépression sans qu'il fût besoin de faire d'excavation. Ce drain a coûté, si je me rappelle bien les prix, bien près de 1,000 piastres, dépense absolument inutile.

“ Dans un autre endroit, une chambre d'emprunt, de 500 ou 600 pieds de long a été pratiquée du côté élevé du chemin de fer. Le fond de cette fosse aurait pu être égouté facilement au coût de quelques piastres, de façon à ce que toute accumulation d'eau dans la fosse n'aurait pu causer de dommage à quoi ce fût ; mais on y a construit pas moins de trois drains de pierre (dont la pierre a été payée \$3.50 la verge cube), sous le remblai, et on en a fait partir de courts fossés d'écoulement ; bien plus, on a creusé une rigole d'environ 800 à 1,000 pieds de long tout autour de la chambre d'emprunt pour empêcher l'eau d'y pénétrer. Une extrémité de cette rigole de drainage conduit au fossé du remblai voisin, tandis que l'autre extrémité passe au travers d'environ 100 pieds de roc solide, et puis à travers le chemin de fer par une tranchée creusée dans le roc solide. On a accordé double mesurage pour cette excavation, parce qu'il a fallu, dit-on, enlever l'eau pendant que l'on était à creuser ; en ce qui concerne cet enlèvement de l'eau, les entrepreneurs et les ingénieurs ont du choisir un temps bien plus vieux pour faire cette excavation, car à l'époque où je mesurais, (c'était en juin), il y avait à peine trace d'eau sous le ponceau et dans ses abords.

“ Dans un autre endroit où l'on a fait des chambres d'emprunt considérables dans la tourbe, on a gaspillé une grande quantité de pierres, prises d'une tranchée dans le roc en les jetant sur les côtes du remblai de tourbe. On a donné ainsi au remblai une largeur d'environ douze pieds de plus que ne compte la spécification, on a ensuite construit un drain de pierre par lequel l'eau des chambres d'emprunt s'écoule et s'étend sur un marais de l'autre côté du chemin de fer ; on a construit un deuxième ponceau à environ 100 verges plus loin, qui draine les mêmes chambres d'emprunt, mais il s'en détache un long fossé d'écoulement commençant dans une tranchée de glaise grasse, de huit à dix pieds au plus creux, d'environ trente ou quarante pieds de large au sommet, et d'une longueur de plusieurs centaines de pieds. Le fait que le ponceau en premier lieu cité fait la même fonction, conduit l'eau au travers du chemin de fer, et puis la laisse s'épandre par le bois sans nuire à quoi que ce soit, indique pour le moins que le fossé si difficile et si dispendieux du second ponceau n'était pas du tout nécessaire.

“ Dans un autre endroit, on a construit un fossé long et profond le long de la voie, et plusieurs milliers de verges cubes d'un sable grossier et facilement extrait qu'on en a tiré ont été gaspillés. On dit que ce fossé a été fait pour soustraire l'eau d'une partie plus légère de ce même fossé. Il est très facile de voir que l'égoutement naturel de ce fossé se trouve dans une direction opposée à celle que l'on a adoptée, et que, avec une dépense de pas plus de deux piastres, le fossé ordinaire du chemin de fer aurait pu être mis en état d'égouter l'eau suivant son cours naturel, d'une manière bien plus efficace que par ce grand fossé qui a coûté au-delà de \$1,000.

Outre ces exemples de dépenses inutiles et extravagantes, je puis encore mentionner le tunnel—bien que tout le monde puisse voir par le profil qu'il y a eu là un gaspillage d'argent inutile. Le contrat ne fixait pas de prix pour ce tunnel, mais on est convenu, de gré à gré, que l'on paierait \$9 la verge cube, ce qui s'est élevé en tout à \$70,000. Le contrat fixe le prix de la tranchée dans le roc solide à

\$1.50 la verge cube ; et le coût d'une tranchée découverte au lieu d'un tunnel aurait été d'environ \$35,000, ou \$40,000, en sorte qu'il y avait là une dépense d'au moins \$30,000 qu'on aurait pu épargner au pays.

“ Je n'ai pas fait de calcul des ouvrages que je qualifie d'inutiles et d'extravagants, mais je penche à croire que, en y comprenant le tunnel, ils ont atteint le chiffre de \$80,000 à \$100,000, sans compter les \$245,000 que je donne comme un calcul exact de l'excédant causé par les mesurages des ingénieurs et par leur classification, sur le prix juste et équitable des travaux.

“ Je suis fâché de ne pas avoir gardé copie de mes memoranda qui, tels qu'écrits sur les lieux, sont déposés au département des chemins de fer et canaux. Les cas mentionnés ne sont que quelques-uns de ceux que je puis aujourd'hui noter de mémoire. Il y en a des centaines dans mes memoranda, mais ceux que j'ai cités suffisent, sans doute, pour prouver le système suivi sur cette section, et bien que je ne puisse pas aujourd'hui citer les localités, je suis sûr que les ingénieurs en charge n'éprouveront aucune difficulté à reconnaître les endroits d'après ma description. Je regrette également que les circonstances que j'ai mentionnées en commençant m'empêchent de donner mon témoignage en la manière ordinaire, ce qui m'aurait permis d'entrer dans le vif du sujet, mais j'espère que les commissaires voudront bien recevoir mon témoignage par la seule voie qui m'est laissée aujourd'hui, et l'accepter comme un exposé vrai et sans parti pris, ce qu'il est en effet.

“ J'ai l'honneur d'être, monsieur,

“ Votre obéissant, serviteur,

“ LEONARD G. BELL,

“ A. N. F. DAVIN, Ecr., Secrétaire,

“ Commission du chemin de fer du Pacifique canadien,

“ Ottawa. ”

## EXHIBITS.

“ Les pièces (Exhibits) produites pendant l'interrogatoire des témoins, jusqu'au no. 324, sont suffisamment décrites dans les témoignages, et toutes celles dont on ne parle pas plus particulièrement ci-après, ont été remises au département des chemins de fer et canaux.

“ Celles qui ont été transmises au département du secrétaire d'état ont une S placée en face d'elles à la colonne de droite; on indique qu'une pièce a été rendue au témoin qui l'a produite, par la lettre R.

| No. de | La pièce   |    |
|--------|--|----|
| 85.    | Copie d'un marché entre Whitehead Sifton et Ward .....           | S. |
| 86.    | Rowan à Carré, juin 22, 1877.....                                | S. |
| 87.    | “ “ “ 30, “ .....  | S. |
| 88.    | “ “ août 8, 1876.....  | S. |
| 89.    | “ “ juillet 31, 1878. ....                                       | S. |
| 90.    | Carré à Fleming, nov. 9, 1874.....                               | S. |
| 91.    | Etat des quantités par Carré.....                                | S. |
| 92.    | Rowan à Carré, juillet 22, 1878.....                             | S. |
| 93.    | Whitehead à l'Honorable M. McDonald (hypothèque). ....           | R. |
| 94.    | Etat des avances faites par l'honorable D. McDonald.....         | R. |
| 95.    | “ de compte entre l'hon. D. McDonald et J. Whitehead. ....       | R. |
| 96.    | Smith à Whitehead, sept. 20, 1880.....                           | R. |
| 97.    | Conventions entre J. Whitehead et Fraser et Grant.....           | R. |
| 99.    | Lettres de Nixon à Molloy (réclamation).....                     | S. |
|        | pport privé de Moberly à Fleming.....                            | S. |
| 103.   | Annonce <i>Weekly Mail</i> , Fournitures de Nixon.....           | S. |
| 110.   | La <i>Free Press</i> , décembre 19, 1878.....                    | S. |
| 114.   | Carré à Fleming .....  | S. |
| 115.   | “ Rowan.....   | S. |
| 136.   | Décharge de Whitehead à MacKintosh.....                          | S. |
| 137.   | Lettre de Whitehead à MacKintosh au sujet des sommes payées..... | S. |
| 218.   | Soumission B, contrat 42.....                                    | S. |
| 221.   | Memorandum d'un marché, Andrews Jones et Cie avec Morse .....    | S. |
| 222.   | Télégramme, Jones à MacDougall.....                              | S. |
| 226.   | Marché, Morse et Close.....                                      | S. |
| 227.   | “ Morse et Cie., et P. B. Close... ..                            | S. |

|      |   |    |
|------|---|----|
| 228. | Télégramme, Fleming à Waddle.....                           | S. |
| 229. | Waddle à l'honorable A. Mackenzie.....                      | S. |
| 230. | Fleming à Waddle.....                                       | S. |
| 231. | Marché entre Waddle et Perry.....                           | S. |
| 232. | Glass à Wandle, télégramme.....                             | S. |
| 243. | Copie d'un marché entre Manning et Shields et P. G. Glass.. | S. |
| 286. | Télégramme, J. N. Smith à J. D. Morse.....                  | R. |
| 287. | “ “ “ .....   | R. |
| 288. | “ Morse et Cie., à J. N. Smith.....                         | R. |
| 289. | J. D. Morse à A. J. Thompson.....                           | R. |

## LISTE ALPHABÉTIQUE DES TÉMOINS EXAMINÉS.

Alloway, W. F.

Bain, John F.

Bannatyne, A. G. B.

Birrell, James.

Boulthbee, Alfred.

Bowie, Alexander.

Bown, Walter R.

Braun, Frederick.

Brown, George.

Brown, P. J.

Burpee, T. R.

Caddy, John S.

Campbell, George.

Campbell, H. M.

Carré, Henry.

Chapleau, S. E. St. O.

Clark, Albert H.

Closé, P. G.

Conklin, Elias G.

Connors, John L.

Cooper, James.

Currie, D. S.

Davidson, Joseph.

Drope, T.

Drummond, Henry M.

Fairman, Frederick.

Fellowes, G. R. L.

Fleming, Sandford.

Forrest, H. F.

Fraser, James H.

Fuller, Richard.

Goodwin, James.

Haggart, John.

Hespeler, William.

Horetzky, Charles.

Jarvis, Edward W.

Jennings, Wm. T.

Kavanagh, Joseph.

Kavanagh, Timothy.

Kelly, Patrick.

Kirpatrick, Wm. W.

Little Wm. B.

Luxton, Wm. F.

Lynskey, Thos. J.

Macdonald, A. P.

Mackenzie, Hon. A.

Mackenzie, Chas.

Mackintosh, C. H.

Manning, Alexander.

Marpole, Richard.

McCormick, Andrew.

McEwen, Alex.

McDonald, John J.

McIlvaine, Samuel.

McLennan, Roderick.

McNicol, Edmund.

McRae, Wm.

McTavish, George L.

McQueen, A.

Mills, D. O.

Moberly, Walter.

Molesworth, Arthur N.

Molloy, John.

Morse, J. D.

Mulholland, John H.

Murdoch, Wm.

Nicholson, Frank.

Nixon, Thomas.

Nolin, Augustin.

O'Donnel, Hugh.

O'Loughlin, Macroy.

Parr, John.

Pope, Hon. J. H.

Reynolds, Thomas.  
 Rowan, James H.  
 Ruttan, Henry N.  
 Ryan, James.  
 Ryan, John.  
 Ryan, Hugh.

Schreiber, Collingwood.  
 Schultz, John.  
 Shields, John.  
 Sifton, John W.  
 Smellie, W. B.  
 Smith, Col. W. O.  
 Smith, J. W.  
 Smith, Marcus.  
 St. Jean, Dr.  
 Stephenson, Rufus.

Strang, Andrew.  
 Stronach, John.  
 Sutherland, Hugh.  
 Sutherland, James.  
 Sutherland, Peter  
 Sutton, R. T.

Thirkell, John.  
 Thompson, M. M.  
 Trudeau, Toussaint.  
 Tupper, Sir Charles.  
 Tuttle, Charles R.  
 Waddle, John.  
 Whitehead, Charles.  
 Whitehead, Joseph.  
 Wilson, G. M.

La déposition des témoins sus-mentionnés a été donnée sous serment, et sténographiée dans le temps, soit par M. A. Holland ou M. G. C. Holland, tous deux sténographes assermentés.