

était disposé à insister pour que le gouvernement s'obligeât à garantir les marchandises avant de rien payer au chemin de fer du Pacifique Canadien en acompte.

Or, le résultat pratique de la transaction semble être celui-ci : les chars qu'on nous a évalués à \$72,000, s'ils eussent été ici auraient probablement coûté, avec les locomotives, de \$25,000 ou \$30,000 avant que d'atteindre le chemin de fer Intercolonial, de sorte que, en réalité, ce matériel pour lequel nous avons payé environ \$200,000 et qui d'après le rapport de nos propres arbitres, valait \$72,000 entraînera une dépense additionnelle de \$25,000 ou \$30,000 pour le rendre au chemin de fer Intercolonial et vaudra alors, en supposant que sa valeur primitive était de \$72,000, de \$42,000 à \$47,000. La Chambre comprendra peut-être encore mieux de quelle espèce de transaction il s'agit si je lis, en les résumant, les évaluations contenues dans le premier rapport soumis par M. Clark et M. Reed sur ces mêmes chars-plateformes. Je constate que soixante-cinq de ces chars-plateformes de première classe avaient d'abord été évalués par ces messieurs à \$205 chacun. Je constate que plus tard nous avons été obligés de les payer \$755, bien près de quatre fois le prix de l'évaluation primitive. Je constate que les chars qui avaient été estimés dans le premier rapport à \$13,120 ont coûté au pays \$48,320. En ce qui concerne les seconde, troisième, quatrième et cinquième classe, nous trouvons les mêmes résultats. Nous constatons que ce qui avait d'abord été évalué à \$195, est payé en vertu du second rapport \$745. Ceux qui étaient évalués à \$175—c'est à-dire les chars de quatrième classe—ont été payés \$725 en vertu du second rapport et ainsi de suite.

Je ne retiendrai pas la Chambre en lui lisant le tout, mais le résultat pratique semble être qu'au moins trois ou quatre fois le prix qui avait été fixé par notre arbitre et l'arbitre qui a été nommé a été payé pour ces chars, dont la plupart, je puis en informer la Chambre ont été construits dans la Colombie-Anglaise et étaient construits en bois de qualité inférieure. Dans le cas des locomotives la différence est considérable mais pas tout à fait autant. Dans l'un des cas, ce qui avait été évalué à \$2,975 dans le premier rapport est payé en vertu du second rapport \$6,325. Ce qui avait été évalué dans le premier rapport à \$2,870 est payé en vertu du second rapport \$6,450. Ce qui était évalué à \$3,525 dans le premier rapport, est payé en vertu du second rapport \$7,075. Ce qui est évalué à \$3,330 est payé \$7,000. Or autant qu'il m'est possible à moi qui ai entendu la preuve, de juger par les minutes que j'ai ici, le plus qu'ils auraient pu coûter pour le transport—et c'est tout ce que M. Clark a déclaré dans sa disposition qu'il avait compris comme devant être alloué—est \$36,800.

D'après la déclaration faite par ces gens, laquelle est corroborée par la déclaration de M. Onderdonk, environ \$27,000 ont été payés pour le fret sur ce qui a été importé, et, en conséquence, je ne puis voir comment il peut être possible—en ajoutant le coût total du transport, que je prétends avoir dû être moindre le 1er juillet 1885, qu'il n'était en 1880 ou en 1881, qu'on puisse arriver à une somme dépassant \$100,000 dans ces évaluations. Je ne m'attarderai pas maintenant à répéter les autres points. Il est tout à fait évident que les divers arbitres—au moins M. Clark et M. Reed—éprouvaient beaucoup de répugnance à donner cette évaluation, et nous avons leur déposition, sur laquelle j'ai appelé l'attention avant l'ajournement pour démontrer qu'ils ont protesté à maintes reprises et qu'ils n'ont cédé qu'à la pression la plus extrême de la part du département, et qu'agissant, comme ils le disent sous la responsabilité du département et non sous leur propre responsabilité, ils ont consenti à élever le montant de \$72,000 à \$199,000. Je ne puis concevoir comment, en tenant un peu compte de l'intérêt public, en tenant un peu compte des règles ordinaires qui gouvernent le service public, dans une cause où le ministre de la justice déclare formellement qu'il n'y a pas de réclamation légale, ce mépris de la pre-

mière décision et le paiement d'une somme presque triple de la somme primitive, puissent être justifiés.

Sir CHARLES TUPPER: Je demanderai à l'honorable membre s'il n'a pas la déclaration de M. Clark à l'effet qu'il a évalué ces chars et ces locomotives comme s'ils eussent été dans les Etats de l'Est et qu'il en est arrivé à sa seconde estimation en ajoutant le fret et les droits à son premier rapport. Je n'ai pu donner à cela que très peu d'attention, mais on me dit que parmi les documents se trouve la déclaration de M. Clark lui-même à l'effet que son second rapport a été fait et que la valeur a été fixée à ce montant en ajoutant le fret et les droits au coût des locomotives et des chars tels que d'abord évalués comme s'ils eussent été dans les Etats de l'Est.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je lis ses réponses aux questions faites avant la prorogation de la Chambre, mais dans celles-ci il s'est expressément débarrassé de toute responsabilité en la matière. Ce qu'il dit ici en réponse aux interrogations semble assez explicite, et je vais relire la chose à l'honorable ministre, s'il le désire :

Q. Je comprends que vous vous êtes tenus à votre première évaluation? R. Nous avons seulement ajouté les frais de transport.

Puis il continue à répondre à ce qu'on lui demande :

Q. C'est lorsque le matériel de roulement est entré, au commencement de l'exécution du contrat? R. Oui. J'en ai conféré avec notre agent de fret et j'ai reçu toutes les informations que j'ai pu avoir des différentes personnes de cette classe pour voir ce qu'étaient les taux. Il se peut qu'il y ait une légère différence en plus ou en moins, mais nous avons été aussi près que possible.

Il soumet alors son estimation de \$36,800, signée Reed et Clark, dans laquelle il fait voir tout ce qu'il paraît avoir cru devoir être le coût du transport, et pour cela il donne en termes exprès tant de wagons-plateformes, \$7,200; ouvrages en fer pour le reste de ces wagons, tant; fret, \$16,100; neuf locomotives, \$13,500, en tout, \$36,800. Il ne dit rien des droits dans ces cas-ci. Puis on lui demande :

Q. Lorsque tous les trois vous êtes arrivés là, bien que M. Reed prétendit qu'il porterait l'évaluation de la propriété à plus de \$72,000, vous avez compris que vous ne faisiez qu'obéir à des instructions en ajoutant les frais de transport? R. Oui.

Q. C'était une affaire au sujet de laquelle vous n'aviez aucune discrétion? R. Nous n'avions rien à faire à cela.

Q. C'est-à-dire que vous ne faisiez qu'obéir aux instructions du gouvernement données par l'entremise de l'ingénieur en chef ou de M. Bradley? R. Oui. *

Puis M. Munlock dit :

Q. Vous avez simplement fait cette addition—

Parlant de ces \$120,000—

mathématiquement sans exercer votre jugement sur la question? R. Non, nous n'avons exercé aucun jugement.

C'est tout ce que je trouve touchant ce point.

M. McCARTHY: Avez-vous vu la lettre de M. Clark le 10 février 1886? Elle est sur du papier de tissu.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je ne vois pas de ce papier ici, excepté un. Ça paraît être une lettre non signée.

M. McCARTHY: C'est celle dont je parle.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Dans laquelle il dit :

Nous prenons la liberté de soumettre l'état annexé—

mais cela n'est pas signé du tout, et l'autre ne paraît pas signé non plus. Je remarques plusieurs mémoires écrits au crayon.

En réponse à votre lettre du 12 ultimo me demandant de donner un autre rapport contenant une autre évaluation du matériel de roulement appartenant aux entrepreneurs, qui a été employé à la construction de la section de la Colombie-Anglaise, en prenant en considération la position isolée du matériel à cette époque et des frais qu'il a fallu faire pour l'y rendre. En d'autres termes, quel serait le coût adjugé.

Mais cela ne porte aucune signature.

M. McCARTHY: Les déclarations parties de l'opposition cette après-midi étaient d'une nature si extraordinaire