

qu'une partie du matériel a maintenant quitté l'ouest et s'en va vers l'est. Quand est-il parti ? Pas avant le commencement de l'enquête, pas avant que la question eut été soumise au comité et rendue publique. Le gouvernement n'a pris aucune mesure pour exercer son droit de propriété et pour protéger ce matériel contre les intempéries ; il a permis aux locomotives de rester exposées aux intempéries dans le Nord-Ouest ou la Colombie Anglaise, et je suppose que si le comité ne se fut pas occupé de la question elles seraient encore exposées à la rouille dans les prairies et dans les vallées de la Colombie Anglaise. Je crois que l'intérêt du public exigeait que cette question fût soumise à la Chambre. J'appellerai l'attention des honorables députés sur le fait que dès la première réunion du comité des comptes publics des efforts ont été faits pour étudier toute la question, et que, avec cette habileté en faits de moyens dilatoires qui caractérise les comités soumis au contrôle de la majorité de la Chambre, l'enquête a été retardée de jour en jour jusqu'à ce qu'enfin, à la dernière réunion du comité cette simple partie de la preuve dont j'ai parlé a été obtenue.

Je crois sincèrement que si cette question était étudiée à fond par un tribunal convenable, elle apparaîtrait sous un aspect beaucoup plus sérieux que celui qui lui a été donné par la preuve qui n'a pas été entendue sous serment—le comité n'ayant pas le droit d'interroger sous serment, et la conséquence est que ce que nous avons est tout simplement une preuve volontaire de la part de témoins récalcitrants dans bien des cas. Dans ces circonstances, je crois que le gouvernement doit au pays d'expliquer ce qu'il a eu à faire au sujet de cette transaction, et ce qui est plus important, de prendre des mesures pour faire faire une enquête convenable sous serment. Je puis dire aussi que depuis que le comité a clos l'enquête, j'ai reçu des renseignements à l'effet que le gouvernement tâchait de vendre une partie de ce matériel au chemin de fer du Pacifique Canadien, et qu'en ce qui concerne les chars plateformes, le chemin de fer du Pacifique Canadien ne veut donner qu'environ \$60 pour des chars que nous avons payés environ \$800 chacun, il y a quelques mois, et que pour ce qui est des locomotives il refuse de les prendre à n'importe quel prix. J'ai reçu ces renseignements d'une source que je considère comme assez sûre pour me justifier de faire cette déclaration devant la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER: Comme j'avais l'honneur d'occuper la position de ministre des chemins de fer et canaux lorsque ce contrat a été conclu, la Chambre me permettra peut-être de dire quelques mots sur ce sujet. Je regrette beaucoup que mes occupations nombreuses m'aient empêché d'assister aux réunions du comité des comptes publics, à l'exception de la dernière, où j'ai assisté. J'ai dû pour cela faire un grand effort, mais j'y ai assisté parce que mon honorable collègue le ministre des chemins de fer m'a dit qu'il lui fallait assister à la même heure à une réunion du comité des chemins de fer. En conséquence je n'ai pas sur cette question des renseignements aussi détaillés que l'honorable préopinant, car il a sans aucun doute suivi tous les procédés et il a assisté aux séances depuis le commencement. Mais je crois en savoir assez long au sujet de cette transaction, et je crois qu'à la dernière séance du comité des comptes publics à laquelle j'ai assisté on a exposé la question assez clairement pour mettre toute personne qui aborde cette question sans parti pris, en possession des faits tels qu'ils existent, et pour l'amener à une conclusion beaucoup plus charitable que celle à laquelle on est arrivé l'honorable député. Je puis dire, M. l'Orateur, que lorsqu'on a abordé la question de construire cette partie du chemin de fer dans le Colombie Anglaise, ni moi, ni aucun membre de la Chambre, ni personne en ce pays ne supposait qu'avant de longues années, dans un avenir alors beaucoup plus reculé que ne l'était l'instant où je vous parle, il y aurait de communications par voie ferrée entre la Colombie Anglaise et

cette partie du Canada. Je veux que la Chambre se rappelle le fait, vu qu'il est très important en ce qui concerne ce contrat. Je savais, comme tous ceux qui s'y connaissent en fait de construction de chemin de fer, que le coût de la construction de cette voie dans une région offrant plus d'obstacles que n'importe quel pays du monde où l'on a construit des chemins de fer, serait beaucoup affecté par le coût du transport du matériel de roulement et des locomotives et des chars nécessaires pour la construction de cette voie, à cette partie du pays.

Et non seulement, M. l'Orateur, il n'y avait pas de communications par voie ferrée entre les autres parties du Canada et la Colombie Anglaise, mais il n'y avait pas de communication avec la côte du Pacifique par le *Northern Railway* ; et à cette époque on ne s'attendait nullement à ce que dans un avenir peu éloigné il y aurait des communications par voie ferrée même par le *Northern Pacific*. Le moyen de locomotion par lequel je me suis rendu à la Colombie Anglaise lorsque je suis allé en premier lieu pour examiner ces travaux, un an après qu'ils eurent été commencés a été le chemin de fer Chicago et Union Central Pacific Railway jusqu'à San-Francisco, et de là par steamer jusqu'à la Colombie-Britannique. C'était le seul moyen par lequel il fut possible alors d'envoyer le matériel de roulement ou toute autre espèce d'outillage de cette partie du Canada ou d'aucune partie des Etats-Unis à la Colombie Anglaise—les envoyer par le *Union Central Pacific* jusqu'à San-Francisco, et de là par vapeur jusqu'à la Colombie Anglaise.

Or, M. l'Orateur, j'ai examiné cette question très sérieusement avec M. Fleming, alors ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique Canadien, lorsque ces annonces demandant des soumissions ont été d'abord offertes au public, et sur son avis et avec mon concours cordial nous en sommes venus à la conclusion qu'il serait de l'intérêt du Canada, dans l'intérêt de l'économie des deniers publics de dire dans ces annonces demandant des soumissions, que lors de l'achèvement des travaux le gouvernement serait prêt à reprendre des entrepreneurs le matériel de roulement employé à la construction du chemin—et pourquoi ? D'abord, parce que nous croyions que nous épargnerions une forte somme d'argent, qui autrement serait ajoutée au montant auquel les gens seraient disposés à soumissionner, s'ils sentaient que ce fonds de roulement transporté dans cette région à un prix aussi énorme que celui qui était requis pour le transport leur resterait sur les bras une fois l'entreprise terminée.

Mais ce n'est pas tout. Nous nous attendions à ce que pendant de longues années à venir après l'achèvement du chemin, il serait exploité comme entreprise du gouvernement, et que, en conséquence, il nous faudrait, pour l'exploitation du chemin, tout le matériel de roulement qui resterait, ou tout ce qui serait de quelque valeur après l'achèvement des travaux. Je ne crois pas qu'il y ait un homme de l'un ou de l'autre côté de la Chambre qui ne dira pas que le gouvernement, que moi, que l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique Canadien, nous avons fait preuve d'une sage prévoyance en faisant bien connaître au public, lorsque nous avons demandé des soumissions, en en faisant en quelque sorte une partie du contrat avec les entrepreneurs, que lors de l'achèvement des travaux nous achèterions le matériel de roulement. Et de quelle manière ? A l'évaluation de l'ingénieur.

L'honorable député sait que le public suppose toujours, et suppose avec raison, qu'un officier public haut placé, un homme compétent, un homme qui peut occuper la position d'ingénieur en chef d'une grande entreprise comme celle du chemin de fer du Pacifique Canadien, sera accepté par le public en général comme un homme qui fera ce qui est franc et honnête entre le gouvernement qu'il sert et les entrepreneurs qui sont employés par le gouvernement ; et conséquemment les entrepreneurs consentirent à ce qu'une des