

R. Nous n'avons rien à faire avec cela.

Q. Vous obéissiez tout simplement aux instructions du gouvernement que vous receviez par l'ingénieur en chef, ou M. Bradley ?

R. Oui.

(Par sir CHARLES TUPPER) : Q. D'après ce que je comprends, ils agissaient sur une lettre reçue de M. Bradley ?

R. Reçue du département, oui.

(Par M. MULOCK) : Q. C'est simplement pour obéir à vos instructions que vous avez augmenté l'estimation au chiffre que vous avez finalement fixé. Vous avez ajouté le coût du transport à votre estimation primitive.

R. Oui.

Q. Vous avez simplement fait cette estimation machinalement—

M. MULOCK : Mathématiquement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est à peu près la même chose. Quand les parties principales, dans un arbitrage, disent à l'arbitre, nommé par elles, qu'elles considèrent son estimation comme trop basse; quand elles s'écartent de leur devoir au point de dire à leur arbitre que son estimation est un tiers plus bas qu'elle devrait être; quand l'arbitre, après des protestations répétées, se conforme aux instructions des parties principales, alors je dis qu'il agit machinalement.

Q. Vous avez simplement fait mathématiquement cette addition, n'exerçant pas votre jugement sur le sujet ?

R. Non.

Q. En agissant sous la direction du département des chemins de fer et canaux ?

R. Oui, certainement.

Q. C'était la position dans laquelle vous vous trouviez, vous arbitres, quand vous avez fait votre estimation finale ?

R. Oui.

Or, M. l'Orateur, il est très clair, même pour le ministre des chemins de fer, lui-même, que M. Clark repousse toute responsabilité au sujet des \$128,000 additionnelles; qu'il tenait à son estimation primitive, et qu'il a seulement ajouté \$128,000 pour le prétendu coût du transport, agissant sur les instructions de l'ingénieur en chef.

M. POPE: Ce que j'ai dit, c'est qu'il n'a pas agi d'après la direction de l'ingénieur en chef pour ce qui regarde l'addition du coût du transport, ni pour ce qui regarde le prix.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Lequel coût du transport était de \$27,000, d'après la preuve, qui se trouvait devant l'honorable ministre et devant l'ingénieur en chef de l'honorable ministre, d'après la propre déclaration de M. Onderdonk, ce qui avait été le coût, quatre ou cinq ans auparavant, quand le transport était beaucoup plus dispendieux. D'après le ministre des finances tout ce que les arbitres avaient le droit d'ajouter, était la somme que le transport eût coûté le 1er juillet 1885, le coût d'alors, le ministre des finances l'admettra, étant beaucoup moindre que quatre ou cinq ans auparavant. En effet, en 1885, le chemin de fer du Pacifique était achevé, et il se reliait au bord de la mer, dans la Colombie Anglaise.

Or, M. l'Orateur, j'ai entendu diverses excuses en justification des actes du gouvernement; mais je me demande s'il appartenait au ministre des chemins de fer de venir ici et de déclarer à la Chambre qu'ayant devant lui un contrat formel, signé, scellé et délivré, il a préféré, dans l'intérêt public, sans soumission et sans égard pour l'honneur du peuple du Canada, mais par charité, comme l'a dit le ministre des finances, il a préféré, dis-je, mettre de côté un contrat écrit, et s'en rapporter à une convention verbale, dont il n'y a aucune preuve devant la Chambre, ou le comité des comptes publics. L'honorable ministre des chemins de fer a cru devoir agir ainsi, après avoir consulté le ministre de la justice, qui siège à côté de lui. Ce dernier ayant examiné le présent contrat, a déclaré que M. Onderdonk n'avait pas le droit, en vertu du contrat, d'obtenir aucune somme du gouvernement du Canada; mais que le gouvernement était libre de lui accorder ou non un certain montant. Cette affaire, M. l'Orateur, a paru très mauvaise dans le comité, et je dois dire qu'elle a encore une bien plus mauvaise apparence, après les explications qui nous ont été données.

"With every feature of a job complete,  
If it be honest, 'tis a devilish cheat."

Puis, il y a un ou deux autres points sur lesquels je désire attirer l'attention du gouvernement, et qui se rapportent au présent débat. Il est parfaitement évident que le crédit de \$200,000 a été voté avec précipitation, et le ministre des finances d'alors, aujourd'hui maître général des postes n'a pas daigné en avisant la Chambre à ce sujet se rendre compte du tout de la nature de la transaction qu'il recommandait à la Chambre. Il y a un crédit de \$200,000 pour le chemin de fer Canadien du Pacifique que l'on dit être relatif à l'entreprise Onderdonk. Puis M. McLellan—il me demandera de le nommer par son nom—lorsqu'on lui a demandé quelle était la quantité de la propriété, a déclaré qu'il y avait 29 locomotives, il y en avait réellement 8, et 397 chars, qu'il énumère en détail, tandis qu'il y en avait réellement 189. J'appelle l'attention là-dessus, non parce que j'accuse l'ex-ministre des finances d'avoir trompé la Chambre, de propos délibéré, mais tout simplement pour démontrer avec quel manque de soin et de réflexion ce crédit a été recommandé et adopté. J'acquiesce le ministre des finances d'alors de toute accusation d'avoir voulu tromper la Chambre car je crois qu'il a cité avec assez d'exactitude les prix qui ont été payés pour les diverses espèces de chars; mais il est tout à fait évident que ce crédit a été adopté sur la foi de renseignements bien propres à tromper la Chambre, car la Chambre en écoutant devait supposer qu'il avait acheté 29 locomotives et 397 chars-plateformes de la valeur de \$200,000, tandis qu'il n'avait acheté que 8 des premières et environ la moitié du nombre des chars que nous croyions avoir achetés.

Puis, M. l'Orateur, que doit-on dire—le ministre des finances naturellement n'avait rien à dire sur ce point et le ministre des chemins de fer n'en a pas parlé du tout—que doit-on lui dire de l'administration du département des chemins de fer qui ayant reçu d'un des principaux comités de la Chambre l'ordre de donner tous les faits, tous les détails, tous les renseignements quant aux diverses évaluations qui ont été faites, a complètement négligé de fournir tout renseignement relatif aux évaluations, puis après avoir attendu plusieurs semaines, produit une évaluation, omettant quarante documents contenus dans quarante pages environ de preuves très importantes, que le comité n'a reçu que quelques jours avant l'ajournement de la Chambre? Je dis que l'examen des articles dans les comptes publics par le comité des comptes publics est une simple farce, si l'on permet à des départements importants de mépriser les ordres positifs de ce comité de la façon indiquée par mon honorable ami. Il ne nous sert de rien d'assister aux séances du comité si, lorsque nous demandons des documents, comme nous l'avons fait dans le cas actuel, le 29 avril—des documents de la plus haute importance, des documents relatifs à une des transactions les plus extraordinaires, pour me servir de l'expression la plus modérée qui puisse être employée, l'une des transactions les plus inexplicables qui ait jamais occupé l'attention de la Chambre—nous ne pouvons les avoir qu'un jour ou deux avant la date à laquelle le gouvernement s'attend à proroger la Chambre.

Rappelons les faits et les circonstances préalables; et qu'il me soit permis d'observer ici que M. Onderdonk, si ma mémoire ne me fait pas défaut, est de tous les habitants du Canada le dernier qui devrait se plaindre si la loi lui est appliquée dans toute sa rigueur, comme le ministre de la justice a recommandé de l'appliquer. La Chambre a-t-elle oublié comment, en interprétant la loi de la façon la plus large, un M. Onderdonk—et je crois que c'est le même M. Onderdonk, ou un de ses associés ou son parent—a pu obtenir une entreprise à \$209,000 de plus que la plus basse soumission? Cela a été fait en donnant à la loi sa plus large interprétation; cela a été fait en dépit des protestations de la gauche en cette Chambre. Et nous dirait-on qu'après qu'il a obtenu des avantages comme celui-là, par une stricte interprétation de la loi, lorsque la loi est clairement d'après la plus haute autorité légale, clairement contre M. Onder-