

Q. Prenez-vous la responsabilité de votre décision, comme expert professionnel, en disant que la propriété dont vous avez fait l'évaluation valait \$202,000, à cette époque, ou simplement que cela représentait sa valeur, plus ce que l'ingénieur en chef a dit d'ajouter ? R. Oui, c'est cela.

Q. Ainsi vous approuviez les chiffres originaux, et vous les avez modifiés sur la demande de l'ingénieur en chef ? R. Oui.

Q. Vous n'admettez pas que la première évaluation était incorrecte ? R. Non, c'est le coût du transport qui a été ajouté.

Maintenant, M. l'Orateur, je dis que cela prouve clairement que l'addition de la somme formant la différence entre \$72,665 et \$202,000, montants respectifs de la première et de la seconde décision, était le coût du transport ajouté, non pas par les évaluateurs, mais sur la demande du ministre et de son assistant, M. Schrieber. Et comme je l'ai déjà dit à la Chambre, le ministre savait à cette époque que le montant qu'il demandait à ces messieurs d'ajouter, était plus de cinq fois le montant soumis par M. Onderdonk comme représentant le coût du transport. J'aimerais à entendre l'honorable ministre répondre à cela. Si les déductions que je tire de ces documents sont incorrectes, je retirerai mon accusation ; mais les documents sont là—l'état désigné par M. Onderdonk, contenant le montant total du transport. J'ai fait le calcul, j'ai étudié attentivement ces documents, et je n'ai aucun doute que M. Onderdonk a réussi en obtenant ce jugement à enlever au peuple \$110,000 ou \$120,000 de plus qu'il n'avait droit d'obtenir. D'après d'autres choses qui se sont passées dans le cours de l'enquête, on remarquera que le but du ministre des chemins de fer n'était pas de protéger les intérêts publics, d'obtenir cette propriété le meilleur marché possible, mais de payer une large somme à M. Onderdonk. Puis, lorsque M. Reed demanda pour la quatrième ou la cinquième fois d'être dispensé de rendre un nouveau jugement pour la raison qu'il était allé aussi loin que lui permettait sa conscience, que fit l'honorable ministre ? Il reçut une lettre de M. Onderdonk lui demandant de destituer M. Reed. L'honorable ministre était trop rusé pour faire cela. Il savait qu'il ne pourrait pas aisément justifier une telle destitution ; mais quand il fit rapport à ses collègues il eut soin de passer le premier jugement sous silence. Ces faits furent omis dans le mémoire soumis au conseil ; d'abord, le fait que le premier jugement arbitral avait été rendu, et en second lieu l'ordre relatif à la révision du jugement ; et ce n'est qu'après avoir refusé de changer le jugement, et d'en prendre la responsabilité, que M. Reed consentit simplement à ajouter une somme déterminée par le ministre et son assistant, et qui élevait le jugement de \$100,000.

S'il est quelque chose qui puisse nous faire dire qu'il existe dans l'administration de ce ministère une négligence sans parallèle dans l'histoire politique des Etats-Unis et du pays, je crois que c'est la question actuellement devant nous. Je ne vois aucune justification possible. Nous avons eu la défense du ministre des finances, le membre le plus capable du gouvernement, et on se rappellera qu'il a tourné autour de la question, évitant les accusations portées par mon honorable ami, laissant la Chambre sous l'impression que, bien que le second jugement était trop élevé, d'après lui, personne n'était à blâmer. Le fait est que l'honorable ministre a mis la responsabilité sur le ministère des chemins de fer, et a demandé à l'honorable ministre de donner des explications, mais jusqu'à présent l'honorable ministre a décliné. J'espère encore qu'il donnera à la Chambre des explications qui feront disparaître tout soupçon sur sa conduite.

M. POPE : J'ai entendu ces accusations pour la première fois, parce que je n'ai pas su que cette question se trouvait devant le comité avant sa dernière séance, ou à peu près la dernière. On me demande comment il se fait que le matériel roulant soit resté dans cette partie du pays, pendant quelque temps, avant de le transporter ici. La raison est celle-ci : J'avais l'intention de le vendre, si possible, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Cana-

dien. Celle-ci m'a fait une offre pour une partie ; mais cette offre ne donnait pas des espérances sérieuses, bien qu'une lettre privée de sir George Stephen me fit espérer que la compagnie achèterait la moitié de ce matériel au prix évalué.

Subséquentement, j'appris que M. Van Horne, craignant de mettre sur le chemin du Pacifique un matériel sortant de diverses usines et confectionnés sur différents modèles, la compagnie, par suite, refusait d'acheter ce matériel. Ces négociations ont duré quelque temps. Les honorables députés doivent se rappeler qu'il était alors impossible de transporter ici ce matériel. Nous avons été obligés de le laisser dans la Colombie Anglaise, et de le placer sur les côtés de la voie, et c'était pour en avoir soin que nous l'avons ainsi placé. Nous en avons loué une grande partie ; une autre partie est restée là, et nous en avons amené une autre partie, aussitôt que nous l'avons pu. Tels sont les faits relatifs à ce matériel roulant. L'honorable député a produit un document qu'il prétend avoir été adressé à mon bureau par M. Onderdonk, comme étant l'estimation du coût du transport du matériel.

M. DAVIES : C'est l'honorable ministre, qui a produit le document. Je n'ai fait que le lire. C'est un rapport du département.

M. POPE : Je n'ai pas dit que ce n'était pas un rapport. Je dis que l'honorable monsieur a produit un document, et d'après ce qu'il a dit, vous supposeriez que ce document est une estimation du coût du transport de tout le matériel. Je puis dire à l'honorable député que ce n'est pas l'estimation d'un cinquième du coût du transport ; mais que ce soit le coût, ou non, je n'ai pas à m'en occuper. Ce que j'ai à dire est ceci : quand le contrat a été passé, comme la chose a été très bien dite par le ministre des finances, il a été parfaitement entendu que le matériel roulant serait évalué par l'ingénieur en chef, et que le gouvernement l'achèterait d'après cette évaluation.

M. MULOCK : Cette convention est-elle écrite ?

M. McMULLEN : Lisez le contrat ; donnez-nous-en les termes.

M. POPE : L'honorable député pourrait-il se contenir pendant quelques instants ?

M. McMULLEN : Je défie l'honorable ministre de produire le contrat.

M. POPE : C'était exactement l'entente, et en donnant le contrat, il a été parfaitement compris que le matériel roulant serait reçu au prix fixé par l'ingénieur en chef. L'ingénieur en chef a, depuis le commencement, dirigé la présente affaire. Je me considère comme je me suis toujours considéré, responsable de tout ce que l'ingénieur en chef a fait à ce sujet. Je sais qu'il est homme à ne faire que ce qu'il croit être juste. L'ingénieur en chef n'a pu se transporter dans la Colombie-Anglaise au moment où le matériel était prêt à nous être livré. Il n'a pu s'y transporter pour évaluer ce matériel ; mais c'est lui qui a conduit toute l'affaire, et il a cru qu'il valait mieux envoyer quelques bons experts pour examiner ce matériel roulant et lui faire rapport de sa valeur. C'est pourquoi ces experts ont été nommés. Mon honorable ami vient de dire à la Chambre que l'évaluation de M. Onderdonk se montait à \$250,000 ou \$260,000. Je crois qu'elle est de \$300,000 ; mais qu'elle soit ce que l'on voudra, c'est le montant de son évaluation. Ces experts, nommés pour assister M. Schreiber, se sont mis à l'œuvre et ont évalué le matériel au chiffre que les honorables messieurs de la gauche ont signalé, c'est-à-dire à environ \$75,000. Il a été parfaitement entendu, comme cela se fait toujours dans tous les contrats, lorsque le matériel roulant doit être acquis par le gouvernement, que ce matériel devait être estimé à sa valeur sur les lieux.