

fait l'évaluation consciencieusement. Le 1er mars il écrivait au ministre :

" Je désire déclarer que j'ai agi en conformité des instructions—

C'était de prendre cette question en considération.

reçues de M. Schreiber, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, en rédigeant mon rapport qui vous a été soumis le 8 janvier relativement à la valeur d'un certain matériel roulant sur le Pacifique Canadien, dans la Colombie-Anglaise.

Je dis donc que le gouvernement n'avait aucune raison de croire rien dans les documents qu'ils avaient ne pouvait lui faire croire que les arbitres n'avaient pas suivi les instructions données. Par contre, la lettre citée plus haut dit que cet arbitre a agi conformément à ces instructions et qu'il ne pouvait pas, en conscience, aller plus loin. Je désire de nouveau appeler l'attention de la Chambre sur le fait, qu'après ce jugement, le ministre des chemins de fer semble avoir pris ces arbitres à la gorge. Depuis la date du premier jugement jusqu'à ce qu'il ait réussi à en obtenir un autre, les télégrammes et les lettres plouvent sur ce pauvre M. Reed, lui demandant de venir à Ottawa pour augmenter le montant alloué à M. Onderdonk. Jusqu'à cette dernière époque, M. Reed, en autant que je sache, avait fait son devoir, et déclare : " J'ai fait le mieux que je pouvais, j'en suis venu à la conclusion que je ne ferais pas d'autre rapport, vu que j'ai accordé ce que je pouvais consciencieusement accorder," mais l'honorable ministre réussit à le faire venir à Ottawa, et sous quelle impression est ce monsieur après sa première entrevue avec le ministre et M. Schreiber. Il écrit à ses collègues la lettre que mon honorable ami a lue, disant que M. Pope et M. Schreiber semblaient avoir peur d'ouvrir la lettre, qu'il croyait que l'on allait se servir d'eux comme des instruments. Voici quelle était l'impression de l'arbitre du gouvernement après avoir refusé mainte et mainte fois de changer sa décision, après sa première entrevue avec le ministre et M. Schreiber— " nous allons servir d'instrument, on veut nous faire faire une chose que j'ai refusé de faire jusqu'à présent," et il conseille aux autres arbitres de ne pas céder.

Je dirai à la Chambre que lorsque l'ingénieur en chef déterminait les arbitres à rendre une nouvelle décision, il avait entre les mains des preuves que le chiffre déterminé dépassait de beaucoup la valeur. Voyons ce que le gouvernement voulait faire faire aux arbitres. Le ministre des chemins de fer écrit, par son secrétaire, à M. Reed et à M. Clark, leur disant qu'il veut qu'ils ajoutent le coût du transport aux \$72,000 déjà alloués. Il n'y a rien de plus à ajouter. L'honorable ministre est bien convaincu que le coût du transport devait être ajouté aux \$72,000. Je dis que le ministre des chemins de fer et l'ingénieur en chef, avaient des preuves signées de M. Onderdonk, lorsqu'ils forcèrent ces messieurs à signer un nouveau jugement arbitral, que le coût du transport n'excédait un tiers du montant ajouté au chiffre du jugement. Voici comment je prouve la chose. Lorsque M. Onderdonk soumit au gouvernement le montant de sa réclamation, il soumit une cédula expliquant en quoi consistait la propriété, la grandeur des locomotives, leurs noms, le nombre des chars-plateformes, les noms des fabriques d'où ils viennent, de qui ils furent achetés, la date des envois, le coût, les droits payés, et le transport dans une colonne réparée; et le coût total, le montant que M. Onderdonk réclamait du ministre des chemins de fer pour le coût original, le coût, les envois, le droit, le transport, et ainsi de suite, était de \$254,000. Et dans la colonne indiquant le coût du transport nous trouvons \$27,075. Et comme pour faire disparaître tout doute, M. Onderdonk ajoute en note que ces valeurs viennent du coût des envois, du fret et des droits, tel que spécifié dans la formule originale signée A. Onderdonk; de sorte que si le désir du ministre n'eût été que de rendre justice tout simplement, d'ajouter le coût du transport, tout ce qu'il avait à faire était de prendre l'état

M. DAVIES

signé par M. Onderdonk lui-même et y ajouter \$27,000 réclamés par ce monsieur. Mais qu'a-t-il? Avant que ces messieurs fussent venus à Ottawa pour déterminer le coût du transport, ils avaient fait un état; il est vrai qu'ils ne le soumièrent pas au gouvernement; mais ils le firent en détail, le signèrent, et lorsqu'ils furent examinés devant le comité des comptes publics, l'autre jour, ils produisirent cet état, qui disait que dans leur opinion—et remarquez qu'ils faisaient simplement une estimation—le coût total serait seulement de \$36,800, le 14 janvier.

Eh bien! M. l'Orateur, la somme qu'ils fixèrent à \$36,000, M. Onderdonk, dans son compte que le ministre n'a pas soumis aux arbitres, ne mot que \$27,000. Lorsque ces messieurs vinrent à Ottawa, que s'est-il passé? Ils avaient alloué \$72,665, et on leur demandait d'ajouter le coût du transport. Le ministre avait vu dans l'état signé par M. Onderdonk que le coût n'excédait pas \$27,000, dans Ottawa, mais il les détermina à adjuger \$100,000 de plus que dans l'état soumis par M. Onderdonk. Je dis maintenant, en face de cette preuve, non pas la preuve que nous avons produite, ni celle obtenue des témoins examinés devant le comité des comptes publics, mais la preuve que l'honorable ministre a reçu de M. Onderdonk lorsqu'il accepta cette estimation, la preuve que l'honorable ministre semble avoir cachée aux arbitres—bien qu'il eut cette preuve il accepta la décision, et un jour ou deux plus tard, il recommanda au conseil dont il était membre, le paiement de la somme entière, moins \$3,000 que M. Schreiber déduisait sur un engin qu'il disait n'être bon que pour jeter au fer de rebut, et paya \$100,000 de plus qu'il n'était dû. Prétendant qu'ils avaient droit d'être payés, que la propriété n'est pas telle que le dit mon honorable ami—d'aucune valeur—que ces messieurs devaient recevoir pour la valeur de la propriété, vu que c'était avant qu'il y eût des communications de chemin de fer dans cette partie du pays, l'honorable ministre, en face de ces faits, qu'il prétendait être corrects, a eu levé ou permis que l'on enleva du trésor public une somme de \$100,000. Il serait intéressant de savoir où cet argent est allé.

Une VOIX : Dans les élections.

Une autre VOIX : *Boodle.*

M. DAVIES : Maintenant, le ministre des finances nous a dit ce qu'il se rappelait du témoignage rendu par M. Clark devant le comité des comptes publics. Mon honorable ami de York-Nord (M. Mulock) semble limiter ses remarques, désirant que les témoins soient assermentés. Je n'hésite pas à dire que dans un cas comme celui-ci un examen sous serment est essentiellement dans l'intérêt public, et ce mode eût été préférable dans ce cas-ci. Je ne sache pas encore que parce qu'un homme d'un caractère inattaquable, ou parce qu'il jura d'une haute estime dans le public, qu'il soit exempt de prêter serment devant les cours, ou qu'on le méprise parce qu'il est forcé de prêter serment devant les cours. Mais je reviens à la preuve de M. Clark. J'ai compris qu'il disait distinctement que ni lui ni ses collègues n'étaient responsables de cette augmentation; que ce n'était qu'un simple calcul qu'ils avaient fait à la demande de l'ingénieur en chef des chemins de fer et du ministre. On verra si j'ai tort ou non en lisant le témoignage de M. Clark vers la fin de la séance. Il produisit la lettre que mon honorable ami a lue. Voici le témoignage :

Q. Etes-vous un des arbitres? R. Oui.

Q. Vous avez contribué au premier jugement? R. Oui.

Q. Et au second? R. Oui.

Q. Et vous avez rendu un nouveau jugement tel que prescrit par M. Schreiber? R. Oui.

Q. Dans votre nouveau jugement vous comprenez la valeur finale, et vous ajoutez le coût du transport? R. Oui.

Q. Cela ne diffère pas de votre premier jugement? R. Non.

M. Mulock parle alors d'une lettre qui a été produite, et l'examen se continue.