

sant fonction de ministre des chemins de fer, le 3 juillet, dans laquelle il est dit :

Vu la nécessité d'une action immédiate, on ne convint d'aucun détail (entre loi et le gouvernement), si ce n'est que l'ouvrage qui devait être fait en vertu du contrat Manning, McDonald, McLaren et Cie, serait terminé par la compagnie, aux prix stipulés dans le contrat, moins 15 pour 100 qui ont été alloués aux entrepreneurs pour les travaux préliminaires. Ces travaux sont tous compris dans l'écrit connu sous le nom de "contrat 42."

Il continue ensuite en disant que les contrats 41, 25 et 13 sont aussi exécutés d'une manière incomplète, que plusieurs gares et voies d'évitement manquent le long de la ligne entre la section "B" et Winnipeg, que 19,000 ou 20,000 pieds de voie d'évitement, 25 gares, 27 remises de sections, 2 remises à locomotives et tables tournantes, et 20 réservoirs sont requis. Il laisse aussi entrevoir vaguement qu'il faudra faire une grande quantité de ballastage, que les traverses se détériorent, et que le chemin, en un mot, bien que non encore terminé, demande des réparations considérables, et qu'il faudra de nouveau travaux pour rendre la ligne conforme au type adopté par la compagnie, au lieu du type inférieur établi plus tard par le gouvernement. Il continue :

Il est déjà évident que plusieurs questions difficiles et embarrassantes surgiront au sujet du parachèvement du chemin de fer ; dans le but de les prévenir et d'assurer l'achèvement du chemin et des travaux qui s'y rapportent, conformément au type adopté par la compagnie, qui, dans la plupart des cas, diffère de celui du gouvernement, la compagnie propose au gouvernement d'entreprendre tout l'ouvrage pour une somme ronde."

M. Van Horne expose la question très clairement. Pour éviter toute question embarrassante qui pourrait surgir au sujet de l'achèvement du chemin, il offre de s'en charger pour une somme déterminée ; c'est, sans doute, pour éviter toute question embarrassante concernant le coût de ce qu'il aura entrepris, que ce soit aux prix du contrat ou non. Il propose de simplifier la question et il ajoute :

Pour la somme de \$940,000 la compagnie entreprendra de compléter, comme un chemin de première classe, toute la ligne depuis Selkirk jusqu'à Winnipeg, et de la pourvoir de voies d'évitement, de gares, de remises de sections, de remise à locomotives et tous autres travaux nécessaires, de renouveler les traverses et les ponts, et de faire toutes les réparations nécessaires.

Et ainsi de suite. Voilà, je crois, les seuls devis. La ligne devra être terminée comme un chemin de première classe. Qu'est-ce qu'un chemin de première classe ?

Par un arrêté du Conseil adopté par le gouvernement, les travaux devront être faits à la satisfaction de l'ingénieur en chef ; c'est la seule définition que nous avons de ce qu'est un chemin de première classe.

Tout est laissé au bon plaisir de l'ingénieur en chef, et nous avons déjà eu occasion de constater que ce monsieur n'est pas difficile à contenter.

Si je me rappelle bien, après un examen de quelques heures des livres de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Montréal, il se déclarait satisfait, et admettait que toutes les dépenses des dernières années étaient légitimes et avaient été encourues pour les travaux auxquels l'argent était destiné ; c'est dans ce sens qu'il fit son rapport au gouvernement. Il était facile à satisfaire, alors, et je ne crois pas que ce soit plus difficile, au sujet de l'achèvement du chemin.

Dans tous les cas, il n'y a pas de type déterminé pour indiquer au juste de quelle manière le chemin devra être fini. A la fin de sa lettre M. Van Horne explique que les 15 pour 100 déduits des paiements aux entrepreneurs pour les travaux préliminaires, porteraient son offre à \$981,000, au lieu de \$940,000 qu'il a d'abord mentionnées.

Le jour suivant l'ingénieur en chef fit rapport qu'il avait calculé ce que coûterait l'ouvrage, et il s'accordait approximativement avec M. Van Horne.

Je trouve ensuite un mémoire daté du 5 juillet de l'honorable ministre de l'agriculture, faisant alors fonction de ministre des chemins de fer, dans lequel il conseille d'ac-

M. CASEY

cepter l'offre de M. Van Horne, mais il mentionne la somme de \$926,000 au lieu de celle de \$981,000. J'espère que l'honorable monsieur prendra note de ces chiffres et nous expliquera d'où provient cette différence.

Il se trouve qu'après l'acceptation de cette offre par M. Van Horne, la seule garantie contenue dans l'arrangement conclu entre le gouvernement et la compagnie, savoir : que le restant de l'ouvrage sur la section B serait terminé aux prix stipulés au contrat, est disparue. Au lieu de terminer cet ouvrage aux prix du contrat, et de faire les autres travaux moyennant une somme déterminée, on propose de faire le tout pour un prix fixe, aucun prix n'étant mentionné pour aucune partie de l'ouvrage en particulier.

Comme j'ai déjà eu occasion de le dire dans une discussion précédente, il n'y a pas de devis de ce qui a été fait, aucune appropriation pour un ouvrage en particulier, aucun prix de convenu pour tel ou tel genre de travail. De temps à autre l'ingénieur en chef devra faire rapport sur la quantité d'ouvrage fait. Je ne vois pas sur quoi il basera son rapport, car il n'a rien pour le guider quant au prix des travaux faits, bien que ce soit son certificat qui donne à la compagnie le droit de se faire payer.

Je vois que les certificats qui se trouvent parmi les documents produits ne contiennent aucun détail. De temps à autre la compagnie fait savoir qu'elle a besoin d'un peu d'argent, l'ingénieur certifie qu'une certaine somme est due et la compagnie est payée. C'est pour cela que je voudrais avoir des copies des évaluations qui ont servi de base à ces paiements, indiquant, les quantités et les taux.

Par une lettre subséquente de M. Van Horne il paraîtrait qu'il y a eu avec le gouvernement un arrangement dont je ne trouve d'autres traces que cette lettre. Cet arrangement stipulait que la compagnie pourrait reprendre le matériel de roulage après évaluation. Le gouvernement et la compagnie s'entendirent sur le choix des estimateurs, et le matériel a été évalué à \$185,000, laissant une somme de \$740,000 due à la compagnie.

On se rappellera aussi que sir Charles Tupper, dans un discours prononcé l'an dernier sur cette question, lors des subsides, évalua l'ouvrage qui restait à faire pour terminer la section B à \$359,800, qui déduites de \$966,000, laissent \$607,800 devant être payées à la compagnie pour des travaux en dehors de l'achèvement de la section B. J'aimerais que l'honorable ministre nous expliquât comment on est arrivé à estimer la valeur de ces travaux.

Motion adoptée.

#### RAPPORTS DONT LA PRODUCTION A ÉTÉ ORDONNÉE.

Copie de tous permis et autorisations quelconques donnés à aucune personne ou personnes pour couper du bois dans aucune partie du territoire déclaré par l'ordre de la Reine en conseil comme appartenant à la province d'Ontario. Aussi, le nom ou les noms de la personne ou des personnes qui ont obtenu de telles permissions ; la superficie couverte par ces permissions ; les sommes reçues et celles qui restent dues (s'il en est), par la personne ou les personnes auxquelles de telles permissions ont été accordées.—(M. Mills.)

Relevé détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement et toute autre personne ou personnes au service du gouvernement, envoyées en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 28 janvier 1884.—(M. Somerville, Brant.)

Copie de tous rapports et communications adressés au gouvernement par la Compagnie du Havre de Port-Orléans, et de tous mémoires, pétitions, rapports d'ingénieurs et correspondance concernant la condition et l'état de réparation du dit havre.—(M. Platt.)

Copie d'une certaine brochure intitulée : "The National Policy," paraissant avoir été imprimée par la Compagnie Industrielle de Publication, et qui a été achetée en 1883-84 par le gouvernement et répandue en Angleterre en vue de pousser l'émigration vers le Canada ; aussi, un relevé du nombre de brochures achetées, le prix payé et le nom de l'auteur, de l'éditeur et de la personne à laquelle les paiements ont été faits. Aussi, copie de toutes brochures achetées et mises en circulation par le département de l'agriculture depuis le 1er janvier 1883.—(M. Charlton.)

Sir JOHN A. MACDONALD : Comme c'est un soir de carnaval, je demanderai à la Chambre de ne pas se réunir de nouveau, et je propose l'ajournement.