

ployé convenablement. Je ne veux pas retarder la Chambre davantage après tout ce qui a été dit, mais je suis certain, M. l'Orateur, que n'importe quel homme impartial qui examinera la preuve et la lira avec soin arrivera à la conclusion que cette transaction secrète a dû permettre à quelqu'un d'empêcher la somme de \$100,000 et plus perdu par le pays. Je dis que dans n'importe quelle municipalité si le conseil faisait perdre \$1,000 ou \$2,000 par une transaction louche de ce genre, ceux qui feraient cela ne seraient jamais réélus. Voici un autre cas qui nécessitera une réponse satisfaisante de la part de ceux qui sont chargés des affaires du pays. J'espère que cette transaction éveillera l'attention des contribuables. Je ne sais pas s'ils laisseront faire encore beaucoup de transactions comme celle-ci. Je ne sais pas s'ils se laisseront voler encore bien longtemps, mais j'espère qu'un jour viendra où ils s'éveilleront pour dire que ceux qui font des transactions de ce genre et que les ministres qui les approuvent doivent être chassés de leur position et remplacés par des hommes plus honnêtes.

M. THOMPSON : Bien que je sois convaincu que cette question a été discutée d'une manière si complète qu'il est impossible pour n'importe qui d'en parler maintenant sans répéter ce qui a été dit—et peut-être bien mieux—je crois de mon devoir de dire quelques mots avant la clôture du débat en réponse aux observations faites par l'honorable député d'Oxford-Sud (sir Richard Cartwright) avant le dîner. Ces observations m'ont profondément surpris, mais lorsque le débat a été repris, je suis un peu revenu de cette surprise quand l'honorable député a dit qu'il n'avait pas vu l'opinion du département de la justice et qu'il n'avait parlé que d'après le souvenir qu'il en a gardé, depuis qu'il l'a entendu dire, dans une occasion précédente. L'honorable député d'Oxford-Sud a dit que la conduite de l'honorable ministre des chemins de fer dans cette affaire a été très extraordinaire, attendu qu'il avait accordé une somme d'environ \$200,000 malgré l'avis du département de la justice qui aurait déclaré par la bouche du ministre de la justice d'aujourd'hui qu'il n'y avait pas de responsabilité légale de la part du gouvernement. Cependant, le ministre qui a donné cet avis à l'honorable ministre des chemins de fer n'est pas celui qui siège à ces côtés aujourd'hui et c'est même avant que j'aie commencé à exercer les fonctions de ministre de la justice que cette opinion a été donnée. Toutefois, cela n'est pas une question importante dans le moment, et je fais cette déclaration simplement pour faire disparaître une expression erronée de l'esprit de l'honorable député qui a pris une part si considérable à ce débat. En même temps, je suis disposé à dire que j'approuve cette opinion, bien que je ne l'aie pas donnée, et je crois que la stipulation du contrat qui a donné lieu à tant de discussion ce soir permet simplement à la couronne d'acheter le matériel de roulement restant en la possession de M. Onderdonk à l'époque de l'achèvement du contrat.

L'honorable ministre des chemins de fer a reçu un avis dans ce sens, et maintenant l'honorable député d'Oxford-Sud prétend que d'après cet avis cette réclamation n'avait aucune valeur légale contre le gouvernement et que la somme de \$200,000 a été payée contre l'avis du ministre de la justice. La question soumise au département de la justice par le département des chemins de fer n'était pas de savoir s'il y avait obligation légale ou non de payer \$200,000, mais si le gouvernement était obligé d'acheter le matériel de roulement mentionné au contrat, et l'on a simplement dit au ministre qu'il n'y avait pas d'obligation légale de faire l'achat. Puis, le ministre des chemins de fer a déposé devant le Conseil Privé un rapport contenant sa réponse. Il a cité le rapport du ministre de la justice ainsi que l'article du contrat en vertu duquel il a agi. Mais ce sur quoi je désire appeler l'attention de la Chambre, c'est que son action reposait sur sa manière de voir, que bien qu'il se pût qu'il n'y eut pas obligation légale pour le gouvernement d'acheter

le matériel de roulement, il y avait obligation morale de le faire. Maintenant, cette question a été soumise ce soir à la Chambre comme si c'eût été là une illusion des plus absurdes chez le ministre des chemins de fer.

M. MILLS (Bothwell) : Ecoutez, écoutez.

M. THOMPSON : A mon honorable ami qui dit "écoutez, écoutez" semble partager l'erreur de quelques-uns de ses amis qui ont parlé sur le sujet, et supposer qu'il n'y avait rien qui pût servir de fondement à l'opinion du ministre des chemins de fer qu'il y avait là une obligation morale, excepté la simple insertion au contrat des conditions que je vais lire dans l'instant. Avant que ce contrat fût passé et lorsque M. Onderdonk et tout le monde eurent été invités à faire leurs soumissions, ou soumit une spécification au public, dans l'article 75, en ces mots :

A l'expiration du contrat toutes les locomotives et wagons plate-formes que l'ingénieur pourra considérer comme encore propres à l'usage pourront être transférés au gouvernement au prix fixé par l'estimation de l'ingénieur.

Maintenant il se peut que comme question de son contrat, il n'y avait pas pour le gouvernement obligation d'acheter ce matériel de roulement. Mais entendre qu'à l'expiration de ce contrat il pourrait y avoir un transfert de ce matériel de roulement au gouvernement ; et quand nous avons reçu la soumission de M. Onderdonk fondée sur cette intention, il y avait obligation morale, si non légale, pour lui de profiter de cette disposition. C'est tout ce que le ministre des chemins de fer a décidé de faire et c'est précisément le cas soumis au gouvernement. Je désire maintenant appeler l'attention sur ce fait, bien que je reconnaisse que je suis à répéter ce qui a été si bien dit par mon honorable ami le député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) et mon honorable ami de Pictou (M. Tupper) au sujet de l'autorité qui devait en faire la prise par les termes exprès du contrat, l'évaluation de ce matériel de roulement devait être faite par l'ingénieur. L'honorable député d'Halifax a beaucoup parlé pour savoir qui est l'ingénieur et qui est M. Schreiber, pour savoir ce qu'est celui-ci et ce qu'est cet autre et de quel droit ils ont modifié le contrat. Qu'il me soit permis de dire à la Chambre ce qu'était, d'après le contrat, l'ingénieur : il était l'autorité suprême reconnue par M. Onderdonk et le gouvernement pour faire non seulement l'évaluation, mais l'interprétation du contrat d'un bout à l'autre.

En vertu du contrat que le gouvernement et M. Onderdonk ont exécuté tous deux, il était convenu que toute question, du commencement à la fin devait être laissée, pour être réglée, à la discrétion de l'ingénieur, c'était à l'ingénieur de décider non seulement quelle était la valeur du matériel de roulement, mais encore le coût du transport à un point donné, mais d'après quel principe devait se faire l'évaluation. Maintenant, les membres de l'opposition ont prétendu que cette stipulation du contrat a été altérée, en ce que plus tard on l'a mise de côté, et qu'au lieu d'exercer ses fonctions, l'ingénieur en a transféré l'exercice à MM. Reed et Clark. Je dois dire, après avoir examiné les papiers autant que je l'ai pu durant le peu de temps que j'avais à ma disposition—car je n'ai pas entendu parler de cette question avant qu'elle fut soulevée cette après-midi—j'arrive à une conclusion toute différente au sujet de la nomination de MM. Reed et Clark. M. Schreiber dans sa lettre au ministre déclare qu'il est à propos de nommer MM. Reed et Clark pour faire la prise, non parce qu'il est incompetent, mais simplement parce qu'il ne lui convenait pas d'aller dans la Colombie-Anglaise à cette époque de l'année.

M. MILLS (Bothwell) : Non.

M. THOMPSON : Oui, expressément. L'honorable député de l'Île du Prince-Édouard a dit que M. Schreiber avait déclaré au comité qu'il ne se trouvait pas compétent. Qu'est-ce que cela peut faire à l'affaire ? Le contrat faisait de lui, qu'il fut compétent ou non, le juge, et nul autre, et