

donk et le département des chemins de fer. Le département, en cette occurrence, a fait preuve d'une grande activité pour répondre aux lettres. La correspondance se résume à établir que le gouvernement, représenté par le département des chemins de fer, avait décidé d'avoir recours à l'arbitrage pour faire évaluer ce matériel de roulement, et M. Schreiber, agissant au nom du gouvernement, dit dans une lettre datée le 22 octobre :

Je ne vois pas pourquoi on ne prendrait pas immédiatement des mesures pour faire évaluer le matériel de roulement.

Comme résultat de ce mouvement de la part de M. Onderdonk, on consentit à un arbitrage. M. Onderdonk nomma M. Hanney, qui—je l'apprends—avait été son gérant dans cette entreprise, comme son évaluateur. Le gouvernement nomma M. Reed, surintendant des mécaniciens du chemin de fer du Pacifique à Winnipeg, comme évaluateur, et ces deux personnes choisirent comme troisième évaluateur, M. Peter Clark, surintendant des mécaniciens du *Northern Railway* à Toronto. Dans sa lettre du 24 octobre au département des chemins de fer, M. Schreiber dit :

Je désire dire qu'il m'est absolument impossible en ce moment de visiter la Colombie-Anglaise pour faire cette évaluation. Je recommande donc que l'évaluation se fasse par trois hommes, experts, dont l'un sera nommé par le gouvernement, l'autre par l'entrepreneur, lesquels devront s'entendre pour nommer le troisième avant que le travail de l'évaluation commence.

On voit donc que le gouvernement et M. Onderdonk avaient verbalement ou autrement décidé entre eux qu'il y aurait un arbitrage, que chacun devrait désigner un arbitre, et que les deux arbitres devraient faire le choix du troisième. Cet arbitrage a été commencé le 4 novembre 1885. Le département des chemins de fer, par l'entremise de son secrétaire, a notifié M. Clark qu'il avait été nommé comme tiers arbitre, pour se rendre dans la Colombie-Anglaise et évaluer le matériel de roulement de M. Onderdonk. Le 9 novembre 1885, M. Schreiber écrit à M. Reed, arbitre du gouvernement, lui donnant des instructions sur les principes d'après lesquels il devrait procéder, et après avoir cité le contrat, il dit :

Vous allez voir que l'évaluation devra se faire lors de l'exécution du contrat, c'est-à-dire lorsqu'il aura été entièrement exécuté, date qui vous sera donnée par l'hon. Joseph Trutch, agent du Dominion à Victoria, C.-A., ou par M. D. McLeod et L. B. Hamelin, ingénieurs chargés de surveiller l'exécution du contrat, si les trois arbitres sont unanimes.

Vous observerez que le gouvernement considère qu'ils ont commencé l'arbitrage.

Vous me ferez un rapport conjoint de la somme évaluée, ou si deux des arbitres tombent d'accord sur une valeur, les deux me feront un rapport conjoint, et je recevrai avec plaisir un rapport séparé du troisième évaluateur ; ou, si vous n'êtes aucunement d'accord tous les trois, je recevrai avec plaisir les trois rapports séparément.

Puis il parle des mesures prises par M. Clark pour les rencontrer. Quelle a été la lettre suivante, dans l'ordre chronologique, soumise au comité, que toutes les décisions, toutes les évaluations, toutes les lettres, toutes les instructions, fussent soumises au comité. C'est un document portant la date du 13 mars 1886, et il se lit comme suit :

MONSIEUR,—En réponse à vos instructions me disant de faire un rapport contenant notre estimation de la valeur du matériel de roulement appartenant à l'entrepreneur, employé à la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, section de la Colombie-Anglaise, entre Yale et la traverse de Savona, la date de l'exécution finale du contrat, juillet 1885. Tenant compte de la position isolée du matériel à cette époque et des dépenses nécessitées pour le mettre là, en d'autres mots, ce que serait le coût du duplicata à cette date, nous prenons la liberté de soumettre l'état ci-annexé se montant à \$202,860.

Nous sommes, monsieur, etc.,

W. H. REED,
H. J. HANNEY,
P. OLARK.

Annexés à cette lettre sont les détails de leur rapport qui fait voir qu'ils évaluent les locomotives à \$67,350, 189 wagons plateformes à ce qu'il faut, avec ces \$67,000 pour former la somme de \$202,865. Annexé à ce document est

M. MULOCK

le mémoire de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement, rapport de son évaluation, et il fait rapport comme suit :

Je considère que c'est là une juste évaluation du matériel de roulement dans la position isolée où il se trouvait en juillet 1885. La locomotive n° 2, cependant, ne devrait pas être inscrite sur la liste, attendu que les experts déclarent qu'elle n'est pas serviable. Cela réduira le montant de \$209,260 à \$199,585.

Puis viennent les autres papiers du département afin de faire passer ce rapport par les divers départements et le mettre finalement à effet. Vous verrez donc que le résultat des efforts du comité pour obtenir de la lumière sur le sujet, nous avons commencé par demander la production de tout, et la première chose que nous avons eue a été un rapport déclarant que les arbitres avaient évalué la propriété à la somme que j'ai nommée, et nous savons par la correspondance qu'il n'y a eu qu'une décision, et que tous les papiers n'ont pas été produits. N'importe qui, après avoir examiné ces papiers, aurait découvert par leur caractère imparfait que l'on n'a pas produit des documents qui existaient ou qui avaient existé. Conséquemment, le 31 mai, lorsque M. Trudeau a comparu pour être interrogé, le comité a appris que la correspondance n'était pas complète.

J'ai, dans le temps, signalé au comité les lacunes apparentes, et M. Trudeau dit que lui-même ne savait rien au sujet de la production ; il ignorait si on s'était conformé à l'ordre du jour ou non, et, à ma demande, le comité donna instruction à M. Trudeau de voir si le rapport était complet ou non. Le 8 juin le comité se réunit de nouveau et en cette occasion M. Trudeau comparut de nouveau, et la conséquence a été la production du paquet de documents que j'ai tions à la main et qui furent ajoutés à ceux déjà produits—environ quarante en tout. Quarante papiers ont été produits le 8 juin, lesquels n'existaient point, d'après l'attestation donnée par ce département le 31 mai.

Maintenant qu'est-ce que révèlent ces papiers ? Pourquoi ont-ils été retenus ? Est-ce un pur accident, ou y a-t-il eu un motif ? Ces papiers font voir que le 8 janvier 1886 une lettre a été adressée au département des chemins de fer. Cette lettre porte la date du 8 janvier 1886 et est signée par Peter Clark et adressée à A. P. Bradley, secrétaire, département des chemins de fer et canaux, et se lit comme suit :

MONSIEUR,—Le 9 novembre dernier, j'ai reçu une lettre de M. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, m'apprenant que j'ai été nommé tiers arbitre pour faire la prise des locomotives et des wagons plats, propriété des entrepreneurs, ayant servi à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, section de la Colombie-Anglaise, entre Yale et la traverse de Savona, l'évaluation devant être faite à la date de l'exécution finale du contrat. Les autres évaluateurs étaient MM. Haney et Reed. J'ai quitté Toronto le 17 novembre et j'ai rencontré M. Reed à Victoria, Colombie-Anglaise. M. Haney avait été subitement appelé dans Ontario et il donna instruction à M. Armstrong, son assistant, d'agir à sa place. Lui, M. Reed et moi-même avons examiné le matériel qui était entassé à Port Moody et à Yale. M. Reed a fait le rapport de son évaluation du matériel que j'ai apporté à Ottawa, où j'ai rencontré M. Haney. Il fut alors convenu que M. Reed, qui était resté à Winnipeg, viendrait à Toronto pour y rencontrer M. Haney. Ils eurent une entrevue mais constatèrent qu'ils ne pouvaient s'entendre sur une évaluation conjointe, la principale différence entre eux étant que M. Haney soutenait que le stock étant isolé, augmentait en valeur par ce fait, et comme il en avait coûté beaucoup aux entrepreneurs de le transporter en cet endroit, en conséquence cette évaluation devait couvrir cette dépense additionnelle en sus de la valeur réelle du stock. M. Reed s'objecta à cette manière de voir et prétendit que toute dépense additionnelle pour transport du stock en cet endroit avait dû être prévue lorsqu'on s'était chargé de l'entreprise ; aussi, la lettre d'instruction qu'il avait reçue ne l'autorisait pas à adopter ces vues. La position isolée du stock n'en augmente pas du tout la valeur. Je concours avec M. Reed dans son opinion sur cette question et dans son évaluation.

M. Reed, l'estimateur du gouvernement, et M. Clark, l'arbitre, s'accordent tous deux à dire que la position isolée de la propriété n'augmente pas sa valeur.

Notre examen du stock a été terminé le 3 décembre, mais j'ai appris par des gens auxquels j'avais été recommandé par M. Schreiber que l'entreprise n'a été terminée qu'au mois de juillet précédent. J'informai M. Reed du fait et il tint compte du temps écoulé entre l'achèvement des travaux et l'inspection dans l'évaluation. Je suppose que M. Haney vous enverra un rapport séparé.