

M. MILLS (Bothwell) : Certainement non.

M. McCARTHY : Que devait-on donc lui accorder ?

M. MILLS (Bothwell) : La valeur du marché.

M. DAVIES (I. P. E.) : Puis M. Schreiber a dit qu'il n'avait pas qualité pour faire cette évaluation et qu'il l'a confiée à ces messieurs.

M. McCARTHY : Il a dit qu'il ne pouvait y aller, si j'ai bien compris.

M. DAVIES (I. P. E.) : Il a dit qu'il n'avait pas compétence pour faire cette évaluation et qu'il en remettait le soin à ces messieurs.

M. McCARTHY : Mais M. Schreiber a-t-il jamais dit qu'il n'avait pas qualité pour poser une règle d'évaluation ?

M. DAVIES (I. P. E.) : Il ne pourrait prescrire une autre règle que celle fixée par le contrat.

McCARTHY : C'était à lui de poser une règle d'évaluation. On m'a passé quelques chiffres; je vais donner à la Chambre le résultat de ce calcul et des honorables députés pourront, s'ils le veulent, vérifier la supputation. Je crois que l'on trouvera que le fret sur les huit locomotives, autant qu'on peut l'évaluer avec exactitude, approcherait de \$16,000. Je crois que l'on verra que les frais de transport de 185 wagons plateformes—ceux qui ont été entrés au pays—serait d'environ \$73,000.

M. DAVIES : (Ue du Prince-Edouard) : D'où ?

M. McCARTHY : De la partie orientale du Canada ou bien des Etats-Unis. Naturellement ce calcul est fait comme s'ils eussent été importés des Etats-Unis, mais les frais seraient les mêmes s'ils fussent venus du Canada oriental.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle somme mettez-vous pour chaque wagon ?

M. McCARTHY : \$423 paierait les frais de transport de chaque wagon, et cela monte à \$78,000 pour le tout. Les droits sur les locomotives seraient élevés à près de \$12,000; les droits sur les wagons, à près de \$22,000; et en faisant l'addition on trouve qu'ils sont arrivés à \$128,124. Puis l'on a la valeur réelle des wagons, on sus de la valeur acquise pour être rendue sur les lieux, l'allocation faite pour l'usage ou les détériorations, \$72,000, et l'on arrive au montant accordé. On arrive donc en tout à cela, que M. Schreiber ait eu raison ou non dans l'application de la règle posée pour l'évaluation de ces articles. Je crois qu'il est tout à fait clair que ces messieurs avaient droit d'entretenir ce sentiment. Je vois par les chiffres qu'ils réclamaient \$235,000 après avoir déduit de leur compte la partie de leur matériel de roulement qui n'a pas été prise par le gouvernement. On leur a accordé sur cette réclamation moins de \$200,000, après être arrivé à ce résultat de la façon que j'ai dit. Je ne me suis levé que pour faire remarquer ce que j'ai pu recueillir de l'examen de ces papiers. Il me semble donc assez clair que la responsabilité proprement dite repose sur M. Schreiber pour avoir interprété le contrat de cette façon.

M. JONES : Jusqu'à présent, cette question a été débattue par des avocats qui font partie de la Chambre, et comme il y a ici beaucoup d'étrangers à la profession comme moi, je ne permettrai de faire connaître le sentiment qu'ils entretiennent à ce sujet, sans employer de termes techniques ni faire de phrases. Si je comprends bien la transaction, voici de quoi il s'agit : Le gouvernement a passé un contrat avec M. Onderdonk et dans ce contrat il a été stipulé qu'il pourrait, à l'expiration du contrat, prendre les locomotives et les wagons plateformes qui pourraient être considérés comme serviables par les ingénieurs. Le ministre des finances dit que cette stipulation a été mise au contrat dans l'intérêt du public, parce que l'entrepreneur, sentant que le matériel pourrait être pris par le gouvernement à l'expiration du contrat, tiendrait note de la chose dans les demandes

M. McCARTHY

de soumissions pour l'entreprise. Je ne conteste pas ce point. Je crois qu'il eut été peut-être tout à fait raisonnable que les travaux entrepris dans ces contrées lointaines pourraient s'exécuter à des conditions plus favorables si l'entrepreneur était mis sous l'impression, ou s'il était stipulé dans le contrat qu'à l'expiration du contrat le gouvernement prendrait le matériel de roulement pour ce qu'il vaut, s'il pouvait servir. Mais, M. l'Orateur, le contrat que nous avons sous les yeux se lit comme suit : Qu'à l'expiration du contrat, les locomotives, wagons-plateformes, qui pourraient être considérés comme encore propres à l'usage, pourraient être pris par le gouvernement. Eh bien, à l'expiration du contrat, M. Onderdonk a demandé au gouvernement de prendre le matériel de roulement qu'il considérerait comme propre à l'usage. Dans ces explications, l'honorable ministre des chemins de fer a dit qu'il était entendu qu'il serait pris. Est-il possible qu'une entente d'une telle portée aurait pu prévaloir sur les strictes conditions stipulées dans un engagement formel.

Est-il possible qu'en entreprenant une œuvre publique de ce caractère, exigeant une dépense aussi considérable, un entrepreneur public et le chef du département des chemins de fer pourraient arriver à une entente privée devant prévaloir sur les conditions directes et positives d'un contrat ? Mais on supposant pour un instant que tel était le cas et en supposant que l'honorable ministre considérait que cette entente le contraignait d'adopter le sentiment de M. Onderdonk, pourquoi, je le demande, a-t-il soumis cette question au département de la justice pour la faire juger au mérite ? Et quand le département de la justice eût donné son opinion, pourquoi n'a-t-il pas agi conformément à cette opinion ? Puis il semblerait que le ministre des chemins de fer a adressé une lettre au département de la justice, datée le 23 octobre 1885, et le département de la justice a répondu en ces termes à cette lettre :

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 23 du courant contenant le contrat n° 72, pour la construction d'une partie du chemin de fer du Pacifique Canadien dans la Colombie Anglaise, et demandant l'opinion de ce département sur l'interprétation légale du paragraphe 75 des spécifications annexées au contrat et relatives au transport des wagons et des locomotives au gouvernement lors de l'achèvement des travaux mentionnés au contrat et sur l'évaluation de ce matériel.

Le paragraphe 75 des spécifications, qui, avec le mémoire y annexé en vertu des dispositions du dit contrat, forme partie du contrat, déclare que, "à l'expiration du contrat toutes les locomotives et les wagons-plateformes, qui pourraient être considérés par l'ingénieur comme encore propres à l'usage, pourront être transférés au gouvernement au prix fixé par l'évaluation de l'ingénieur." Je suis d'opinion que l'expression "ingénieur" dans l'article 75, "ingénieur" tel que désigné dans la dernière partie du 1er paragraphe du contrat, savoir, l'ingénieur en chef du moment ayant la surveillance des travaux et comprenant l'un quelconque de ses assistants agissant sous sa direction, et toutes les instructions et directions ou certificats donnés ou décisions rendues par n'importe qui agissant au nom de l'ingénieur en chef, devront être sujets à son approbation.

Je suis d'opinion de plus que le mot "pourra" dans le paragraphe en question est simplement facultatif et que la compagnie n'est pas obligée de transférer les wagons et les locomotives au gouvernement, ni le gouvernement obligé de les acheter, mais que si cet achat se fait il ne pourra se faire que d'après l'évaluation de l'ingénieur.

Ici le conseiller en loi de la couronné déclare de la façon la plus catégorique qu'il est d'opinion que cet article est simplement facultatif et qu'il n'y a aucune obligation pour le gouvernement ou pour la compagnie, sans une entente préalable, de disposer, pour celle-ci, de ces wagons et de les acheter pour celui-là aux conditions qui pourront être stipulées. Ce n'est pas là l'opinion d'un étranger, ni même celle d'un membre de cette Chambre appartenant à l'un ou à l'autre parti, mais c'est l'opinion mûrie du département de la justice, que cet article n'obligeait pas la compagnie à vendre ni le gouvernement à acheter ces locomotives ni ces wagons s'ils ne se sentaient point la disposition. Je crois que le gouvernement ne peut pas, de quelque façon qu'il essaie à torturer ce raisonnement, ne peut se débarrasser de la position dans laquelle il se trouve placé. Il n'y a pas de doute que l'article a été inséré dans l'intérêt du pays, comme l'a prétendu le ministre des finances, et ce dont nous