

mier rapport, déclara qu'il devait y avoir quelque erreur. Il connaissait assez en fait de matériel roulant pour savoir que cela ne pouvait pas représenter la valeur, d'après les termes du contrat et de la manière dont on comprenait le contrat des deux côtés, et l'attention des arbitres fut attirée sur ce fait. On leur demanda s'ils avaient ajouté le coût du transport. Ils répondirent non. Ils durent alors l'ajouter, vu qu'ils servaient d'arbitres et que le gouvernement devait agir d'après leur décision.

Voilà toute l'histoire, d'après la preuve. Je ne crois pas qu'aucun honorable député y voit autre chose, quelle que puisse être son opinion au sujet du rapport fait par messieurs Reed, Haney et Clark, ou au sujet de la dernière estimation de \$199,000, car d'après les termes du contrat la locomotive inutile qu'ils avaient évaluée a dû être mise de côté. Je laisserai à mon honorable ami le ministre des chemins de fer le soin d'expliquer à la Chambre pourquoi le gouvernement n'a pas pris plus tôt les mesures nécessaires pour protéger ce matériel roulant, d'abord, et en second lieu le transporter sur le chemin de fer de l'Intercolonial pour le rendre utile. D'après moi les raisons étaient, la grande difficulté, le coût de mettre des machines de ce genre à l'abri de l'expérience bien naturelle que le chemin de fer du Pacifique Canadien manquerait de matériel et serait obligé d'acheter celui-ci, mais il appert que le Pacifique Canadien aurait dit ceci : Nous n'avons pas le moyen de doubler notre matériel, il doit se composer de machines du même genre, car si quelque chose va mal dans une locomotive, nous ne pouvons pas le remplacer à moins que ces machines et ces wagons ne soient faits sur un modèle particulier. Comme l'honorable député le sait, c'est une grande économie pour un chemin de fer considérable, d'avoir, en autant que possible, ses locomotives, engins et wagons, et autres choses de ce genre, construits sur un modèle particulier, ce qui rend les réparations beaucoup moins dispendieuses. Je crois que le chemin de fer du Pacifique Canadien a trouvé la dernière estimation très élevée, mais c'est à mon honorable collègue d'expliquer cela. Je pense que l'on a gardé ce matériel avec l'idée que cette compagnie serait forcée de l'acheter, non au prix qui a été payé, vu la différence où en étaient les choses, mais à un prix proportionné à l'utilité de ce matériel pour la compagnie, dans les circonstances, maintenant qu'elle peut transporter à bon marché du matériel roulant. Il n'y a aucun doute que ce matériel a été gardé dans ce but, et cela explique pourquoi on ne l'a pas transporté au moment le plus avantageux. L'honorable député a entendu l'ingénieur en chef dire que le gouvernement avait loué une bonne partie de ces chars à la compagnie du Pacifique Canadien. Quel que fût le matériel la compagnie l'a payé ; et dès que mon honorable ami jugera que la vente ne peut être faite, il songera au meilleur moyen d'employer ce matériel en le transportant sur l'Intercolonial. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en dire davantage. J'ai simplement établi les circonstances dans lesquelles le contrat a été fait, et la Chambre comprendra, je crois, que l'on a fait pour le mieux, et j'ai expliqué à la Chambre le témoignage rendu, en autant que j'ai eu l'occasion de l'entendre à la dernière assemblée du comité, alors que MM. Schreiber et Clark furent examinés.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Certainement le ministre des chemins de fer va répondre à l'appel de son collègue et nous donner quelques nouveaux renseignements.

M. DAVIES : Je m'abstiendrai de parler après l'explication donnée par le ministre des finances, car, comme il l'a dit lui-même, sa défense est très incomplète ; il laisse au ministre des chemins de fer le soin de fournir à la Chambre les renseignements nécessaires. L'honorable député de York-Nord (M. Mulock) a porté plusieurs accusations. Il a terminé son discours en accusant le gouvernement de négligence au sujet de ce matériel roulant, qui lui coûte une somme énorme, et il dit avoir été informé que l'on essayait

dans le moment de transporter ce matériel dans les provinces maritimes, et qu'il ne valait rien du tout.

Sir CHARLES TUPPER : J'espère que mon honorable ami ne m'a pas entendu dire que ce matériel ne valait rien du tout.

M. DAVIES : Non ; j'ai dit que l'honorable député de York-Nord avait été informé dans ce sens, et que ce matériel était actuellement sur une voie d'évitement du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien que le pays ait payé une somme de \$200,000 à M. Onderdonk. Comme le ministre des chemins de fer n'a pas répondu à l'appel de son collègue, qui évidemment a cru que le temps était convenable pour une explication de la part de ce ministre, je m'abstiendrai pour le moment de parler sur ce sujet, dans l'espérance que le ministre des chemins de fer reviendra de sa détermination et jugera de son devoir de répondre à son collègue.

M. POPE : Jo n'ai pas dit que je ne répondrais pas.

M. DAVIES : Non, mais la question a été mise par le président, et l'honorable ministre n'a montré aucun désir de profiter de l'occasion. Mais pour lui fournir une nouvelle occasion, j'attirerai l'attention de la Chambre sur les autres côtés de la question afin de donner à l'honorable ministre le temps de rassembler ses idées et d'examiner les documents. L'honorable ministre des finances a dit que lors de la passation du contrat avec M. Onderdonk le gouvernement jugea nécessaire et juste de mettre un article qui l'engageait à transporter ce matériel roulant lorsque les travaux seraient exécutés. Eh bien ! j'ai vu le contrat et j'y remarque un article qui permet à l'entrepreneur d'offrir ce matériel au gouvernement s'il le juge à propos ; et en examinant la correspondance produite par le ministre des chemins de fer, je vois que l'honorable ministre lui-même hésitait sur la véritable rédaction de cet article. Je vois qu'il a jugé à propos de la soumettre au ministre de la justice pour s'assurer si le gouvernement devait ou non accepter ce matériel roulant, de l'entrepreneur, et le savant ministre répondit que le gouvernement n'avait pas ce droit. Il est généralement admis par ceux qui ont entendu la preuve faite devant le comité des comptes publics, et je suis sûr que la Chambre admettra, lorsque la discussion sera finie, que ce matériel, qui a coûté si cher, n'est maintenant d'aucune utilité pratique. Cela est généralement reconnu. Le ministre de la justice déclara au gouvernement qu'il n'était pas tenu de prendre ce matériel, et que s'il le prenait ce serait volontairement ; ainsi donc, l'argument du ministre des finances est réfuté par l'opinion du ministre de la justice. Je vais aborder maintenant les autres points de la question. L'honorable ministre semble croire qu'il a tout réglé en disant qu'il était de l'intérêt public d'insérer une disposition autorisant l'entrepreneur à nous donner ce matériel roulant. Si j'ai bien compris l'accusation portée par l'honorable député de York-Nord (M. Mulock), elle n'avait pas rapport à l'opportunité de mettre cet article dans le contrat, mais l'honorable député a dit qu'en admettant l'exactitude de l'opinion du ministre de la justice, que même dans le cas où nous étions moralement obligés de prendre ce matériel, il y avait des preuves suffisantes que ce matériel était évalué à un chiffre trois fois trop élevé, et de plus, que le ministre des chemins de fer et l'ingénieur en chef étaient cause de cette évaluation. Peut-on conclure cela de la preuve qui est devant nous ? J'attirerai, pour un instant, l'attention sur les deux décisions arbitrales. Nous avons la première, qui accorde \$72,665 pour cette propriété.

Rien ne pouvait faire croire au ministre des chemins de fer que le coût du transport n'était pas compris. Nous voyons ensuite le gouvernement s'efforçant auprès des arbitres de faire augmenter cette somme sous prétexte que le coût du transport n'est pas compris, et ceux qui examineront les lettres produites dans la preuve verront que M. Reed a informé le ministre, à maintes reprises, qu'il avait