

la question soumise au ministre, lorsque M. Schreiber a recommandé la nomination de M. Roed et de M. Clark, ne concernait pas la compétence de M. Schreiber, parce que cela était réglé par le contrat, mais il s'agissait de savoir s'il convenait à M. Schreiber d'aller sur les lieux, inventorier les détails ou de recevoir les informations d'experts qui iraient examiner ces détails. Eh bien ! ces messieurs se sont rendus dans la Colombie Anglaise et ils ont fait un rapport à M. Schreiber. Ce n'était pas un rapport qui obligeait le gouvernement ni M. Onderdonk, à moins de procéder d'après les principes qui devaient présider à l'évaluation, et la prise en compte qu'ils ont faite démontre à sa face qu'ils n'avaient accordé que la valeur du matériel de roulement tel qu'il se trouvait alors en cet endroit ; et l'ingénieur qui seul était compétent à juger cette question, dit qu'en justice pour l'entrepreneur, il avait droit d'être payé d'après un autre principe que celui de la simple valeur du matériel de roulement, et il leur dit : Vous avez droit de tenir compte du fait de la position isolée de ce matériel dans la Colombie Anglaise comme il était lorsqu'il y a été mis par M. Onderdonk, sujet seulement à la dépréciation de la valeur. Mes honorables amis de la gauche disent maintenant que c'est là une simple affaire de transport, et j'ai été frappé beaucoup des remarques de mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard, cette après-midi, quand il a dit : " L'effet entier du changement que M. Schreiber a donné instruction aux évaluateurs de faire était d'ajouter aux \$72,000 dues qui étaient la valeur du matériel de roulement, le coût du transport.

La Chambre verra que le mot " transport " n'a rien à faire du tout dans la question, mais que les évaluateurs ont reçu instruction de M. Schreiber de voir à quelle compensation M. Onderdonk avait droit, en vue de la difficulté encourue pour avoir placé ce matériel en cet endroit. L'honorable député de Queen (M. Davies) a parlé du mémoire signé par ces évaluateurs, dans lequel ils ont donné \$36,000 comme étant la somme qu'ils ajouteraient à celle de la valeur du matériel de roulement pour le coût du transport ; mais qu'on me permette d'appeler l'attention de l'honorable député sur le fait que le mémoire comprend seulement le transport et que cela ne comprenait en aucune façon le principe entier d'après lequel les arbitres devaient faire leur rapport conformément aux instructions des ingénieurs. Ils ont accordé l'indemnité pour le transport de 29 wagons plateformes, à raison de \$300 chaque, parce que ces wagons venaient de l'Est. Pour 161 wagons plateformes construits à Yale, ils ont accordé \$100 chaque pour le transport depuis Yale. Mais le transport depuis Yale ne comprendrait pas le principe d'après lequel ils avaient reçu instruction de faire rapport ; le fait est que ces wagons ont dû être construits à Yale dans des circonstances fort désavantageuses, entraînant de grandes dépenses pour les entrepreneurs, et cependant ces évaluateurs n'accordent que \$100 par wagon pour chaque wagon transporté de Yale, tout comme si Yale était un endroit où l'on construit des wagons à l'année et comme s'il ne fallait que commander des wagons plateformes pour les faire construire immédiatement et les faire transporter à l'endroit où s'exécutaient ces travaux mentionnés au contrat de M. Onderdonk. Le fait est que dans Yale on ne pouvait rien trouver qui pût servir à la confection des wagons, si ce n'est le travail et le bois.

Toutes les autres choses qui entrent dans leur confection ont dû être transportées des provinces de l'Est et des États de l'Est, et le transport en a été rendu aussi difficile par le fait du désir où étaient les chemins de fer américains d'empêcher la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, par le fait qu'en plusieurs cas les machines et les locomotives, ainsi que le matériel de construction ont dû être transportés par eau. Les machines construites et montées à Philadelphie ont dû être transportées par eau, en doublant le Cap-Horn, pour arriver dans la Colombie-Anglaise ; cependant la seule condition que ces évaluateurs étaient disposés

M. THOMPSON

à faire portait sur le coût du transport de ces wagons depuis Yale jusqu'à l'endroit où s'exécutaient les travaux. Dans ces circonstances M. Schreiber croyait qu'en ajoutant simplement le transport depuis l'endroit où les wagons avaient été construits jusqu'à celui de l'exécution des travaux, ils n'ont pas été prisés à la juste et pleine valeur dont compensation devait être accordée à M. Onderdonk. Surtout on n'a tenu aucun compte des difficultés qu'il avait eues à les y rendre ; et ils ont dû agir d'après ce principe, quelle que fût leur répugnance, l'ingénieur était celui qui devait décider si l'évaluation additionnelle devait être faite ou non. Puis les évaluateurs ont fait la déclaration annexée aux témoignages établissant leur estimation de ce qu'il en coûterait pour remplacer le matériel de roulement, à l'expiration du contrat en juillet 1885, en tenant compte du droit et des autres dépenses pour porter le matériel en ce lieu isolé. Ils n'ont pas fondé cette estimation sur le simple fait du transport, mais sur la situation du matériel de roulement dans cet endroit difficile, pour former la somme à laquelle ils sont arrivés par après.

Je dis avec l'honorable député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) que ce n'est pas à moi ni à la Chambre de dire si l'ingénieur avait tort ou raison d'adopter cette façon d'évaluer et d'insister sur ce principe. Le fait est que les deux parties contractantes l'ont fait juge, et en se fondant pour agir sur la décision à laquelle il est arrivé, d'après les informations des subalternes qu'il avait envoyés pour faire des détails de la chose, le ministre des chemins de fer agissait simplement et conformément à la décision d'une personne qui devait être seule juge entre lui et l'entrepreneur. Mon honorable collègue a commencé par considérer la chose au point de vue de l'obligation morale à lui imposée par le fait qu'il avait demandé aux entrepreneurs et à tous ceux qui voudraient soumissionner, de tenir compte du fait, en soumissionnant, que le matériel de roulement leur serait acheté. Je ne retiendrais pas la Chambre à ce sujet, si je ne croyais pas que sous certains rapports il y a eu méprise de la part des membres de l'opposition, et que pour certains autres, le cas n'avait pas été pleinement exposé. Quand le public viendra à examiner la chose et à lire, non pas les énoncés tortueux faits cette après-midi par les messieurs de la gauche, mais les témoignages que donnent les papiers, il ne trouvera que peu de fondement pour l'insinuation dirigée cette après-midi contre le gouvernement lorsqu'on a prétendu qu'il avait agi d'une façon illicite et immorale dans cette affaire et en vue de son avantage particulier.

M. MILLS (Bothwell) : Je vais suivre l'exemple du ministre de la justice et ne retenir la Chambre que quelques instants. Je n'ai que peu de choses nouvelles à dire sur cette question, mais les observations que je me propose de faire ont plutôt pour but d'appeler l'attention de l'honorable ministre sur la nature de l'accusation portée. L'honorable ministre de la justice reconnaît qu'il n'y avait pas d'obligation légale. Il a dit que son prédécesseur en office avait donné cette opinion au gouvernement, et il approuve l'opinion de son prédécesseur et non celle de l'honorable député de Simcoe-Nord (M. McCarthy) ; mais on même temps le ministre de la justice informe la Chambre que bien qu'il n'y eût aucune obligation légale dans l'affaire, il y avait une obligation morale. Eh bien, je confesse mon incapacité à découvrir comment il peut y avoir une obligation morale dans un pareil cas, où il n'y avait aucune obligation légale. Le contrat déclare explicitement qu'il ne devra y avoir aucun contrat supplémentaire. Les termes du contrat sont tels qu'ils excluent la possibilité d'une obligation morale, s'il n'y avait pas dans les stipulations l'obligation légale expresse ; de sorte que la phraséologie du contrat, d'après moi—du moment que le ministre de la justice reconnaît qu'il n'y avait pas d'obligation légale—détruit la possibilité de l'obligation qu'il invoque ici en faveur des entrepreneurs. Toute la prétention du gouvernement, toute la dépense du