

dit: Mais, ils ont vraiment changé le statut. Eh bien! nous l'avons fait. Nous ne voulions pas construire à travers le Nouveau-Brunswick un réseau comme le Transcontinental, qui a coûté \$102,000 au mille; une partie de cet argent est allé au chemin de fer. Nous ne voulions pas construire un réseau de cette nature, mais nous voulions construire une ligne meilleure que l'Intercolonial, et supérieure au Pacifique-Canadien dans le Nouveau-Brunswick, et nous avons fait un contrat ou une convention pour louer pendant 99 ans le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, qui devait être exploité par le gouvernement du Canada comme partie du régime des chemins de fer nationaux. C'est un réseau construit au maximum de rampe de 1 p. 100 vers l'Ouest. . .

M. CARVELL: Allant dans chaque direction.

M. McLEOD: Mais le maximum de rampe de 4 p. 100 allant de la ville de Fredericton au port de Saint-Jean, là où la circulation serait la plus forte. Cet après-midi, mon honorable ami a fait de nombreuses déclarations ex parte, qu'il disait déduire de ses propres connaissances. C'est un politicien de quelque mérite, et il dit qu'il a parcouru cette ligne et qu'il la connaît. Je crois pouvoir parler des soixante-deux milles qui passent dans mon propre comté, car je les ai parcourus plus qu'il ne le fera jamais; et j'ai examiné ses rampes et je connais ses courbes. J'ai fait plus que cela; j'ai siégé en qualité de membre du gouvernement du Nouveau-Brunswick, et je sais que lorsque mon honorable ami (M. Carvell) fait les déclarations qu'il a faites cet après-midi, il dit des choses qui sont absolument au delà de la vérité. A l'exception du Transcontinental national, il n'y a pas de meilleure ligne de chemin de fer construite au Canada, construite à un étalon supérieur, et observant plus exactement le cahier des charges que cette ligne de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean, de Woodstock à la ville de Fredericton, et je le sais. Nous ne dépassons nulle part sur cette ligne un maximum de rampe d'un pour cent.

M. CARVELL: Oui, vous le faites.

M. McLEOD: Nous n'atteignons ce maximum qu'en deux endroits des soixante-deux milles. J'entendais cet après-midi mon honorable ami exonérer M. Taylor, l'ingénieur du gouvernement nommé par le département des Chemins de fer et Canaux pour surveiller les estimations et le ré-

[M. McLeod.]

seau. J'entendais mon honorable ami dire que M. Taylor était un homme de réputation. Ai-je raison? M. D. F. Maxwell est lui aussi un ingénieur renommé.

M. CARVELL: Je ne dis pas cela.

M. McLEOD: Je le dis; le niez-vous?

M. CARVELL: Je ne l'ai pas encore dit.

M. McLEOD: Je sais cela aussi. M. D. F. Maxwell n'a aucune relation avec la compagnie de chemin de fer du Saint-Jean; aucune relation avec la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean, aucune relation avec la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean à Québec, il est employé par la province du Nouveau-Brunswick. J'observais, lors de la discussion de cet après-midi, que l'honorable député de Carleton, dans un de ses moments d'excitation, déclarait que \$1,700,000 avaient été envoyés à New-York aux concussionnaires yankees.

M. CARVELL: C'est \$2,700,000.

M. McLEOD: Vous avez dit \$1,700,000.

M. CARVELL: J'ai eu tort si je l'ai dit; c'était deux millions.

M. McLEOD: J'ai pris votre parole pour \$1,700,000, et c'était une erreur de jugement de ma part. L'honorable député a donc dit, si l'on tient compte de ce qu'il affirme maintenant, que \$2,700,000 avaient été envoyés à ces concussionnaires yankees et emportés à la ville de New-York. Ai-je raison?

M. CARVELL: Vous n'êtes pas très loin du vrai.

M. McLEOD: Bien, je n'étais que d'un million en arrière, si je prends la déclaration propre de l'honorable député. Mon honorable ami soumet-il sérieusement la proposition à la Chambre ou non?

Il a fait remarquer aussi que la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec avait vendu ses obligations garanties par la province du Nouveau-Brunswick à 95 à Londres en 1912. Il fait quelque peu erreur; elle les a vendus à 96 et une fraction, ce qui était en 1912 un assez bon prix pour des obligations garanties. Si mon honorable ami connaît quelque chose en fait de finance, il doit savoir que des obligations garanties se vendent de trois à quatre points plus bas que celles mêmes de la province. Tout le monde sait cela. Lorsque la compagnie a vendu à 96 et une fraction et non pas à 95, ce qui est une légère erreur de la part de mon honorable ami, elle a obtenu ce qui était un très bon prix, et elle a été très