

qu'elle se soit égarée. Elle a fait partie d'un échange de communications. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) se souviendra qu'au moment où cette lettre est arrivée, je l'ai immédiatement apportée au conseil, dans le but de faire voir que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique nous avait concédé ce point. Mais voyons si l'ingénieur en chef n'admet pas dans ses propres lettres, que je n'avais pas tort. Il tient d'abord pour inachevées les usines Leonard; or, ces usines vont, chacun l'admet, faire partie de l'entreprise une fois terminées. Si elles ne sont pas finies, la commission du Transcontinental ne devrait pas avoir à les payer. Il peut être possible d'exploiter partiellement la ligne sans ces usines, mais elles font partie de l'entreprise selon les termes de la convention; il ne saurait y avoir de doute là-dessus. M. Grant dit ensuite:

Les ateliers Leonard à Québec, ne sont pas terminés, mais ils devraient être prêts pour le temps où il en sera besoin.

Ils ne sont certainement pas terminés maintenant; ils ne seront prêts qu'un mois après l'achèvement des bâtiments des ateliers, parce qu'il faudra les aménager complètement, tâche peu facile, et personne ne prétendra que ces ateliers puissent être prêts avant plusieurs mois. M. Grant admet que cette partie de l'équipement de la ligne est absolument incomplète.

Voilà donc la situation. Il ne sera pas besoin des lignes d'embranchement des ateliers de Leonard avant que les ateliers soient suffisamment terminés pour être utilisés. D'abord, les ateliers ne sont pas prêts et ne sauraient l'être avant nombre de mois; et en outre, la ligne n'est pas prête, mais on n'en aura pas besoin avant que les ateliers soient prêts. Cela me rappelle la vieille histoire que nombre d'entre vous avez entendue, au sujet des commissaires d'école dans le Sud qui s'étaient réunis pour discuter la question de l'érection d'une nouvelle maison d'école. D'abord, ils résolurent de construire une nouvelle école; en second lieu ils résolurent de construire une nouvelle école avec les pièces de l'ancienne; et en troisième lieu, ils décidèrent de continuer à se servir de la vieille école pendant la construction du nouvel édifice. Ainsi en est-il de ces ateliers. Les ateliers ne sont pas terminés, mais on n'en aura pas besoin avant l'achèvement du chemin. Le chemin n'est pas terminé, mais on n'en aura besoin que lorsque les ateliers seront prêts. Naturellement; ce n'est pas là une réponse à la question; le che-

[L'hon. M. Graham.]

min est-il terminé? Voilà qui est fort clair, en ce qui concerne M. Gordon Grant. Il admet que cette partie du réseau n'est pas terminée. Puis il y a une lettre du solliciteur général transmettant cette correspondance. Ces comptes ont été soumis, pour vérification à M. W. C. King et à M. Graham Bell. M. Bell est le chef du service de vérification, au ministère des Chemins de fer et des Canaux, et il n'y a pas de fonctionnaire plus méritant en aucun département fédéral. Permettez-moi de lire leur lettre.

Ottawa, 25 mars 1915.

L'hon. F. Cochrane,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur,—Relativement au décret du conseil du 3 février 1915, chargeant les soussignés de faire la vérification des comptes de la division de l'Est du Transcontinental.

Nous désirons appeler votre attention sur une lettre reçue du solliciteur général, dont copie est annexée à la présente, et d'après laquelle il paraît que les "frais de construction" de la division de l'Est telle que complétée au 31 décembre 1914, au sens de l'article 20 de la convention formant l'annexe de la loi de 1903, ne devraient pas comprendre les dépenses faites sur certains ouvrages ou relativement à certains ouvrages qui étaient encore en construction. Il en résultera que les "frais de construction" comme base servant à établir le loyer à payer par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à cette date seront bien moins élevés que le coût réel, lors de l'achèvement des ouvrages supplémentaires en construction.

Est-ce que vous désirez que notre rapport comprenne le relevé de ce coût réel, aussi bien que les "frais de construction" ainsi limités?

A vous respectueusement,

(Signé): Graham Bell.

(Signé): W. C. King.

Ces messieurs, lorsqu'on leur demanda de faire la vérification de ces comptes, firent remarquer que ces comptes ne couvraient pas le coût total du Transcontinental, et que le loyer calculé d'après ces comptes serait bien inférieur aux sommes que le pays devrait recevoir sur le coût entier de la construction du chemin, lorsqu'il serait terminé. Vient ensuite une lettre du ministre des Chemins de fer au solliciteur général renfermant le rapport préposé, je crois, MM. Bell et King. Le 25 mars, il y a quelques jours à peine, le ministre adressa à M. Chamberlin une autre lettre dans laquelle il demandait avec instance à la compagnie de prendre une décision. Je pense que cette lettre est restée sans réponse.

L'hon. M. COCHRANE: Non.

L'hon. M. GRAHAM: Je lirai cette lettre, parce que c'est la dernière qui a été adressée à M. Chamberlin.