

pour 100, et cela n'aurait fait que \$1,600,000. Mais au moment où nous étions occupés à payer l'argent, nous avons fait faire le calcul par M. Fitzgerald, et quelle est la valeur qu'il lui a attribuée ? D'après l'estimation faite par le ministère des Finances, la valeur était de \$2,100,000. Cependant, l'honorable ministre nous demande d'accepter la valeur estimée par la compagnie elle-même. Il dit : Oh ! ceci est tout simplement l'interprétation de l'ancien arrangement, de l'arrangement de l'année dernière, mais voici la valeur que la compagnie elle-même attribue aux paiements qui lui ont été faits.

Tels sont les simples faits de la cause. J'ai ici la convention telle qu'elle était en 1897, et telle qu'elle était en 1898, et il y a en a une autre partie au sujet de laquelle nous n'avons en aucun renseignement. Nous procédons à ce débat sans que le contrat ou les devis aient été produits, sans le rapport de l'ingénieur déclarant si le chemin est fini ou non, ou quel type de chemin son achèvement nous donne. Nul rapport n'a été produit en cette Chambre relativement à cette dépense de \$100,000 sur le chemin. Nous ne savons pas non plus quel montant de subvention a été payé par l'honorable ministre en cette affaire. Nous votons sans rien y voir.

Imaginez-vous une voie dont près de 80 milles ont été construits en 1890, offerte à tout venant d'un bout à l'autre du pays pour \$500,000, et cela comprenait, ce que l'honorable ministre n'a pas obtenu dans son marché, le matériel de roulement, que les ingénieurs de son ministère ont évalué à \$45,000, et qui était inclus dans l'offre à \$500,000. Le chemin n'a été offert pour \$500,000 et il a été offert à d'autres pour beaucoup moins.

J'ai sous la main une convention avec le chemin de fer du Grand Tronc, laquelle démontre qu'il a été offert à cette compagnie moyennant 35 pour 100 des recettes du chemin—et cela n'aurait pas produit le tiers de ce que l'honorable ministre a donné. Il est notoire que ce chemin de fer était virtuellement insolvable, qu'il devait \$156,000 à la banque des Cantons de l'est, et \$20,000 à d'autres dans diverses parties du pays, formant un passif total de \$176,000. Et je crois que les propriétaires auraient été heureux d'accepter la somme de \$50,000 ou de \$75,000 ou de \$100,000, qu'ils n'avaient jamais espéré pouvoir réaliser et dont ils n'ont jamais dépensé la dixième partie sur le chemin.

L'honorable ministre dit que nous avons les témoignages sous serment, recueillis devant la commission établissant que plus de \$2,000,000 ont été dépensés sur le chemin. Quelle a été la dépense ? M. Fee, M. Church et M. Mitchell, nous dit-on, ont souscrit \$133,000, soit un total de \$400,000, ce qui a constitué le capital primitif. Y a-t-il en ce pays un seul homme, à l'exception du ministre des Chemins de fer et Canaux, assez naïf pour supposer que ces messieurs ont versé \$133,000 en argent ? S'il existe un pareil homme dans le pays, je ne crois pas qu'il y en ait un en cette Chambre.

M. HAGGART.

Tous ceux qui savent ce que c'est que la construction moderne des chemins de fer, savent qu'ils n'ont fait rien de tel. Avec beaucoup de difficulté, nous avons obtenu du comptable la déclaration à l'effet qu'avant de pouvoir procéder en vertu de la loi, il leur a fallu payer \$40,000 en argent, et il dit qu'il croit être certain que \$40,000 ont été payés en argent. Il faut beaucoup de foi de la part de tout homme au courant de la manière dont les projets de chemins de fer sont lancés, pour croire que, même les \$40,000 en argent ont été déposés par des particuliers qui ont construit le chemin.

Le fait est que le chemin maintenant cédé au gouvernement a été construit à même les subventions des gouvernements fédéral et provincial, et des municipalités, et que la balance indiquait le montant de crédit qu'ils ont pu obtenir, soit \$176,000. Nul homme sachant ce que c'est que la construction des chemins de fer ne supposera que M. Church a mis \$133,000 en argent dans cette entreprise, ni que M. Fee ou M. Mitchell l'ont fait.

Selon l'honorable ministre, le chemin a coûté \$2,000,000, et même si vous déduisez le montant des subventions, vous n'en déduisez que \$400,000. Et il dit qu'il n'est pas juste de déduire ces subventions, qu'il peut y avoir là quelque chose, mais que l'on ne devrait pas les déduire en entier. Alors, pourquoi en a-t-il tenu compte dans son nouveau marché, et pourquoi a-t-il posé comme condition que les subventions que ces messieurs avaient reçues pour construire le chemin devaient être remboursés au gouvernement ? Voyez comme ils se sont amusés lorsqu'il s'est agi du prolongement du chemin. Je n'ai pas encore pu savoir de l'honorable ministre, si le montant qui leur est dû pour subventions a été déduit du montant dépensé pour les réparations du chemin.

**LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :** L'honorable député n'a pas découvert cela, parce qu'il ne s'est pas donné la peine de le demander.

**M. HAGGART :** Je crois que nous devrions avoir cela devant la Chambre. Qu'on nous donne les faits.

**LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :** J'ai tâché de fournir à l'honorable député en tant qu'il m'a été possible de prévoir ses désirs, tous les renseignements que l'honorable député pouvait requérir. Mais mes faibles talents ne m'ont pas fait prévoir qu'il me poserait une question de ce genre.

**UNE VOIX :** Vous ne le savez pas alors ?

**LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :** Non.

**M. HAGGART :** L'honorable ministre ne peut le dire.

**LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :** Si l'honorable député (M. Haggart) veut bien me dire ce qu'il veut savoir, je serai heureux de lui procurer les renseignements.