

rency, moins les déductions, bien entendu. Le jugement ne donne pas les sommes dépensées pour l'établissement du chemin depuis le 1er de juillet 1898. Je prends pour acquis qu'elles sont très faibles et n'influeraient guère sur le rapport final.

L'hon. M. REID: Dois-je comprendre que l'honorable député estime que le Québec-Montmorency-Charlevoix coûte \$743,280?

M. CARVELL: Oui.

L'hon. M. REID: A quelle somme appliquez-vous ces déductions?

M. CARVELL: A la somme de \$2,038,149. Il a pu y avoir des dépenses pour l'établissement du chemin de fer depuis le 1er de juillet 1898, mais s'il y en a eu, sir Walter Cassells n'en parle pas dans son jugement.

J'arrive maintenant au Lotbinière-Mégantic au sujet duquel nous avons si peu de données que je prends le rapport tel que je le trouve. Trente milles à \$11,000 par mille donnent \$330,000. Je prends ensuite le Québec-Saguenay. La réclamation totale de la compagnie serait de \$5,543,260. Sir Walter Cassells dit qu'il faut retrancher ces trois sommes:

Commissions, y compris les commissions sur les obligations.. . . .	\$ 863,000
Autres commissions.. . . .	63,465
Intérêt.. . . .	1,012,950

Total.. . . . \$1,939,415

Je retranche cette somme de la réclamation totale et j'obtiens une différence de \$3,503,845. Ajoutant à cette différence les deux autres montants, savoir: \$743,280 et \$330,000, j'arrive au total de \$4,577,125, qui représente le coût des trois lignes de chemin de fer.

J'en retranche d'abord les \$2,500,000, montant de l'émission des obligations, parce que sir Walter Cassells déclare que la dette représentée par les obligations constitue un premier lien et doit être acquittée en premier lieu. Cela réduit le total à \$2,077,125. Il faut ensuite retrancher le montant des subventions. Je n'ai pas de preuves formelles, mais je suppose que les subventions sont doubles. Celles de l'Etat se chiffrent par \$672,000 pour le Québec-Saguenay et le Québec-Montmorency-Charlevoix seulement. C'est-à-dire que les subventions pour toute la ligne de Québec à la Malbaie couvriraient 105 milles à \$6,400 par mille, soit \$672,000. En ajoutant cette somme à celle de \$440,000, versée par la province de Québec, j'obtiens un total de \$1,112,000 de subventions. J'ignore si le Lotbinière-Mégantic a reçu des subventions; par conséquent,

je n'en ai pas tenu compte dans mes calculs. Il se peut, cependant, que j'aie majoré les subventions au Québec-Montmorency-Charlevoix, de sorte que nous constaterons, je crois, que les deux item se contrebalancent et que mes calculs sont à peu près exacts. Puis, j'ai retranché le montant des subventions, soit, \$1,112,000 du total de \$2,077,125, et je m'aperçois que la valeur réelle des trois lignes, moins la dépréciation, n'est que de \$965,125.

Je laisse au ministre et à tous les membres de la Chambre qui m'ont écouté—et je remercie la députation de la bienveillance avec laquelle elle a prêté l'oreille à mes observations assez longues—je leur laisse le soin de dire si mes calculs sont justes et si j'ai tiré des conclusions logiques du jugement de sir Walter Cassells. S'il en est ainsi, la valeur totale des trois lignes de chemins de fer, moins la dépréciation, est moindre que \$1,000,000. Pour quelle raison au monde le ministre des Chemins de fer, doué du sens de la justice, veut-il payer à cette compagnie près de \$4,000,000 pour trois lignes de chemin de fer qui, d'après les conclusions d'un juge de la cour d'échiquier, valent moins qu'un million de dollars?

L'hon. M. REID: Comme je le disais tantôt, le Gouvernement se propose de rayer du crédit le Québec-Montmorency-Charlevoix ainsi que le Lotbinière-Mégantic. L'honorable député a-t-il dit que le juge a fixé à \$3,503,845, la valeur du Québec-Saguenay?

M. CARVELL: Oui.

L'hon. M. REID: De cette somme, il faut déduire tout ce qui a été payé à titre de subvention. Comme il n'a été payé que \$248,000 à ce titre, le prix de rachat serait d'environ \$3,255,845. Est-ce bien cela?

M. CARVELL: Je le crois.

L'hon. M. REID: Les \$2,500,000 d'obligations émises n'entrent pas en ligne de compte, puisqu'elles grèvent le Québec-Montmorency-Charlevoix. Comme nous laissons de côté le Lotbinière-Mégantic et le Québec-Montmorency-Charlevoix, nous n'avons à nous occuper que du Québec-Saguenay; par conséquent, le Gouvernement n'aurait que \$3,255,845 à payer, n'est-ce pas?

M. CARVELL: Oui. Par les temps durs que nous traversons, le ministre des Douanes va-t-il entreprendre de justifier ici le versement de \$3,255,845 pour acquérir un chemin de fer complètement dépourvu de