

je désirerais savoir s'il a versé à la Compagnie du Grand Tronc une partie de cette subvention.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. HAGGART : Le ministre daignerait-il bien répondre à ma question ?

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre est à converser en ce moment sur une question tout à fait étrangère au débat.

M. HAGGART : Avez-vous versé à la Compagnie du Grand Tronc une partie quelconque de la subvention promise à cette corporation dans les résolutions présentées l'année dernière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Voulez-vous parler de la subvention relative au pont ?

M. HAGGART : Non, il s'agit du raccordement entre Sainte-Rosalie et la ville de Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voulez-vous parler du loyer ? Nous avons versé tout le prix du loyer.

M. HAGGART : Pourquoi ce paiement ne figure-t-il pas aux comptes publics ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y figure.

M. HAGGART : Je ne le puis trouver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas cherché.

M. HAGGART : Aucun paiement de ce genre ne figure au rapport de l'auditeur général, et j'en ai tout naturellement conclu que le gouvernement avait peut-être changé d'idée à cet égard. Le ministre, qui nous a donné de si lucides explications au sujet des affaires de l'Intercolonial, n'a pas dit un seul mot sur cet important sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a dû assurément avoir perdu l'ouïe.

M. HAGGART : Je puis faire erreur ; j'ai pourtant fait des recherches fort soigneuses, sans avoir pu rien trouver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déclaré aussi catégoriquement que j'ai pu, que, jusqu'au 1er de juillet 1898, le loyer, les frais d'entretien, etc.,—notre part de ces frais,—avaient été payés en entier. Si l'honorable député veut bien consulter le rapport de mon ministère, il verra qu'il a été ajouté \$70,000 au déficit, ainsi qu'il est établi à la comptabilité courante, ce qui porte la totalité du déficit à \$200,000, au lieu de \$139,000.

M. HAGGART : Cela n'est point compris dans le premier état que j'ai lu dans le rapport du ministre. J'ai parcouru le cha-

pitre des recettes et dépenses, et après force recherches, j'ai fini par découvrir dans un coin reculé du volume qu'il a été versé une certaine somme d'argent, non pas à la Compagnie du Grand Tronc, mais à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond. Toutefois, ce paiement ne figure ni dans les comptes publics ni au rapport de l'auditeur général, et il semblerait, même d'après le rapport officiel du ministère, que le paiement a eu lieu subseqüemment. Il est probable que je fasse erreur et que le ministre ait raison ; aussi étudierai-je la chose plus soigneusement. Cela nous montre combien il est difficile de discuter la question sans avoir les renseignements voulus. Je le répète, je serai peut-être en lieu de résumer plus tard mes observations de ce soir et de discuter plus à fond le bill, quand j'aurai entendu les objections et les critiques soulevées par mon discours.

M. AULAY MORRISON (New-Westminster) : M. le président, il va sans dire qu'il n'existe pas de divergence d'opinion appréciable touchant la légitimité du projet de prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. En pareilles circonstances, le problème soumis à nos délibérations relativement au chemin de fer du comté de Drummond se résume à une question d'affaires. Et, s'il est constaté que ces stipulations commerciales ne se rattachent à aucune opération commerciale repréhensible, alors, à mon avis, l'on peut dire qu'il n'y a absolument rien dans cette transaction qui ne puisse subir l'épreuve d'une franche et loyale critique. Il ne serait donc ni légitime ni honorable de la part de l'opposition d'outrepasser ces bornes, dans le débat actuel.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), en prenant le portefeuille dont il est le titulaire, s'est trouvé en présence d'une situation toute particulière et censée propre, pour ainsi dire, aux affaires de chemins de fer, situation qui, j'ose l'affirmer, ne serait pas tolérée par une corporation privée, puisque dès qu'elle se produirait, l'on y mettrait ordre à brève échéance. Il va sans dire que les affaires du chemin de fer Intercolonial ont dû, de prime abord, s'imposer aux vives préoccupations du ministre, à son arrivée au ministère.

Qu'a-t-il constaté ? Il a constaté que l'une des gares-terminus de ce grand réseau du chemin de fer Intercolonial, qui nous a coûté \$40,000 à \$50,000 le mille, soit, dans l'ensemble, environ \$55,000,000, se trouvait dans une petite ville, à 170 milles de la grande métropole commerciale du pays, Montréal ; Montréal, dis-je, le point où convergent toutes les voies ferrées de quelque importance au pays, et que les grands réseaux de chemins de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc, le New-York Central, le Wabash et nombre d'autres ont voulu at-