

M. HAGGART : Non ; ce que j'ai dit, ou plutôt, ce que j'avais l'intention de dire, c'est qu'on a produit devant le comité l'an dernier une copie du contrat, et dans le rapport de l'enquête on a imprimé les parties de ce contrat qui valaient la peine d'être imprimées. Mais durant la même session, l'honorable ministre promet que tout l'arrangement serait déposé sur le bureau de la Chambre.

Nous voulons voir l'original, car lorsque nous avons examiné l'original de l'arrangement conclu avec le Grand Tronc, l'an dernier, nous nous sommes aperçus qu'il n'y avait pas d'arrangement du tout. Le ministre avait mis le mot "est" à la place du mot "ouest" et persista à dire que c'était ainsi que cela devait être ; mais rendu dans son bureau, il constata qu'il était dans l'erreur.

Jusqu'à présent, lorsqu'il s'agit de discussion de cette nature, la coutume a toujours été de produire l'original et non une copie du contrat.

Permettez-moi, cependant, de faire voir la différence entre les deux contrats, afin de justifier, par les paroles mêmes du ministre et ses propres documents, l'attitude de la Chambre non seulement à propos de cet arrangement particulier, mais de l'autre plus odieux encore, passé avec le chemin de fer du Grand Tronc :

Que Sa Majesté devra demander et demandera à son parlement du Canada, durant la présente session, un crédit suffisant pour permettre à Sa Majesté de continuer ce bail pendant un an, à partir du 30 juin prochain, aux mêmes conditions et dispositions que celles contenues dans le dit bail. Qu'il est convenu avec la dite compagnie que Sa Majesté, ses successeurs ou représentants, sujet à la ratification du parlement, en aucun temps dans le délai ici spécifié, ou toute continuation ou renouvellement du dit délai, pourront acheter la dite ligne et ses embranchements et tous les droits, intérêts et propriétés (non compris le matériel roulant), absolument exempt de toute charge, pour le prix de un million six cent mille piastres (\$1,600,000), de laquelle somme seront déduites, toutes les sommes payées, ou auxquelles la Compagnie aurait droit, en vertu de l'Acte des subsides, 60-61, Vict., chap. 4, et toutes les sommes non dépensées, ou non payées par la compagnie pour l'amélioration du chemin sur les travaux ci-après mentionnés.

La troisième clause dit :

Que la dite Cie devra dépenser et dépensera, immédiatement, ou aussitôt que la saison le permettra, une somme non inférieure à cent mille piastres (\$100,000) sur telle partie du chemin et sur tels travaux.

Voiez la différence entre ces deux contrats. Si on capitalise les paiements qui devaient être faits en vertu de l'arrangement de 1897, ils s'élèvent à près de \$2,100,000 ; mais en vertu du dernier arrangement, l'honorable ministre ne demande que \$1,600,000 et en déduit les subventions qu'il paie à la compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aimerais à demander à

l'honorable député si cela modifierait les critiques auxquelles il se livre en ce moment, s'il savait qu'il n'y a pas eu de subvention promise, ni même projetée, tant que cet arrangement n'a pas été repoussé.

M. HAGGART : Je ne connais rien de cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le sais moi.

M. HAGGART : Je veux faire voir la différence entre les deux contrats. Il était tenu de terminer le chemin, moyennant une certaine redevance annuelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment aurait-on pu déduire la subvention quand il n'y en avait pas de promise ?

M. HAGGART : Il était entendu en 1897 qu'elle serait accordée. Elle a pu n'être payée qu'après.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce qui a eu lieu.

M. HAGGART : Je crois aussi qu'une subvention a été accordée, pour une partie, avant 1897. J'en suis certain, car je l'ai lu dans l'acte concernant les subventions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet acte n'était pas en vigueur. La subvention était périmée.

M. HAGGART : Alors, il n'y a eu qu'à faire revivre la subvention. Il y en avait aussi une d'accordée par le gouvernement provincial qui n'était pas périmée, mais à laquelle le gouvernement s'était soustrait par une nouvelle loi. Non seulement l'honorable ministre paie \$400,000 de moins en vertu de cet arrangement, mais il déduit la subvention, et nous ne pouvons pas savoir quelles sommes ont été payées en subvention. Il prétend qu'elle est payée en entier. J'ignore si c'est \$100,000 ou \$123,000. Mais cette somme, quelle qu'elle soit, doit être déduite, ainsi que les sommes dépensées sur les sections terminées du chemin, d'après les estimations de l'ingénieur, afin de mettre la partie du chemin en construction sur le pied de l'Intercolonial. Il fallait \$35,000 pour faire cela, et cela laissait \$65,000 devant être dépensés sur la partie terminée du chemin. Le marché qu'il a maintenant conclu est meilleur que le précédent, de toute la somme de \$400,000 et aussi de tout le montant de la subvention qu'il a payée, plus les \$65,000 qu'il n'est pas obligé de déboursier sur la partie terminée du chemin.

Pouvait-il y avoir une plus grande justification pour l'opposition au projet de la part du parlement, pour son rejet par le Sénat, que celle qu'il a présentée lui-même ? Il a dit très naïvement et très innocemment en déposant son projet de loi : Nous avons calculé l'intérêt de la subvention sur la base de 4