

dien du Pacifique. Il n'y est nullement question du transport de la ligne mère au chemin de fer du Grand Tronc, de l'extrémité du pont Victoria, et dans la mesure où j'en puis juger, il n'est nullement question dans ce document du droit de raccordement entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Une des principales raisons alléguées par le ministre pour établir que cette convention est bien préférable à l'ancienne—

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais dit que cette convention fût supérieure à l'ancienne.

M. HAGGART : Vous verrez par la déposition de M. Wainwright, au comité, qu'une des plus fortes objections de la Compagnie du Grand Tronc est qu'il s'agissait d'un important chafnon se rattachant à leur voie, et la proposition de transporter au gouvernement ce raccordement entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique a failli faire avorter les négociations.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avais, d'abord, pensé que vous vouliez m'attribuer personnellement certaines paroles ; or, maintenant, il paraît que ce sont d'autres personnes qui ont exprimé cet avis.

M. HAGGART : Le ministre a dit, en comité, que le gouvernement avait non seulement fait une convention satisfaisante, mais qu'il avait effectué des arrangements dans le but d'obtenir un raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Effectivement ; mais l'honorable député dit que j'ai déclaré que cette dernière convention est bien supérieure à l'ancienne. Cela est inexact.

M. HAGGART : Elle n'est donc pas meilleure qu'à l'ancienne ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas de cela qu'il s'agit ; mais de votre affirmation.

M. HAGGART : Quand il a dit cela, le ministre faisait observer au comité que les arrangements qu'il avait faits d'après la nouvelle convention étaient supérieurs à ceux stipulés par l'ancien traité, surtout au sujet des gares-terminus, et du prix payé pour leur usage ; or, à mes yeux, cela justifie l'attitude du Sénat, quand il a rejeté l'ancienne convention.

A la séance de cet après-midi, le ministre a dit à la Chambre qu'il n'est point responsable de la déclaration faite par un ministre au Sénat, en présentant les résolutions l'année dernière.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voilà ce que j'ai voulu dire. On a affirmé que j'avais autorisé un membre du Sénat à faire certaine déclaration, chose que je nie absolument. Mais il va sans

dire, que tout membre du cabinet est responsable des déclarations de ses collègues à ce sujet.

M. HAGGART : Il ne s'agissait point de cela ; je disais qu'un ministre avait déclaré en plein Sénat, sous sa responsabilité de ministre, que l'on nous fournirait un état du chemin de fer du comté de Drummond et du Grand Tronc, de Lévis à Montréal. Or, le ministre (M. Blair) déclare qu'il lui est impossible de nous fournir ce renseignement. Je ne crains pas d'affirmer ici qu'il pourrait facilement nous faire connaître les recettes de chaque section de la voie. Il n'est pas une seule ligne donnée à bail, sur les chemins de fer des Etats-Unis et du Canada, dont les recettes et les dépenses ne fassent l'objet d'une comptabilité distincte ; et quand le gouvernement nous a proposé de prendre à bail cette ligne du Grand Tronc, il a déclaré qu'il paierait une proportion sur la totalité des recettes de ce chemin. Comment le gouvernement pourrait-il payer une proportion sur la totalité des recettes, à moins de tenir compte des recettes brutes ? C'est là le point que je mettais en relief, quand j'ai dit que le leader du Sénat avait promis que cette comptabilité serait fournie au pays. C'est alors que l'honorable ministre (M. Blair) m'a répondu : "Je ne suis pas responsable de ce qui peut se dire au Sénat." Voilà certainement une nouvelle théorie sur les droits des ministres ; et d'après cette théorie, lorsque le ministre représentant le gouvernement au Sénat, fait une déclaration afin d'engager ce corps à confirmer le marché en question, les ministres aux communes ne seraient point responsables de pareille déclaration. Etant donné le mode de comptabilité actuellement en vigueur sur l'Intercolonial, le gouvernement pourrait facilement nous faire connaître les recettes et les dépenses brutes de la voie, ainsi que les profits nets réalisés sur cette section. On nous a promis ce renseignement, et le gouvernement vient aujourd'hui nous présenter une série de résolutions, sans songer à remplir sa promesse ; voilà ce dont je me plains.

L'honorable député n'a pas dit un seul mot de la convention conclue avec la Compagnie du Grand Tronc. Je voudrais savoir si le gouvernement a, oui ou non, l'intention d'exécuter cette convention. Je voudrais savoir s'il a l'intention de compléter les arrangements qu'il a communiqués à la Chambre, la session dernière et la session précédente, et cela dans le but de transporter le trafic de l'Intercolonial par la voie du Grand-Tronc, jusqu'à Montréal.

Où faut-il puiser ce renseignement ? J'ai en vain, parcouru les comptes publics et le rapport de l'auditeur général, sans y trouver qu'il ait été versé un seul sou à la Compagnie du Grand Tronc. Comme le ministre s'est servi de ce chemin et qu'il a payé une subvention à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond pour quatre mois de l'exercice finissant en juillet dernier,