

AJOURNEMENTS—*Suite.*CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DU SAINT-JEAN—*Suite.*

M. Carvell—*Suite.*

3147; si ces lignes ne peuvent avoir de raccordements avec le Grand-Tronc-Pacifique, elles ne rapporteront pas assez pour acquitter le coût de la graisse destinée aux essieux des locomotives et des wagons—3147; l'Intercolonial perdra annuellement des centaines de milliers de dollars s'il tente d'exploiter cette ligne comme entreprise locale—3147; le seul moyen d'assurer une sécurité parfaite, au point de vue de la province ou à celui du Canada tout entier, c'était de faire passer dans la pratique l'idée conçue à l'origine d'exploiter ce chemin de fer de Grand-Falls à Saint-Jean (N.-B.)—3147; les promoteurs ont mené les choses rondement—3148; ce n'est plus \$1,000,000 qu'il leur faut mais bien \$3,000,000—3148; faire du carottage—3149; faire venir un certain personnage des Etats-Unis, M. Arthur R. Gould—3149; gouvernement lui a donné tout ce qu'il désirait—3150; M. Gould a eu toute l'affaire en main propre—3151; compagnie du chemin de fer Saint-Jean à Québec a fait cession de ses biens à la Quebec and St. John Construction Company—3151; la Quebec and St. John Construction Company n'a pas M. A. R. Gould pour président, mais elle a le fils de M. A. R. Gould, et le fils de M. A. R. Gould et ses associés américains sont les gens qui prennent notre bon argent et l'apportent à New-York, et la ligne est construite à New-York—3151; nous ne pouvons pas enquêter sur cette affaire, car l'argent est globalement remis à la maison new-yorkaise—3151; le parti conservateur du Nouveau-Brunswick remet des millions à une maison américaine qui fait affaires à New-York, et dont les livres sont à New-York—3151; nous allons chercher à faire enquête sur cette affaire—3151; compagnie a fait un profit net de \$18,000 par mille dans la construction sans rien déboursier—3153; graffileurs américains et canadiens—3153; gaspillé un million au bénéfice des manipulateurs—3155; l'affaire du chemin de fer de Southampton—3156; un autre vol—3156; la clé de la situation—3158; tout ce que je demande, c'est de réserver le contrat de subvention jusqu'à ce que nous ayons pu tirer cette affaire au clair—3158; la province du Nouveau-Brunswick devrait accorder une garantie des obligations, laquelle, jointe à la subvention de l'Etat, permettrait de mener l'entreprise à bonne fin—3158.

Hon. M. Hazen—Le but de M. Carvell—3159; les subventions versées au chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, par le département des Chemins de fer et des Canaux, sous l'empire de la loi, n'ont pas excédé la limite spécifiée—3159; tout s'est fait en règle, et les sommes appliquées à la construction du chemin de fer justifiaient le département de verser les montants de la subvention qu'il a versés—3159; le gouvernement du Nouveau-Brunswick a ordonné une enquête sur les accusations—3160; avant de condamner ou de justifier les inculpés nous devrions

AJOURNEMENTS—*Suite.*CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DU SAINT-JEAN—*Suite.*

Hon. M. Hazen—*Suite.*

attendre que la commission royale ait présenté son rapport—3160; historique inexact du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean—3161; M. Frank Black, député de Westmoreland, a déclaré que chaque dollar provenant de la vente de ces obligations garanties pour le chemin de fer a été appliqué à la construction de la voie ferrée, outre d'autres capitaux—3163; ce qui s'est passé en 1910—3164; type de la ligne—3164; chemin de fer construit en conformité aux exigences de la loi—3165; difficultés financières—3165; dépenses ont été approuvées par tous les membres de l'assemblée législative—3167; l'enquête démontrera que pas un dollar n'a été détourné de ses fins légitimes et que tout l'argent voté et payé a été employé à la construction de la ligne—3168; l'enquête démontrera aussi que le Nouveau-Brunswick et le Canada ont fait une excellente opération en venant en aide à une entreprise aussi nécessaire—3168.

M. Michaud—Pas satisfait de la manière dont cette ligne a été construite—3168; entreprise aurait dû être confiée à des canadiens et non à des américains—3168; on n'a pas suivi le type de la voie exigé dans le cahier de charge—3169; gouvernement provincial ne tenait compte que de ses amis politiques—3169.

M. McLeod (York, N.-B.)—Malhonnêteté intellectuelle—3170; hommes politiques du Nouveau-Brunswick se sont fait un jeu de ce chemin de fer—3171; si la vallée du Saint-Jean ne fut pas dotée d'un chemin de fer avant aujourd'hui la faute en est au parti libéral—3172; ce qui s'est passé en 1910—3173; nous ne voulions pas construire à travers le Nouveau-Brunswick un réseau comme le Transcontinental, qui a coûté \$102,000 au mille—3174; nous voulions construire une ligne meilleure que l'Intercolonial, et supérieure au Pacifique-Canadien dans le Nouveau-Brunswick, et nous avons fait un contrat ou une convention pour louer pendant 99 ans le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, qui devait être exploité par le gouvernement du Canada comme partie du régime des chemins de fer nationaux—3174; la vente des obligations—3174; pas un seul dollar n'est allé à New-York ou à aucun autre endroit dans les Etats-Unis, mais tout l'argent est resté à Montréal, dans le Canada, et à la garde de la Prudential Trust Company pour être payé seulement sur l'autorité d'un décret du conseil—3175.

Hon. M. Emmerson—Les faits sont que dans la province du Nouveau-Brunswick, on a voulu construire une voie ferrée, et que la province, outre les subventions accordées à cette voie par le parlement du Canada, avait engagé son crédit dans une garantie des obligations de la compagnie—3179; du produit des obligations ainsi garanties par la province il a été détourné de ses fins légitimes la somme de plus d'un demi-million—3179; il a été fait de-