

M. MITCHELL : Voici les faits : L'honorable député dit que l'argent a été voté après son arrivée ici. Je lui dis que cet argent a été voté un an avant son arrivée ici, et deux compagnies se sont disputé le contrat de construction.

La question de savoir où appliquer la subvention resta en suspens jusqu'à l'année suivante. Lorsque l'honorable député arriva ici, il engagea le gouvernement—et je crois que le gouvernement peut me donner raison sur ce point—il engagea le gouvernement, dit-je, à transférer la subvention, qui était accordée à mon terminus, à l'autre extrémité de la ligne, c'est-à-dire à faire l'application de cet argent sur les 38 milles qui s'étendent de mon terminus à l'autre terminus du chemin. Le gouvernement fit voter une somme spéciale pour l'embranchement d'Indiantown, et se servit du crédit que j'avais fait voter, d'abord, pour construire le chemin comme entreprise du gouvernement. Je voulais la construction du chemin; mais c'est le crédit voté, un an avant l'arrivée de l'honorable député ici, qui a été appliqué à cette œuvre. Quant à l'assertion que le chemin ne rapportera jamais de quoi payer l'huile de son graissage, je dirai à l'honorable député qu'il traverse une aussi bonne section du pays qu'il est possible d'en trouver dans le Nouveau-Brunswick. Cette section est bien habitée, d'une extrémité à l'autre. Il n'y a pas un seul lot vacant sur les 18 milles que traverse ce chemin.

Embranchement de Saint-Charles..... \$222,091.46

M. LANGELIER (Québec) : Cette somme est-elle destinée à achever le paiement des dommages causés aux terres traversées par cet embranchement ?

Sir CHARLES TUPPER : C'est pour payer les adjudications des arbitres officiels et les jugements de la cour de l'Échiquier.

M. DAVIES : Cette somme paiera-t-elle toutes les réclamations qui résultent de cet embranchement ?

Sir CHARLES TUPPER : Non, pas tout à fait. Il faudra peut-être \$25,000 de plus. Le coût total a été de \$1,114,240.97, et la longueur totale de l'embranchement est de 16 milles.

M. LANGELIER : Je crains que les réclamations les plus élevées n'aient pas encore été réglées. Je connais une réclamation de plus de \$200,000, qui n'est pas encore réglée, et je ne sais pas quand elle le sera.

M. McMULLEN : Le ministre peut-il donner l'estimation originale du prix que devait coûter cet embranchement ?

Sir CHARLES TUPPER : Je ne m'en souviens pas; mais elle a été dépassée considérablement. J'ai soumis l'estimation originale à la Chambre, et elle avait été préparée avec soin. Cette estimation fut faite sur le rapport des ingénieurs et des personnes qui connaissaient le mieux cette section du pays, ainsi que la valeur des dommages qui en résulteraient.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je crois que cette estimation était de \$350,000.

M. MILLS : L'honorable ministre voudrait-il nous dire combien il reste à dépenser sur ces \$220,000 ?

Sir CHARLES TUPPER : Environ \$40,000, je crois.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Machines, \$10,000. J'ai demandé si cet item est porté au compte du capital ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui, je vais vous répondre. Cet item est composé d'articles, parmi lesquels se trouvent un tour mécanique de \$2,600; un tour mécanique auxiliaire, \$920; un polisseur de \$250; un autre tour mécanique pour la Rivière du Loup, \$3,100; un autre polisseur de \$1,200.

M. MITCHELL : Matériel roulant, \$100,000. Une partie de cet argent a-t-elle été employée à payer les charrues à neige de l'honorable député de York (M. Temple) ?

M. TEMPLE

Sir CHARLES TUPPER : Je crois pouvoir répondre non.

M. MITCHELL : Je demande cette information, parce que j'ai entendu dire que l'honorable monsieur avait ou fourni des charrues à neige, ou envoyé au gouvernement un brevet d'invention pour une charrue à neige, et je croyais que ce fait aurait pu expliquer son attitude.

M. McMULLEN : Ces \$100,000 sont-elles chargées au compte du capital ou au compte des dépenses courantes ?

Sir CHARLES TUPPER : Au compte du capital. L'item se décompose comme suit : un char au lait, \$2,500; 150 chars à charbon, de 20 tonnes, \$22,500; excédant du coût pour les 100 locomotives, avec freins à air, en sus de l'estimation, \$10,000.

M. JONES : J'espère que ce crédit avec celui déjà voté permettra au ministre des chemins de fer de pourvoir le chemin de chars-dortoirs. Le matin où je suis parti d'Halifax, nous n'avons pas eu de chars-dortoirs avant d'être arrivé à Bedford. Puis, quand nous sommes venus à Moncton, le char, dans lequel je me trouvais, est allé dans le Nouveau-Brunswick, et là encore nous n'avons pas eu de char-dortoir avant d'arriver à Campbellton. Je crois que ce n'est pas très commode sur un chemin comme l'Intercolonial.

Sir CHARLES TUPPER : Cela démontre le remarquable esprit d'économie de l'administration.

M. McMULLEN : S'il faut charger ces items au compte du capital, et si l'on continue ainsi à porter au compte du capital tout le matériel roulant, qui est fourni à l'Intercolonial, et que rien ne soit chargé au compte des frais de roulage, le compte du capital va atteindre une somme très considérable. Il est absurde d'acheter du matériel roulant, d'année en année, et de le charger au compte du capital, sans rien entrer au crédit de ce compte pour l'usure, qui devrait être porté au compte des dépenses courantes. D'après ce système, que va devenir le compte du capital ? Le compte du capital va se trouver chargé de cinquante, ou soixante millions, tandis que le matériel roulant ne vaudra pas plus de vingt millions, vu que ce matériel sera usé. C'est un très mauvais système, et il vaudrait mieux porter le matériel roulant au compte des frais de roulage.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député se trompe en supposant que tout le nouveau matériel roulant est imputé au capital. Chaque partie de ce matériel une fois imputée au capital y reste. S'il est endommagé par accident ou par l'usure, il doit être remplacé et imputé au revenu. Si une douzaine de locomotives sont détruites, elles sont réparées ou remplacées par de nouvelles, et le coût porté au compte du revenu. Ce n'est que le premier équipement du chemin, avec les locomotives et wagons requis pour augmentation du trafic, qui est porté au compte du capital, mais une fois sur le chemin toutes les dépenses sont imputées sur le revenu.

M. MILLS (Bothwell) : L'honorable ministre voudrait-il dire, si c'est la règle adoptée, pourquoi il a chargé au compte du capital la réparation de certains chars ?

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député veut parler de la transformation des chars-dortoirs. C'est une affaire toute différente. Ils ne nous appartenaient pas; mais après les avoir achetés, il a fallu les transformer pour les mettre sur le chemin. Si l'un de ces chars est endommagé, il faut le réparer, et s'il est détruit, il faut le remplacer en le portant sur le compte du revenu. La même chose peut se dire des freins. On les emploie pour protéger la vie des passagers; mais une fois posés sur le chemin, ils doivent être entretenus et chargés au compte du revenu.

M. JONES : Si le ministre des finances avait obéi à l'ordre de la Chambre et produit l'état des dépenses du compte du capital, nous aurions évité cette discussion. Au lieu de détailler les dépenses, l'honorable ministre a simplement