

L'hon. M. GRAHAM: Le total ne comprend pas les réclamations des entrepreneurs qu'on peut envoyer à la cour de l'Échiquier ou régler à l'amiable. Il est donc évident qu'on n'a pas encore calculé le coût réel de ces travaux.

Le ministre des Chemins de fer a soumis cet état à M. Chamberlin le 23 janvier. Sa lettre ne fait mention que de cet état et voilà pourquoi je n'ai pas besoin de la lire. Le 25 janvier, M. Chamberlin a accusé réception de cette lettre. Le 2 février, M. Gordon Grant, ingénieur en chef du Gouvernement, écrit à M. Woods, ingénieur en chef suppléant du Grand-Tronc-Pacifique. Sa lettre s'explique parfaitement d'elle-même. On y fait observer que la construction et l'acceptation relèvent de l'action conjointe de l'ingénieur en chef du Gouvernement et de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. Sans cette acceptation, il ne peut exister d'achèvement réel de la construction de cette voie ferrée.

La lettre est ainsi conçue:

2 février 1915.

Monsieur H. A. Woods,
Ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, Winnipeg.

Monsieur,

En vertu de l'article 7 de l'annexe à la loi relative au chemin de fer Transcontinental national de 1903, il est stipulé que les travaux à exécuter sur la division de l'est du Transcontinental national seront soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation collective de l'ingénieur en chef nommé par le Gouvernement, et de l'ingénieur en chef de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement est d'avis que cet article a été observé en tous points; mais, afin de donner à cette assertion la forme désirable, j'ai inclus l'acceptation que j'ai exécutée en ma qualité d'ingénieur en chef de l'État, et je vous demanderai de vouloir bien avoir la bonté de la signer en votre qualité d'ingénieur en chef, ou ingénieur en chef intérimaire de la compagnie. L'acceptation est en double et vous avez la liberté de garder un des doubles pour la compagnie.

Votre tout dévoué,

(Signé): Gordon Grant,
Ingénieur en chef.

Cette lettre contenait une acceptation collective que devait signer l'ingénieur de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il refusa de la signer en disant que la ligne n'était pas finie. Je donnerai lecture de sa lettre dans quelques instants. Il y a une autre lettre du ministre des Chemins de fer et des Canaux, que, pour être juste envers le ministre, je dois insérer au hasard, afin de compléter le dossier autant que possible. Elle vient après sa lettre du 23 janvier, dans laquelle sont donnés les chiffres de l'ingénieur en chef.

[L'hon. M. Cochrane.]

Cette lettre est conçue en ces termes:

3 février 1915.

Monsieur E. J. Chamberlin,
Gérant général du Grand-Tronc-Pacifique,
Montréal.

Monsieur,

Au sujet de ma lettre du 23 janvier, dans laquelle je vous ai transmis un état des travaux de la division est du Transcontinental national, je désire vous faire observer que la somme portée à l'état pour l'achèvement de certains travaux n'est pas comprise, pour le moment, dans le montant sur lequel l'intérêt devrait être calculé. Les travaux non achevés ne forment pas présentement une partie essentielle du Transcontinental et notre intention est de calculer l'intérêt sur la seule partie terminée. Le Gouvernement fait préparer par ses vérificateurs un rapport sur le coût de ces travaux, et le résultat vous en sera communiqué en temps et lieu.

Votre tout dévoué,

(Signé): Frank Cochrane.

Cette lettre dit clairement que l'état fourni précédemment ne doit pas être considéré comme le montant définitif sur lequel le chiffre de la redevance sera basé, car le ministre dit nettement: Cette somme comprend les frais jusqu'au 31 décembre 1914; mais plus tard, lorsque la ligne sera terminée—c'est le seul sens que l'on puisse donner à ces mots—le coût total du Transcontinental sera calculé et l'intérêt sur le coût fixera la redevance prévue dans la convention et la loi de 1903.

Cela indique clairement que le ministre ne considère pas que la ligne est achevée. L'ingénieur en chef est d'avis que la ligne peut être exploitée dans l'état où elle est actuellement, mais le ministre admet dans toutes ses lettres que la ligne n'est pas achevée conformément au contrat.

L'hon. M. COCHRANE: Un chemin de fer est-il jamais terminé?

L'hon. M. GRAHAM: On peut dire qu'un chemin de fer n'est jamais terminé et je crois que le ministre le dit dans une de ses lettres, mais il peut être terminé suivant les termes d'une convention, bien qu'il puisse demander continuellement des changements. Le ministre dit clairement dans sa lettre qu'il croit que la ligne est en état d'être exploitée.

Le 3 février, il y a une autre lettre dans laquelle le ministre insiste de nouveau pour que la compagnie signe la convention, et il mentionne la somme qu'il faudrait dépenser sur la division Est, c'est-à-dire \$5,000,000.

L'hon. M. COCHRANE: Parfaitement.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre demande à la compagnie de se mettre en état de fournir le matériel roulant pour l'exploita-