

D'après mon honorable ami, ni M. Gould ni sa compagnie n'auraient versé un sou de leur argent; cependant, d'après les ingénieurs du Gouvernement fédéral et du gouvernement provincial, nous n'avons vraiment payé que les cinq septièmes du coût réel de cette voie. La seule exception, c'est que nous leur avons payé le coût réel des rails d'acier et des ponts d'acier. Donc, nous n'avons encore payé, à l'heure qu'il est, que les cinq septièmes de ce qu'ont coûté les 17 milles maintenant en voie de construction et pour ainsi dire achevés.

M. CARVELL: Y compris ou non compris l'argent voté par le Gouvernement fédéral à titre de subvention?

M. McLEOD: Non compris cet argent-là. Je parle sous ma responsabilité de député, sachant ce que je dis—contrairement à certains députés—et j'affirme que nous leur avons payé les cinq septièmes, à l'exception des rails et des ponts d'acier dont nous leur avons payé la pleine valeur.

M. CARVELL: Et ils eurent, à part cela, la subvention fédérale?

M. McLEOD: Ils l'ont eue après avoir établi à la satisfaction du ministère, qu'ils l'avaient gagnée, et pas avant.

M. CARVELL: Ma cause est à peu près établie.

M. McLEOD: Pas du tout. Puis il s'est agi des obligations que nous avons garanties. La loi provinciale de 1910 autorisait l'émission d'obligations pour \$35,000 et non pour \$25,000 par mille. C'est \$25,000 par mille que nous devons garantir. Mais si mon honorable ami veut être franc, il admettra qu'en 1910 la prospérité régnait, l'argent était facile à emprunter et tout le monde savait qu'on pourrait facilement négocier pour \$10,000 d'obligations du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean portant seconde hypothèque. F. J. Lisbon et compagnie, de New-York, au sujet de qui nous avons les rapports les plus favorables, nous assuraient qu'ils négocieraient les obligations portant seconde hypothèque. Mais survint au pays un malaise financier comme il en survient parfois dans tous les pays, et les obligations portant seconde hypothèque ne purent être placées.

Puis nous passâmes encore \$2,000,000 à cette clique de boodlers, comme l'appelle mon honorable ami. Qu'aurions-nous dû faire? Nous avons garanti \$25,000 par mille; nous recevions \$6,400 par mille du Gouver-

nement fédéral à titre de subvention et nous avions à construire non pas un chemin de fer qui devait coûter plus cher qu'on ne l'avait prévu, mais un chemin de fer qui n'était pas achevé, parce que nous n'avions pas d'argent pour satisfaire à l'estimation de \$42,000 ou \$43,000 par mille que nos ingénieurs avaient donnée. Devions-nous laisser l'entreprise en suspens ou la poursuivre jusqu'au bout? Les hommes qui présidaient alors aux destinées du Nouveau-Brunswick décidèrent qu'il n'y avait qu'une chose à faire. Leur contribution à la construction de ce chemin était de \$25,000 par mille et ils percevaient une subvention de \$6,400 par mille. Que l'honorable député n'oublie pas que le Transcontinental fut construit, comme il l'a dit, de façon à avoir une pente de .4 p. 100. Il n'a pas mentionné, cependant, que la ligne dont il s'agit dans ce débat avait une pente de refoulement de 1½ p. 100 à Wapski, dans le comté de Victoria.

M. CARVELL: De un dixième seulement.

M. McLEOD: C'est plus que cela. L'honorable député admet que la voie a une pente de un dixième p. 100 et a coûté 102,000 par mille, et il voudrait que notre ligne coûtât seulement \$31,400 par mille. Quoi que l'on fasse on n'aboutira jamais qu'à surprendre l'honorable député en flagrant délit d'hérésie et en train de chercher à se faire de la popularité faute de faits sur lesquels il puisse se baser. Ainsi, il a demandé pour ainsi dire à genoux et les yeux pleins de larmes, que ces grands ponts fussent construits, sans quoi, disait-il, tout l'argent consacré à la construction de cette voie serait de l'argent gaspillé. N'est-ce pas ce qu'il a dit?

M. CARVELL: Non. Je me suis borné à dire qu'il était nécessaire de les construire.

M. McLEOD: Je pense qu'il est allé plus loin.

M. CARVELL: Faites-en ce que vous voudrez.

M. McLEOD: Je serai juste. Admettons que mon honorable ami se soit borné à dire qu'il est nécessaire de construire ces ponts.

Au sujet du pont de Mistake, nous avons le rapport de M. Monsarrat, un de nos plus éminents ingénieurs des ponts, qui dit que ce pont coûtera \$2,063,000, s'il y a vraiment moyen de le construire. Pour moi, j'avoue-