

a convenu d'acquérir les lignes en conformité de la loi. Le ministère des Chemins de fer s'est alors mis à l'œuvre pour les compléter afin de les exploiter, et il a dépensé à cette fin la somme de \$332,000. Je crois qu'il n'y a pas d'autre chose à faire alors que de laisser ce crédit dans le budget.

M. CARVELL: Les explications du ministre sont telles que je ne puis laisser passer ce crédit sans protester, bien que ce ne fut pas mon intention de prendre part à la discussion. Il m'a été impossible, l'année dernière, d'assister à toute la discussion qui a eu lieu sur cette question, vu que d'autres occupations m'appelaient ailleurs, et je n'ai jamais beaucoup étudié cette affaire. J'ai toujours pris pour règle de ne pas discuter des questions de ce genre, à moins d'avoir pu les étudier avec soin. Pendant les dernières trente minutes, j'ai examiné la loi et le jugement du juge Cassels, et je ne puis pas comprendre que le ministre prétende que le Gouvernement a droit de prendre une partie seulement de ces chemins de fer.

L'hon. M. REID: C'est ce que j'ai dit, je crois.

M. CARVELL: Alors, le crédit doit certainement être rayé. Je vais citer la loi sur laquelle se base le ministre. Je n'examinerai pas les raisons qui ont fait agir le Gouvernement. Je ne crois pas que celles qui ont été données justifiaient l'adoption de cette loi. Bien que je ne fusse pas dans la Chambre, j'ai une connaissance assez générale des faits, et je dois dire que cette transaction n'indique pas un grand génie des affaires de la part du Gouvernement; je sais aussi que, comme homme d'affaires, le ministre des Chemins de fer ne l'approuve pas. Je suis du même avis que mon voisin (M. Lemieux); je ne dis pas cela pour flatter ce ministre, mais je considère qu'il est un homme entendu dans les affaires.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est très vrai.

M. CARVELL: Et je sais qu'il doit détester tout ce qui a été fait. Mais il nous faut prendre les choses telles qu'elles sont. La loi dit:

1. Le Gouverneur en conseil peut autoriser le ministre des Chemins de fer et des Canaux et lui donner le pouvoir d'acquérir, sous le régime d'une "Loi modifiant la loi des Chemins de fer de l'Etat et portant autorisation d'acheter certains chemins de fer," chapitre 16 des lois de 1915, et aux termes et conditions que le Gouverneur en conseil peut approuver, les chemins de fer décrits dans l'annexe à la présente loi, ainsi que tel équipement, dépendances et propriétés employés relativement à ces chemins

de fer, que le Gouverneur en conseil peut juger nécessaires pour leur exploitation.

Non pas d'acquérir un chemin de fer, mais, tous les chemins de fer décrits dans l'annexe. L'article 2 dit:

2. La considération à payer pour chacun des chemins de fer et pour tout équipement, dépendances et propriétés qui peuvent être acquis comme susdit sera leur valeur telle que déterminée par la cour de l'échiquier du Canada; ladite valeur devant être le coût réel desdits chemins de fer, moins les subventions et moins la dépréciation, mais ne devant pas excéder \$4,349,000, à l'exclusion de la dette en obligations en cours que le Gouvernement doit assumer, mais que ne doit pas excéder \$2,500,000.

Ils sont traités là comme une seule et même chose, et je vois par le jugement de M. le juge Cassels qu'il existait antérieurement une convention réunissant ces trois chemins de fer dans les mains d'une seule compagnie, et nous savons que cela est vrai. On l'a appelée, je crois, la compagnie du chemin de fer de Québec, dont les actions étaient cotées sur le marché.

L'hon. M. REID: C'est la compagnie dite Québec, Light Heat and Power Company.

M. CARVELL: Elle est mentionnée dans les journaux et à la Bourse sous le nom de chemin de fer de Québec. On sait que les actions se vendaient 10, 11, 12 ou 13 dollars chacune et que, dès le vote de cette loi, elles commencèrent à monter et atteignirent jusqu'à 40 ou 45 dollars, je crois.

L'hon. M. REID: Je ne crois pas qu'elles aient jamais atteint ce chiffre.

M. CARVELL: En tout cas, de 30 à 40. Après la décision rendue par M. le juge Cassels, elles recommencèrent à descendre. Etant donné l'état de nos finances, selon que l'a fait observer avec beaucoup de justesse mon honorable ami de Kingston (M. Nickle), il conviendrait de discuter à fond les circonstances de cette affaire. Malgré l'heure avancée, je vais prendre sur moi de consigner aux Débats une partie du jugement de M. le juge Cassels. J'admets n'en avoir pris connaissance que ce soir, et je doute que parmi la députation il s'en trouve beaucoup qui l'aient lu. Il n'est pas besoin d'être avocat pour le comprendre. Il suffit de l'avoir lu pour en conclure que le Gouvernement n'est pas justifiable de forcer le consentement de la Chambre à cette dépense, sans mépriser la loi de 1916, l'enquête faite sur les frais d'établissement du chemin de fer, la décision de M. le juge Cassels, en un mot tout ce qui a été fait jusqu'ici, et dire: en dépit de toutes ces choses, nous allons venir à la rescousse de notre ami politi-