

Revenons au témoignage de M. Wainwright (p. 48). L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux avaient à décider lequel des trois tracés était le meilleur.

Q. Quelle est aujourd'hui, d'après vous, la valeur, par mille, du chemin de fer du comté de Drummond?—R. Je puis répondre à cette question en vous disant ce que coûte la construction des chemins de fer dans la province de Québec; en vous disant ce que nous avons dépensé pour construire des voies ferrées.

Pour donner une opinion au sujet du chemin de fer du comté de Drummond, il me faudrait en faire un certain examen, et être un peu au fait des détails. Je puis vous dire que trois chemins de fer de la province de Québec ont été construits sous ma surveillance, savoir : Le chemin de fer de jonction de Beauharnois, qui a été bâti suivant un contrat de subvention, avec de légères lisses de cinquante-six livres, dont le parcours s'étend du comté de Beauharnois, et qui coûte environ \$17,000 par mille au chemin de fer du Grand Tronc du Canada; le chemin de fer de jonction de Champlain, bâti de la même manière, et avec des lisses de soixante-cinq livres, et qui coûte à la compagnie de \$18,000 à \$19,000 par mille; le chemin de fer de Jacques-Cartier, qui relie le Grand Tronc au chemin de fer Canadien du Pacifique dans le comté de Jacques-Cartier, bâti avec des lisses de cinquante-six livres seulement, et qui coûte un peu plus de \$19,000 par mille au Grand Tronc. J'ai été sur le chemin de fer du comté de Drummond, et je dois dire que les quarante-trois milles récemment bâtis de ce chemin sont, à mon avis, d'une construction bien supérieure à celle d'aucun des chemins que je viens de nommer. L'autre partie du chemin n'est pas aussi bonne, naturellement, car les lisses en sont plus légères. Par conséquent, la construction n'en est pas aussi coûteuse.

Ainsi, voilà l'exemple de trois chemins qui ont coûté de \$17,000 à \$19,000 par mille. Or, le ministre des Chemins de fer et Canaux a acquis ce chemin moyennant \$12,000 par mille. Comparez un instant.

Mais il y a plus. A la page 54, M. Wainwright cite le cas du prolongement de la Rivière-du-Loup :

Q. Vous avez parlé de la valeur des chemins de fer à l'époque actuelle comparativement à autrefois, vous appelez-vous la valeur qu'il fut convenu d'assigner, entre le gouvernement et votre compagnie, à une simple fondation de chemin, sans lisses, sans traverses et sans autre chose que la fondation nue, située entre la Rivière du Loup et Lévis?—R. Dois-je comprendre que vous parlez de l'achat de la ligne du chemin de fer de la Rivière-du-Loup?

Q. Je suppose que ça le comporterait. Vous rappelez-vous le prix payé à cette époque?—R. Voulez-vous dire le montant qui fut payé?

Q. Oui, si vous voulez?—R. Ce serait un million et demi de dollars.

Q. Pour combien de milles?—R. M. Schreiber pourra le dire. Je pense que c'était cent vingt-six milles, environ.

Q. Le gouvernement a acheté cela du Grand Tronc, en quelle année?—R. En 1879, je pense.

Q. C'était absolument la fondation, dans l'état où elle se trouvait alors, sans lisses, sans traverses, c'est-à-dire la fondation du chemin, absolument dégarantie?—R. Oui.

Q. Combien cela a-t-il été payé?—R. \$1,500,000, je crois. Le contrat le mentionne.

Q. Vous avez parlé de la partie de votre ligne s'étendant de Lévis à Richmond, à quel prix estimez-vous cette partie-là?—R. Environ \$2,000,000--de \$2,000,000 à \$2,500,000.

Q. C'est environ 80 milles n'est-ce pas?—R. Plus que cela, près de 90 milles. Ça nous a coûté de \$20,000 ou \$25,000 par mille.

Ainsi, le ministre des Chemins de fer et Canaux avait ces exemples sous les yeux lorsqu'il tâchait de résoudre la question de savoir si l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond moyennant \$12,000 par mille était une proposition d'affaires raisonnable. Je le demande, est-il un membre de cette Chambre qui voudra dire que l'acquisition de ce chemin moyennant \$12,000 par mille, alors que nous savons par une preuve prise sous serment quel a été le prix de ces autres chemins, ne constituait pas un marché parfaitement raisonnable et acceptable? Tous ceux qui ont le respect de leur opinion ne peuvent dire autrement. Tout homme d'affaires juste serait parfaitement satisfait de cette preuve, et en considérerait les renseignements qu'elle fournit suffisants pour le justifier de procéder à clore immédiatement l'affaire.

Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux avait encore à examiner et à considérer autre chose. Ainsi, il s'agissait de savoir combien le chemin pouvait rapporter. Cependant, d'après mon peu d'expérience de cette besogne, je suis d'avis que le rapport présent, ou passé ou possible de ce chemin, en tant que provenant des localités qu'il traverse, n'est d'aucune conséquence dans la considération de la question concernant le prolongement du réseau à Montréal. La valeur de ce chemin, à mon avis, si ce n'est comme chaînon d'un réseau, ne serait pas si grande. Néanmoins, le ministre des Chemins de fer et Canaux fut un peu plus particulier, et il s'est enquis de ce que pourrait rapporter le chemin tel qu'existant alors; et il a constaté que les recettes nettes des deux ou trois dernières années qui ont précédé l'époque où il a commencé les négociations, ont varié de \$30,000 à \$35,000, lesquelles, soit dit en passant, ont été appliquées à l'amélioration du chemin. Or, un chemin qui peut rapporter ces recettes nettes malgré les grandes difficultés au milieu desquelles le chemin de fer du comté de Drummond doit avoir été exploité, n'est pas un chemin à dédaigner. Je dirai certainement que ce n'est pas là un chemin qu'on pourrait acquérir pour \$500,000. Un moment de réflexion suffit pour convaincre qu'un chemin rapportant un bénéfice net de \$30,000 à \$35,000 vaut assurément plus de \$500,000.

Cependant, après avoir constaté le coût du chemin et ce qu'il pouvait rapporter, le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est assuré ensuite des concessions qu'il pourrait obtenir et de la compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et du Grand Tronc, mais de celui-ci surtout, lequel doit faire l'objet de notre considération dans la discussion de la proposition actuelle.

Ensuite, il y a la ligne de Lévis à Richmond, mentionnée à la page 54 :