

J'ai eu l'occasion, dans un débat précédent, de parler des délibérations qui ont eu lieu à ce sujet. La ligne Allen, la ligne Donaldson, la ligne White-Star et toutes les compagnies de paquebots dont les navires viennent à Québec, furent également consultées. Il fut alors décidé que l'emplacement le plus avantageux était celui du marché Champlain. La compagnie prit ses dispositions en conséquence. Elle acheta le marché Champlain, de la ville de Québec, au prix de \$100,000. Les plans furent préparés et l'entreprise fut adjugée. Le Gouvernement actuel, en arrivant au pouvoir, annula le marché, en payant une somme de \$36,000 aux entrepreneurs, à titre de dédommagement.

L'hon. M. COCHRANE: Je crois que c'est plutôt \$26,000, mais je n'en suis pas certain.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Pourquoi a-t-on annulé ce marché? Pourquoi n'a-t-on pas construit la gare sur l'emplacement qui avait été choisi? Le Gouvernement a prétendu que son intention était d'avoir une gare centrale, pour le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien-Pacifique. Mon honorable ami sait qu'entre l'endroit où le Transcontinental rejoint les eaux de marée du Saint-Laurent et la gare du Pacifique-Canadien, il y a une distance moins trois quarts de mille et que, pour atteindre la gare du Pacifique-Canadien, il faudra creuser un tunnel sous le Cap-Diamant, à moins de construire une voie à travers le quartier le plus animé de la ville de Québec.

L'honorable ministre doit savoir—c'est l'opinion générale à Québec—que, pour les fins de cette entreprise, le nouvel emplacement n'est pas de moitié aussi avantageux que celui qui avait d'abord été choisi. Après avoir annulé le marché et changé la gare de place, il a dû admettre qu'il avait commis une erreur. Pas plus tard que l'an dernier, il a dû s'adresser au Parlement et demander un crédit pour construire une gare, exactement à l'endroit dont il n'avait pas voulu trois ans auparavant.

Tout cela a-t-il été fait dans l'intérêt du pays et le ministre peut-il prétendre qu'en agissant ainsi il protégeait les véritables intérêts de l'entreprise? Voudra-t-il prétendre qu'il a été guidé par un motif d'économie? Voyons un peu ce qui en est. L'emplacement, au marché Champlain, a coûté \$100,000, et la gare devait coûter \$1,000,000, soit, en tout, \$1,100,000. Que coûtera à l'Etat la mise à exécution de la convention conclue par le ministre avec le Canadien-Pacifique? Les documents qui ont été déposés aujourd'hui même font voir que l'ac-

quisition de la propriété du Canadien-Pacifique, dans son état actuel, augmentera de \$3,295,000 les dépenses imputables au capital; la construction de la gare coûtera \$2,000,000 et le terrain additionnel qu'il faudra acheter coûtera \$1,075,000. Cela donne un total de \$6,370,000, sur lequel l'Etat aura à payer un intérêt de 2½ p. 100, soit \$142,000 par année.

On ne peut donc pas prétendre que c'est par économie que le changement a été fait.

De plus, l'honorable ministre sait comme moi, que cette nouvelle gare du Canadien-Pacifique n'aura absolument aucune utilité pour le Grand-Tronc-Pacifique, si on ne creuse pas un tunnel sous le cap Diamant, pour relier la vallée de la rivière Saint-Charles à la vallée du fleuve Saint-Laurent.

Je répète que ces changements ont été faits sans le consentement de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si je me trompe, je consens à ce que l'on me fasse voir mon erreur, mais dans tous les documents qui ont été déposés aujourd'hui, on ne trouvera pas un mot pour contredire mon assertion. Jusqu'à preuve du contraire, je maintiens donc que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a jamais donné son consentement aux changements qui ont été faits.

Ces changements ayant été faits en dépit de la convention conclue avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il ne faut pas s'étonner si cette dernière ne s'empresse pas de prendre possession de la ligne. Elle devait en prendre possession à certaines conditions et le Gouvernement, sans la moindre hésitation, et sans obtenir le consentement de la compagnie, a mis de côté les arrangements qui avaient été fait. Le ministre déclare aujourd'hui que, dans son opinion du moins, la ligne est complète et que la compagnie est tenue d'en prendre possession. Je ne m'étonne pas de son refus.

L'honorable ministre a dit, il y a un instant, que la compagnie se base sur le fait que le pont n'est pas construit. Si c'est réellement la raison que donne la compagnie, il n'y a rien qui le fasse voir dans les documents qui ont été déposés. Il n'est pas du tout question du pont.

Le ministre prétend également que la compagnie refuse, sans prétexte que les frais de construction sont trop élevés. Si telle est la prétention de la compagnie, ce dont je doute, je répète qu'il n'est pas du tout question de cela dans les documents que nous avons. Mais il y a une chose que