

L'objet de l'article que je viens de lire est celui : d'abord, les frais d'exploitation du chemin doivent être payés à même les recettes brutes et l'intérêt sur la différence de trois millions et demi dus au gouvernement de Québec, devait lui être payé. Et si, après le paiement de ces deux articles, il restait encore des recettes, elles devaient être appliquées sur ces débetures dont j'ai parlé, qui s'élevaient à la somme de \$1,108,000, et qui ont coûté au gouvernement, d'après les renseignements que j'ai obtenus l'an dernier du ministre, \$970,000. Et voici maintenant ce qui a eu lieu : L'intérêt du chemin de fer canadien du Pacifique, était de ne pas développer le trafic de ce chemin, mais au contraire de l'empêcher de s'accroître. Il est évident qu'il serait contraire à l'intérêt du chemin de fer canadien Pacifique, de prendre les moyens de développer le trafic, car si ce trafic augmente, cette augmentation sera tout à l'avantage du gouvernement, ne servirait qu'à augmenter la valeur des débetures qu'il a entre les mains.

Comme résultat, cet arrangement a été funeste au commerce de Québec. Je puis citer un autre fait. On ne peut faire aucuns travaux de renouvellement sans le consentement du ministre des chemins de fer. Certains ponts sur le chemin de fer de la rive Nord, sont et ont été, dans un état dangereux, depuis plusieurs années. L'un deux, appelé Ste Jeanne ou Pont Rouge, était dans un état tellement délabré que l'inspecteur des ponts du chemin de fer canadien Pacifique, il y a à peu près trois ans, déclara qu'il n'était plus sûr pour le trafic. Je crois savoir que le chemin de fer canadien du Pacifique s'adressa au gouvernement, pour obtenir la permission, en vertu de l'article 3, de construire un meilleur pont. Comme toujours, l'affaire fut remise au lendemain. Mais, comme les gens du chemin de fer canadien du Pacifique, ne sont pas partisans de cette politique dilatoire, ils dirent : Nous allons cesser de faire circuler des trains entre Montréal et Québec, tant qu'un nouveau pont ne sera pas construit, car s'il arrive un accident, c'est nous qui aurons à en payer les dommages. Finalement, le ministre des chemins de fer consentit à faire reconstruire le pont, et ce dernier fut reconstruit. Il s'écoula plus d'une année avant de pouvoir obtenir le remboursement de la somme d'argent qui avait été dépensée et qui s'élevait à \$70,000. Quel résultat a-t-on obtenu ? La compagnie du chemin de fer canadien Pacifique, qui exploite ce chemin, ne veut plus aujourd'hui construire de nouveaux ponts.

Il y a un autre pont qui est également dans un état dangereux, savoir : le pont de Portneuf. Quand je passe sur ce pont, j'éprouve toujours une grande frayeur. Il a 65 pieds de hauteur au-dessus du niveau de la rivière, et s'il s'écroulait, il en résulterait une catastrophe terrible. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique y a fait quelques réparations de peu d'importance, mais ce pont devrait être reconstruit.

Il résulte de cet état de choses, que la compagnie ne peut pas faire circuler des locomotives pesantes entre Québec et Montréal, et pas une seule de ces locomotives qui servent maintenant aux trains de marchandises, ne peut être employée sur la ligne, entre la jonction de Saint-Martin et Québec. La chambre de commerce de Québec, et en réalité tous les marchands de cette ville, ont fait des instances auprès du gouvernement, le priant de mettre fin à l'état actuel des affaires. Le seul moyen de réussir est d'annuler les débetures qu'il possède et qui

M. LANGELIER (Québec).

ont été émises par la compagnie du chemin de fer.

En 1885, quand les membres de cette chambre, surtout les députés de Québec, furent engagés à voter \$1,500,000, en faveur de Québec, on leur donna à entendre que cette somme serait employée à développer le commerce que l'on supposait pouvoir être établi en cette ville par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Cette somme n'a pas été dépensée ainsi qu'il avait été convenu. Il est vrai que les deniers ont été dépensés et payés. Il est vrai que la somme de \$525,000, a été payée à la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc pour racheter un chemin de fer qui lui avait été vendu, en 1882, par le gouvernement du Secrétaire d'Etat actuel. Il est vrai que \$970,000 ont été payées à la banque de Montréal pour racheter des débetures que la compagnie du chemin de fer de la rive Nord avait données en garantie des emprunts faits à la banque, mais le gouvernement détient aujourd'hui ces débetures. Ainsi, comme question de fait, il n'a pas dépensé cette somme pour favoriser les intérêts de la ville de Québec. Il détient ces débetures comme garantie, et nous désirons que des mesures soient prises pour assurer l'accomplissement des promesses qui ont été faites en 1885. A cette époque, on a promis que Québec aurait un élévateur, qu'un certain nombre de ponts—je répète la déclaration que le ministre des chemins de fer a faite—seraient réparés, qu'un matériel roulant plus convenable serait employé sur la ligne. J'espère que le gouvernement adoptera les moyens nécessaires pour nous donner les facilités qu'il a promises en 1885.

Sir JOHN A. MACDONALD : Adopté.

M. LAURIER : J'espérais que le gouvernement répondrait aux représentations importantes que l'honorable député de Québec (M. Langelier) a faites. Je crois que le gouvernement ne traite pas la chambre d'une manière convenable en répondant "adopté," à une motion comme celle qui lui est soumise.

Mon honorable ami a porté une accusation grave dont je vais donner la substance. Mais auparavant, je crois devoir rappeler à la chambre, qu'en 1884, sir Charles Tupper, parlant en sa qualité de membre du gouvernement et de ministre des chemins de fer, a déclaré clairement que la politique du gouvernement était de faire du havre de Québec le terminus d'été du chemin de fer canadien du Pacifique. Des résolutions basées sur cette politique énoncée par l'honorable ministre, furent soumises et adoptées.

Qu'a-t-il été fait au sujet de cette question ? La chambre a voté pas moins de \$1,500,000 pour mettre ce projet à exécution, savoir : acquérir certains intérêts qui contrôlaient alors le chemin de fer, et livrer la ligne à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. L'accusation que porte mon honorable ami est celle-ci : Que la politique proposée par le gouvernement et adoptée par la chambre, n'a pas été suivie, parce que le gouvernement n'a dépensé jusqu'à présent, aucune somme d'argent, parce qu'il a acheté les débetures du chemin et que ces débetures sont portées dans les comptes publics, à l'actif du Canada.

Je ne comprends pas comment le gouvernement pourra se refuser à adopter la conclusion suggérée, plutôt que formulée, par mon honorable ami, savoir : qu'il est du devoir du gouvernement de faire