

Quant aux ateliers, lorsque cette ligne était sous l'autorité de la commission, celle-ci avait acheté 300 acres de terre où on devait les construire. Où convient-il de construire les ateliers d'un chemin de fer? N'est-il pas naturel qu'on les construise tout à côté de la ligne et au niveau de la ligne? L'emplacement fourni par la commission était située au Cap-Rouge, tout à côté de la ligne, et tout près du pont. L'honorable ministre me dit qu'on a renoncé à cet emplacement et que les ateliers vont être à 9 milles de la ligne. Peut-il soutenir que cela soit conforme à l'intérêt du chemin de fer et à l'intérêt du pays? Il affirme que son expérience, sa responsabilité comme conseiller de la couronne et mandataire du peuple, lui dicte que le choix d'un nouvel emplacement à 9 milles du Cap-Rouge où les ateliers eussent été construits au niveau de la ligne et tout près, est conforme à l'intérêt du pays; mais tous diront qu'il est contraire au bon sens. On ne saurait justifier ce changement. L'honorable ministre est allé au Cap-Rouge; il sait, par conséquent, que ce que je dis là est absolument vrai. Au Cap-Rouge il y a 300 acres de bonne terre reposant sur le roc. A Saint-Malo il y a une baissière et les ateliers se trouveront à 9 milles de la ligne. Il est impossible qu'on y répare un wagon sans le faire venir d'une distance de 9 milles, et pour cela, l'honorable ministre a dû acheter du Nord-Canadien à raison de \$175,000 une ancienne ligne pauvrement construite et qu'il faudra beaucoup améliorer pour qu'elle convienne aux reste de la ligne. Si l'on avait gardé l'ancien emplacement on aurait évité cette dépense au pays.

Depuis la date de ce changement je n'ai pas entendu dire au ministre mais je serais heureux de lui entendre dire quelle en est la raison. Les usines de Saint-Malo seront au moins à 150 pieds au-dessous du niveau de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique près de laquelle on avait fixé le premier emplacement. La distance entre l'emplacement de Saint-Malo et le chemin de fer est si grande qu'en parlant de ce nouvel emplacement à la population de Québec l'ancien ministre des Postes, l'honorable M. Pelletier, disait qu'il allait falloir construire un tunnel depuis le chemin de fer jusqu'aux ateliers, afin d'atteindre ces ateliers. Pour la satisfaction de ceux qui ne connaissent pas Québec aussi bien que l'honorable ministre et moi le connaissons, je dirai que la ligne principale du

[Le très hon. sir Wilfrid Laurier.]

Grand-Tronc-Pacifique traverse la vallée du Saint-Laurent et que les usines se trouvent non pas dans cette vallée, mais dans celle de la rivière Saint-Charles. Entre la vallée du Saint-Laurent et celle de la rivière Saint-Charles se dresse le Cap Diamant, où il faudrait percer un tunnel afin de rendre le chemin de fer jusqu'aux ateliers et de mettre ceux-ci à une distance raisonnable de la ligne principale. C'est dans l'intérêt du pays qu'on a changé d'emplacement, dit l'honorable ministre. Je ne le contredirai pas, je laisse au pays à en juger. Depuis la date de ce changement l'honorable ministre n'a pas déposé un seul document pour établir que le Grand-Tronc-Pacifique ait consenti. Cette compagnie, autant que je puis en juger d'après tous les documents déposés par l'honorable ministre, n'a jamais consenti à ce changement. Il y a un instant mon honorable ami (M. Graham) citait la loi décrétant que les devis devaient être acceptés à la fois par l'ingénieur de la compagnie et celui du Gouvernement. Il fut convenu que les ateliers seraient établis au Cap-Rouge, tout à côté de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. Le changement ne pouvait donc se faire légalement, et le Gouvernement se trouve aujourd'hui à la merci du Grand-Tronc-Pacifique.

Cette compagnie prétend que la ligne ne sera pas achevée tant que le contrat qu'elle a fait et que les devis qu'elle a acceptés n'auront pas été respectés à la lettre. L'honorable ministre peut dire qu'en agissant comme il l'a fait, il n'avait d'autre but que d'aider au pays et à la compagnie; mais quels qu'aient pu être ses motifs, il s'est mis à la merci du Grand-Tronc-Pacifique et il ne peut le forcer à exécuter le bail.

Il y a un autre point. A un chemin de fer il faut une gare.

Ce chemin de fer, pour répondre à son objet, doit être prolongé jusqu'aux eaux de marée du Saint-Laurent, à Québec, et c'est ce qui a été fait. Il faut aussi une gare; personne n'en disconvient. Quand il fut question de déterminer l'emplacement de cette gare, sous l'ancienne commission, toutes les parties intéressées furent consultées; toutes les compagnies de chemin de fer, toutes les compagnies de navigation qui fréquentent le port de Québec. La commission consulta la compagnie du Québec-Central, les administrateurs de l'Intercolonial, la compagnie du chemin de fer Delaware et Hudson, la compagnie du Nord-Canadien et aussi la compagnie du Pacifique-Canadien.