

ple de ce pays ? Cette somme représente un capital de plus de \$5,000,000. Savent-ils ce que l'on pourrait construire avec \$5,000,000 ?

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il jamais eu la curiosité de s'informer de ce que coûte le pont construit sur le Saint-Laurent par le chemin de fer Canadien du Pacifique ? S'il n'a jamais eu cette curiosité, je vais lui dire que la construction du pont et de ses abords ont coûté \$1,400,000. J'ai ici une lettre de cette compagnie dans laquelle ils me disent que le tout a coûté un peu moins de \$1,500,000. Ont-ils jamais calculé la distance qu'il y a entre la Jonction de la Chaudière et Saint-Lambert ? Cette distance est de 147 milles. L'autre jour, mon honorable ami de Glengarry (M. McLennan), a dit qu'une nouvelle voie double pourrait être construite pour \$30,000 par mille.

**Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :** Votre passé est là pour nous prouver que vous construisez les chemins de fer à bien meilleur marché sur le papier, que lorsqu'il s'agit sérieusement de faire l'ouvrage.

**M. FOSTER :** En tenant compte de ceux qui en avaient la direction.

**Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :** Oui, si on en juge par ce qui s'est passé durant les quinze ou dix-sept dernières années.

**M. FOSTER :** Nous n'avons pas besoin de chercher plus loin qu'un an et demi en arrière.

**M. HAGGART :** Les employés du ministère ont calculé que cette partie du chemin entre Sainte-Rosalie et Moose-Park avait été construite pour environ \$13,000 ou \$14,000 par mille, et le prolongement du Grand Tronc pouvait être construit pour \$11,000 ou \$12,000 du mille. Vous n'avez pas foi dans les employés de votre ministère ; vous n'avez pas foi en leurs calculs. Je vais prendre \$30,000 par mille comme étant le prix que coûterait la construction d'une voie double à travers, peut-être la région la plus favorable pour des travaux de cette nature de tout le continent, si on en excepte quelques endroits dans la prairie ; et avec \$30,000 par mille, vous pouviez construire une voie double de Lévis à la gare de Saint-Lambert, pour \$4,410,000, et vous pouviez vous construire un pont qui vous aurait appartenu, sur le Saint-Laurent, pour le montant dépensé par le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour construire son propre pont. Vous pourriez le construire pour \$200,000 et même \$300,000 meilleur marché que ce qu'a coûté, il y a quelques années, la construction du pont du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Même en prenant le plein montant qu'a coûté d'après eux la construction de leur pont et de ses abords.—\$1,500,000—la construction d'une voie double de la Pointe

**M. HAGGART.**

Lévis à l'entrée du pont, et la construction d'un pont sur le Saint-Laurent coûteraient en tout \$5,910,000. Il vous faudrait ensuite dépenser \$1,481,540, pour établir votre tête de ligne à Montréal. Mais le chemin vous appartiendrait sur tout son parcours, ainsi que le pont, la construction de la tête de ligne vous coûterait la moitié de ce montant, et vous pourriez construire une voie double, parce que le gouvernement possède la meilleure entrée dans la ville de Montréal que n'ait aucun chemin de fer. Le gouvernement pouvait faire entrer son chemin le long des bords du canal de Lachine ; et cette permission a été demandée plusieurs fois au ministère des Chemins de fer et Canaux. Ainsi il aurait pu faire passer son chemin sur sa propriété, et il lui serait resté \$1,500,000 pour construire une gare. Voilà le côté populaire de la question.

L'honorable ministre peut-il blâmer le peuple de ce pays d'avoir eu des doutes sur l'honnêteté de cette transaction ? Peut-il lui reprocher ainsi qu'à l'opposition de s'être douté qu'il y avait de la corruption là-dessous ? S'imaginerait-il que le peuple de ce pays peut croire, que des gens ayant à cœur les intérêts du Canada, puissent pousser la négligence jusqu'à dépenser une somme aussi considérable dans le but de réaliser un projet de cette nature ?

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux compare le coût de ce chemin avec ce qu'a coûté la construction du chemin de fer à la Pointe-Lévis, mais cette dernière construction s'est faite à assez bon marché. C'est parce que nous avons été obligés de plaider avec les propriétaires des terrains traversés par la ligne que ce petit bout de chemin a coûté si cher. Mais l'honorable ministre et ses amis pouvaient se renseigner sur ce qu'avait coûté la construction des chemins de fer sur tout le continent américain, et se rendre compte de ce que coûterait ce chemin. Cependant, ils n'ont jamais fait ces calculs, et nous n'avons jamais pu savoir si le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux s'était rendu sur les lieux et avait examiné le chemin. Lorsqu'il fut interrogé devant le comité, il n'avait pas vu le chemin, mais il fit un calcul. Le gouvernement était très pressé de construire ce chemin. On a fait tous les efforts possibles pour faire adopter ces résolutions aussi promptement que possible.

**M. BERGERON :** Les élections de Québec devaient avoir lieu dans le mois de mai.

**M. HAGGART :** C'était, sans doute, là la raison. On prétendait même qu'il fallait que tous ces arrangements fussent terminés dans le mois de mars. Mais l'honorable ministre prétend que d'après la preuve prise sous serment, il fallait une somme de \$2,000,000 pour compléter ce chemin. J'ai déjà parlé de la manière extraordinaire avec laquelle le stock payé avait été souscrit par ces trois hommes, qui se l'étaient divisé au montant