

entre trois ou quatre routes différentes. Il y avait le Grand Tronc via Richmond; il y avait le chemin qu'il a adopté via Sainte-Rosalie et Chaudière Junction; il y avait le chemin de la Rive Sud, qui est déjà construit entre Montréal et Sorel, et pour lequel des subsides ont été votés, pour le continuer jusqu'à Lévis. Il y avait aussi le chemin de la Rive Nord, avec un pont sur le Saint-Laurent à Québec, pont que nous pouvons nous attendre à voir construire dans un avenir rapproché, si les honorables ministres tiennent les promesses qu'ils faisaient dans l'opposition. Nous avons aussi la promesse du ministre des Travaux publics et de l'honorable député de Nicolet (M. Leduc) qu'une subvention sera votée au chemin de fer de la Rive Sud. Le ministre des Travaux publics disait: "Messieurs, ma parole vaut de l'or, et je vous promets que le gouvernement aidera à prolonger ce chemin de fer depuis Sorel jusqu'à Lévis".

Il est heureux que le gouvernement n'ait pas décidé de faire le raccordement avec Montréal, via Richmond, car s'il nous fallait payer en proportion de ce que nous avons à payer au Grand Tronc pour l'usage de sa ligne entre Sainte-Rosalie et Montréal, cela ferait une somme suffisante pour construire deux voies de cette longueur. L'honorable ministre a choisi la route de Sainte-Rosalie, et de tous les marchés que le parlement de ce pays ait jamais eu à discuter, les deux plus odieux, les deux plus infâmes, pour me servir de l'expression de l'honorable ministre, sont celui que le gouvernement a fait avec le chemin de fer du Comté de Drummond, et celui qu'il a fait avec le Grand Tronc pour l'usage de sa voie entre Sainte-Rosalie et Montréal.

Entrons un peu dans les détails de cet arrangement. Voyons d'abord le marché passé pour l'affermage du chemin de fer du Comté de Drummond, et je citerai à ce propos des deux contrats que l'honorable ministre a signés en différentes occasions et je les comparerai l'un à l'autre. Voici le bail fait le 15 mai 1897, entre M. J. N. Greenshields, le président du chemin, et Andrew G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux. Voici une des clauses de ce bail:

Que la compagnie, pour la considération ci-dessus, construira et terminera suivant le mode adopté pour le chemins de fer Intercolonial, la partie inachevée de sa ligne principale à ou près Forestdale—

La distance entre Sainte-Rosalie et la jonction de la Chaudière est de 115 milles et entre la Chaudière et l'endroit appelé Moose Park, il y a 43 milles; mais l'entreprise a été donnée pour 8 milles de plus, soit 51 milles, ce qui devait constituer la nouvelle partie du chemin.

—jusqu'au côté ouest de la rivière Chaudière, à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement et avec son approbation, le ou avant le premier jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, et emploiera pour la partie inachevée de sa

M. HAGGART.

ligne qu'elle s'engage par les présentes à construire, des rails neufs en acier ne pesant pas moins que soixante et dix livres par verge pour la dite distance, et comme partie de cette construction, elle fera tous les raccordements convenables et nécessaires avec la ligne-mère du Grand Tronc de chemin de fer à ou près l'extrémité ouest du pont de la Chaudière à la satisfaction, aussi, de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement, et en rapport avec la dite construction, elle construira et terminera tous les bâtiments de gares convenables et nécessaires, voies de garage, d'évitement, réservoirs, dépendances, hangars à charbon, enclos à bestiaux, croisements de voies et autres dépendances nécessaires, à la satisfaction de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement et conformément aux plans qui seront fournis à la demande de la compagnie par le département des Chemins de fer et Canaux.

Voici ce qui concerne la partie non finie du chemin:

Que la compagnie construira la partie inachevée de sa ligne à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement et avec une pente de 52.80 par mille, et en outre elle réduira, sur la ligne déjà construite, les pentes de Mont-Carmel et à la rivière Saint-François à un chiffre maximum de 52.80 par mille

Cette partie du chemin entre Forestdale et la Chaudière devait égaliser sous tous les rapports l'Intercolonial, et la section entre Sainte-Rosalie et Forestdale devait rester telle qu'elle était, à l'exception de ces deux pentes qui devaient être diminuées. Il n'y a pas un mot à propos de ces \$1,600,000; pas un mot de la déduction de l'argent qui a été donné sous forme de subvention, pour terminer le chemin; pas un mot des dépenses à faire pour amener cette partie du chemin à l'état de solidité et de perfection exigé par les fonctionnaires du département.

Faisons la comparaison entre les deux arrangements. Voici le dernier que nous avons eu tant de difficultés à obtenir et qui n'a pas encore été produit devant la Chambre, et dont nous ne connaissons que les extraits qui ont été donnés devant le comité des chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Tout l'arrangement a été produit devant le comité.

Une VOIX: Où est-il à présent?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il a été donné au comité.

Sir CHARLES TUPPER: Il n'a été ni imprimé ni distribué.

M. HAGGART: L'honorable ministre a dit à la dernière session que l'arrangement avait été produit devant le comité; mais on n'a inclus dans le rapport que les parties qu'on a jugé utile d'y inclure.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'avais compris que l'honorable député disait que quelques clauses seulement du contrat avaient été produites devant le comité, l'an dernier.