

partie des sections affermées et dont les locataires auraient la jouissance. Permettez-moi d'ajouter que la liste que vous allez si obligeamment me faire parvenir servira à déterminer, par apurement, le coût de ces sections, en vue de ne pas les inclure pour l'heure dans les frais de construction.

Bien à vous,

(Signé): Arthur Meighen.

Le solliciteur général admet dans cette lettre, à ne pas pouvoir en douter, l'inachèvement de la ligne, sauf, comme l'a soutenu le Gouvernement, dans une mesure suffisante pour en assurer l'exploitation, mais non comme prévu par le traité, puisque, d'après cette lettre du solliciteur général à M. Gordon Grant, il est évident qu'il devra y avoir une dernière estimation des frais servant de base à la détermination finale de ce que sera la redevance. Je vais lire de nouveau ces lignes, car il n'est pas douteux que ce ne soit la prétention du Gouvernement, que la ligne n'est pas, selon les termes de la convention, encore achevée, mais qu'elle l'est suffisamment tout au moins pour pouvoir être mise en service, ce que chacun de nous demande à savoir. Voici la dernière phrase de la lettre du solliciteur général à l'ingénieur en chef:

Permettez-moi d'ajouter que la liste que vous allez si obligeamment me faire parvenir servira à déterminer, par apurement, le coût de ces sections en vue de ne pas les inclure pour l'heure dans les frais de construction.

Une réponse a été fournie à cette lettre par M. Gordon Grant, en sa qualité d'ingénieur en chef, et il est nécessaire de la connaître. Elle est datée de quelques jours à peine.

Ottawa, 10 mars 1915.

A l'hon. Arthur Meighen,

Solliciteur général, Ottawa.

Monsieur,—Pour répondre à votre lettre du 6, je dois vous dire que, dans mon intention, le certificat du 2 février 1915 (que j'ai signé et que j'ai transmis en double à M. H. A. Woods, l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, pour qu'il le signât) devait comporter que, d'après moi, ingénieur en chef du Transcontinental, la ligne est terminée et prête à être mise en service selon que l'entendait et le voulait l'article 20 de la convention annexée à la loi de 1903 sur le Transcontinental national.

Vous n'ignorez pas que M. Woods a refusé de mettre sa signature au bas de l'acceptation plus haut mentionnée, parce qu'il est d'avis qu'un examen doit être fait de la ligne avant son acceptation, mais c'est là tout ce qu'il oppose à l'opinion de ceux qui prétendent que la ligne est achevée. Puisque vous dites que M. Woods peut avoir eu à l'idée certains ouvrages en cours de construction, et que vous me demandez une liste détaillée des ouvrages qui peuvent n'être pas prêts à faire partie du bail, je crois devoir vous citer:

1. Les abords du pont de Québec, qui ne sont pas terminés, mais qui pour la compagnie n'auront d'importance, comme partie de la ligne principale, qu'après l'achèvement du pont.

2. Les usines Leonard à Québec, qui ne sont pas finies, mais que nous espérons mettre en état de servir pour le jour où l'on en aura besoin.

3. Les lignes menant aux usines Leonard ne seront rendues nécessaires que le jour où les ateliers seront suffisamment terminés pour pouvoir servir.

4. Les installations de la gare commune à Québec ne sont pas plus terminées.

Si le Gouvernement tient à réduire du coût total de l'entreprise au 31 décembre 1914 les sommes dépensées, et l'intérêt pour les ouvrages plus haut mentionnés, en raison de ce que la compagnie n'en obtiendra pas la jouissance immédiate, je proposerais les déductions suivantes:

1. Les abords du pont sur la rive sud, que cette commission a soldés, non compris ce qu'a payé la compagnie du pont de Québec et que ne comprennent pas les frais de cette ligne évalués (2 milles et 2-5) à \$530,000.

Le coût des abords du pont sur la rive nord, \$150,000.

Le coût des usines Leonard, terrain, bâtiments, etc., \$1,138,000;

Le coût de la ligne menant aux usines Leonard, \$200,000;

La gare terminus à Québec, \$382,000.

En tout, \$2,400,000.

C'est là une évaluation libérale et qui fait largement part aux intérêts, pour lesquels nulle autre déduction ne devrait être faite.

J'ajouterai en même temps qu'une déduction à faire pour les abords du pont de Québec sur la rive nord (\$150,000) est fort contestable, vu que la compagnie va pouvoir se servir très avantageusement des ouvrages déjà exécutés pour le transport des pièces métalliques nécessaires à l'érection du pont, et d'autre manière aussi. Elle ne pourrait cependant se servir de cette partie de la ligne située sur la rive sud, et pour laquelle j'ai déduit \$530,000, en attendant que le pont soit terminé.

Je dois dire que M. Gordon Grant fait ici une distinction fort sagace en ne parlant que des sommes déjà dépensées pour des ouvrages non encore finis, et il établit en détail les frais à déduire de ceux que le bail mentionnera. Vu que ces ouvrages ne sont pas entièrement terminés, la compagnie n'en aura que faire dans l'intervalle, mais il va de soi qu'une fois terminés, ils appartiendront à la compagnie par le bail.

Je partage l'opinion de M. Grant en ce qui concerne les abords du pont de Québec, et je pourrais dire en passant que, selon moi, le Gouvernement s'apercevra que la compagnie n'a pas lieu de se plaindre de l'inachèvement du pont de Québec, comme partie de la ligne. Je crois qu'il y a au dossier une lettre dans laquelle feu M. Hayes admet qu'un transbordeur serait considéré comme rendant la ligne complète.

L'hon. M. COCHRANE: Mais on le nie maintenant. J'avoue néanmoins qu'il existe au dossier de quoi l'établir.

L'hon. M. GRAHAM: Je sais qu'une telle lettre a été reçue, et je comprends pas