

à compter de la date ou des dates du paiement ou des paiements sur les actions premières ou les actions ultérieures ; cet intérêt, cependant, devra être chargé avec les dividendes ou diminués du montant des dividendes (s'il y en a) qui auront dû échoir et être payés aux dits actionnaires respectivement, de sorte qu'aucun intérêt de plus de cinq pour cent par année, tous dividendes déduits, ne sera payé aux dits actionnaires. Le gouvernement, en outre de l'intérêt prévu de la manière susdite, paiera une prime de dix pour cent sur la valeur au pair des dites actions acquittées. Le gouvernement aura le droit de se charger de l'entreprise, en tout temps, en donnant à la compagnie un mois d'avis.

Nous voyons par cet article que les personnes qui ont placé de l'argent dans l'entreprise sont certaines d'être remboursées, avec, en plus, cinq pour cent d'intérêt depuis le moment où elles ont fait le paiement, et recevront un autre dix pour cent comme prime, lorsque le gouvernement voudra prendre lui-même possession du pont. L'honorable M. Paré, qui a été premier ministre de Québec et maire de la ville du même nom, a été le président de la compagnie. Il est maintenant le président de la commission du chemin de fer Transcontinental-National. Ceux qui formaient la compagnie versèrent une somme de \$65,000. Dans ces \$65,000 se trouvent 75 actions, soit \$7,500, appartenant à M. Paré, à part ses actions ordinaires. Il n'a jamais payé un sou pour ces actions. Elles lui ont été données et chaque directeur de la compagnie a réussi à avoir dix, douze, quinze ou vingt actions sans déboursier un dollar, à preuve le rapport qui a été produit dans la Chambre comme document n° 148 de la session de 1903. Cela dit, je ferai remarquer qu'une autre compagnie, analogue à celle-ci, fut formée en 1901 par le chapitre 81 du 1er statut d'Edouard 7, "une loi constituant en corporation la Quebec Terminal Railway Company". Cette compagnie, créée cette année-là, se composait des messieurs suivants :

L'honorable John Sharples, Charles Edmond Taschereau, Gaspard Lemieux et Roger Larue, tous de la cité de Québec, et D'Arcy Scott de la cité d'Ottawa, avec toutes telles personnes devenues actionnaires dans la compagnie, sont constitués en corporation sous le nom de "The Quebec Terminal and Railway Company" ci-après nommée la "compagnie".

L'article 8 de l'acte se lit ainsi :

La compagnie peut asséoir, construire et exploiter par la vapeur, l'électricité, ou autre force motrice, un chemin de fer devant avoir une voie de quatre pieds et huit pouces et demi, de large, à partir d'un endroit à ou près du

Hon. M. LANDRY.

terminus nord du pont de Québec, dans la paroisse de Sainte-Foye, jusqu'à la cité de Québec, et à partir du terminus sud du pont de Québec jusqu'à un endroit à ou près du point d'intersection du chemin de fer du Grand-Tronc avec le chemin de fer Intercolonial, à la courbe de la Chaudière, dans le comté de Lévis ou à un point sur le chemin de fer du Grand-Tronc, vers l'est ; mais la compagnie n'exercera pas les pouvoirs conférés par cet article avant que la compagnie du pont de Québec (qui est par le présent autorisée à le faire) ait fait connaître par écrit qu'elle permet à la compagnie d'exercer tels pouvoirs relatifs à la construction et à l'exploitation du chemin.

Cette nouvelle compagnie, créée par un acte du parlement, en 1901, n'a jamais commencé de travaux ; mais en 1903, en vertu du chapitre 177 du statut 3 d'Edouard 7, elle fut remaniée et devint la compagnie du pont de Québec. Le chapitre 177 est intitulé : "Acte concernant la compagnie du pont de Québec et à l'effet de changer son nom en celui de la compagnie du chemin de fer et du pont de Québec" ; et cette compagnie est autorisée par l'article 4 à asséoir, construire et exploiter les lignes de chemins de fer suivantes, c'est-à-dire à partir à ou près du terminus nord du pont de la compagnie maintenant en construction à un endroit situé dans la paroisse de Sainte-Foye, dans le comté de Québec, de là, dans la direction de l'est, le long du cours général du fleuve Saint-Laurent, jusqu'à la ville de Québec. C'est la même chose. Il donne exactement les mêmes pouvoirs à la compagnie du terminus, et de plus, l'article 5, paragraphe E, donne le pouvoir de construire et exploiter une ligne de tramways à partir du pont, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, jusqu'au quai du marché Champlain, dans la ville de Québec, le long du cours général du fleuve Saint-Laurent et de percevoir des taux de péage et de transport pour les voyageurs et les marchandises transportés par cette voie. Cette compagnie veut aujourd'hui construire le pont, et se faire autoriser à faire entrer tous ces chemins de fer dans Québec et construire une gare centrale. Je prétends que la compagnie n'a pas le droit de faire cela, qu'elle ne peut pas franchir les faubourgs de Québec. Ses pouvoirs finissent là où la ville commence. Elle ne peut pénétrer dans la ville, à moins que ce ne soit pour construire une ligne de tramways, pourvoir qui lui a été expressément donné par l'acte que je viens de citer. Le bill qui nous est soumis demande de permettre au