

L'honorable ministre (M. Blair) voudrait-il prétendre dans cette Chambre que cela veut dire la ligne de chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Pour moi je dis que non. Si cela se rapporte à cette partie de la ligne déjà mentionnée, cela veut tout au plus dire un raccordement. Il me fait plaisir d'entendre l'honorable ministre déclarer qu'il n'est pas responsable de la rédaction de ce contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je ne dis pas que je n'en suis pas responsable.

M. HAGGART : Vous avez dit que ce contrat avait été rédigé au ministère de la Justice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Veuillez ne pas donner une fausse interprétation à mes paroles sur ce point.

M. HAGGART : Je ne crois pas que le ministre de la Justice soit disposé à prendre la responsabilité de la rédaction de ce contrat. Qu'il contienne ou non le sens que l'honorable ministre veut lui donner, il ne peut y avoir de doute que la manière dont il est rédigé est une honte pour n'importe quel ministre. Relisez de nouveau ce contrat, et dites-moi où vous trouvez le transport de cette voie d'évitement, ou de cette partie du chemin située entre Montréal et la gare.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous êtes bien décidé à dire qu'il ne s'y trouve pas.

M. HAGGART : Si la chose y est indiquée, c'est d'une manière bien vague. D'après les termes du contrat, vous pouvez construire plus tard les gares et les voies d'évitement, s'ils vous en refusaient l'usage. Voici le transport :

Et sur la ligne et les lignes de chemin de fer de la compagnie, par le dit pont Victoria et dans la station Bonaventure, dans la cité de Montréal, et les autres points terminés, jonctions et raccordements de la compagnie.

Cela donne-t-il le droit de se servir de la voie d'évitement ? Cela s'applique-t-il à cette partie du chemin entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc ?

Voyons maintenant quels sont les bénéfices que le pays a retirés des changements faits dans le contrat entre 1897 et 1898. Le pays n'est plus obligé de payer la moitié des dépenses entraînées au terminus à Montréal. L'usage des améliorations qui s'y trouvent ne doit plus être payé au taux de 5 pour 100. Vous payez maintenant d'après l'usage que vous en faites, et vous avez de plus l'avantage de vous servir de cette partie du chemin située entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette seule considération était suffisante pour justifier notre refus d'adopter le contrat tout à fait diffé-

rent du premier, et qui justifie l'action du sénat qui a rejeté le bil.

Afin de pouvoir opérer le raccordement avec l'embranchement Jacques-Cartier, l'Intercolonial doit faire huit ou neuf milles sur la ligne-mère du Grand Tronc plus haut que Montréal. Où trouvez-vous que le transport, ou le droit de ce servir de cette partie du chemin de fer du Grand Tronc soit transporté au chemins de fer Intercolonial ? Le collègue de l'honorable ministre, dans le sénat, sir Oliver Mowat, en proposant cette résolution dans la Chambre haute, a dit :

Je crois que cette proposition est faite dans le but suivant : les honorables messieurs ayant un certain doute, sur la question de savoir si les résultats devaient être de nature à justifier une telle dépense, on a cru qu'il était convenable que chacun d'entre nous pût juger par une expérience définitive de ce que seraient ces résultats.

Cependant, qu'a dit l'autre jour dans cette Chambre le ministre des Chemins de fer et Canaux ? Il a fait une déclaration, que tous les hommes de ce pays ou d'ailleurs ayant une certaine expérience dans les chemins de fer, savent être inexacte. Il a prétendu que les employés du ministère étaient incapables de donner aucun renseignement relativement aux recettes de ce chemin de fer, et à l'effet qu'a dû produire son prolongement de Lévis à Montréal. Ignore-t-il—et s'il l'ignore, je vais le lui apprendre ; et si ses employés lui disent le contraire ils se trompent—que les livres de comptes de tous les chemins de fer dans le pays sont tenus de telle manière, qu'il est possible, et même facile, de constater quels sont les revenus de chaque section de ce chemin ? Pourquoi aurait-il placé dans la bouche de sir Oliver Mowat, le chef du gouvernement dans le sénat, des paroles comme celles que je viens d'indiquer, s'il n'avait su la chose ? Sir Oliver Mowat en demandant au sénat d'adopter cette subvention, déclara qu'il serait en état de fournir des renseignements suffisants pour justifier cette dépense, ou qui pourraient servir à justifier un nouvel arrangement. Cependant, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est incapable de fournir le renseignement demandé à la Chambre.

On nous demande d'adopter ces résolutions sans avoir aucun des renseignements qu'il aurait dû pouvoir être en état de produire, n'importe quand, relativement au montant dépensé pour améliorer le chemin, et à l'état actuel de ce chemin. Jamais, avant aujourd'hui, un ministre de la Couronne n'avait osé soumettre à la Chambre une résolution de cette nature, sans être prêt à déposer sur le bureau de la Chambre les documents et les renseignements les plus complets, et sans même chercher à justifier la déclaration faite par son collègue dans le sénat, que les recettes du chemin seraient rendues publiques. Les honorables membres du gouvernement se sont-ils jamais rendu compte du montant qu'ils paient pour ce raccordement avec le Grand-Tronc ? Comprennent-ils ce que \$140,000 par année représentent pour le peu-