

la gare de Montréal (quelque usage que le chemin de fer Intercolonial ait pu faire de cette gare), payant au Grand Tronc pour tout le personnel qu'il employait sur ce parcours, une proportion des salaires selon la base de roulement fixée par les deux compagnies.

En vertu du nouvel arrangement nous agissons de même pour cette partie du chemin située entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. C'est la même chose pour le pont Victoria, quant à ce que nous avons à payer pour les améliorations qui pourront être faites aux termini à Montréal. Le montant que nous payons au Grand Tronc est basé sur l'usage que nous faisons de sa ligne, au taux de 4 pour 100 par année, ou nous avons le droit de payer le montant comptant. Voilà une distinction, et elle établit une immense différence entre les deux contrats. A part cela, nous avons le droit, d'après ce qu'en dit l'honorable ministre, à l'usage du raccordement qui existe entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Voici le dernier arrangement. J'appelle l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer, et l'attention des honorables membres de cette Chambre, qui sont avocats, sur les termes et la rédaction de ce contrat :

A ces causes, le présent contrat fait foi que l'expression "section commune de Montréal,"—

Si je comprends bien cette partie du contrat, elle explique ce que l'on doit entendre par la section commune de Montréal :

—partout où elle se rencontrera dans le présent contrat, signifiera la ligne de la compagnie et ses raccordements à Sainte-Rosalie, et toute la ligne et les embranchements et dépendances par le présent affermé depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert et le pont Victoria, avec les termini à la station Bonaventure, dans la cité de Montréal et à la Pointe Saint-Charles, Saint-Henri, et les points intermédiaires entre la Pointe Saint-Charles et la station Bonaventure, et aussi—

Que veut dire le mot "aussi" ?

—et aussi avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, par la voie de la jonction Jacques-Cartier ; et l'expression "section commune de la Chaudière," signifiera le pont de la Chaudière et ses raccordements, excepté quand le sens sera en conflit avec le contexte ou les termes autrement clairement exprimés de la clause dans laquelle la dite expression sera employée.

Lisez le contrat. Il n'est pas fait mention dans ce dernier de ce raccordement entre le chemin de fer Canadien du Pacifique, et la voie de Jonction de Jacques-Cartier.

Que la dite compagnie, en considération des loyers, stipulations, conditions et conventions ci-après énoncés et réservés, a cédé, quitté, transporté et donné à bail, et par les présentes, cède, quitte, transporte et donne à bail à Sa Majesté, Ses successeurs et ayants-cause un demi-intérêt, droit et titre dans et à toute la ligne de chemin de fer, la plate-forme de voie et les propriétés de la compagnie depuis et y compris la station de Sainte-Rosalie dans le comté de Bagot.

M. HAGGART.

Voyez comme cette partie de la ligne située entre Sainte-Rosalie et le pont est cédée sans restrictions aucune :

—dans la province de Québec, jusqu'au pont Victoria, et aussi le demi-droit, part, titre ou intérêt indivis dans la ligne de chemin de fer de la compagnie à partir d'un point du côté ouest du pont de la Chaudière à la jonction projetée du chemin de fer du comté de Drummond avec la ligne de la compagnie, y compris le pont de la Chaudière et jusqu'à et y compris l'aiguille du côté ouest de la station de la courbe de la Chaudière, ces droits et privilèges étant les mêmes que ceux que la compagnie est convenue de céder à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond,—

Il ne peut y avoir de doute sur ces deux points.

Avec les droits et privilèges entiers et illimités que la compagnie a elle-même de faire circuler les locomotives, voitures, matériel roulant et trains du dit chemin de fer Intercolonial soit séparément soit réunis et aussi fréquemment et aux heures que ses affaires et son trafic pourra l'exiger, et dans les deux directions, sur toute et chaque partie du dit chemin de fer de la compagnie entre et y compris les points susdits, avec l'usage du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent tel qu'il est actuellement ou qu'il pourra être amélioré, reconstruit, agrandi ou prolongé pendant la durée du présent bail, et sur la ligne et les lignes de chemin de fer de la Compagnie.

Cette partie du contrat ne donne pas au gouvernement un demi-intérêt dans la ligne, mais simplement le droit de circulation sur toute la voie de cette compagnie de chemin de fer :

Par le dit pont Victoria, et dans la station Bonaventure, dans la cité de Montréal, et les autres points termini, jonctions et raccordements de la compagnie ci-après plus particulièrement décrite.

Où trouvez-vous dans ceci le transport de cette partie du chemin entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Si elle est transportée, ou si elle est contenue dans le paragraphe qui fait allusion à la "Section commune de Montréal", pourquoi ne la mentionne-t-il pas ? Il n'en est pas fait mention. Où est le transport même des têtes de ligne ? Il n'y pas un mot de tout cela dans le contrat. Mes paroles font rire l'honorable ministre des Chemins de fer, mais, si ce privilège n'est pas compris dans les mots "raccordements", quels sont les raccordements de cette compagnie et sur quoi peut-on se baser pour prétendre en avoir l'usage ? Avez-vous obtenu ce privilège sans frais additionnels ou bien est-il intervenu un arrangement sur ce point entre le gouvernement et le Grand Tronc ? Le chemin de fer Canadien du Pacifique a le droit de se servir de cette partie du chemin en vertu d'un bail.

Pour ma part, je prétends que d'après ce paragraphe le transport n'existe pas. Je me rappelle l'interprétation donnée dans une autre circonstance, par l'honorable ministre des Chemins de fer, au mot "raccordement", et je voudrais savoir s'il veut dire la même chose dans le cas actuel. Ce mot veut-il dire une ligne de chemin de fer ?