

que sur la base de l'utilisation et du roulement.

Nous ne payons pas un vingtième des termini du chemin de fer du Grand Tronc ; en vertu de l'ancien arrangement, nous devons en payer le moitié. Nous devons payer 5 pour 100 d'intérêt. En vertu du nouvel arrangement nous payons 4 pour 100 d'intérêt, et nous n'avons pas de choix pour argent comptant.

L'honorable ministre (M. Blair) à part cela dit qu'il a eu un supplément important, en obtenant un raccourciement entre le Grand Tronc et le Canadien du Pacifique, à un endroit nommé Jonction Jacques-Cartier.

Maintenant, je veux vous lire les diverses conventions conclues par l'honorable ministre. Ceux d'entre les honorables députés qui sont avocats vont s'amuser aux dépens de la rédaction de ces documents. Ils semblent n'avoir pas passé par les mains de l'honorable ministre de la Justice. Nul avocat de première catégorie ne voudrait être responsable d'un document de cette espèce. S'il y a un avocat en cette Chambre qui puisse m'indiquer un endroit où il y est question d'un transport de propriétés, je serai heureux de le découvrir.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Si cela peut intéresser l'honorable député, je lui dirai que ce document est passé par les mains de l'honorable ministre de la Justice.

M. HAGGART : Tant pis pour le ministre de la Justice.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et je crois qu'on le trouvera à peu près juste.

M. HAGGART : Eh bien ! cela se peut ; nous allons tout de même le critiquer encore un peu, et je suis prêt à opposer mon opinion à celle de l'honorable ministre. L'article particulier de la convention faite en 1897 sur lequel je veux attirer votre attention, est celui-ci :

Que Sa Majesté paiera à la compagnie une part des frais d'entretien de ce chemin de fer entre Sainte-Rosalie et la Pointe Saint-Charles, et le pont et les raccordements de la Chaudière, inclusivement, y compris les voies—

Et ainsi de suite :

—chaque locomotive, voiture à voyageurs et wagon à marchandises comptant comme une voiture,—et à partir de la Pointe Saint-Charles et à l'ouest jusqu'à la gare Bonaventure, y compris les cours, la part des frais d'entretien ainsi que mentionné ci-dessus, sera dans la proportion du rapport de la circulation tant des locomotives que des voitures des trains du chemin de fer Intercolonial sur la section de chemin de fer et dans les cours en dernier lieu mentionnées, à la circulation totale tant des locomotives que des voitures sur la section de chemin de fer en dernier lieu mentionnée, dans le cours de chaque mois ; mais nonobstant quoi que ce soit ci-mentionné, les frais d'entretien du pont Victoria ne comprendront les frais d'entretien d'aucune partie ou portion de ce pont, si ce n'est celle qui

sera utilisée par le chemin de fer Intercolonial et la compagnie et pour les fins en question, lesquels frais d'entretien seront répartis comme il est dit plus haut.

Maintenant nous allons passer à l'article 35 :

Que si, en aucun temps à l'avenir, les affaires ou le trafic, dans l'opinion des parties à ce bail, nécessitent ou justifient la pose de doubles voies entre et y compris Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, ou l'installation d'améliorations plus étendues aux cours de la Pointe Saint-Charles ou à des endroits intermédiaires entre cette Pointe et la gare Bonaventure, ou la pose de voies supplémentaires entre ces points, ou justifient ou nécessitent quelque dépense additionnelle pour l'expédition convenable et efficace de sa besogne, et si la compagnie en aucun temps pose les dites voies, ou effectue les dites améliorations, ou fait les dites dépenses, Sa Majesté pourra avoir l'usage complet et illimité de toute amélioration de ce genre, de la même manière et dans la même mesure que si la dite amélioration avait été comprise dans les propriétés par les présentes affermées, l'usage, la jouissance et les privilèges relatifs à cette amélioration étant compris dans le présent bail ; et si Sa Majesté se décide à se servir de ces améliorations ou constructions, et si le ministre en informe la compagnie, il est entendu et convenu par les présentes que ces constructions et améliorations formeront partie des propriétés affermées ; et Sa Majesté paiera annuellement pour l'usage de toutes constructions et améliorations de ce genre, cinq pour cent sur la moitié du prix réel payé par la compagnie pour l'exécution de ces améliorations ; mais dans tous les cas où des améliorations ou travaux supplémentaires sur la section commune auront été effectués en vertu des dispositions d'un statut ou d'un arrêté du comité des chemins de fer du Conseil privé, ou d'une autre autorité compétente, Sa Majesté paiera l'intérêt sur la moitié de leur coût au taux susdit.

Sur toutes les améliorations qui devaient être faites aux termini et aux raccourciements, depuis la Pointe Saint-Charles jusqu'à Montréal, ils devaient payer la moitié et cela était calculé sur la base de 5 pour 100 par année que la Compagnie du Grand Tronc avait le droit de payer.

Or, en vertu de cette convention de 1897, le chemin de fer Intercolonial entrait en possession de la moitié des intérêts indivis de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, du droit de passer sur le pont de chemin de fer du Grand Tronc et l'utilisation jusqu'à concurrence de la moitié—je suppose—bien que l'on ne donne pas la proportion de l'utilisation sur cette partie de la ligne comprise depuis l'extrémité du pont du Grand Tronc jusqu'au terminus à Montréal.

Nous payons la moitié du prix du coût des termini à Montréal et nous ne recevons aucune partie des loyers ou des profits que cette compagnie retire de cette source. Nous payons pour la moitié du chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert, et nous recevons la moitié des profits que le Grand Tronc reçoit des autres compagnies pour l'usage de cette ligne.

De sorte que nous étions limités à la simple utilisation de ce que nous avions acheté, depuis l'extrémité de l'Intercolonial jusqu'à