

en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer du Nid-de-Corbeau à un point situé à ou près Elko, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 66.

32) A la compagnie du chemin de fer de Brockville à Westport et au Sault-Sainte-Marie, le reliquat impayé de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, n'excédant pas \$3,200 par mille, et aussi le reliquat impayé de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 qui a été renouvelé par le chapitre 5 de 1892; le tout ne dépassant pas \$86,800, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

33) Pour une ligne ferrée depuis Jonquières jusqu'à la baie des Ha! Ha!, ne dépassant pas 20 milles en longueur, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 7 de l'article 2.

34) Pour une ligne de chemin de fer depuis Sainte-Rose via le côté Est du lac Ainslie vers Orangedale sur l'Intercolonial, ne dépassant pas 34 milles; et pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à ou près Mines-Road-Station jusqu'au quai de l'Anse-Caribou, ne dépassant pas 4 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 18 et 62.

35) Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du Gouvernement au Bassin-des-Mines n'excédant pas un mille, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 25.

36) Au grand chemin de fer du Nord du Canada, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des town-Gouvernement au Bassin-des-Mines n'excédant pas 30 milles; et pour une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Montfort à la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, n'excédant pas 22 milles, au lieu des subventions accordées à la compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau par les item 6 et 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

37) Au grand chemin de fer du Nord du Canada, pour une ligne ferrée depuis la jonction Garneau jusqu'au pont de Québec, ne dépassant pas 70 milles en longueur, au lieu de la subvention accordée par l'item 74 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

38) Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, ne dépassant pas 15 milles en longueur; et pour une ligne de chemin de fer entre un point dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, et un point dans la paroisse de Saint-Laurent, comté de Jacques-Cartier, passant dans les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, ne dépassant pas 33 milles; au lieu des subventions accordées par le chapitre 34 de 1904, item 8 et 9 de l'article 2, n'excédant pas en totalité 53 milles.

39) A la compagnie de chemin de fer de la vallée de la rivière Chaudière, pour une ligne de chemin de fer de pas plus de 50 milles, de longueur, à partir de Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras Nord et le bras Ouest du bras Nord de la rivière Chaudière, au lieu de la subvention

accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 40.

40) A la compagnie dite "Ottawa, Northern and Western Railway Company", pour une ligne ferrée depuis Aylmer jusqu'à un point de raccordement avec les approches du pont interprovincial dans la ville de Hull (excepté la partie du chemin commençant à un point de raccordement avec la ligne du chemin de fer électrique de Hull, dans la ville de Hull et se terminant à un point sur la ligne du Pacifique-Canadien à l'extrémité Est de la cour de sa gare de Hull), ne dépassant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 12 de l'article 2 du chapitre 7 de 1899, et par la première partie de l'item 13 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

41) A la compagnie du chemin de fer de Toronto à Lindsay et à Pembroke, pour une ligne ferrée depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, ne dépassant pas 51 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, item 3 de l'article 2.

42) A la compagnie du chemin de fer interprovincial à la baie de James pour une ligne de chemin de fer à partir du lac Témiskaming au terminus actuel de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la direction du nord, ne devant pas dépasser 50 milles en longueur, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 42.

43) Pour une ligne de chemin de fer à partir de Waltham-Station jusqu'à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac, ne dépassant pas 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 43.

2. A moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de \$25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre subvention, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune ville érigée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur statuant en conseil privé, sur la proposition du ministre des Chemins de fer et des Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

3. Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur statuant en conseil privé sur le rapport du ministre des Chemins de fer et des Canaux, être payées comme suit:

a) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée;

b) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi