

par la compagnie du Grand-Tronc. Ceux à qui la subvention est accordée pourraient, pour une raison quelconque, négliger de traverser ces paroisses, et par mesure de prudence, je propose l'addition des mots suivants :

Sainte-Dorothée, Isle-Bizzard, et Sainte-Genève.

M. ETHIER : La compagnie a terminé ses plans, paraît-il, et si je suis bien informé, la commission des chemins de fer a accepté ces plans, les ingénieurs ayant dressé leurs rapports. La compagnie à effectué, à Londres, des arrangements avec certains entrepreneurs, en vue de la construction de cette ligne ; et ainsi, le fait d'insérer les noms de ces paroisses dans le texte de la résolution ne saurait avoir pour effet d'obliger la compagnie à construire sa voie ferrée par ces paroisses. Les devis ont été acceptés et la ligne est, pour ainsi dire, en opération, puisque le contrat et les conventions sont effectués. Je le répète, le fait d'insérer ces mots dans le texte de la résolution ne saurait engager la compagnie à faire passer son chemin de fer par ces paroisses. J'inclinerais à demander aussi qu'on insère dans le texte de la résolution le nom de la paroisse de Saint-Joseph-du-Lac, le point le plus rapproché de Saint-Eustache, ainsi que celui de la paroisse de Saint-Jérôme. Cependant, puisque le plan a été approuvé, je ne sache pas qu'il y ait lieu de modifier ainsi la résolution.

M. MONK : Je ne m'oppose nullement à ce que l'on ajoute au texte de la résolution les noms des paroisses de Saint-Joseph et de Saint-Benoit, bien que je ne sache pas que le chemin de fer puisse facilement traverser les deux paroisses de Sainte-Elizabeth et de Saint-André. Si l'honorable député le désire, je ne m'oppose nullement à cette addition.

Je ne crois pas avoir nui à cette partie du chemin de fer qui traverse le comté que représente l'honorable député et je ne crois pas qu'il ait réfuté la déclaration que j'ai faite au comité allant à dire que ce chemin de fer desservira, en traversant les paroisses que j'ai nommées, une population qui a droit à ce service. Ce sont des paroisses populeuses qui ne sont pas situées sur la ligne et tel que le contrat est rédigé, le chemin de fer peut les éviter. L'honorable député a déclaré de nouveau en condamnant ma proposition d'amendement, que les plans de la compagnie sont déposés au ministère des Chemins de fer. Il a peut-être raison, mais les plans n'ont pas encore été approuvés.

M. ETHIER : Ils sont approuvés depuis l'année dernière.

M. MONK : Dans tous les cas, je ne crois pas qu'ils soient si définitivement arrêtés qu'il y ait de graves objections à indiquer le tracé tel que désigné dans ma proposition.

M. ETHIER : L'honorable député sait que
M. MONK.

l'Isle-Bizard est éloignée de plusieurs milles de la ligne.

M. MONK : Pas l'île à l'extrémité de la paroisse.

M. ETHIER : L'honorable député (M. Monk) était un des directeurs de la compagnie lorsque les plans furent préparés et soumis pour cette portion de la ligne comprise entre la jonction et Saint-André ; il sait également que ces plans sont soumis depuis un an au département des Chemins de fer.

M. EMMERSON : Je dois m'opposer à la proposition d'amendement, parce que des contrats basés sur la subvention originale ont été signés avec la compagnie aux termes de la loi des subventions de 1903 que nous sommes en train de revoter. Dans les circonstances, l'honorable député (M. Monk) comprendra qu'il serait embarrassant, voire dangereux, de modifier la description du chemin. Le ministère des Chemins de fer a approuvé les plans et le devis, qui ont été également étudiés par la commission des chemins de fer. Si l'honorable député insiste sur son amendement, je me verrai forcé de le faire rejeter.

M. MONK : Quand le Gouvernement a-t-il approuvé les plans ?

M. EMMERSON : Je suis presque certain que les intéressés ont comparu devant moi.

M. MONK : La commission des chemins de fer avait-elle approuvé le devis ?

M. EMMERSON : Oui, je crois savoir que les plans ont été soumis aux commissaires, mais je ne saurais l'affirmer positivement.

M. MONK : Je ne le crois pas. J'étais, aux débuts de l'entreprise, un des directeurs de la compagnie et c'est une des conditions qui lui furent imposées lorsqu'elle fut autorisée par le Parlement sous le nom de compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa. Mais les plans ne sont pas en voie d'exécution si avancée et ils ne sont pas si invariables, ou bien je me trompe, que nous ne puissions pas inclure ces paroisses. L'honorable ministre des Chemins de fer dit que c'est un renouvellement de subvention. Je l'admets et j'admets aussi que nous la revotons aux termes de la loi de 1904, mais nous avons certainement le droit, en revotant une subvention de faire un changement si insignifiant et de si peu d'importance.

M. EMMERSON : Si des contrats ont déjà été signés ?

M. MONK : Un contrat auquel le Gouvernement est partie.

M. EMMERSON : Oui, un contrat pour une subvention, entre la compagnie et le Gouvernement. Le greffier en loi me rappelle que nous avons conclu un tel traité.

M. MONK : Je ne veux pas contredire le ministre, mais je ne pense pas que le Gou-