

travaux sur chevalets en cèdre seraient remplacés par des travaux en maçonnerie, lorsque le gouvernement le demanderait. 2. Le 26 octobre, 1887. 3. Je n'en connais pas la cause. 4. Non. 5. Oui; elle proposait de louer à la compagnie l'embranchement d'Indiantown, de sorte que le gouvernement a préparé un bail à cet effet que la compagnie a refusé d'accepter, et depuis ce temps, le gouvernement a exploité l'embranchement d'Indiantown.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER UNION.

M. WHITE (Renfrew) propose que le bill (n° 79) à l'effet de constituer en corporation, la compagnie du chemin de fer Union soit lu une troisième fois.

M. BRYSON: Avant que ce bill soit lu une troisième fois, je désire faire quelques observations à ce sujet. Les honorables députés de cette chambre se rappelleront que le 17 juin 1887, un bill en faveur de la compagnie du chemin de fer de Pontiac, qui demandait une extension de temps pour compléter son chemin jusqu'à la ville de Pembroke, a été accordé. Suivant moi, si ce bill qui est actuellement devant la chambre est adopté, il affectera sérieusement le parachèvement de la ligne du chemin de fer de Pontiac. Je puis dire de suite que le chemin de fer de Pontiac se trouve à une très courte distance de la ville de Pembroke, que les liesses sont posées jusqu'à une distance de 14 milles de la ville; et la difficulté qui existe maintenant au sujet du parachèvement de ce chemin, repose dans des négociations financières pour arriver à prélever les deniers nécessaires pour la construction de ce pont. Comme la chambre le sait, elle a accordé, l'année dernière, une subvention de 15 pour 100 sur le coût total de ce pont, coût que l'on estimait alors à la somme de \$225,000. Je prétends que si nous adoptons ce bill tel qu'il est rédigé, vu que le chemin doit passer à certains villages dans le comté de Renfrew-Nord, ce chemin fera une forte concurrence au chemin de fer de Pontiac. La plus grande distance qui existe entre le chemin de fer de Pontiac et le chemin de fer du Pacifique canadien, n'excède pas 17 milles; et je prétends que les cultivateurs des cantons Westmeath et Ross ne peuvent aucunement se plaindre du manque de facilités par chemins de fer. Lorsque des gens demeurent à 8 milles d'une voie ferrée et qu'ils possèdent de bons chemins, je considère qu'ils ne peuvent avoir de mière, et conséquemment, ce bill devrait être suspendu pendant un certain temps.

Lorsque je regarde les noms de ceux qui demandent ce bill, je vois que ces messieurs qui demandent la constitution en corporation de cette compagnie, résident dans la ville de Pembroke. Si j'étais convaincu que les promoteurs de ce bill, résideraient dans ces cantons, j'aurais des vues bien différentes. L'on me permettra de parler d'un argument employé par l'honorable député de Renfrew-Nord dans le comité des chemins de fer—il a prétendu que nous privions ces gens d'avoir un chemin de fer. Eh bien! en examinant ces noms, je trouve que pas un de ceux qui demandent cette constitution en corporation n'est résidant dans cette partie du pays, où ce chemin de fer doit passer. Je viens donc à la conclusion que les promoteurs de ce projet travaillent à faire passer une mesure, autorisant la construction d'une ligne rivale au chemin de fer de Pontiac, ce qui aurait un résultat désastreux pour ce chemin. Indépendamment des intérêts du comté que j'ai l'honneur de représenter, une grande partie de la population du comté de Pontiac pourrait être privée pour toujours d'une ligne de chemin de fer.

L'on prétend avec une certaine force que la rivière Ottawa, séparant ces deux lignes de chemin de fer, est un embarras sérieux pour le peuple des cantons que je viens de nommer; mais si vous considérez qu'au village du Por-

tage du Fort, nous avons un pont pour le trafic des chemins publics, et deux bons bateaux à Lapasse et à l'embouchure de la rivière Noire, qui se trouve justement vis-à-vis du bout du chemin de fer de Pontiac qui est en opération, l'on s'apercevra que la population du canton de Westmeath qui se trouve la plus éloignée de la ligne du chemin de fer, ne peut souffrir aucun tort sérieux du retard apporté à la construction de ce chemin. Je propose donc:

Que le dit bill ne soit pas lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général, afin d'y ajouter un article décrétant que l'acte ne sera pas mis en vigueur avant le 1er janvier 1891.

M. WHITE (Renfrew): J'espère que la chambre n'adoptera pas la motion de mon honorable ami. La question a été discutée dernièrement, au comité des chemins de fer, et si un tel amendement devait être présenté, il aurait dû l'être à ce comité. Les personnes qui s'intéressent à ce bill, préféreraient le retirer, plutôt que de se soumettre à cette condition.

Je ne comprends pas pourquoi mon honorable ami de Pontiac (M. Bryson) propose que cette disposition soit ajoutée au bill. Le chemin de fer que l'on demande, par ce bill, à être autorisé de construire, traversera les cantons de Westmeath et de Ross, dans le comté de Renfrew. Il ne touche au comté de Pontiac qu'en arrivant au Portage du Fort, à 30 milles de Pembroke, et, à cet endroit, il traverse la rivière Ottawa, mais il ne vient pas en contact avec le chemin de fer de Pontiac, et il n'est pas destiné, autant que j'en puis juger, à faire concurrence au chemin de Pontiac, au détriment du comté de Pontiac.

Si quelqu'un pouvait avoir raison de se plaindre que cette voie empêcherait la construction du chemin de fer de Pontiac, ce serait les mêmes personnes qui demandent, par ce bill, à être constitués en corporation, car si le chemin de fer de Pontiac ne se prolonge pas jusqu'à Pembroke, cette ville en souffrirait.

Cependant, il n'y a rien dans ce bill qui soit de nature à nuire à la population de Pontiac, ou à empêcher le chemin de fer de Pontiac de se prolonger jusqu'à sa tête de ligne. Les dispositions de ce bill ne tendent pas à enlever au chemin de fer de Pontiac, une partie de la subvention que le parlement lui a accordée, ni à empêcher sa construction jusqu'à sa tête de ligne. Vu ces circonstances, j'espère que la chambre ne tiendra aucun compte de la proposition de mon honorable ami.

Je puis ajouter que les deux cantons dont j'ai parlé, sont actuellement sans communication par chemin de fer, parce qu'ils sont situés entre la rivière Ottawa et le lac Muskrat, ce dernier ayant, en quelques endroits, un ou deux milles de largeur, sur dix à douze milles de longueur. Ainsi, ces deux cantons sont resserrés entre la rivière et le lac, ayant le chemin de fer de Pontiac, au nord de la rivière Ottawa, et le chemin de fer du Pacifique canadien, au sud du lac. Le bill propose d'établir une voie de communication entre Pembroke et le Portage du Fort, en traversant les cantons fertiles que j'ai mentionnés. Je répéterai que j'espère que la chambre n'adoptera pas la motion de mon honorable ami.

SIR HECTOR LANGEVIN: Cette question a été dernièrement discutée au comité des chemins de fer, avant qu'il fût décidé de soumettre le bill à la chambre. L'honorable député de Pontiac s'est efforcé de faire consentir l'auteur du bill à le remettre à plus tard. La raison qu'il donnait, était que la nouvelle voie ferrée, dans le comté de Renfrew, ferait concurrence au chemin de fer de Pontiac. Ce dernier est sur un côté de la rivière Ottawa, et le chemin de fer projeté, dans le comté de Renfrew, est sur l'autre côté de la rivière.

Je crois que l'honorable député de Pontiac (M. Bryson) craint que, si le chemin de fer projeté est construit dans le comté de Renfrew, partant de Pembroke et allant jusqu'au Portage du Fort, la construction du chemin de fer de Pontiac sera retardée, et, peut-être empêchera qu'il traverse la