

## PORT DES LETTRES.

**M. THÉRIEN :** Le gouvernement a-t-il l'intention de réduire à deux centins le port des lettres dans la Confédération ?

**M. HAGGART :** Le gouvernement ne se propose pas de réduire maintenant le port des lettres.

## AMENDEMENT A L'ACTE DES TERRES FÉDÉRALES.

**M. DAVIN :** Le gouvernement se propose-t-il de présenter, pendant cette session, un bill pour amender l'acte des terres fédérales ?

**M. DEWDNEY :** Cette question est à l'étude.

## AMÉLIORATION DE LA RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

**M. BERGERON :** Le gouvernement se propose-t-il de continuer, cette année, les travaux commencés dans la rivière Saint-Louis ?

**Sir HECTOR LANGEVIN :** Oui.

## AMÉLIORATION DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

**M. BERGERON :** Le gouvernement se propose-t-il de commencer, cette année, à creuser et à élargir le canal de Beauharnois ?

**Sir JOHN A. MACDONALD :** Cette question est à l'étude.

## ILES DU SAINT-LAURENT.

**M. TAYLOR :** Des pétitions ont-elles été présentées par les conseils de la partie riveraine des townships de Leeds et Lansdowne, Escott et Young, demandant que les îles sises dans le Saint-Laurent, en face de ces townships, dans le comté de Leeds, Ontario, soient vendues ? Quelle décision le gouvernement a-t-il prise à ce sujet ?

**M. DEWDNEY :** Des représentations ont été faites dans le sens de la question de l'honorable député. Le gouvernement n'a pris aucune décision. Je me propose de visiter les îles le printemps prochain, afin d'être plus en état de faire des représentations au gouvernement.

## CHEMINS DE DUNDAS ET WATERLOO.

**M. BAIN (Wentworth) :** Je demande—

Copie de toute correspondance, de tous rapports, pétitions ou autres documents concernant la vente, la propriété ou l'état du chemin macadamisé de Dundas et Waterloo, depuis le rapport déposé par un ordre de la chambre en date 17 février 1885.

Je devrais peut-être demander pardon à la chambre de l'entretenir quelques instants d'un sujet de ce genre. C'est une question d'un intérêt purement local pour mon comté ; je dois dire que je n'ai jamais pu comprendre pour quelle raison le chemin en question pouvait être appelé une entreprise pour l'avantage général du Canada et constituer ainsi une entreprise publique du pays. C'est un chemin local établi longtemps avant l'union des provinces du Haut et du Bas-Canada, comme entreprise du gouvernement provincial, et contenu dans les limites du comté de Wentworth et d'un comté voisin. C'est une des deux principales voies de communication de ce comté et des comtés voisins avec les deux principaux marchés de la localité, les villes de Dundas et de Hamilton. La plus grande partie des habitants de ce comté sont forcés, pour des raisons locales ou autres, de se rendre à Hamilton par une ou l'autre de ces deux routes ; car ceux qui connaissent la localité, savent que la baie de Burlington et le canal donnent aux bateaux qui remontent la vallée, passé la ville de Hamilton, accès à la ville de Dundas, et ne sont traversées par un pont qu'à un endroit, à Burlington Heights. Il y a quelques années, la compa-

gnie du canal Desjardins est tombée dans les embarras financiers, et nous nous sommes trouvés soudainement en face d'une difficulté qui menaçait d'être très grave pour ceux qui voyageaient sur la seule autre voie donnant accès à la ville de Hamilton. Ceux qui connaissent les influences dont pouvait disposer une grande ville ayant deux représentants dans cette chambre, ainsi qu'une compagnie comme celle du chemin de fer Grand Occidental, et la compagnie du canal Desjardins, savent qu'elles étaient beaucoup trop fortes pour qu'un membre quelconque de cette chambre pût espérer de les contrôler. Et ces messieurs ont essayé, tacitement ou ouvertement, de décharger de l'entretien du pont jeté à Burlington Heights ceux qui en avaient toujours été, avec raison, responsables, et d'imposer ce fardeau aux électeurs de ce comté, qui étaient obligés de voyager sur ce chemin, et, comme résultat, ils ont fait insérer clandestinement dans l'acte un article décrétant que le gouvernement pourrait, à l'avenir, par un arrêté du conseil, imposer un droit de péage pour l'entretien du pont traversant le canal Desjardins.

Avec l'aide de l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake) nous avons, à cette époque, décidé la chambre à mettre cette législation de côté. De fait, mon honorable ami (M. Blake) n'a eu aucune peine à convaincre le ministre de la justice d'alors que tout cela était illégal et injuste, et les embarras qui nous menaçaient ont été écartés. Plus tard, on a obtenu une autre législation, et ce chemin, de même que le pont, est passé aux mains d'une compagnie, qui les a mal entretenus, mais qui n'a pas négligé de prélever les péages. Lorsque la patience eut cessé d'être une vertu et que les gens furent las de payer pour de mauvais chemins et de mauvais ponts, ils s'unirent et portèrent l'affaire devant les tribunaux, plaçant par là les défendeurs sous l'opération de l'acte d'Ontario qui régit les compagnies de chemins, et plus tard la compagnie a été forcée d'abandonner de prélever les péages sur ce chemin, tant qu'il ne serait pas dans un état convenable. Le chemin de Waterloo se trouve malheureusement dans une position différente. Ce chemin étant une entreprise fédérale, les pouvoirs qui le contrôlent ne peuvent être soumis à l'opération de l'acte d'Ontario relativement aux compagnies à fonds social, et le seul moyen d'obtenir justice, c'est de s'adresser au département des travaux publics, à Ottawa. Pour permettre à la chambre de comprendre la position dans laquelle nous sommes placés, je devrai exposer brièvement les circonstances dans lesquelles cette entreprise a été commencée, et ce qui se passe depuis trois ou quatre ans.

En 1839 le chemin fut construit, sous la surveillance de commissaires nommés par l'ancien gouvernement du Haut Canada. Des obligations furent alors émises, pour une somme de £25,000, et confiées à ces commissaires pour construire le chemin à travers le comté de Wentworth, à partir de la ville de Dundas, jusqu'à la ville de Galt, en traversant une partie de Waterloo. Le premier chemin avait une longueur d'environ 25 milles. Après avoir dépensé un peu plus de £25,000, les commissaires se sont trouvés, au mois d'août 1839, en état de placer deux barrières de péage, et ont commencé à prélever des péages. Plus tard, le chemin fut complété au moyen d'aide supplémentaire, jusqu'à Galt. A partir de ce moment, on a toujours prélevé des péages, soit que le chemin fût en bon ou en mauvais état. Peu de temps après que le chemin eut été terminé, le gouvernement d'alors jugea à propos de le mettre à l'enchère, et il fut adjudgé à des particuliers, puis remis, au bout de quelques années, au gouvernement, les acquéreurs prétendant que le chemin de fer Grand Occidental, auquel le gouvernement avait, dans l'intervalle, accordé une charte, enlevait à cette route tout son trafic, et la rendait comparativement sans valeur pour ses propriétaires ; ils se retranchèrent aussi derrière cette prétention pour s'excuser de ne pas avoir entretenu le chemin. Ce dernier fut dans la suite loué à deux reprises, aux deux municipalités de Dundas et de Galt, pour