

chemin de fer passant à travers une région établie depuis des années—pas très densément peuplée, parce que ce n'est pas une bonne région agricole—où il y a des chemins de fer à une distance raisonnable, est une cause qu'on ne peut défendre.

M. CALDWELL : Ce chemin était originairement destiné à devenir un embranchement du chemin de fer de Kingston à Pembroke, et cette compagnie a fait faire une exploration du pays entre Sharbot-Lake et Carleton-Place, dans l'intention de construire la ligne. Mais le chemin de fer canadien du Pacifique, voyant un concurrent possible, s'empressa d'acheter un intérêt prépondérant dans les actions du chemin de fer de Kingston à Pembroke. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a dit que ce chemin passait à travers une région qui n'était pas très bien peuplée. Qu'il me permette de lui dire que nous avons là une région bien peuplée, et dont les établissements datent de quatre-vingt-cinq ans, et dans laquelle il se produit du fromage en quantité. Nous avons mille milles carrés de territoire sans aucun chemin de fer.

M. SPROULE : Jusqu'à quel point allez-vous au nord et à l'ouest pour renfermer ces mille milles ? Quelle est la distance moyenne entre ce chemin et celui qui existe aujourd'hui ?

M. CALDWELL : Environ 12 milles.

M. SPROULE : Alors, vous ne pénétrez pas très loin dans une région nouvelle.

M. CALDWELL : Le chemin de fer du Pacifique-Canadien, en demandant le renouvellement de la charte, a déclaré qu'une partie de cette ligne serait parallèle à la sienne, et qu'il ne serait pas sage de la continuer jusqu'à Sharbot-Lake, mais que si la ligne partait d'un endroit situé entre la station de Bathurst et Sharbot-Lake, cela épargnerait la construction de 10 milles de chemin de fer. En traversant là et faisant un angle vers Carleton-Place, la distance serait d'environ 25 milles.

En faisant cela on atteindra une distance d'environ 12 milles au nord de la ligne-mère et l'on desservira la partie du pays qui n'a pas encore de voie ferrée. Il nous est impossible d'avoir un chemin là où nous aimerions à l'avoir. Ce serait pour nous un grand avantage que de raccourcir de douze milles la route sur laquelle il nous faut transporter nos effets en voiture et nous demandons que la subvention soit accordée à une voie ferrée qui traverserait cette partie du pays et nous épargnerait beaucoup de fatigue et d'efforts. Les habitants de ces campagnes ont beaucoup souffert et il n'est pas juste que des gens qui ont contribué à la construction de tous les chemins de fer du Canada soient privés de cette amélioration. Nous demandons donc que cette subvention soit accordée, vu que cela est absolument

M. SPROULE.

nécessaire pour que nous puissions avoir cette voie ferrée.

M. W. F. MACLEAN : Est-ce que cela raccourcira la route conduisant à Toronto ?

M. CALDWELL : Oui, de vingt milles, environ.

M. SPROULE : D'après une déclaration faite par le Gouvernement, il y a quelques années, j'ai compris qu'il poursuivait deux buts en subventionnant les voies ferrées. Le plus important était l'ouverture d'une nouvelle région n'offrant pas assez d'avantages pour induire les capitalistes à y construire un chemin de fer, les recettes probables devant être très faibles durant plusieurs années après la construction du chemin. Ce n'est pas une nouvelle région que ce chemin doit traverser. L'honorable député (M. Caldwell) dit qu'elle est colonisée depuis, je crois qu'il a dit...

M. CALDWELL : Quatre-vingt-cinq ans.

M. SPROULE : Alors on ne peut guère affirmer que c'est une région nouvelle.

M. CALDWELL : Elle est nouvelle en tant qu'il s'agit de chemins de fer.

M. SPROULE : On ne peut pas dire que c'est un pays neuf. L'honorable député dit que la distance moyenne que les gens doivent parcourir pour se rendre à une voie ferrée est de 12 milles. Cela ne constitue pas un grand inconvénient. Bon nombre de gens au Canada, et même dans Ontario, ne sont pas plus avantageusement situés. Cette raison seule n'est pas suffisante pour que le peuple soit taxé afin de construire une nouvelle ligne. J'attire l'attention sur le fait que cette ligne aura pour effet de raccourcir une ligne d'entier parcours appartenant à une puissante compagnie qui serait bien aise de la construire sans la moindre subvention. Mais, naturellement, tant que ce système de subvention restera en vigueur, les compagnies seront disposées à demander des subventions et à s'abstenir de construire des voies ferrées jusqu'à ce qu'elles les aient obtenues. Ceci est l'un des cas où l'on ne devrait pas accorder de subvention, si le Gouvernement remplit la promesse qu'il a faite en exposant son programme avant son arrivée au pouvoir.

M. EMMERSON : Toutes les régions aujourd'hui traversées par des voies ferrées sont naturellement en faveur de l'abandon du système des subventions. Mais il y a des régions qui méritent de profiter de l'aide du Gouvernement. Dans le cas actuel, bien que la distance moyenne devant être parcourue par les gens pour se rendre au chemin de fer puisse être de douze milles, il doit y en avoir un grand nombre qui se trouvent beaucoup plus éloignés de la voie ferrée. A ce point de vue, la demande mérite d'être favorablement accueillie.