

de grands services. Au rébut, la compagnie du Grand-Nord voulait suivre le parcours de la rivière du Nord. En fait, M. Christie m'écrivit en ce sens :

Je ne m'explique pas que ces messieurs affirment qu'il n'existe pas d'entente bien définie, à l'égard de la route à suivre ; car cette entente existe parfaitement.

Si M. Christie a usé de son influence pour aider la compagnie à obtenir la subvention en question, c'est que ce chemin de fer devait traverser le comté d'Argenteuil, s'il eût compris que le tracé suivrait le parcours de la rivière du Nord, M. Christie ne se serait plus intéressé d'une manière spéciale à cette entreprise. En réalité, il s'est donné infiniment de peine pour obtenir la concession d'une subvention. C'était au moment même où elle demandait cette subvention que la compagnie du Grand-Nord aurait dû déclarer qu'il lui était impossible de suivre ce tracé, et non pas plus tard, après avoir obtenu la subvention. Sans doute, il importe de raccorder ce chemin avec la ligne-mère ; cependant, la compagnie aurait dû s'en tenir à la convention en question et suivre le tracé arrêté pour la construction de cet embranchement, des difficultés et du caractère montagneux de la contrée à traverser, et malgré la longueur de la route. C'est avec cette entente que la compagnie a obtenu la subvention affectée à ces 22 milles de chemin de fer.

Je propose donc d'insérer après les mots "chemin de fer", dans la 4e ligne, les mots "par la voie du bureau de poste de Mille-Isles".

M. EMMERSON : Plutôt que d'adopter cet amendement, il faudrait supprimer la subvention tout entière. L'honorable député affirme que la compagnie du Grand-Nord préférerait construire les 16 milles en question, sans subvention, plutôt que de construire les autres 22 milles avec une subvention. On ne saurait obliger la compagnie du Grand-Nord à construire une ligne de chemin de fer, par la voie du bureau de poste de Mille-Isles, et le comité ne ferait pas acte de sagesse en adoptant l'amendement qu'on veut apporter à la résolution. Mieux vaudrait biffer l'item tout entier.

M. SPROULE : A coup sûr, la population de ces comtés doit avoir voix au chapitre, en pareille matière.

M. EMMERSON : La compagnie, paraît-il, est en train de construire plus de 16 milles de chemins de fer et elle le fait sous l'autorité de ce crédit. Comme le fait observer le député de Grey, tout ce qu'il nous reste à faire c'est de renouveler ce crédit, au bénéfice de la compagnie, à moins que nous ne le supprimions tout entier.

(L'amendement de M. Perley est rejeté.)

M. PERLEY : Je propose la suppression des mots :

Et pour une ligne de chemin de fer reliant sa ligne de Montfort à la Gatineau à la ligne-mère à Saint-Jérôme, ne dépassant pas vingt-deux milles".

L'amendement de M. Perley est rejeté et on adopte la résolution.

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 ; 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 par les paroisses de Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, n'excédant 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.

M. MONK : Le statut de 1904 accorde cette subvention à la compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa. Cette compagnie demande-t-elle encore le renouvellement de la subvention en discussion ?

M. EMMERSON : Il s'agit du chemin de fer aujourd'hui connu sous le nom de "chemin de fer Central".

M. MONK : Est-ce cette compagnie du chemin de fer qui est en correspondance avec le ministère ?

M. EMMERSON : Oui.

M. MONK : Y a-t-il lieu d'espérer que ce chemin de fer se construira ?

M. EMMERSON : Il paraît qu'en ce moment, on est en train de conclure des arrangements financiers à Londres, relativement à la ligne de chemin de fer projetée.

M. MONK : La description de la ligne donnée dans la résolution est incomplète. Le chemin de fer en question quitte Saint-André et suivant le parcours de la rivière Ottawa, il atteint Saint-Placide, à l'entrée du lac des Deux-Montagnes. Le tronçon projeté partirait de Saint-Eustache et puis traversant la rivière pénétrerait sur le côté sud de l'Île-Jésus. A mon avis, le tracé par Sainte-Dorothée abrégerait la route vers Montréal et Saint-Laurent. Je ne m'oppose point à ce que le chemin de fer passe par Saint-Placide, Saint-Eustache et Saint-Martin, mais pour atteindre le Saint-Laurent, il faudrait qu'il passât à proximité de ces deux paroisses qui ne sont desservies par aucun chemin de fer. Il faudrait prescrire ici que le chemin de fer traversera Sainte-Dorothée, la paroisse de l'Isle-Blizzard et la paroisse de Sainte-Geneviève. En passant à travers une partie de ces paroisses, ce chemin de fer offrirait la route la plus courte vers l'objectif visé, Saint-Laurent dans le comté de Jacques-Cartier, où est situé le terminus du chemin de fer Union-Jacques-Cartier qui atteint Montréal et est exploité