

Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près de Lime-Ridge, dans le township de Dudswell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 8, pour 58 milles ou plus.

M. EMMERSON : La subvention avait été demandée pour 90 milles. Il paraît que la contrée que dessert cette ligne de chemin de fer est riche en bois et en minéraux et bien colonisée. La première subvention a été accordée en 1903, c'est-à-dire la dernière fois que le Parlement a voté de nouvelles subventions. C'est le premier renouvellement. Toute assurance nous est donnée que ce chemin sera construit. Il y a trente milles de ce chemin en service.

Pour une ligne de chemin de fer, allant du lac Nomingue jusqu'à la Lièvre, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 44, pour 35 milles au plus.

M. EMMERSON : Cette subvention a été votée en 1903. C'est donc un renouvellement. Aux termes de la loi de 1903, l'ouvrage devait commencer après le 1er août 1903, mais à raison de certaines difficultés, il a été impossible de commencer les ouvrages avant le temps présent. Les institutions financières à qui la compagnie avait demandé de lui fournir des fonds hésitent parce que la subvention peut tomber en déchéance, et que l'ouvrage ne pourrait se terminer avant 1908 ou 1909. De là cette demande.

(L'item 5 est laissé en suspens.)

Pour une ligne de chemin de fer allant de Wellington à Union-Bay, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 68, pour 55 milles au plus.

M. EMMERSON : C'est pour un prolongement du chemin de fer d'Esquimaux à Nanaïmo sur l'île Vancouver.

M. RALPH SMITH : Cette subvention a été accordée au chemin de fer d'Esquimaux à Nanaïmo en 1903 pour lui aider à prolonger son chemin à partir de son terminus à Nanaïmo jusqu'à 55 milles vers le nord. Dix-huit mois après la concession de cette subvention, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique acheta ce chemin de fer, et nous avons sa promesse que dans deux ans, c'est-à-dire durant l'existence de cette subvention si elle est renouvelée, elle construira ces 55 milles jusqu'à Union-Bay. L'étendue de pays que dessert ce chemin de fer est une très vaste et très importante région agricole. Les gens qui l'habitent aujourd'hui sont obligés de transporter leurs produits jusqu'à Nanaïmo. Cette subvention est demandée par voie de pétition et je n'ai aucune doute que la compagnie ait de bonne foi l'intention de construire ce prolongement.

Pour une ligne de chemin de fer, allant d'un point à ou près Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province d'Ontario, ou entre ces

points, par voie du village de Lanark jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 17, pour 41 milles au plus.

M. EMMERSON : Cette ligne devrait commencer à Sharbot-Lake, mais maintenant elle commencera à quelque endroit entre Sharbot-Lake et Bathurst.

M. W. F. MACLEAN : Y a-t-il quelque probabilité que le chemin de fer canadien du Pacifique relève cette proposition ? Toronto se trouve à plus de sept heures de la capitale et il n'y a aucune raison qui empêche de parcourir la distance en cinq heures. C'est un pas dans cette direction. La distance est de 255 milles et une ligne directe pourrait probablement la raccourcir à 220 milles. On devrait s'efforcer d'obtenir une communication directe entre les deux cités. Une personne devrait pouvoir quitter l'une ou l'autre ville le matin, voir à ses affaires et revenir le même soir. Aujourd'hui une personne ne peut revenir ou retourner à l'une ou l'autre ville le même jour sans prendre une voiture-dortoir. Cette subvention a été accordée il y a déjà des années et l'on supposait qu'elle assurerait un meilleur service entre les deux villes, mais jusqu'à présent on n'a rien tenté. Le ministre a-t-il quelque assurance, soit d'une compagnie locale, soit du chemin de fer canadien du Pacifique que cette ligne courte sera vraisemblablement construite dans un avenir rapproché ?

M. EMMERSON : Seulement d'une manière officielle. J'ai eu quelques entrevues avec M. Drinkwater à l'époque du renouvellement de la charte, pendant la présente session, et le changement dans le tracé était destiné à raccourcir la distance d'environ 10 milles.

M. BARR : A-t-il été fait quelque exploration ?

M. EMMERSON : Une exploration préliminaire.

M. SPROULE : Nonobstant le fait que cette subvention est destinée au chemin de fer canadien du Pacifique, c'est une de ces subventions qu'on ne saurait défendre.

Ce chemin de fer fait partie de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique entre ici et Toronto, une ligne rémunératrice et passant à travers un pays modérément bien desservi par des chemins de fer aujourd'hui. On prétend que cela raccourcirait d'environ 16 milles la distance entre ici et Toronto, mais on la raccourcit dans l'intérêt d'une compagnie qui, en proportion de sa longueur, gagne plus qu'aucune autre compagnie au Canada. Je comprends très bien que nous accordions des subventions pour fournir un service à des régions éloignées du pays, où il n'y a pas de communications, mais accorder une subvention à un