

de Bonnechère et un arrêté du conseil fut passé, en date du 18 avril, abandonnant ce tracé et adoptant celui de la vallée d'Ottawa par Pembroke pour la ligne subventionnée du chemin de fer Canada Central, devant être poussée jusqu'à la tête de ligne du chemin de fer du Pacifique canadien.

(11) La dite ligne est maintenant en voie de construction et en partie ouverte au trafic sur une distance de 45 milles en amont de Pembroke.

(12) Les conséquences du changement de tracé ont, d'après les requérants, été très dommageables aux intérêts de cette ville; les affaires sont représentées comme étant paralysées, surtout celles qui ont rapport à l'approvisionnement des chantiers de bois de construction, tandis que les diverses industries qui avaient surgi parce que l'endroit était la tête de ligne du chemin de fer, ont cessé d'avoir besoin d'ouvriers.

(13) Les requérants représentent que la forte prime en question avait été accordée uniquement pour que la ville devienne la tête de ligne d'un chemin de fer, cet espoir ayant été justifié par le choix que le gouvernement avait fait du tracé Bonnechère. Ils représentent de plus que par l'adoption du tracé actuel la longueur de la ligne de liaison à l'ouest a été réduite de 20 milles, ce qui a valu au pays une épargne proportionnée, la subvention payable en vertu de l'arrêté du conseil de 1878, au prolongement de la ligne de Pembroke au lac Nipissingue, étant la même que celle qui, d'après l'arrêté du conseil de 1875, était payable à la ligne entre Douglas et le lac Brûlé.

(14) Ce dernier fait a été reconnu par l'arrêté du conseil du 18 avril 1878, dans les termes suivants :

Bien que la ligne serait allongée par cette déviation vers le nord, l'extrémité de l'ouest de la ligne subventionnée, atteindrait comme il est dit, beaucoup plus loin à l'ouest de l'endroit choisi précédemment comme tête de ligne ou raccordement avec la partie du chemin de fer du Pacifique canadien projetée aux termes de l'acte, jusqu'à la rivière des Français, ce qui épargnerait ainsi au public le coût de la construction d'environ 20 milles de chemin de fer.

(15) Ce qui précède s'applique également sinon davantage au tracé du chemin de fer du Pacifique, au nord du lac Nipissingue, tel que maintenant projeté.

(16) Le gouvernement (par l'arrêté du conseil de 1878), s'est emparé du droit de circulation et d'exploitation sur la partie du chemin de fer du Canada Central qui se trouve située entre Renfrew et Pembroke, à la construction de laquelle la subvention donnée par la ville de Pembroke a été appliquée.

(17) Les requérants exposent : (1°) Qu'ils ont été forcés par l'action du parlement, en 1875, d'accorder la subvention mentionnée à la compagnie du chemin de fer Canada Central.

(2°) Que la dite subvention a engagé cette compagnie à prolonger son chemin jusqu'à Pembroke, en 1876 ;

(3°) Que le prolongement du chemin jusqu'à Pembroke a permis au gouvernement d'effectuer un changement de tracé qui a eu pour résultat une épargne considérable des deniers publics ;

(4°) Que cette épargne des deniers publics a été effectuée au détriment des intérêts locaux de Pembroke.

En conséquence ils prient le gouvernement de les exempter de tout paiement futur de toute somme à compte des dites débentures, en principal ou en intérêt, ainsi que du paiement d'une certaine somme de \$3,500, balance de la dépense ci-dessus mentionnée pour droit de passage.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

N° 18791.

OTTAWA, 11 janvier 1883.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions reçues du ministre de ce département, j'ai l'honneur de vous expédier ci-inclus, pour votre information, un arrêté du conseil passé le 19 mai dernier, autorisant la soumission au parlement pendant la prochaine session, d'un projet de loi relevant la municipalité de la ville de Pembroke