

pas encore été tournée et beaucoup de gens qui habitent cette région sont, à cause de cela, très inquiets à ce sujet, et il est à désirer que le gouvernement et la Chambre prennent des mesures, en entrant en arrangement avec une compagnie quelconque ou avec quelqu'un pour faire construire le chemin. Je ne parle pas dans l'intérêt d'un particulier ni d'une compagnie de chemin de fer. Tout ce que je veux, c'est que ce retard ennuyeux prenne fin et que l'on agisse le plus tôt possible. J'ai déjà établi que cette entreprise est pleine de promesses pour le commerce, non-seulement comme ligne de long parcours, mais encore comme voie locale, et je suis porté à croire que cela porterait une compagnie de chemin de fer à l'entreprendre, vu qu'il y a déjà des établissements de colonisation importants le long de la voie projetée, établissements plus considérables qu'on ne l'imagine généralement. La voie a plus de 100 milles de long, et je ne sache pas qu'il existe un projet comme celui-là qui promette tant de profit pour si peu de dépense à faire. J'espère donc que, s'il n'y a aucune compagnie particulière prête ou disposée à en entreprendre la construction, le gouvernement lui-même assumera la responsabilité de cette entreprise comme une œuvre d'intérêt public.

Sir CHARLES TUPPER: Je puis dire qu'il n'y a aucune objection à la motion présentée par l'honorable député. Le gouvernement sera très heureux de produire sous peu tous les papiers qui ont trait à cette affaire. Je dois dire cependant qu'il y a des négociations pendantes qui ont pour but d'assurer la construction du chemin, et peut-être vaudrait-il mieux terminer ces négociations avant de déposer les documents sur le bureau.

La Chambre n'exigera pas la preuve de l'importance que le gouvernement a attachée à cette entreprise, lorsqu'elle se rappellera qu'elle a acquiescé à la proposition qu'elle a approuvée dans la dernière session, la proposition d'accorder une subvention considérable à cette voie. On se souviendra que nous avons alors exprimé à la Chambre notre détermination de ne prendre des arrangements pour faire construire cette importante ligne de communication entre Gravenhurst et le chemin de fer du Pacifique canadien, que si nous pouvions assurer la complète indépendance de cette voie et empêcher qu'aucun intérêt local ne compromît son utilité, attendu que nous voulions que cette ligne demeurât tout à fait libre. Le retard apporté à la construction de cette voie vient, je puis le dire, de la difficulté qu'il y a à assurer la garantie qui a été donnée à la Chambre et que le gouvernement considérait comme tellement importante que, sans elle, il se serait abstenu de faire des arrangements dans lesquels elle n'aurait pas été comprise. J'espère toutefois que nous serons prêts sous peu à soumettre à la Chambre des propositions qui atteindront l'objet visé.

Motion adoptée.

ÉDIFICES PUBLICS.

M. LISTER demande par motion un état contenant le nom de chaque cité, ville et village du Dominion du Canada où l'on a construit des édifices publics, soit des bureaux de poste, soit des hôtels de la douane—ou les deux sortes d'édifices depuis le 1er janvier 1879; et donnant aussi le nom de chaque cité et ville du Dominion où l'on est à construire de tels édifices, avec le coût ou l'estimation du coût de chaque.

M. MACKENZIE: Je propose que les mots suivants soient ajoutés à la motion:

Avec un état donnant la population de chaque cité, ville ou village, ainsi qu'un état faisant connaître les revenus donnés par les bureaux publics de ces cités, villes ou villages.

J'espère que l'honorable député n'aura pas d'objection à ce que ces mots soient ajoutés.

M. LISTER. Je n'y ai pas d'objection.

M. COOKBURN.

Sir HECTOR LANGEVIN: Je ne vois pas d'objection à l'adoption de la motion faite par l'honorable député, ni à l'amendement, mais je désire que la date, au lieu d'être fixée au 1er janvier 1879, soit fixée au 1er janvier 1874. Si l'honorable député veut modifier sa proposition dans ce sens, je n'objecterai pas à ce qu'elle soit adoptée.

M. COOK: Je demande à l'auteur de la motion qu'il la fasse de façon à comprendre les édifices en cours de construction.

La motion telle que modifiée est adoptée.

CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER.

M. HOUDE: Il y a quelques semaines la presse a annoncé qu'une nouvelle voie ferrée, de longueur médiocre, mais d'une importance considérable comme tronçon de raccordement, venait d'être mise en exploitation, en arrière de Montréal, entre le Sault-au-Récollet et Lachine: le chemin de fer Union Jacques-Cartier. La ville de Québec et la contrée qui se trouve entre la rive nord du Saint-Laurent et Montréal, s'est surtout rejouie de ce fait, parce qu'elle le considérait comme le commencement d'une ère de trafic d'entier parcours, c'est-à-dire sans transbordement et à toutes les saisons de l'année, avec les Etats de la Nouvelle-Angleterre. Mais quelques jours plus tard est arrivée une nouvelle qui a gâté le plaisir causé par la première: le chemin de fer du Pacifique canadien avait coupé les communications entre le chemin de fer Union Jacques-Cartier et le chemin de fer du Nord. Si je ne fais pas erreur, on s'est adressé immédiatement au gouvernement fédéral pour faire régler ce différend. C'est pour faire connaître à la Chambre et à tout le public la nature de cet appel, que je présente la motion dont j'ai donné avis. Comme la chose est actuellement soumise aux tribunaux, je ne veux rien dire qui la puisse préjuger; mais je crois qu'il peut m'être permis d'appeler la sérieuse attention du gouvernement sur le dommage considérable causé aux hommes d'affaires et aux cultivateurs par le fait que la compagnie du chemin de fer du Pacifique a fait arrêter le trafic sur le chemin de fer Union Jacques-Cartier en refusant de transporter les voitures du chemin de fer de la rive Nord à partir de Saint-Martin jusqu'au Sault-au-Récollet et *vice versa*. Le résultat est que les marchands de Québec ne peuvent avoir la farine et les autres produits de l'ouest qui leur sont directement expédiés; et les importateurs de foin, etc., sur la rive nord du Saint-Laurent, surtout entre Trois-Rivières et Montréal, voient leurs wagons dirigés directement sur la Nouvelle-Angleterre, leur marché ordinaire, ce qui est très ennuyeux pour eux et ce qui, à ma connaissance personnelle, leur a, dans quelques cas, causé des dommages considérables.

Il me semble que le gouvernement serait tout à fait justifiable d'intervenir pour engager la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien à respecter davantage les intérêts du public, tout en veillant aux siens, et à consentir à un compromis raisonnable. Par exemple elle pourrait fort bien transporter les voitures du chemin de fer de la rive Nord depuis Saint-Martin jusqu'au Sault-au-Récollet et les ramener, en tenant un état du nombre de wagons ainsi transportés, et attendre que les autorités judiciaires actuellement saisies de la question aient rendu une décision finale sur la rémunération réclamée pour ce service. Si je suis bien renseigné, et je crois que je le suis, l'autre partie au procès consentirait à un pareil arrangement, qui serait certainement très acceptable. La compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne devrait pas s'y opposer. A tout événement le gouvernement devrait justement et légitimement protéger une partie considérable du pays en engageant cette grande et fière compagnie—qu'il a, je suppose, les moyens d'influencer—à se montrer sous un jour plus favorable dans cette affaire. J'espère donc que le gouvernement trouvera moyen d'intervenir, en vue de l'intérêt public, et ce le plus tôt possible. Je demande par ma mo-