

ne fut prise à ce sujet, parce que la question devait être examinée plus complètement.

Les promoteurs de ce chemin de fer, dans le cours de l'année dernière, ont fait faire des explorations et des levées de plans et ont maintenant présenté les résultats obtenus, tels qu'ils sont renfermés dans un rapport, du 15 avril 1883, fait par M. A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement pour la province de Québec.

Que M. Light dit que le chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer d'Ottawa et Gatineau doit avoir pour champ d'opérations une section de la vallée de la Gatineau très fertile et florissante s'étendant au nord jusqu'à la rivière Désert. Il décrit le pays au nord de ce point comme une belle contrée, riche en métaux précieux et en bois de construction. Que l'embranchement a été tracé de manière à ouvrir toute la région des phosphates et à se relier au chemin de fer du Pacifique canadien près de Buckingham. Il attire aussi l'attention sur le fait que de vastes étendues de terres seraient ouvertes à l'immigration, qui sera développée par la construction du chemin. Il fait un rapport favorable de l'alignement, des courbes et des pentes de la ligne projetée, qui, croit-il, formera éventuellement un anneau important dans la chaîne des chemins constituant les systèmes de chemins de fer du Pacifique, de l'Intercolonial et de l'Ontario.

Que les directeurs, à la date du 23 avril dernier, représentent que dans le cas où une subvention serait accordée par le gouvernement de la Puissance, des capitalistes bien connus sont prêts à entreprendre les travaux de construction, et que des arrangements très satisfaisants ont été conclus avec plusieurs compagnies de terres de l'autre côté de l'Atlantique, afin d'encourager l'établissement de nombreux immigrants anglais, écossais et irlandais aussitôt que cette contrée sera ouverte. Qu'un mémoire, en date du 28 mars dernier, revêtu des signatures d'au delà de soixante-dix membres, a été reçu, demandant qu'une subvention de \$6,000 par mille soit accordée par le gouvernement de la Puissance, afin d'aider leur chemin, dont on peut remarquer que le coût est estimé par M. Light à \$18,000 par mille. Une demande d'aide est aussi faite instamment par le conseil municipal de la cité d'Ottawa par une résolution passée le 25 du mois dernier, basée sur l'allégué que le chemin amènera les ressources d'une contrée très riche à une distance rapprochée de la capitale. Le soussigné recommande que demande soit faite au parlement d'approuver l'octroi d'une subvention de \$3,200 par mille, pour une distance de cinquante milles, ou un montant n'excédant pas \$160,000, en aide au chemin projeté, à partir de Hull, dans la province de Québec.

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET OCCIDENTAL.

OCTROI PROPOSÉ.—\$3,200 par mille pour la première section de cinquante milles au delà de Saint-Jérôme, n'excédant pas en totalité \$160,000.

Pièces annexées.

Demande d'aide supportée par les signatures de membres du Sénat et de la Chambre des communes.

Rapport au conseil.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET OCCIDENTAL,

OTTAWA, 9 mai 1883.

CHER MONSIEUR, —La compagnie de chemin de fer Montréal et Occidental, qui est une compagnie fédérale, a été autorisée à construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville de Saint-Jérôme, dans le comté de Terrebonne, le long de la vallée de la rivière du Nord, jusqu'à la rivière Gatineau, où elle se raccordera au chemin de fer de la Gatineau, et se continuera de là à l'ouest vers le lac Témiscamingue. Sous ce rapport il est en réalité un embranchement du chemin de fer du Pacifique cana-