

diront rien si la quantité est peu considérable, mais autrement, ils seront portés à croire que le pesage laisse à désirer.

M. FISHER : Je ne me rappelle qu'imparfaitement les représentations qui ont été faites au comité à ce sujet. Je crois que la commission qui sera nommée pendant les vacances mettra cette question à l'étude, et je ne doute pas que ses conclusions seront acceptées.

(La motion est agréée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION SUR LE PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose à la Chambre de passer à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant :

Arrêté:—Il a lieu d'autoriser le Gouverneur à accorder, par décret rendu en conseil privé, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de \$3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'exécède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de \$3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionné et la somme de \$15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de \$6,400 par mille, savoir :

1) A la compagnie du chemin de fer Manitoulin et de la rive Nord, pour une ligne de chemin de fer de 64 milles au plus, partant de Little-Current et traversant le chemin de fer canadien du Pacifique à ou près Stanley pour aller de là jusqu'à Sudbury, la compagnie s'engageant à jeter, entre Little-Current et la terre ferme, un pont qui devra être construit et entretenu de manière à offrir des facilités qui soient, à l'avis du ministre des Chemins de fer et des Canaux, pour la libre circulation des voitures et des piétons, de même nature que sur une grande route, au lieu de la subvention de 64 milles accordée par le chapitre 98 de 1900, article 2, item 6, tel que modifié par l'article 5 du chapitre 7 de 1901.

2) A la compagnie du chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson pour une ligne de chemin de fer, dont la longueur ne dépasse pas 200 milles, depuis Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, et pour une ligne de chemin de fer dont la longueur ne dé-

passe pas 25 milles, allant de Michipicoten-Harbour, sur le lac Supérieur, vers la ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique, au lieu des subventions de 40, 50 et 135 milles accordées par le chapitre 7 de 1889, article 2, item 23, le chapitre 8 de 1900, article 2, item 4, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 20, respectivement.

3) A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, pour prolonger sa ligne la distance de 50 milles au plus vers le sud, depuis un point à ou près de Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point à ou près de Lime-Ridge, dans le township de Duds-well, au lieu de la subvention accordée par l'item 8 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

4) Pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 35 milles, depuis le lac Nominigue jusqu'à la Lièvre, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 44.

5) Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer intercolonial, dans le comté de Halifax, jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, et pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'aux eaux profondes de Country-Harbour, dont la longueur ne dépasse pas, en tout, 236 milles, au lieu des subventions de 116 milles et 120 milles accordées par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 19 et 63, respectivement.

6) Pour une ligne de chemin de fer ne dépassant pas 55 milles, depuis Wellington jusqu'à Union-Bay, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 63.

7) Pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 41 milles, depuis 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.

8) Pour une ligne de chemin de fer, ne dépassant pas 20 milles, depuis le cap Tourmente vers Murray-Bay, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892.

9) A la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 260 milles, allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscaal, sur le chemin de fer intercolonial et de ce point jusqu'à Edmundston ; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles de longueur, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu des subventions accordées par l'item 51 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

10) A la compagnie dite "The Nepigon Railway Company", pour les lignes de chemins de fer suivantes :

a) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nepigon, longue de 30 milles au plus ;

b) A partir d'un endroit situé sur la baie Nepigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen sur la ligne dudit chemin de fer de Nepigon, distance de 3 milles $\frac{1}{2}$ au plus ;

c) A partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon, à ou près la traverse de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's-Falls, distance de 1 mille $\frac{1}{2}$ au plus ;