

pour relier le tronç principal à l'embranchement de Montfort.

Je me suis renseigné auprès de quelques personnes qui s'intéressent à ce chemin de fer et elles m'ont dit que la construction de cette ligne, sur le parcours de la rivière du Nord, pourrait s'effectuer plus économiquement sans subvention, que par la route de Mille-Isles, avec une subvention. A mon avis, il ne convient pas d'accorder une subvention pour la construction de ce chaînon de raccordement. Ce chaînon ne dessert aucune section du pays qui ne soit déjà dotée d'un chemin de fer, vu qu'un simple cours d'eau le sépare du chemin de fer Labelle, embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique. J'admire certainement les grandes œuvres réalisées par MM. Mackenzie et Mann, ainsi que l'énergie qu'ils ont déployée dans l'exécution de leurs entreprises et la construction de voies ferrées au Canada. Dans les circonstances ordinaires, j'inclinerais à voter l'adoption de cette résolution tendant à leur accorder une subvention en faveur de la construction de ce chemin de fer ; mais ici, il s'agit de la construction d'un chemin de fer qui dessert une contrée déjà dotée d'un chemin de fer, et en outre, ils n'ont pas tenu la promesse donnée à mon prédécesseur, M. Christie, député d'Argenteuil à cette époque, relativement à la construction de cette ligne à travers le comté d'Argenteuil. Sans doute, c'est surtout grâce à ses efforts que la subvention en question a été accordée. La compagnie construit actuellement son embranchement, mais cette ligne ne traverse aucune partie du comté d'Argenteuil. A mon avis, il convient de rayer cette partie du texte en discussion et de ne pas accorder de subvention pour l'embranchement que la compagnie construit, sur le parcours de la rivière du Nord. J'ai examiné le plan déposé sur le bureau de la Chambre et le tracé établi sur cette carte est précisément celui que nous désirons adopter ; car il ne longe pas la rivière du Nord sur le parcours de laquelle, paraît-il, la compagnie construit, cette année, son chemin de fer.

M. EMMERSON : J'ai été mis au courant de la situation par une députation qui est venue, il y a quelques mois, conférer de la chose avec moi, députation dont faisait partie l'honorable député qui m'a précédé. Ces messieurs m'ont fait observer que, lorsque la subvention fut votée au début, il fut parfaitement compris par les habitants de Mille-Isles que la ligne du chemin de fer en question traverserait leur district, sur un parcours d'environ 22 milles ; mais que lorsque la compagnie du Grand-Nord fit l'acquisition de ce chemin de fer, elle adopta une route plus directe, en parcourant une distance d'environ 16 milles, mais cela au grand détriment des habitants de Mille-Isles. La compagnie prétend qu'il lui serait virtuellement impossible de construire ce che-

min de fer par la route de Mille-Isles. Les habitants du village de Mille-Isles prétendent que si le chemin de fer se rendait de Saint-Jérôme à Mille-Isles et de là à Morin-Flats, la distance serait plus considérable. La compagnie a aujourd'hui la haute main sur ce chemin de fer et a décidé de le construire de Saint-Jérôme à Saint-Sauveur, par la ligne la plus courte. La compagnie du chemin de fer fait valoir trois objections. D'abord, elle prétend qu'il lui est impossible d'obtenir une ligne avec des pentes convenables, par la route de Mille-Isles, vu que le pays est très difficile et fort montagneux.

A la demande des habitants de Mille-Isles, la compagnie a chargé ses ingénieurs de faire des études complètes sur la route et ils ont constaté que le seul tracé convenable pour l'établissement d'une ligne, est celui qui suivrait le parcours de la rivière du Nord, comme cela se fait, d'ordinaire, en un pays montagneux. La seconde objection que la compagnie fait valoir, c'est que la construction d'une ligne, de Saint-Jérôme à Morin-Flats rendrait improductive cette partie du chemin de Montfort et de la Gatineau desservant Morin-Flats et Saint-Sauveur, et il serait très difficile, sinon impossible, d'établir un service convenable, au bénéfice des habitants demeurant à l'extrémité du chemin de fer, à l'est de Morin-Flats. Troisièmement, l'objectif visé par la compagnie en construisant la ligne en question est de relier le chemin de fer de Montfort et de la Gatineau à la ligne-mère du Grand-Nord, et par conséquent, il est de haute importance que la ligne choisie soit la plus directe possible et que la plateforme de la voie soit bien établie. Sans doute, comme il arrive en pareilles circonstances, il existe un différend entre la compagnie et les habitants de ces localités, relativement à la promesse qui leur a été faite, à l'époque où la compagnie a obtenu la subvention en question. Le chemin de fer de Montfort à la Gatineau, paraît-il, a été par le passé, ou est encore, une entreprise rémunératrice des capitaux engagés ; on le considère comme une espèce de chemin de colonisation et les résultats financiers laissent certainement beaucoup à désirer, parce que ce chemin de fer traverse un territoire peu peuplé, dans les comtés de Terrebonne et d'Argenteuil, et parce qu'il manque de raccordement avec le Grand-Nord. Evidemment, il importe beaucoup, au point de vue du trafic, que ce chemin de fer se relie au réseau du Grand-Nord. Si nous suivions le tracé suggéré par les habitants de Mille-Isles, il est douteux que ce chemin de fer puisse continuer son exploitation ; on cesserait de l'exploiter et toutes les dépenses effectuées jusqu'ici seraient en pure perte. L'honorable député propose-t-il la radiation de cet article ?

M. PERLEY : J'en conviens, il importe que ce chemin de fer possède un raccordement. Le chemin de fer de Montfort rend