

nécessaire de faire quelque déviation ? Par sa charte, la compagnie est tenue d'aller de Hull à Pembroke, et par cet amendement nous l'obligeons à aller dans la ville de Pembroke. L'endroit le plus favorable aux intérêts de tous a été fixé par le gouvernement de Québec qui accorde la subvention la plus élevée, et par ce gouvernement qui accorde aussi une subvention. L'honorable député devrait se contenter de l'assurance qu'il a ou qu'il peut se procurer au ministère des chemins de fer, qu'à moins de difficultés insurmontables le pont sera construit à l'endroit qu'il désire pour son comté et ses électeurs. Il sera construit à l'endroit le plus avantageux pour tout le monde, et je crois que l'honorable député n'est pas juste en proposant ce nouvel amendement.

M. WHITE (Renfrew) : L'honorable ministre vient de donner lui-même la preuve que je suis à la fois juste et raisonnable en proposant cet amendement. Il dit qu'après un examen minutieux et plusieurs arpentages, la compagnie a décidé que le meilleur endroit pour construire le pont est celui que je demande à faire fixer par le bill. Mais il ajoute que, bien que la compagnie sache que c'est l'endroit le plus favorable, et que ses plans soient déposés au ministère des chemins de fer, il ne veut pas que cet endroit soit fixé par le bill. On remarquera que la compagnie a aussi déposé des plans fixant la traversée à l'autre endroit que j'ai voulu faire adopter par le comité, il y a quelque temps. Il y a deux ou trois ans, au moment de commencer le contrat pour lequel cette subvention lui a été accordée, la compagnie a déposé entre les mains du gouvernement, ses plans fixant la traversée à la rivière Coulonge. Maintenant, dit l'honorable ministre, la compagnie a déposé des plans fixant la traversée aux rapides des Allumettes, et elle a pris cette décision après trois ans d'étude, après avoir eu toutes les occasions de décider quel est l'endroit le plus avantageux. Malgré cela l'honorable ministre dit que je ne suis pas raisonnable en demandant que cet endroit soit indiqué dans le bill. Je crois donc que la déclaration faite par l'honorable ministre est la meilleure preuve qu'il est raisonnable de demander cela, au lieu de dire que le pont sera à l'île des Allumettes qui a 14 milles de longueur. Au lieu d'avoir dans le bill un point indéterminé—si je puis me servir de ces termes contradictoires—il vaudrait mieux y mettre le seul endroit qui, au dire des ingénieurs, soit favorable si vous allez à l'ouest de la rivière Coulonge. Je crois donc être juste et raisonnable en demandant d'ajouter ces mots.

M. CHAPLEAU : Après avoir déposé les plans, on peut les modifier en tout temps pendant l'année si on rencontre une difficulté, les plans peuvent être modifiés avec le consentement du gouvernement, mais si vous précisez l'endroit par un acte du parlement, il vous faudra attendre un an avant de faire le changement. Nous avons décidé de faire—

M. WHITE (Renfrew) : Vous aviez fait faire une inspection, que voulez-vous de plus ?

M. CHAPLEAU : Nous ne voulons pas être obligés de venir demander au parlement l'autorisation de faire le changement.

L'amendement est rejeté.

Sur l'article 10.

M. WHITE (Renfrew) : Cet article prolonge le délai accordé pour construire le chemin. Je n'ai pas d'objection à cette extension de délai pour la partie allant au Sault Ste-Marie, mais je demande au comité de fixer une date plus rapprochée pour la partie du chemin allant à Pembroke, et voici pourquoi : D'abord, environ 40 milles du chemin ont été construits pendant les dix-huit derniers mois et il ne reste plus maintenant qu'environ 20 milles à construire. Cet article demande que le délai soit prolongé jusqu'au 1er septembre 1890. Cela ferait plus de trois ans pour construire 20 milles, pendant qu'on en a construit 40 milles en

M. CHAPLEAU

dix-huit mois, et comme cette compagnie reçoit une subvention de \$9,200 des gouvernements de Québec et d'Ottawa, je crois qu'il ne serait pas déraisonnable de demander d'insérer un amendement que j'ai préparé. Je propose que le mot "septembre" soit remplacé par le mot "décembre" à la troisième ligne de l'article 10, et que les mots "quatre-vingt-dix" à la quatrième ligne soient remplacés par les mots "quatre-vingt-huit." Cela donnerait à la compagnie jusqu'à la fin de 1888 pour terminer les 20 milles de chemin qui lui reste à faire.

Aux raisons que je viens de donner, je puis ajouter que j'ai ici un engagement fait par une personne que je crois être le président de la compagnie, dans lequel elle s'engage à compléter le chemin jusqu'à Pembroke pour le 1er décembre 1888. Il y a une erreur dans l'avis de cet amendement; il faudrait le 1er décembre au lieu du 1er septembre.

Je demande aussi que le proviso suivant soit ajouté :

Pourvu toutefois que les travaux de construction du pont ou des ponts sur l'Ottawa—

Car il faudra des ponts si le chemin va dans la direction indiquée par le bill.

autorisés par l'acte 43 Vic., chap. 55, soient commencés dans les trois mois après l'adoption du présent acte et soient terminés le ou avant le 1er décembre 1888.

Ceci limitera le délai pour construire le chemin jusqu'à Pembroke à la fin de 1888, et fixera le commencement des travaux à trois mois après l'adoption du présent bill.

M. BRYSON : Je crois que nous pouvons arriver à une entente amicale. Si l'honorable député de Renfrew Nord (M. White) veut consentir à dire que les travaux pour la construction du pont devront commencer un an après l'adoption de l'acte et être terminés deux ans après. S'il veut faire cette modification je l'accepterai.

M. WHITE (Renfrew) : Très bien.

M. CHAPLEAU : Je crois que l'article peut rester comme il est. Le chemin ne sera profitable à la compagnie que lorsqu'il aura atteint Pembroke. Le désir de la compagnie est d'y arriver au plus tôt, et le fait de prolonger les délais n'est pas de nature à avancer les affaires de la compagnie, car tant qu'elle ne sera pas rendue à Pembroke, la ligne ne sera pas profitable. Il vaudrait mieux laisser l'article comme il est en ayant comme garantie le fait que la compagnie se rendra à Pembroke le plus vite qu'elle pourra. Je demande à l'honorable député de faire une concession et pour ma part je mettrai le mot quatre-vingt-neuf à la place de quatre-vingt-dix.

M. WHITE (Renfrew) : Disons un an pour commencer le pont et deux ans pour construire le chemin jusqu'à Pembroke, cela donnera jusqu'en juin 1889.

M. CHAPLEAU : Je propose en amendement à l'amendement que le mot "1889" soit mis à la place de "1890". Je crois que c'est une concession suffisante.

L'amendement à l'amendement est adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

Sir HECTOR LANGEVIN : Je crois que nous pourrions, avec la permission de la Chambre, accorder un peu plus de temps aux bills d'intérêt particulier, afin qu'on puisse les adopter ce soir et qu'ils aillent à la Chambre Haute.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'heure est complètement expirée, et il y a ici plusieurs bills sur lesquels nous pourrions passer toute la soirée à en juger par ce qui s'est passé l'autre soir. L'autre soir nous nous sommes occupés jusqu'à onze heures des bills d'intérêt particulier. Je professe un grand respect pour les droits des simples députés, mais il n'est pas tout-à-fait juste que ceux d'entre nous qui sont obligés de rester ici jusqu'à ce que les estimations aient toutes été passées, soient retenus jusqu'à deux ou