

M. POPE : Non, nous ne le faisons pas. Il faut qu'il y ait quelque chose de bien particulier pour que nous le fassions, car c'est un chemin bien difficile à faire. La compagnie en a construit vingt milles, qui ne serviront à rien si on ne construit pas le resto; pour le public le parcours le moins long est le meilleur, et ce parcours va coûter pour la construction autant que le plus long.

M. MITCHELL : Je crois que le principe est mauvais. On citera plus tard la chose comme précédent, et il sera difficile au gouvernement de repousser les demandes de même nature. Je regarde ce crédit d'un œil soupçonneux.

A la Compagnie du chemin de fer du lac Témiscamingue, pour quatre (4) courtes sections de chemin d'environ deux (2) milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables", et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer du Pacifique Canadien, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit (8) milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte 48-49 Vict., chap. 59, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied même du Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte 49 Vict., chap. 10), une subvention de \$12,400.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Vu les fortes objections qu'avait le ministre à mêler les chemins de fer avec les nappes d'eau, ceci paraît quelque peu étrange.

M. POPE : Ce crédit n'implique aucune dépense d'argent. L'argent a été dépensé en vertu du crédit, mais nous n'avons pu le payer parce qu'il n'était pas assez clairement déclaré comment il devait être payé.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce simplement pour la commodité du commerce de bois dans cette région ?

M. POPE : Il y a une fort belle colonie en haut de la rivière Ottawa.

M. BRYSON : Il me sera peut-être permis de donner des explications au sujet de ces nappes d'eau. En 1885, j'ai eu l'honneur de présenter une députation composée du président de la Compagnie de Colonisation du Témiscamingue et de ses directeurs au ministre des chemins de fer. Nous avons insisté auprès de lui sur la nécessité de faire servir ces nappes d'eau en subventionnant des parties de la ligne, et dans la session de 1885 le gouvernement a subventionné une partie du chemin qui allait du pied du lac Témiscamingue jusqu'à la tête du lac des Sept-Lieues, distance d'environ six milles. La subvention allait jusqu'à \$25,000. Depuis lors, les différentes nappes d'eau ont été utilisées et l'on a jugé absolument nécessaire de construire une courte ligne de chemin de fer le long des différents endroits des rapides, par exemple aux rapides *La Montagne*, *Les Erables*, *La Mi-Charge*, *La Cave*, les rapides d'eau sont utilisés, et il y a en tout un parcours de deux milles de chemin de fer. Je dois dire qu'il est fort bien de la part du gouvernement de venir aujourd'hui donner une subvention additionnelle.

Sir JOHN A. MACDONALD : Adopté.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je pense qu'il n'est que raisonnable que nous ayons les renseignements. Ce que dit l'honorable député est très intéressant. Mais c'est encore une subvention d'un caractère spécial. Il n'y aura absolument jamais de fin aux demandes qui pourront être faites.

M. MITCHELL : L'objet est de lier entre elles plusieurs nappes d'eau afin de permettre aux marchands de bois de transporter leurs produits. Je crois que l'objet est bon, et je ne m'oppose pas au crédit.

A la Compagnie du chemin de fer de Carillon et Grenville, pour dix milles de sa voie à partir de Saint-Eustache jusqu'au Sault au Récollet, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en tout \$38,400.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Veuillez expliquer ce crédit.

Sir RICHARD CARTWRIGHT

M. POPE : C'est pour le chemin de fer de Carillon et Grenville; la longueur du chemin est de douze milles. Il va unir deux bouts de voie ferrée.

A la Compagnie de l'embranchement de chemin de fer de Minudie, pour cinq milles et demi de sa voie, à partir de sa jonction avec le chemin de fer de Joggins, près du pont du chemin de fer de la rivière Hébert, allant jusqu'au village de Minudie, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en tout \$17,600.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ce chemin est-il construit? Est-il construit par une compagnie ou par un particulier.

M. POPE : Rien n'a été fait jusqu'à présent.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Qui est responsable de la construction de ce chemin ?

M. POPE : Une charte a été octroyée par le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie s'attend à recevoir de ce gouvernement une subvention pour la construction des cinq milles.

M. MITCHELL : Je désire appeler l'attention sur une chose qui m'a frappé hier soir à propos du crédit de \$70,000 destiné aux quais de la Nouvelle-Ecosse. L'explication donnée était que l'ingénieur des travaux publics avait reçu instruction de faire une différence entre les travaux d'une nature purement locale et ceux qui ont pour objet l'intérêt général de la Confédération. Je ne m'oppose pas à ce projet, ni n'en dis mon sentiment; mais je veux faire remarquer où il va nous conduire. Le principe établi par le crédit voté hier soir, que les provinces vont se faire rembourser par le Dominion des sommes dépensées pour des travaux publics déclarés être pour l'intérêt général de la Confédération, va sans doute s'appliquer aux chemins de fer, et dans ce cas, il n'y aura pas de fin à nos obligations. Je ne donne pas mon opinion sur la justice ou l'injustice de la chose. Mais j'appelle l'attention sur ce fait, qu'il est impossible de savoir où cela va nous conduire. Les différentes provinces vont faire des demandes. Ontario a déjà demandé vingt millions, et le principe sur lequel cette demande repose a été reconnu par le vote d'hier soir. Je crains que cette politique nous cause de graves complications pour l'avenir.

Au chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, \$3,200 par mille, et n'excédant pas \$64,000.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : On ne donne aucun détail.

M. POPE : C'est le prolongement du chemin construit par le Grand-Tronc. Je crois qu'il va de la station de Brouseau jusqu'à Dandee. On propose de faire cette construction pour prendre le trafic du nord de New-York et l'amener à Montréal et dans les provinces maritimes.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Combien va-t-on en construire de milles pour \$64,000 ?

M. POPE : Il va être complété en entier, soit 23 milles.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelles sont les conditions attachées à cette subvention ?

M. POPE : Que l'on construise 23 milles du chemin.

M. MITCHELL : C'est une fiche de consolation donnée au Grand-Tronc, qui a été durement traité récemment, le chemin de fer du Pacifique Canadien ayant tout eu.

A la Compagnie du chemin de fer de Cornwallis Valley, pour treize milles de sa voie à partir de Kentville en allant jusqu'à Kingsport, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en tout \$41,600.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Est-ce un chemin de facto ?

Sir CHARLES TUPPER : C'est un ombranchement du chemin de Windsor et Annapolis allant à un port d'expédition sur le Bassin de Minas, Kingsport.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est la propriété de cette compagnie.