

J'approuve les subventions aux voies ferrées.

M. BARR : N'est-il pas vrai, de fait, que le gouvernement d'Ontario possède une première hypothèque ou une réclamation sur tout ce qui appartient à ces chemins de fer, pour plus d'un million de piastres ? Je crois qu'originellement c'était \$2,000,000. Est-ce que la réclamation du gouvernement d'Ontario constitue une première charge ?

M. EMMERSON : Il va sans dire que ces subventions ne sont pas encore gagnées. Je ne connais rien des arrangements intervenus entre le gouvernement d'Ontario et ce chemin de fer. Je suppose que le gouvernement d'Ontario, en effectuant le prêt, a pris des garanties, mais je n'en connais pas la nature.

M. BARR : La garantie était ce chemin de fer et d'autres garanties aussi, mais cette subvention en formait partie.

M. BOYCE : Mon honorable ami fait erreur. Le gouvernement d'Ontario possède des garanties suffisantes du remboursement de ce prêt, à part cette subvention. Je crois que le chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord a été de quelque manière forcé de contribuer à cette garantie, mais non pas largement, et la possession du gouvernement d'Ontario n'est que nominale.

M. BARR : Si vous consultez les archives vous trouverez qu'il possède ce chemin, de même que d'autres garanties; il fait partie de la garantie que possède le gouvernement d'Ontario pour \$1,000,000.

M. BOYCE : Cela ne nuit pas à la construction du chemin.

M. EMMERSON : Cela n'empêche pas d'accorder cette subvention pour le nombre additionnel de milles de chemins de fer.

M. BARR : Je désire vivement avoir des renseignements au sujet du pont entre Little-Current et la terre ferme, et qui constitue la partie la plus importante de ce chemin. Je suis convaincu que ce chemin se construira, et qu'il se fait d'énergiques efforts pour le construire le plus promptement possible. Les renseignements que je voudrais obtenir, c'est de savoir s'il y a quelque possibilité que le Gouvernement contribue aux frais de construction du pont parce que c'est la partie la plus dispendieuse du chemin, paraît-il.

M. EMMERSON : L'aide accordée pour les ponts se donne en général séparément. Nous payons tant. J'ai reçu un télégramme de M. Turner, le maire de Little-Current, qui paraît désirer que cette subvention soit accordée sans égard au pont.

M. WILSON.

M. SPROULE : Je vois qu'il est pourvu à un chemin allant de Manitoulin vers le nord et vers l'ouest, mais il n'y a rien pour la partie du chemin qui passe sur l'île Manitoulin et descend par voie de Williamshead à travers la péninsule par voie de Wiarton, et allant de là à Owen-Sound et Milverton. Est-ce que cette partie est laissée de côté, et comment cela se fait-il ?

M. EMMERSON : Il y a à l'item 18 une subvention pour une ligne de chemin de fer allant d'Owen-Sound à Meaford.

A la compagnie du chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson pour une ligne de chemin de fer, n'excédant 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, ne dépassant pas 25 milles, allant de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, vers la ligne-mère de chemin de fer canadien du Pacifique, au lieu des subventions de 40, 50 et 135 milles accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 23, le chapitre 8 de 1900, article 2, item 4, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 20, respectivement.

M. SPROULE : La subvention a été originellement accordée au chemin de fer central d'Algoma en 1899, c'est-à-dire, il y a sept ans; elle a été renouvelée en 1900, et de nouveau en 1901, et maintenant nous proposons de la renouveler en 1906. Ces subventions sont trop fréquemment tenues en existence après que les conditions qui les justifiaient originellement sont changées. Voici un cas dans lequel nous devrions avoir, je crois, tous les renseignements relatifs à la concession originaire de cette subvention, et combien de fois elle a été renouvelée depuis, de manière que la Chambre soit en état d'exercer son jugement sur la question de savoir si la subvention sera continuée ou non.

M. EMMERSON : Ce sont des soldes restant impayés. La subvention a été virtuellement gagnée et il ne s'agit plus que de la garder en existence jusqu'à ce que les estimations finales et l'apurement aient été faits entre le ministère des Chemins de fer et la compagnie. La compagnie a gagné près de \$1,000,000 de la subvention, environ \$924,000 je crois. Par conséquent une partie considérable de la ligne a dû être construite.

M. SPROULE : Mon honorable ami d'Algoma (M. Boyce) dit environ 90 milles sur les 200.

M. CONMEE : Les 200 milles ont été construits à l'exception de quelques petits tronçons, et de quelques-uns des ponts.

A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, pour prolonger sa ligne vers le sud, à partir d'un point à ou près de