

nement Ross prit un autre arrêté du conseil insistant pour avoir la balance du subside sur la partie du chemin de fer entre Québec et Montréal, car on se rappelle qu'on ne nous avait accordé pour cette partie que \$6,000 par mille au lieu de \$12,000, qui était le montant accordé pour la partie entre Ottawa et Montréal.

Le 13 février 1885, le même gouvernement adopta un autre arrêté du conseil persistant dans sa demande du 14 février 1884, quant au subside *per capita*.

Le 19 mars 1885, des résolutions au sujet de ces \$6,000 de subvention sont soumises à la Chambre et adoptées.

Au moment où ces résolutions étaient soumises à a Chambre, il restait, comme non encore réglées, cette question des \$6,000 par mille de Montréal à Québec, et celle du subside par tête.

Quant à la question des empiètements, les tribunaux ont eu occasion depuis ce temps-là de se prononcer, et nous avons été heureux de voir qu'ils ont décidé en notre faveur.

M. le président, on se rappelle que l'honorable premier ministre reprochait au gouvernement fédéral d'avoir empiété sur les droits des provinces en faisant passer la loi des licences, et par sa législation sur les chemins de fer.

Cette question des licences a été finalement décidée dans le sens des prétentions des provinces, de sorte que nous n'avons plus à nous en occuper. Il ne reste plus que la question de la prise de contrôle des voies ferrées par le gouvernement fédéral. J'ai eu occasion d'exprimer mon opinion avant aujourd'hui sur cette question ; je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'y revenir. Le peuple de la province, voyant le gouvernement fédéral subventionner largement nos entreprises de voies ferrées, ne se plaint pas de la loi fédérale de 1883 qui déclare pour l'utilité générale du Canada certains chemins de fer. Aussi, je ne crois pas qu'il y ait lieu d'insister sur ce point.