

Acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer d'Erie, à London et à Tilsonburg".

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur les subventions à accorder aux chemins de fer.

36. Au grand chemin de fer du Nord du Canada, pour prolonger sa ligne depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, ne dépassant pas 30 milles; et pour une ligne de chemin de fer raccordant sa ligne de Montfort à la Gatineau avec sa ligne principale à Saint-Jérôme, ne dépassant pas 22 milles, au lieu des subventions accordées à la compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort à la Gatineau par les items 6 et 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

M. PERLEY: Je m'oppose à l'adoption de la deuxième partie de cet article. Au début, ce chemin de fer de Montfort et de la Gatineau était une ligne indépendante, se raccordant avec le chemin de fer du Pacifique canadien à la jonction de Montfort. Plus tard, ce chemin de fer devint la propriété du Grand-Nord, et ils font tous deux partie du réseau du Mackenzie et Mann.

Il existait entre ces deux voies ferrées une solution de continuité ou lacune que, tout naturellement, la compagnie du Grand-Nord désirait combler. Dans le but de réaliser cet objectif, Mackenzie et Mann, il y a trois ans, entrèrent en pourparlers avec le Gouvernement, pour obtenir une subvention. Ils s'abouchèrent, en autres, avec M. Christie qui représentait alors le comté d'Argenteuil et le prièrent d'user de son influence auprès du Gouvernement pour leur obtenir l'octroi de cette subvention. Le gouvernement du jour accorda la subvention demandée, grâce aux bons offices de M. Christie, sur une certaine entente intervenue entre ce dernier et le représentant de la compagnie du Grand-Nord. Il y a une partie du comté d'Argenteuil connue sous le nom de Mille-Iles, qui n'a jamais encore été dotée d'une voie ferrée. Lorsque les représentants du Grand-nord entamèrent ces négociations avec M. Christie, ils lui proposèrent d'établir le point de départ de leur ligne à Piémont ou à la jonction de Montfort, afin d'effectuer un raccordement avec leur ligne-mère. M. Christie s'opposa à ce projet, alléguant que ce serait établir une ligne parallèle du chemin de fer canadien du Pacifique, et que cette ligne ne desservirait pas de partie du pays privée de communication par voie ferrée. J'ai ici une lettre de M. Christie affirmant que, lorsque les représentants du Grand-Nord s'abouchèrent avec lui, il s'opposa au choix de la route qu'ils proposaient et qu'il leur demanda de faire passer le chemin de fer par Mille-Iles, partie populeuse

du pays, non, encore dotée de voie ferrée. Les représentants du Grand-Nord reconnurent la justesse de cette observation de M. Christie et acquiescèrent à sa proposition.

Par conséquent, ils retirèrent leur première demande en obtention d'une subvention en faveur d'une voie ferrée de quinze ou seize milles, et y substituèrent une autre demande de subvention pour un chemin de fer de vingt-deux milles, subvention qui fut votée en 1902. En d'autres termes, il fut convenu et entendu entre M. Christie et les représentants du Grand-Nord que cette compagnie ferait passer son chemin de fer par Mille-Iles, et dans ce but, il lui fut accordé une subvention pour une voie ferrée de vingt-deux milles. La distance à franchir, par la ligne la plus courte, de Saint-Jérôme, n'est que de douze à treize milles. J'ai ici une lettre de l'ingénieur du chemin de fer du Grand-Nord affirmant que la ligne dont on avait fait le tracé, en suivant le parcours de la rivière du Nord, n'est que de seize milles de longueur. Si je mentionne ce fait, c'est afin de montrer qu'il est évident que la subvention accordée pour une voie ferrée de vingt-deux milles n'était pas destinée à la construction d'une ligne sur le parcours de la rivière du Nord, et dans le but de raccorder le Grand-Nord avec l'embranchement de Montfort. J'en conviens, il était tout naturel que la compagnie du Grand-Nord cherchât à construire son chemin de fer en suivant le parcours de la rivière du Nord, vu que c'est la route la plus directe et la plus facile à construire. Mais, d'un autre côté, cette ligne ne desservirait aucune partie du pays qui ne soit déjà dotée d'une voie ferrée. Le chemin de fer canadien du Pacifique longe la rive est de la rivière et le Grand-Nord suivrait la rive ouest de la même rivière, sans desservir de partie de pays qui ne soit déjà dotée d'une voie ferrée. Dans le but de remédier à la chose, il fut entendu entre M. Christie et la compagnie du Grand-Nord qu'elle établirait une route plus longue que celle remontant la rivière du Nord, et dans ce but, le parcours de la ligne fut porté de seize milles à vingt-deux milles. Se reposant sur cette promesse, les habitants de Mille-Iles se donnèrent beaucoup de peine et s'entendirent pour donner à la compagnie du Grand-Nord, presque à titre gratuit, l'emplacement de la voie, surtout le parcours. La subvention primitive était affectée à un chemin de fer s'étendant de Morin-Falls à Saint-Jérôme. Le chemin de fer qu'on construit cette année s'étend de Saint-Jérôme à la Jonction de Montfort. Morin-Falls se trouve sur le parcours de l'ancien chemin de Montfort, et par conséquent on ne saurait dire que cette section s'étende de Saint-Jérôme à Morin-Falls. Cette année, la compagnie du Grand-Nord, paraît-il, construit cette ligne d'embranchement, sur le parcours de la rivière du Nord, et il suffira de construire un tronçon de douze à seize milles