

vous libérer de toutes les obligations que vous avez contractées envers elle.

M. BRYSON : Je nie cela complètement. Jamais je n'ai fait de semblables déclarations sur un *husting*. Cela est inventé par le rédacteur d'un journal libéral de mon comté, un chercheur de place désappointé qui a continuellement demandé que ces bons fussent signés, pendant que je prétendais que le comté n'y était pas tenu. Si l'honorable député trouve quelque plaisir à lire les déclarations de la presse libérale de mon comté, qu'il le fasse.

M. MILLS (Bothwell) : Les paroles de l'honorable député telles que rapportées—

M. BRYSON : Elles ne sont pour rapportées exactement.

M. MILLS (Bothwell) : Alors l'honorable député n'a pas dit à ses électeurs que s'il ne pouvait pas faire d'arrangements avec la compagnie il travaillerait à l'empêcher d'obtenir une subvention ici. Mais comme l'honorable ministre qui est assis en avant de lui possédait beaucoup d'influence, et qu'il courrait le risque de ne pas réussir, on a cru qu'il était plus prudent de ne pas exprimer d'opinion sur ce sujet.

M. CHAPLEAU : Il est inutile de frotter cette allumette aussi longtemps. Je crois que l'honorable député est tout à fait en dehors de la question.

M. MILLS (Bothwell) : L'honorable ministre est d'opinion qu'il serait dans l'ordre d'accorder très peu d'attention à cette question, mais tout à fait hors d'ordre de la discuter à fond pour la faire bien comprendre à la Chambre.

Le PRÉSIDENT : Je crois que l'honorable député devrait se restreindre au sujet, et songer que nous n'avons qu'une heure pour les bills privés.

M. MILLS (Bothwell) : Alors je n'abuserai pas plus longtemps de l'indulgence de la Chambre et j'espère que vous serez aussi sévère pour d'autres que vous l'êtes pour moi.

M. WHITE (Renfrew) : J'ai quelques mots à dire en réponse à l'honorable député de Pontiac. Il prétend que l'acte de 1875 autorisant la province de Québec à construire ce chemin pourvoyait à sa construction depuis l'eau profonde à Québec jusqu'à la rivière Creuse, un tributaire de l'Ottawa. Il n'y a pas une seule clause qui mentionne la rivière Creuse, et comme question de fait je crois que l'intention du gouvernement de la province de Québec était de le souder à la section subventionnée du Canada Central, à un endroit plus à l'est que celui proposé par la compagnie en avril 1882. On a aussi prétendu que le comté de Pontiac a voté un bonus de \$100,000 à cette compagnie à la condition que le chemin irait jusqu'aux rapides de l'Allumette. J'ai ici le règlement voté par la municipalité de Pontiac; pour épargner le temps de la Chambre je n'en lirai qu'une seule clause pour faire voir qu'elle était l'intention du conseil municipal sur cette question et démontrer que cette intention des conseillers a été approuvée par la majorité des contribuables qui ont voté le règlement.

Ce règlement dit :

Attendu que dans l'opinion du conseil municipal et de la corporation de Pontiac, les habitants du dit comté sont suffisamment intéressés dans le chemin de fer que la compagnie de chemin de fer de Jonction Pontiac et Pacifique est autorisée à construire entre la ville de Hull ou le village d'Aylmer dans le comté d'Ottawa, jusqu'à tel endroit du chemin de fer Canadien du Pacifique (ci-devant connu sous le nom de chemin de fer du Canada Central) à ou près de la ville de Pembroke dans le comté de Renfrew, province d'Ontario, qui sera jugé plus favorable pour faire un raccordement, pour autoriser la dite corporation à accorder un bonus à la dite compagnie de chemin de fer de Jonction Pontiac et Pacifique, jusqu'au montant de \$100,000, cours actuel.

Puis viennent les conditions :

Le préfet du comté de Pontiac sera par le présent requis de passer un contrat pour et au nom de la dite corporation avec la compagnie de chemin de fer de Jonction Pontiac et Pacifique pour accorder et payer à

la dite compagnie un bonus de \$100,000, et à cette fin, de faire préparer des débiteures de cette corporation de la valeur de \$100 chacune, etc.

Voici une autre condition :

Il est décrété qu'une somme n'excédant pas \$2,500 par mille sera accordée pour chaque mille du chemin qui sera construit dans le comté de Pontiac, mais que la somme totale n'excédera pas \$100,000.

Ceci équivaut à une subvention de \$2,500 par mille sur quarante milles de chemin dans le comté de Pontiac, et je crois que le chemin à partir de l'endroit où l'on se proposait au commencement de franchir l'Ottawa, aurait une longueur de 50 milles dans le comté. Je me trouvais présent à la séance du conseil pendant laquelle ce règlement a été adopté. Les représentants de la compagnie qui assistaient à la séance, étaient disposés que la traverse fut fixée à Lapasse qui a ensuite été choisi par la compagnie; mais quelques conseillers qui désiraient que la traverse fût plus à l'est, refusèrent de mettre cette clause dans le règlement, et comme question de fait la compagnie n'était pas tenue de traverser dans le comté de Pontiac du tout. Dans ce cas cependant elle n'aurait reçu que \$2,500 par mille de chemin dans le comté. Si c'était l'intention du comté d'imposer à la compagnie l'obligation de construire le chemin jusqu'à un endroit qui lui aurait coûté \$300,000 qu'en traversant à l'endroit qui je recommande à la compagnie, cela n'a pas été mis dans le règlement et il n'y a rien qui oblige la compagnie à le faire.

L'honorable député de Pontiac a signalé le fait que le gouvernement d'Ontario a refusé de subventionner cette ligne. Je dirai que le refus n'était pas motivé par les raisons données par l'honorable député. Comme tout le monde le sait, ce refus provenait du fait que le gouvernement d'Ontario avait décidé de ne plus subventionner aucune ligne puisque le gouvernement d'Ottawa s'était emparé de tous les chemins de fer de la province. C'est sur cette raison qu'était basé le refus du premier ministre d'Ontario de subventionner ce chemin depuis la traverse jusqu'à Pembroke.

Je ne retiendrai pas le comité plus longtemps. J'ai cru qu'il était de mon devoir envers mes électeurs et moi-même de faire connaître les faits tels qu'ils sont, de démontrer que la compagnie en demandant ce qui est contenu dans le bill, ne demande pas de franchir l'Ottawa à l'endroit le plus profitable et le plus avantageux pour faire le raccordement qui est demandé dans la première charte d'incorporation. Je laisse au comité de décider si cet amendement doit être adopté ou non.

L'amendement est déclaré rejeté.

M. WHITE (Renfrew) : Puisque l'amendement est déclaré rejeté, je vais en préparer un autre et je dirai très peu de chose pour l'appuyer. Dans cette clause il est dit que le chemin traversera l'Ottawa à l'île à l'Allumette qui a 14 milles de long sur l'Ottawa, et d'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir des ingénieurs, la compagnie se propose de faire un raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, il n'y a qu'un endroit dans toute la longueur de l'île des Allumettes où l'on puisse établir une traversée pratique, et c'est aux rapides des Allumettes. Je demanderais que le mot "île" que l'honorable député de Pontiac admet être une expression vague, soit remplacé par le mot "rapides."

M. CHAPLEAU : Réellement l'honorable député n'est pas raisonnable. Il sait que la compagnie qui construit le chemin, après avoir fait trois ou quatre arpentages différents pour traverser l'Ottawa, a décidé, vu qu'elle était obligée de déposer les plans au ministère des chemins de fer, de traverser à l'endroit qui est maintenant indiqué. L'honorable député possède cette garantie. Alors quelle nécessité y a-t-il de forcer la compagnie par une loi, d'aller à cet endroit précis, lorsqu'il se peut que par suite d'un accident de terrain ou après de nouveaux arpentages, il soit