

M. EMMERSON : Non, pas pour cette partie spéciale, mais je puis donner des détails se rapportant à d'autres parties du Canada. Nous votons, aujourd'hui, des subventions à des compagnies qui construiront des routes projetées. Ces subventions ont été accordées dans le passé, alors qu'il n'existait pas de compagnies, mais elles ont servi de base d'encouragement à l'organisation de ces compagnies qui sont maintenant puissantes. Si nous n'avions pas pris cette attitude il y a plusieurs années, il est probable que ces organisations n'auraient jamais existé.

M. HAGGART : L'embranchement de 3 milles $\frac{1}{2}$ qui doit se prolonger jusqu'au lac Hélène est-il construit ?

M. EMMERSON : Non.

M. HAGGART : Ce chemin traversera un district minier. Je crois qu'on devrait établir une ligne de tramways pour le transport du minéral.

M. CONMEE : Cet embranchement de 3 milles $\frac{1}{2}$ se rend jusqu'au port du lac. Le chemin de fer canadien du Pacifique traverse la rivière Nepigon à environ deux milles de son embouchure, à l'endroit où elle entre dans la baie Nepigon sur le lac Supérieur. La première section de cette ligne se raccorde avec le chemin de fer canadien du Pacifique à un endroit dont l'altitude est grande, puis elle descend vers le nord jusqu'au lac Nepigon. Cet embranchement de 3 milles $\frac{1}{2}$ part d'un point de raccordement sur les bords du lac Hélène formé par cette rivière, et se dirige jusqu'à un des ports du lac Supérieur. Voilà pourquoi il a fallu donner à ce paragraphe la forme qu'il a maintenant.

M. HAGGART : A propos de l'embranchement d'un mille et demi ?

M. CONMEE : C'est une ligne qui s'étend jusqu'au lac Jesse plus bas que l'endroit où la "Power Company" prend sa puissance hydraulique. Afin de renseigner l'honorable député de Grey-est, je lui dirai que s'il veut lire le rapport de la commission des chemins de fer, il y trouvera la meilleure excuse qu'on ait jamais invoquée ici, quand il s'est agi d'accorder une subvention à un chemin de fer.

M. SPROULE : Ce qu'on avait en vue, c'était la nécessité de cette ligne pour le transport du matériel nécessaire à la construction du Transcontinental, mais si ce dernier ouvrage s'exécute, il sera terminé bien avant l'expiration du temps fixé pour la construction de cet embranchement. Je ne vois aucune objection sérieuse à la construction de la ligne qui s'étendra du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à la baie, parce que je crois qu'elle sera utile à plusieurs points de vue ; elle servira peut-être

au transport de la houille ; mais, ne connaissant pas cette région, je ne puis savoir si oui ou non, cette ligne est nécessaire. Quant à la raison invoquée par le ministre des Finances en disant que lorsque des colons s'établissent dans un endroit, ils réclament un chemin de fer, je puis lui répondre que d'après les renseignements qu'on m'a fournis, le nombre de colons établis dans cette région n'est pas considérable.

M. CONMEE : J'estime que mon honorable ami (M. Sproule) veut le développement du pays, qu'il ne désire pas porter préjudice aux chemins de fer projetés dans l'intérêt public et qui aideront à la colonisation du Canada. Si le principe qu'il a énoncé ici avait été mis en pratique, nous n'aurions pas autant de chemins de fer que nous en comptons maintenant. Prenons, par exemple, les parties principales du Grand-Tronc. Leur construction est due aux demandes des différentes compagnies locales qui ont obtenu des subventions. Ce fait s'est produit dans le propre comté de mon honorable ami. Entre Collingwood et Owen-Sound, des compagnies locales ont obtenu une charte et des subventions, puis on dit au Grand-Tronc : Acquérez nos droits et construisez ce chemin. Si l'on eût agi autrement, jamais cette ligne n'aurait été construite.

M. SPROULE : La seule aide que ces compagnies ont reçue provenait des municipalités.

M. CONMEE : Le même principe s'applique aux autres chemins. Concevoir et faire valoir l'idée de la construction d'un chemin de fer, la mûrir à ce point que les grandes compagnies comprennent qu'il est de leur intérêt d'exécuter ces travaux, c'est là le véritable moyen qu'on a employé pour la construction d'un grand nombre d'embranchements de chemins de fer. Si l'honorable député veut prendre le temps de relire l'histoire des différentes chartes accordées à des compagnies de chemins de fer, il constatera qu'il est complètement dans l'erreur.

M. SPROULE : J'ai consacré autant de soins et de temps qu'a pu le faire l'honorable député pour m'enquérir de ces questions. Je crois que mes connaissances sont aussi vastes que celles de mon honorable ami sur ce point. Je ne m'oppose aucunement à ce que le Gouvernement subventionne un chemin de fer qui doit servir à la colonisation d'un nouveau territoire. On a énoncé ici le principe qui devrait, a-t-on dit, servir de base à ces subventions à l'avenir ; je ferai remarquer que ce n'est pas là le principe que l'on met en pratique. S'il faut construire un chemin de fer pour ouvrir à la colonisation un nouveau district, le Gouvernement aura raison d'accorder une subvention, s'il n'y a pas d'autres moyens de bâtir cette ligne. Quelle preuve le Gouvernement a-t-il qu'un chemin de fer sera construit si nous votons cette subvention ? Le premier mi-