

1) A la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord (ou à la compagnie du chemin de fer Canada-Central, avec le consentement de la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et sauf l'approbation du Gouverneur en conseil) pour les lignes suivantes de chemins de fer :

a) Depuis Little-Current, de là traversant le chemin de fer du Pacifique-Canadien à ou près Stanley, et de là à Sudbury, n'excédant pas 64 milles ;

b) Depuis un point sur ladite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma, n'excédant pas 100 milles ; et

c) Depuis un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, n'excédant pas 30 milles, lesdites subventions étant accordées au lieu des subventions de 54 et 130 milles accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 6, tel qu'amendé par l'article 5 du chapitre 7 de 1901, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 14, respectivement.

M. BOYCE : Dans ces subventions, y a-t-il une somme destinée à la construction du pont ?

M. EMMERSON : Non. Cette subvention a été votée en premier lieu en 1900 ou 1901. Le premier paragraphe a trait à une ligne de chemin de fer entre Sudbury et Little-Current jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer central de Manitoulin, ainsi qu'à une ligne partant de la voie actuelle à Sudbury et longeant le réseau principal du Pacifique-Canadien. La compagnie demandait une subvention de \$3,200 par mille pour 226 milles. La subvention mentionnée au paragraphe "a" a été votée en premier lieu en 1900 pour une distance de 66 milles au plus.

Puis, le paragraphe "b" :

Depuis un point sur ladite ligne de chemin de fer, entre Little-Current et Sudbury, dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma, n'excédant pas 100 milles.

En 1901, cette subvention fut modifiée et l'on décréta que les travaux pourraient être commencés à deux endroits ; la première section partant d'un point situé à ou près Sudbury et se dirigeant vers le lac Jesse ; la seconde partant de Little-Current et se rendant à la ligne du Pacifique-Canadien à ou près Sudbury, n'excédant pas 31 milles.

M. R. L. BORDEN : La mention des localités ne nous éclaire pas beaucoup. Le ministre veut-il nous dire si, dans les deux cas, ce sont les mêmes lignes et les mêmes tracés qui ont été l'objet de la subvention

en premier lieu ? Est-ce que ce sont les mêmes essentiellement et véritablement ?

M. EMMERSON : Oui. Ces subventions remplacent celles qui furent votées en 1900 ou 1901.

M. BOYCE : Quelle portion de la ligne a été construite sur le chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord ?

M. EMMERSON : Une partie du chemin de fer a été construite—douze milles environ. Si l'entreprise a été suspendue depuis, c'est à cause des embarras financiers où se sont trouvées les industries du Sault-Sainte-Marie. L'avenir de ce chemin de fer était si étroitement lié au succès des industries du Sault que la compagnie pouvait difficilement mener son entreprise à bonne fin, mais elle se dit maintenant en mesure de poursuivre les travaux. Naturellement, il est difficile de rien affirmer en pareil cas, sauf d'après le témoignage de la compagnie et la nature de ses représentations. Les promoteurs d'une entreprise, cela va sans dire, voient tout en rose ; ils ne doutent de rien.

M. R. L. BORDEN : A quelle époque la subvention a-t-elle été périmée ?

M. EMMERSON : Au mois de mai, cette année. Nous n'avons pas accordé de subventions de chemin de fer depuis 1904 et c'était des subventions qu'on faisait revivre.

M. URIAH WILSON : Le Gouvernement est-il d'avis de ne plus accorder de subventions nouvelles ? Ces subventions sont-elles des choses d'antan, pour me servir de l'expression de Jim Hill ?

M. EMMERSON : De ne pas en accorder à présent. Je ne sais pas que le Gouvernement ait pris pour règle de renoncer à subventionner dorénavant les compagnies de chemins de fer.

M. URIAH WILSON : Il me semble que nous avons refusé de constituer en corporation des compagnies qui offraient d'établir des voies ferrées sans recevoir de subvention. Je crois fermement que, lorsqu'un chemin de fer est nécessaire et qu'une compagnie privée refuse de le construire à moins de recevoir de l'aide de l'Etat, celui-ci devrait donner une subvention ou prendre l'entreprise à sa charge. Quant à moi,