

alors d'autres débentures, quand on pourra s'assurer d'une manière précise où se trouvera le point de correspondance avec le Chemin de fer du Pacifique. (Ecoutez ! écoutez !)

J'aborde maintenant, M. l'Orateur, la considération d'une autre proposition que j'ai soumise, c'est à-dire que, les ressources de la Province ne permettant pas d'accorder de l'aide à toutes les compagnies de chemins de fer qui en ont demandé, celles en faveur desquelles la législature a déjà voté des subventions devraient être assistées par la province avant les autres compagnies désirant exécuter de semblables entreprises. Les compagnies qui figurent dans cette dernière catégorie sont nombreuses et presque toutes intéressées à des chemins de fer projetés sur la rive sud du St. Laurent. On a représenté au gouvernement dans des mémoires et verbalement que la subvention accordée par la loi à ce que nous appelons les chemins à lisses de colonisation, c'est-à-dire trois pour cent par année pendant vingt ans sur \$5,000, somme qu'on a estimée représenter le coût par mille des chemins à lisses de bois, subvention égalant une somme capitalisée de \$1,710 par mille, payable après la confection du chemin, on a représenté au gouvernement, dis-je, que cette subvention n'est pas suffisante pour assurer la construction de ces chemins à lisses.

Le fait que les chemins à lisses de bois n'ont pas répondu aux fins qu'on leur assignait et sur le succès desquels on a compté à une certaine époque, a porté les compagnies à substituer des lisses de fer ou d'acier aux lisses de bois sur presque tous les chemins, autant qu'il est à ma connaissance, ayant droit à la subvention dont je viens de parler. Ce changement a beaucoup augmenté les frais de construction, non-seulement à raison de la différence dans le prix des lisses, mais aussi parce qu'on a été obligé d'égaliser davantage le niveau des rampes et de faire les terrassements et les ponts plus solides que ceux qui avaient été faits pour les chemins à lisses de bois. Or pour aider ces compagnies à établir de meilleures lignes que celles qu'on avait originairement projetées quand la subvention dont j'ai parlé a été accordée, nous proposons de donner une subvention additionnelle peu considérable à ces compagnies, subvention qui, cependant, ne comprend aucune somme additionnelle pour les ponts, puisqu'elle est calculée à tant le mille, y compris ces ponts.

Le nombre de milles de chemins ainsi subventionnés s'élèvera à environ 620. La subvention que nous proposons maintenant de donner sera payée en débentures du gouvernement, à tant le mille, lorsque les chemins sont parachevés en entier.