

Je signale, en passant, que ce principe de l'augmentation proportionnelle a été reconnu pour les autres Provinces par l'acte même de l'Amérique Britannique, à l'exclusion d'Ontario et Québec.

Une comparaison pourrait peut-être édifier cette Chambre sur la proportion entre les subventions démontrant l'injustice de la position faite aux Provinces de Québec et d'Ontario.

PROVINCES.	POPULATION.	SUBVENTION TOTALE.	PAR TETE.
Ontario.....	1,396,091	\$1,339,287.28	\$0.95-13/14
Québec.....	1,111,566	1,086,713.48	0.97-8/11
Nouvelle-Ecosse.....	459,110	480,094.66	1.04-3/4
Nouveau-Brunswick.....	331,093	491,355.78	1.48-2/3
Manitoba.....	246,464	526,118.26	2.13-3/4
Colombie Britannique.....	190,000	316,151.06	1.66-3/8
Ile du Prince Edouard.....	103,258	216,395.98	2.09-3/4

Il est évident que plus la population est élevée, moins la subvention s'accroît, toujours d'après l'Acte de la Confédération ; et certaines Provinces reçoivent plus que le double de ce que nous avons.

#### Une autre modification importante que je soumetts, c'est aux fins de donner aux AUTORITÉS LOCALES, LE CONTROLE EXCLUSIF SUR LES CHEMINS DE FER ET LES TRAVAUX PUBLICS PROVINCIAUX.

Sur ce point il est essentiel de remarquer que la position faite aux Provinces est absolument fautive ; car, si l'Acte de la Confédération veut qu'un tronçon de chemin de fer tombe sous le contrôle du Fédéral, aussitôt qu'il a dépassé la frontière provinciale, il est juste qu'à ce moment les subsides locaux soient remis à la Province qui a créé l'entreprise.

En rapport avec cette question, qui nous rappelle l'histoire de ce chemin de fer de Québec à Ottawa, créé avec nos subsides, la Chambre me permettra une légère digression, tout en restant dans l'ordre.

Je veux parler de la vente de ce chemin de fer qui n'a pas été un succès financier puisqu'il nous coûte \$13,956,319.73, et que nous l'avons cédé pour \$7,600,000.

Faut-il toujours accuser un parti ou l'autre de ces erreurs financières, lorsque la faute première remonte à l'Acte de la Confédération, accordant un contrôle conjoint à deux intéressés, dont l'un existe à peine avec des ressources limitées, et l'autre, quoique gorgé de richesses, se laisse souvent tenter par les manières engageantes d'une organisation puissante, qui est le Pacifique Canadien.

Je constate même, qu'à l'encontre du texte de l'acte 45 Vict. chap. 19, 20 et 21, un montant de \$600,000 seulement sur le prix de vente a été payé dans l'espace de vingt années, ce qui aurait pu collecter beaucoup plus.

A cause du manque de contrôle sur nos transactions de chemins de fer, des hésitations dans l'interprétation des actes, et de l'influence du Pacifique Canadien, le gouvernement provincial actuel court même le risque d'être dans une impasse d'ici à quelques mois.

Le 1er mai 1902, trois millions de dollars deviendront exigibles ou payables à six mois d'avis ;

Le 27 mai 1902, trois millions cinq cent mille dollars deviendront aussi exigibles ou payables sur cette vente, sans avis ;

Que fera le gouvernement ?

S'il force la main au Pacifique, on lui reprochera de refuser du 3 pour cent ;

S'il ne profite pas de l'occasion, on lui reprochera de ne pas chercher à diminuer la dette de la Province.

Je pourrais vous expliquer comment on prétend que le délai n'expire qu'en 1904 et 1906, et que l'intérêt n'est plus que 4 à 20 pour cent au lieu de 3 pour cent, mais je ne veux pas trop m'éloigner du sujet.

De plus, en vertu de l'Acte 47 Victoria, chap. 8, le Fédéral doit à la Province la somme de \$2,394,000, comme subvention pour la ligne entre Ottawa et Québec, sur laquelle nous nous contentons de recevoir l'intérêt à 3 p. c., soit \$119,700.

Il est aussi encore vrai que par 57-58 Vict., Statut du Canada, chap. 5, le Lieutenant-Gouverneur en Conseil peut permettre de payer le capital de cette subvention à la Province de Québec, sur sa demande.