

Je ne comprends pas à quoi se rapportent ces \$108,000.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il s'agit du bonus de \$3,200 par mille offert par l'ancien gouvernement et s'élevant en tout à la somme de \$180,000.

L'honorable M. FERGUSON: Sir Richard Cartwright en venait à la conclusion que le gouvernement ne devait pas du tout s'occuper de cette affaire.

J'ai lu cet extrait précisément dans le but de donner une autre preuve de l'aptitude extraordinaire que possèdent les membres du Cabinet actuel d'avalier ce qu'ils ont dit par le passé. Je ne m'oppose pas à ce projet de loi. Je m'accorde avec l'honorable chef de l'opposition, et comme lui je dis que le marché aurait pu être plus avantageux dans les intérêt du Canada, mais je crois, comme je l'ai fait depuis quelques années, qu'il est du devoir du gouvernement canadien de développer cette contrée propre jusqu'à un certain point au paturage et riche aussi en terrains miniers de grande valeur, formant la partie sud de la Colombie-Britannique. Pour ce motif je ne suis pas opposé à cette législation.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: C'est l'âge des conversions.

La proposition est adoptée.

Le projet de loi est définitivement adopté dans les formes réglementaires.

PROJET DE LOI CONCERNANT LES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le projet de loi (151), précédemment adopté par la Chambre des Communes, autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées, est déposé sur le bureau du Sénat.

* Ce projet de loi est adopté en première délibération.

L'honorable M. SCOTT, *secrétaire d'Etat*: Je propose que ce projet de loi soit maintenant adopté en seconde délibération.

Cette mesure est connue sous le nom de projet de loi relatif aux subventions aux chemins de fer. Le seul point important

qu'on y trouve se rapporte à l'échelle de la subvention, dans les cas où les frais de construction s'élèvent à plus de \$15,000 par mille.

Je puis dire ici que la plupart de ces entreprises,—presque tous les chemins de fer qui sont subventionnés par ce projet de loi,—ont déjà été l'objet de l'étude du Parlement et qu'il leur a voté des subsides. Ils n'ont pas été construits et un grand nombre probablement d'entre eux, ne le seront jamais.

En réponse aux observations faites par l'honorable sénateur de l'Île du Prince-Edouard, au cours desquelles il a dit qu'aucune requête n'avait été présentée au Parlement, je crois que par le passé il a été d'usage que les compagnies de chemins de fer s'adressassent toujours au ministre des Chemins de fer, lequel soumettait la liste des demandes au Gouverneur en conseil; là on choisissait parmi ces demandes, celles qui devaient être soumises au Parlement, comme devant avoir part aux subventions qui seraient votées. Le dernier projet de loi de cette nature fut soumis en 1894, il énumérait soixante voies ferrées. Le projet de loi que voici est plus modeste sous ce rapport, vu que le nombre ne s'élève pas à cinquante—environ quarante et quelques chemins de fer.

L'honorable M. WOOD: Je désire poser une ou deux questions à l'honorable ministre au sujet de cette échelle projetée relative aux subventions, à propos de ces \$3,200 par mille—qu'est-ce que le gouvernement entend par frais de construction ?

L'honorable M. SCOTT: Par le passé, dans des cas spéciaux où il s'agissait de traverser un pays où il était connu que la construction d'un chemin de fer présentait de grandes difficultés, des subventions s'élevant à \$6,400 ont été accordées; on a cru qu'il serait plus juste d'augmenter le montant là où le coût dépasserait \$15,000 par mille. Dans un cas peut-être le chemin pouvait coûter \$20,000 par mille, dans l'autre \$25,000, et dans ces cas-là les intéressés devaient recevoir la même subvention de \$6,400. On a jugé à propos de faire l'essai de ce système nouveau. On a appelé l'attention dans la Chambre des Communes sur le fait que là où un chemin de fer était construit dans une ville ou cité, cela pourrait permettre à la compagnie d'obtenir cette subvention de \$6,400 par