

Je profiterai également de cette occasion pour dire que ce pays se trouve dans une triste position, parce que le Nord-Ouest offre de si grands avantages aux colons que l'émigration a cessé de se porter dans cette direction. Grand nombre d'habitants des anciennes provinces se portent sur le Manitoba; ce district souffre véritablement, et le seul remède à son mal réside dans la construction de cette ligne. J'espère que dans ce grand conflit de chemins de fer et de raccordements de lignes, on accordera quelque considération à cette population dont les intérêts dépendent entièrement de la construction de cet embranchement.

M. DUNDAS : Je pense que les idées exprimées par l'honorable représentant de Durham-Ouest se recommandent à la considération du gouvernement.

Je crois qu'elles ne s'éloignent pas autant de celles de l'honorable représentant de Simcoe (M. McCarthy), que l'on pourrait le croire à première vue, et si on les examinait attentivement, on constaterait que la différence est plus apparente que réelle.

Si je comprends bien cette question, les gouvernements d'Ontario et du Canada désiraient construire un raccordement indépendant entre le chemin de fer du Pacifique et le réseau de chemins de fer aboutissant à Toronto. En même temps, la rivalité ou le désaccord qui existent entre les deux compagnies qui veulent s'assurer le contrat de cet embranchement sont assez grandes pour embarrasser considérablement le gouvernement dans le règlement de cette question. Je ne puis donc que penser que la proposition de l'honorable représentant de Durham-Ouest est de nature à rencontrer les vues de toutes les personnes intéressées, qu'elle mérite la considération du gouvernement, et d'être adoptée.

Il est hors de doute qu'il est très désirable que cet embranchement se construise aussi rapidement que possible. Toute la province d'Ontario y est intéressée, et comme le dit l'honorable représentant de Muskoka (M. O'Brien); aussi les différents réseaux de chemins de fer qui s'y relient. La population qui est fixée dans le district dont a parlé l'honorable préopinant, y est peut-être plus grandement intéressée encore; et tout le territoire que cette ligne rendra accessible deviendra propre à la colonisation et à l'exploitation forestière. J'espère donc que le gouvernement prendra la question en sérieuse considération et avisera à quelque moyen par lequel ce gouvernement, conjointement avec celui d'Ontario, pourra assurer la construction de cette ligne indépendante. J'espère que les partis politiques devront s'effacer devant un projet de cette nature ayant un intérêt public, et que les propositions de l'honorable député de Durham-Ouest seront acceptées et mises à exécution.

M. L'ORATEUR : On me fait remarquer que ce bill a été amendé par le comité spécial permanent des chemins de fer comme projet de loi émanant du Sénat, et il doit être considéré comme ayant été amendé ici en comité. Par conséquent, il a été rapporté par le comité général de la Chambre avec amendements.

Le bill est lu la troisième fois et adopté.

BILL EN COMITÉ.

Le bill suivant est étudié en comité, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

Bill (No 120) pour constituer en corporation la compagnie de télégraphe rapide du Canada (à responsabilité limitée).—(M. Davies.)

CHEMIN DE FER DE CREDIT-VALLEY.

M. CAMERON (Victoria) : Je propose la seconde lecture des amendements faits par le Sénat au bill (No. 50) à l'effet d'amender l'acte concernant la compagnie de chemin de fer de Credit-Valley.

M. BLAKE : Je n'ai pas l'intention d'abuser de l'attention de la Chambre en faisant des observations sur les amendements; mais je désire enregistrer mon opinion sur les changements qui ont été faits à un bill relatif à un chemin de fer d'intérêt local, le Credit-Valley, par lesquels il est déclaré être une ligne d'utilité générale pour le Canada, et par lesquels on lui accorde le pouvoir de passer un bail avec une autre compagnie de chemin de fer. Ces amendements sont ceux qui sont désignés par les lettres C et D; je propose donc qu'ils soient désapprouvés pour les raisons suivantes :

"Parce qu'en tenant compte des faits,—

1o Que la compagnie du chemin de fer Credit-Valley est une compagnie provinciale constituée par la législature d'Ontario;

2o Qu'elle a reçu de l'aide des municipalités d'Ontario au montant de \$1,165,000, sous diverses conditions;

3o Qu'elle a reçu de l'aide de la législature locale au montant de \$457,500;

4o Que cette aide a été donnée à condition que le gouvernement local puisse obliger la compagnie à conclure des arrangements, à être réglés par le gouvernement local, pour des pouvoirs de circulation, ou pour des arrangements de transport par d'autres compagnies sur son chemin; et condition de fournir des rapports et renseignements au gouvernement local; et à certaines conditions quant à la détention de ses rails;

5o Que la compagnie est actuellement sujette au contrôle de la législature locale, et que ses taux et péages sont réglés par des lois locales;

6o Que les conditions auxquelles les octrois municipaux ont été faits, peuvent être maintenant rendues obligatoires par la législature locale;

7o Qu'il est du ressort de la législature locale d'autoriser l'affermage du chemin à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien à des conditions qui lui paraîtront équitables;

8o Qu'aucune demande n'a été faite à cette fin à la législature locale;

9o Qu'il n'a pas été donné avis de l'intention de s'adresser au Parlement du Canada pour obtenir la législation comprise dans l'amendement;

10o Qu'il n'a pas été présenté aucune pétition demandant l'amendement,—il n'est pas expédient d'adopter une législation qui aura pour effet d'enlever le chemin de fer à la juridiction provinciale et de remettre au parlement du Canada son contrôle exclusif, sans donner l'avis requis par les ordres permanents de la Chambre, ou aucun avis ou pétition quelconque, et sans donner aux parties intéressées l'opportunité de s'expliquer sur la question.

L'amendement est rejeté sur division.

M. CAMERON (Victoria) : Je propose que les dits amendements soient modifiés comme suit :

6. Si, à aucune époque ultérieure, la compagnie du chemin de fer Credit-Valley conclut des conventions de fusion ou d'affermage, ou d'exploitation collective, avec la compagnie du Grand-Tronc, ou des conventions pour l'usage commun de leurs lignes respectives, soit directement ou au moyen d'aucune compagnie affermant ou contrôlant sa ligne, alors les pouvoirs conférés par les clauses 3 et 4 de cet acte, cessent et se termineront.

Les amendements, tels que modifiés, sont adoptés.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur les subsides.

176. Gratuités annuelles au fonds des sauvages, Ontario, Québec et les provinces maritimes..... \$31,880.00

M. DAWSON : Je désire présenter quelques observations relatives au crédit qui est maintenant soumis à la Chambre. Les sauvages sont nombreux dans mon comté; nous en avons 5,200 à Algoma proprement dit, 3,800 sur les bords de la rivière La Pluie, et 2,000 ou 3,000 sur les sections du nord, ce qui fait en tout plus de 10,000.

Je dois dire que depuis huit ou dix ans la condition de ces sauvages, sur tout le territoire d'Algoma, s'est considérablement améliorée, et cela est dû principalement, ou du moins en grande partie, à la mise en force des lois relatives à la vente des liqueurs enivrantes. Ils n'ont pu se procurer des alcools aussi facilement que par le passé, et les employés du gouvernement s'acquittent de leurs devoirs, sur toute l'étendue de ce vaste district, avec un zèle des plus louables. C'est avec une vive satisfaction que je puis déclarer à la Chambre que la condition des sauvages s'améliore considérablement; grand nombre d'entre eux sont établis sur des fermes, nous en avons 1,700 sur la rivière