

projets qui ont été soumis de temps à autre à la législature de la province de Québec. Il nous a dit en commençant qu'en 1872 le gouvernement de la province de Québec a entrepris de construire un chemin de fer depuis l'eau profonde, dans la ville de Québec, jusqu'à l'embouchure de la rivière Creuse, dans le comté de Pontiac. Nous ne demandons rien de plus aujourd'hui que ce qui est dans ce bill. Nous sommes prêts à accepter la condition que le chemin touchera à Pembroke pour s'étendre ensuite vers l'ouest jusqu'au Sault Sainte-Marie, sur la rive sud de l'Ottawa et jusqu'à Mattawa sur la rive Nord. Je prétends que la province d'Ontario n'a contribué en rien à la construction de ce chemin par des subventions locales; que pendant la session de 1884, l'honorable député de Renfrew-Nord à législature locale demanda à l'honorable Oliver Mowat, une subvention pour ce chemin depuis la rivière Coulonge jusqu'à Pembroke, et cette subvention a été refusée. A cette époque M. Mowat ne considérait pas ce chemin comme assez important pour subventionner une ligne de vingt-un ou vingt-deux milles, partant de la ville de Pembroke, croyant alors—et je le félicite pour cela—que si la ligne était subventionnée depuis Lapasse Crossing jusqu'à Pembroke elle serait parallèle au chemin de fer Canadien du Pacifique sur la moitié du parcours. Je crois aussi qu'il n'est pas sage de subventionner une autre ligne que celle qui va déjà à Pembroke.

D'un autre côté le gouvernement provincial de la province de Québec, a subventionné toute la ligne depuis Hull ou Aylmer, jusqu'à Pembroke, *via* l'île aux Allumettes; et bien que l'honorable député prétende que cette voie soit de six milles et demi plus longue, je puis lui dire que d'après le rapport de l'ingénieur en chef elle n'aura que deux milles et demi ou trois milles de plus que par la route de Lapasse, et nous avons de plus la satisfaction de savoir qu'en ayant le chemin par l'île aux Allumettes il desservira au moins sept mille habitants du comté de Pontiac, qui autrement seraient privés de toutes communications par chemin de fer; et si le chemin est construit par l'autre route il n'avantagera qu'environ trois mille personnes dans le comté de mon honorable ami.

Vu que le gouvernement de Québec a subventionné la ligne d'un demi-million, je crois que nous aurons assez de subvention pour construire tout le chemin à travers le comté de Pontiac. Je prétends aussi que les mots "près du confluent de la rivière Coulonge" auxquels on a attaché tant d'importance sont très vagues, et j'espère que l'honorable député l'admettra avec moi.

L'an dernier, au comité des chemins de fer on a demandé ce que signifiait les mots "à ou près de" et il était entendu qu'ils devaient signifier une distance de dix à quinze milles d'un point quelconque, et nous demandons de fixer ce point à dix milles seulement de l'endroit que désire l'honorable député.

Mais il y a, au sujet de ce bill, une autre question beaucoup plus importante. La population de Pontiac a été induite à voter un bonus ou subvention à cette ligne de chemin de fer à travers le comté; elle a voté \$100,000 pour aider la compagnie à construire le chemin dans le comté, et nous ne forions que tenir nos engagements envers cette population et accomplir la promesse contenue dans la lettre écrite par le vice-président, en l'absence du président, pour porter les contribuables de Pontiac à voter le bonus; cette lettre qui a été publiée dans les journaux du comté disait que les endroits pour traverser l'Ottawa étaient restreints à deux, à l'embouchure de la rivière Coulonge et l'île aux Allumettes; je dis donc que ce serait tenir notre promesse envers ces contribuables que d'adopter cette voie. Nous demandons aujourd'hui la traverse de l'ouest, et j'espère que la Chambre se fera un plaisir d'accorder à la population du comté de Pontiac cette marque de considération qui lui est due.

M. BRYSON

Comme notre temps est précieux et qu'il y en a probablement d'autres qui parleront sur cette question, je crois pouvoir compter sur cette Chambre pour qu'elle déclare que le chemin traversera l'Ottawa à l'île aux Allumettes, et qu'elle ne liera pas les mains de la compagnie en fixant un endroit déterminé, d'autant plus que cette île n'a que 12 ou 14 milles de longueur. De plus, la compagnie est aujourd'hui libre d'aller à l'est ou à l'ouest de Pembroke, quelque chemin qu'elle prenne elle ne se trouvera, tout au plus, qu'à six ou sept milles d'un côté ou de l'autre de Pembroke. Je crois que les prétentions de l'honorable député sont injustes pour la population de mon comté et j'espère qu'il consentira à retirer son amendement et permettra que le bill soit adopté, tel qu'il a été adopté par le comité l'autre jour.

M. MILLS (Bothwell): Je remarque que ce chemin de fer est considéré comme très important pour le comté de l'honorable député qui vient de reprendre son siège. D'après le compte-rendu d'une réunion du conseil de ce comté, rapporté dans l'*Advance* de Pontiac, à la date du 26 mai, il semblerait que pendant l'élection l'honorable député aurait promis aux contribuables que s'il était élu, il obtiendrait une subvention pour la construction du chemin et qu'il débarasserait aussi le comté de l'engagement pris avec la compagnie. S'il faut en croire le compte-rendu de cette assemblée, il aurait proposé que le bonus voté volontairement par le comté, non pas par le comté dont la population va surtout profiter de ce chemin, mais par le trésor public du Canada, et je suppose que c'est pour parvenir à ce but que l'honorable député attire avec tant d'insistance l'attention de la Chambre sur cette question.

Il a aussi informé les membres du conseil qu'il n'avait pu faire sentir la compagnie à accepter ces arrangements; tout en étant disposée à recevoir toutes les subventions que le gouvernement pourrait recommander et que le parlement pourrait voter, elle ne veut relever le comté d'aucune de ses obligations envers elle. Maintenant il serait intéressant pour la Chambre et le pays de savoir quel succès l'honorable député a rencontré dans ses négociations depuis le 26 mai. Nous aimerions à savoir s'il est arrivé à une entente avec M. Church et les autres personnes concernées dans cette entreprise, et jusqu'à quel point le gouvernement lui a donné l'assurance que sa libéralité envers la compagnie dépendrait de la libéralité de la compagnie envers les électeurs de l'honorable député.

Dans un de ses nombreux discours on cette occasion, il dit aux conseillers qu'il comprenait toute la responsabilité de sa position—à tel point qu'il ne croyait pas devoir agir dans cette affaire sans s'entendre avec eux et s'assurer de leur coopération. Il voulait avoir leur avis sur la conduite à tenir. Nous avons eu aujourd'hui une révélation bien extraordinaire au sujet du premier ministre et nous en avons maintenant une autre se rapportant à l'honorable député de Pontiac. Puisqu'il a mis ses électeurs dans la confiance et leur a expliqué avec tant de franchise son désir de les libérer des obligations qu'ils ont contractées, il devrait, je crois, avant de nous demander de voter ce bill, nous dire quel succès a couronné ses efforts, et qu'elle assurance il a reçu du gouvernement à ce sujet.

Il me semble assez extraordinaire qu'un député aille dire à de libres et indépendants électeurs d'un comté: Messieurs, si vous m'écrivez, je vous mettrai en état de répudier les obligations que vous avez contractées; vous avez donné certaines garanties à une compagnie que si elle construisait un certain chemin de fer, vous y contribueriez pour une certaine somme; vous êtes d'opinion que par les avantages que vous en retirerez vous pouvez vous permettre de faire cela pour aider la compagnie et en même temps servir vos propres intérêts; mais si vous m'écrivez, comme je suis dans la manche du gouvernement j'obtiens pour ce chemin une subvention si libérale, que la compagnie sera prête à