

et ils ont fait remarquer que le coût de construction se trouverait ainsi diminué.

M. HAGGART : On veut accorder à la population établie aux points extrêmes et sur le long de la ligne des communications plus directes avec le Transcontinental. C'était là le but qu'on se proposait d'atteindre quand cette subvention fut d'abord accordée, mais le Transcontinental sera probablement construit avant qu'on commence la construction de ces lignes.

M. SPROULE : Il y a dans cette région une compagnie célèbre qui se livre à l'industrie de la pêche et j'ai cru que cette ligne devait lui permettre d'expédier ses produits à partir du lac Nepigon. Une autre raison ostensible, c'est que cette ligne ferait raccordement avec le Transcontinental ; mais ce qui se trouve au fond de tout cela, c'est la célèbre compagnie de James Conmee, et c'est sans doute ce dernier qui composait à lui seul la députation qui s'est rendue auprès du ministre.

M. EMMERSON : Je puis déclarer à mon honorable ami que la députation m'a été présentée par l'honorable député du district de Rainy-River (M. Conmee).

M. SPROULE : C'était bien la réponse à laquelle je devais m'attendre. Si cette subvention peut favoriser la population de ce district, je ne la combattrai pas, mais si elle ne doit servir que les intérêts de la compagnie que l'honorable député (M. Conmee) forme véritablement à lui seul, le cas est bien différent. Quand j'ai visité cette région, on m'a dit que cette compagnie avait véritablement la haute main sur toute l'industrie de la pêche, de même que sur toutes les mines, sur un grand nombre de puissances hydrauliques, enfin sur tout ce qui pouvait être exploité ; aujourd'hui, cette compagnie demande au Gouvernement de lui accorder une subvention pour construire une ligne de chemin de fer sur sa propre propriété. Qu'est-ce qui démontre à l'honorable ministre des Chemins de fer que cette voie sera construite ?

M. CALVERT : Si ce chemin n'est pas bâti, nous ne paierons pas cette subvention.

M. SPROULE : Ne croyez-vous pas qu'il est opportun de demander si on peut espérer raisonnablement que cette ligne sera construite et, dans le cas où l'on ne pourra nous donner cette espérance, ne croyez-vous pas que c'est agir avec sagesse que d'épargner l'argent du peuple ainsi que le temps de la Chambre ?

M. PATERSON : C'est ce que vous pouvez faire.

M. EMMERSON : Dans ces matières, le Gouvernement doit s'en rapporter aux promesses de ceux qui sont activement à la tête de ces entreprises. J'estime que si l'état de choses qui existe dans cette partie du pays exige la construction d'un chemin

M. EMMERSON.

de fer, on doit bâtir ce dernier ; je crois aussi que l'administration des chemins de fer n'est pas chose facile à l'heure qu'il est. Nous savons que si nous ne renouvelons pas cette subvention, la population de ce district perdrait toute espérance ; on devrait assurément favoriser la construction de cette ligne en accordant cette subvention.

M. SPROULE : La difficulté qui existe entre le ministre et nous provient de ce qu'il est parti d'un principe faux en ce qui regarde ces subventions accordées aux compagnies de chemins de fer. Lorsque ce système fut établi par le Parlement canadien, quand une compagnie ou des particuliers pouvaient démontrer au Gouvernement que, grâce à des arrangements financiers déjà faits et à la subvention qu'accorderait le Gouvernement, elle ou ils pouvaient construire un chemin de fer, autrement dit, quand il existait une organisation financière qui n'avait besoin que d'une subvention de l'Etat pour lui permettre de terminer son entreprise, le Gouvernement accordait cette subvention. Aujourd'hui, l'honorable ministre des Chemins de fer semble partir de ce principe que la subvention doit constituer la base, au point de vue financier, de toute entreprise qui a pour but de terminer la construction d'une voie ferrée.

M. FIELDING : Je crains bien que la doctrine de mon honorable ami (M. Sproule) ne soit trop générale. Certaines parties du pays étaient privées de chemins de fer. Les populations intéressées demandaient la construction de voies ferrées, bien qu'il n'y eût aucune compagnie en vue, aucune base financière, pour me servir des expressions de mon honorable ami. Ces gens-là voulaient jouir des avantages accordés aux habitants d'autres régions. Dans le cas qui nous occupe, ce fait-là peut s'être produit quand il s'est agi de faire les premières démarches pour obtenir une subvention ; il n'y avait peut-être pas de compagnies en vue dans ce temps-là. Je crois que le principe mentionné par mon honorable ami pourrait fort bien être considéré par l'honorable ministre des Chemins de fer, quand il s'agira de conclure un contrat, et qu'il ne devrait s'engager que lorsqu'il est persuadé que les parties intéressées ont bien l'intention d'exécuter ces entreprises. Dans ce cas-là même, le ministre est quelquefois désappointé, parce que les promoteurs de ces entreprises lui font, souvent de bonne foi, des promesses qu'ils ne peuvent remplir ensuite. A mon avis, il ne serait pas de sage politique de n'accorder des subventions que dans les cas où une compagnie serait formée. On empêcherait ainsi la construction des chemins de fer dans certaines parties du pays.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître le chiffre de la population qui profitera de la construction de cette voie ferrée ?