

comprendre au gouvernement qu'il est nécessaire de tenir compte de ce chemin.

A la compagnie du chemin de fer d'Arthabaska et Wolfe, pour sept milles de sa voie à partir d'un endroit sur le chemin de fer Québec Central, dans le township de Dudsw II, jusqu'aux carrières de la compagnie de fabrication de chars du Dominion, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité \$23,400.

M. POPE : Ceci se rattache au Québec Central. Il traverse une partie très importante du pays qui n'a reçu aucune aide quelconque du gouvernement. Il y a deux importantes carrières de chaux et une carrière de granit que ce chemin va livrer à l'exploitation. Ceci va être une partie du chemin de fer d'Arthabaska.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il n'est pas encore construit.

POPE : Non ; mais la compagnie est parfaitement en état de le construire.

A la compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de sa voie, depuis Port Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité \$54,400.

M. POPE : L'intention est de faire le raccordement avec le chemin de fer le Grand-Tronc, qui, on le suppose, mettra la voie en exploitation lorsqu'elle sera construite. La compagnie a reçu de l'aide des municipalités, et avec cette aide-ci elle se dit parfaitement sûre de construire le chemin.

A la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, une subvention de \$20,000.

M. POPE : Le chemin a été subventionné jusqu'à concurrence de \$200,000. Dans l'arrangement fait avec le chemin de fer du Nord toute cette subvention a été absorbée ; elle n'avait pas complété son chemin jusqu'au point indiqué.

M. MITCHELL : Je puis au sujet de cet article fournir au ministre des chemins de fer quelques explications. Ce chemin subventionné par le gouvernement, a été acheté par le Grand-Tronc lorsque celui-ci a acheté le chemin de la Rive Nord afin de l'empêcher de passer aux mains du chemin de fer du Pacifique Canadien et d'avoir le monopole du trafic de Québec. Quand on a convenu de vendre le chemin de la Rive Nord, à l'instance du gouvernement influencé par les représentants de la province de Québec, qui se sont réunis dans la chambre n° 8, alors que, parlant par métaphore, on a pris le premier ministre à la gorge, ce petit arrangement au sujet du chemin de Jacques-Cartier faisait partie du projet monté par le Grand-Tronc et pour lequel il a reçu \$200,000. Quand le chemin de fer du Pacifique Canadien a été contraint de prendre ce chemin malgré sa volonté, et que la compagnie du Grand-Tronc a été forcée de le vendre malgré sa volonté afin de faire plaisir à la députation de la province de Québec, à la tête de laquelle se trouvait le secrétaire d'Etat, il a fallu que le gouvernement exerçât une pression sur ces deux importantes organisations pour arriver à un règlement de l'affaire, et quand la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'est emparée du chemin, elle a consenti à en payer tout le coût et a laissé de côté le chemin de fer Jacques-Cartier. Le Grand-Tronc a gardé cette voie, et dans son rapport annuel, le président Tyler s'est attribué le mérite du fait que la compagnie avait fait un bénéfice de près de \$100,000 dans l'affaire du chemin de fer de la Rive Nord et qu'elle avait eu la ligne Jacques-Cartier par-dessus le marché. Maintenant—autant vaut le dire tout de suite—le Grand-Tronc vient demander une gratification de \$20,000 pour la continuation d'un chemin que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique regardait comme tellement inutile qu'elle n'a pas voulu s'en charger, bien que l'opération le lui donnât pour rien.

M. DESJARDINS : Je ne connais pas toute l'ancienne histoire que vient de narrer mon honorable ami le député de Northumberland (M. Mitchell), et j'ignore surtout ce

M. WILSON (Elgin)

qui s'est passé dans la chambre n° 8 ; mais je sais que la ligne Union Jacques-Cartier a été construite, et que la paroisse de Saint-Laurent devait souffrir de la chose ; mais elle a accepté l'opération, supposant qu'elle favoriserait son propre trafic. Lors de l'entente entre le Grand-Tronc et le Pacifique cette ligne a été laissée de côté et elle est demeurée inutile pour l'objet auquel elle avait été destinée, et le Grand-Tronc refusait de continuer les opérations sur cette ligne parce que l'affaire ne rapportait pas de profit. De sorte que la paroisse de Saint-Laurent et les autres intéressés à ce chemin de fer, les paroisses de Saint-Laurent et du Sault-au-Récollet se sont adressées au gouvernement pour faire prolonger la ligne afin d'atteindre un endroit où la voie prendrait réellement une importance locale, c'est-à-dire au Sault-au-Récollet. Il y a là des pouvoirs d'eau considérable dont on ne peut se servir à cause du manque de moyen de communication, et c'est pour cela que le gouvernement a accordé cette subvention. En réalité ça été une indemnité accordée à la paroisse de Saint-Laurent pour les droits qu'elle avait déjà acquis sur cette ligne. La Chambre se rappellera qu'une subvention de \$200,000 avait été accordée en vue de construire et de prolonger cette voie à travers le Sault-au-Récollet jusqu'à Saint-Vincent de Paul. Plus tard le gouvernement s'est servi de cette somme pour opérer le transfert du chemin de la Rive Nord du Pacifique, de sorte que sur \$200,000 il reste à cette ligne \$20,000. Je pense que c'est une très juste gratification.

M. MITCHELL : Je n'objecte aucunement à ce que ce crédit soit voté. Je pense seulement que la Chambre a droit d'avoir des renseignements ; et comme celui qui paraît diriger l'opposition a demandé des informations que le ministre des chemins de fer paraît hésiter à fournir, j'ai cru lui aider en soumettant la chose à la Chambre. Je connais la localité. J'ai souvent été à *Back River*. Le chemin est très agréable et la promenade fort jolie. Les affaires ne sont guère considérables, mais il serait utile de prolonger cette voie.

A la Compagnie du chemin de fer de Teeswater et d'Inverhuron, pour vingt-quatre milles de sa voie depuis Mount Forest jusqu'à Walkerton, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas dans l'ensemble \$76,800.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Ce chemin est-il construit en partie ?

M. POPE : Non ; le raccordement se fait à Mount Forest ; de là il doit aller jusqu'à Walkerton.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Où devra être en définitive la station terminale ?

M. POPE : A Inverhuron. A présent elle est à Walkerton.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Cela, naturellement, voudra dire une nouvelle subvention.

M. POPE : Oui.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelle est la longueur totale ?

M. POPE : Le chemin sera d'environ 20 milles plus long.

A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Ottawa, pour sept milles de sa voie à partir de Port Oshawa en allant vers Raglan, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en tout \$22,400.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quel est le but de ce léger stimulant ?

M. POPE : C'est pour une courte ligne de chemin de fer. L'honorable député sait mieux que moi que la ville d'Oshawa est une ville très importante, et qu'il s'y trouve des fabriques de toutes sortes. Ce chemin de fer a d'abord pour but d'atteindre la voie qui traverse cette région et d'aller jusqu'au lac.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oshawa n'est qu'à deux ou trois milles du lac.