

en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

c) D'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et des Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé, les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ; ou

d) Dans les cas des alinéas "c" et "b" partie d'une manière partie de l'autre.

M. HAGGART : Est-ce la même disposition ? La difficulté, d'après cet article, est que vous pouvez payer \$30,000 sur un état provisoire des travaux et qu'ensuite les travaux ne soient pas complétés.

Sur l'article 6 :

Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayants-droit, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour ce service postal ; et ces transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la commission des chemins de fer du Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

M. HAGGART : Avez-vous reçu quel que paiement de cette nature des compagnies subventionnées ?

M. EMMERSON : On m'a déjà posé cette question. Je donnerai la réponse sur la discussion en 3e délibération.

Sur l'article 8 :

Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition des subventions par le présent accordées, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des termes aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et des Canaux sera juge.

M. LOGAN : Ne devrions-nous pas prescrire dans cet article que l'outillage, comme le sont les rails, doit être de provenance canadienne ?

M. HAGGART : Aucune partie de la subvention n'est affectée à l'outillage.

M. CONMEE : Mais elle contribue à la construction de la ligne.

M. EMMERSON : Le prix de l'outillage ne compte pas dans le prix de la construction de la ligne. Nous ne payons pas de subvention pour la pose des rails sur le terrassement, mais pour aider la compagnie à accommoder le public.

M. BOYCE : L'honorable député (M. Logan) ne croit-il pas que cela serait une condition raisonnable à imposer à un chemin de fer en échange d'une subvention ?

M. LOGAN : Je trouve qu'il est aussi raisonnable d'exiger des compagnies qu'elles achètent leur outillage au Canada que de les astreindre à y acheter leurs rails. Ce n'est pas leur imposer un fardeau que d'exiger cette condition en retour de l'octroi.

M. EMMERSON : L'honorable député (M. Logan) a-t-il un amendement à proposer ?

M. LOGAN : J'ajouterais les termes de la loi du Grand-Tronc-Pacifique, ou bien j'ajouterais, après les mots "des rails d'acier manufacturés au Canada" les mots. . .

M. W. F. MACLEAN : Et le renouvellement des rails et de l'outillage ?

M. CONMEE : Cette condition devrait s'appliquer à tout le fer de construction employé sur la ligne. C'est la condition imposée aux chemins de fer aux Etats-Unis, et je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas l'avoir ici.

M. GALLIHER : Celle-ci fait surgir une autre question que je voudrais poser au ministre. L'article dit que le Gouverneur en conseil pourra exiger, etc. Je suppose que cela n'empêche pas une compagnie de se servir de rails ayant servi, pourvu qu'ils soient approuvés par le département. Il se peut que les chemins de fer dans les montagnes ne nécessitent pas des rails très lourds et que des rails de 56 livres les accommodent très bien.

M. EMMERSON : La question soulevée par l'honorable député (M. Logan) mérite considération. Il n'est pas facile de rédiger à brûle-pourpoint un amendement qui parera à son objection. Je proposerais qu'après l'adoption des résolutions, lorsque le projet de loi qui les renferme sera devant la Chambre en comité, l'amendement soit inséré comme il aura été rédigé dans l'intervalle.

M. W. F. MACLEAN : Il faudra prendre note des renouvellements de l'outillage de rails. Si ce n'est pas l'intention d'y pourvoir, l'amendement devra être rédigé en conséquence. Un chemin de fer renouvelle sans cesse son matériel roulant.

M. EMMERSON : Est-ce que l'honorable député (M. Maclean) s'oppose à la proposition ?

M. MACLEAN : Non, mais il faudra être très explicite, ce qui est difficile.