

suivre généralement la direction ci-indiquée et atteindre, soit par le col ou passe de la rivière La-Paix ou le col ou passe de la rivière aux Pins, ou tout autre col ou passe des montagnes Rocheuses qui sera trouvé plus commode et favorable, Port-Simpson ou Bute-Inlet, ou tout autre port du littoral du Pacifique, entre ces deux endroits, qui sera jugé plus accessible et plus commode pour les besoins de la compagnie.

Est-ce que cela revient à dire que la compagnie pourra passer où elle voudra pourvu qu'elle atteigne le littoral du Pacifique ? Est-ce là ce que l'on a en vue ? L'honorable député voudrait-il me dire pourquoi on a transporté la tête de ligne de l'est de Gravenhurst à Moncton, et quel est le sens des paroles dont je viens de donner lecture ?

M. McCARTHY : Je dois dire à l'honorable député (M. Clarke) que je ne suis pas dans les secrets des administrateurs du Grand Tronc.

M. CLARKE : Connaissez-vous quelqu'un qui le soit ?

M. McCARTHY : Je ne puis dire pourquoi on a changé l'endroit où devait se trouver la tête de ligne. L'honorable député (M. Clarke) fait partie du comité des chemins de fer et il doit se rappeler la discussion qui a eu lieu à ce sujet, lorsque la tête de ligne a été fixée à Moncton. Quant à ce qui concerne l'autre question, cet article est ordinairement inséré dans les bills de chemins de fer. Il permet de construire à partir d'un endroit "à ou près de" pour atteindre un autre endroit situé "à ou près de". La raison de cela est bien évidente. Une compagnie de chemin de fer qui demande à être constituée en corporation, ne peut indiquer exactement où ses voies passeront. Le public est protégé par l'Exécutif ou le ministre des Chemins de fer, car toute compagnie doit localiser sa voie, et cette localisation doit être approuvée.

M. FOWLER : L'honorable promoteur de ce bill voudrait-il me dire si l'on a l'intention de faire passer cette ligne à travers l'Etat du Maine en partant du Nouveau-Brunswick pour atteindre la province de Québec ?

M. McCARTHY : Tel que je comprends le bill, le seul pouvoir accordé à la compagnie est celui de construire un réseau en territoire canadien, et je ne connais pas d'autre intention que celle-là à la compagnie. Si on a un but différent, on ne me l'a pas fait connaître. Tout ce que je sais, c'est que l'on a l'intention de construire cette ligne sur le territoire canadien.

M. FOWLER : Je ne crois pas que l'honorable député ait répondu comme il devait le faire à la question polie que je lui ai posée. Je sais parfaitement, s'il l'ignore, que le parlement canadien n'a pas le droit d'accorder au Grand Tronc la permission de construire sa ligne à travers l'Etat du

Maine, et c'est là la réponse que l'honorable député a donnée à ma question. Cependant, cette question ne manquait pas d'importance.

M. McCARTHY : Je crois que l'honorable député n'a pas compris les deux dernières phrases que j'ai prononcées.

M. FOWLER : Je dis qu'il est assez important pour la population du Nouveau-Brunswick et de la province de Québec de savoir si le Grand Tronc a l'intention de construire ou non cette partie de sa ligne qui devra s'étendre de Québec à Moncton à travers l'Etat du Maine. Cela constituerait une différence tant dans la longueur de la route que dans la direction suivie, et je considère qu'il n'est que juste que l'on fasse connaître à la Chambre et au pays, l'intention de la compagnie à ce sujet. Et si le promoteur de ce bill ne possède pas ce renseignement, il aura tout le temps voulu pour l'obtenir de la part des intéressés d'ici à huit heures ce soir.

M. McCARTHY : Comme je viens de le dire, ce n'est pas moi qui vais construire ce chemin de fer. Tout ce que j'en sais, c'est qu'on m'a dit que ce devait être une route toute canadienne.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois nulle part dans le bill l'obligation de la part de la compagnie de construire aucune de ces sections. Je crois qu'il a laissé cette dernière absolument libre de construire la section qui lui conviendra le mieux. Etait-ce là l'entente intervenue devant le comité des chemins de fer lorsque le bill a été rapporté ?

M. McCARTHY : Plusieurs motions ont été soumises au comité relativement à la construction de ces sections—on a commencé par demander qu'elles soient construites simultanément, puis une, deux ou trois sections à la fois. Plusieurs votes furent pris devant le comité sur cette question, mais finalement l'article fut laissé tel qu'il est actuellement. Il diffère beaucoup de l'article soumis en premier lieu. Ce point particulier ne fut pas modifié par le comité, malgré de longues discussions et plusieurs votes.

M. WADE : Je dois dire que j'ai moi-même proposé un amendement à cet article exigeant la construction simultanée de toutes les sections, qui rencontre l'objection du chef de l'opposition sur ce point. On a prétendu devant le comité que si la compagnie ne recevait pas d'aide, il n'était pas juste de lui indiquer les sections du chemin qu'elle devrait construire les premières, et il fut décidé d'attendre pour discuter la chose que le bill accordant une subvention à la compagnie fut soumis à la Chambre. Si le bill était soumis, nous devions avoir tous les avantages possibles de discuter cette question et d'exiger que les différentes sections soient construites simultanément. Je demandai à retirer l'amendement que j'avais proposé. L'honorable député de Montmorency (M.