

La législature de la province de Québec admit virtuellement par cela qu'elle n'avait pas l'intention de construire le chemin au delà d'Aylmer, et elle accorda ce bonus de \$6,000 par mille au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique. Quelque temps après cette compagnie demanda que ce bonus lui fût payé et le 6 de février 1882, un arrêté en conseil approuvé le huit février 1882 accorda cette subvention de \$6,000 par mille à la compagnie de Jonction de Pontiac au Pacifique.

Les actionnaires de cette compagnie crurent plus avantageux pour eux de se prévaloir de cette disposition de la loi de Québec, autorisant la conversion du subside voté en une garantie de l'intérêt des débetures, et au lieu de réclamer des \$6,000 par mille, en argent, ils s'adressaient au gouvernement peu de temps après la date de l'arrêté en conseil lui demandant de faire la conversion à laquelle il était autorisé par l'acte de la législature provinciale passé en 1875.

Je me propose de démontrer que, dans l'opinion de la Chambre elle-même et du gouvernement de Québec, l'endroit pour lequel elle demande le droit de traverser l'Ottawa n'était pas l'endroit qu'elle considérait comme le plus avantageux pour aller dans la province d'Ontario. Je vais le prouver par les actes, tant de la compagnie que du gouvernement. A une réunion des directeurs tenue à Ottawa le 11 avril 1882, il fut résolu que :

Dans la location et la construction du dit chemin de fer de Jonction de Pontiac et du Pacifique, depuis un endroit où il traverse la rivière Ottawa, dans le comté de Lanark, au confluent de la rivière Coulonge et de l'Ottawa, dans le canton de Mansfield.

Cet endroit est de beaucoup plus à l'est que celui où on demande aujourd'hui à traverser par cette modification à l'acte; et c'est le premier que la compagnie regardait comme le plus avantageux pour franchir l'Ottawa. Non seulement c'était l'opinion de la compagnie, mais je puis démontrer par l'arrêté en conseil adopté par le gouvernement de Québec, autorisant la conversion du subside de \$6,000 par mille en une garantie de l'intérêt des débetures de la compagnie, que le gouvernement était aussi de cette opinion. Cet arrêté en conseil porte la date du 18 avril 1882; il a été sanctionné le 9 avril 1884 par le lieutenant-gouverneur, et il contient le passage suivant :

Attendu que la dite compagnie de chemin de fer de Jonction Pontiac et Pacifique, à une réunion de ses directeurs dans la ville d'Ottawa, le 11 avril 1882, a résolu que dans la location et la construction du dit chemin, l'endroit pour traverser l'Ottawa dans le comté de Pontiac soit près de la réunion de la rivière Coulonge à la rivière Ottawa, dans le canton de Mansfield, lequel endroit est par le présent approuvé.

L'arrêté du conseil contient ensuite les conditions auxquelles le subside peut être converti en une garantie de l'intérêt des débetures de la compagnie. Le comité voit donc que le 18 avril 1882, le gouvernement de la province de Québec jugeait aussi que cet endroit était le plus avantageux pour aller dans la province d'Ontario. Je dirai de plus qu'assez longtemps après, la compagnie voyant qu'elle ne pouvait placer ses débetures aussi avantageusement qu'elle l'avait espéré, malgré la garantie de l'intérêt par le gouvernement de la province de Québec, crut désirable dans son intérêt de changer de nouveau cette garantie de l'intérêt en un subside en argent.

Une demande fut faite au gouvernement de la province de Québec de revenir au subside qui avait été voté à la compagnie, et je vois que le 5 juillet 1884, un arrêté du conseil fut passé et approuvé par le lieutenant-gouverneur, le 7 juillet 1884; il se lit comme suit :

L'honorable commissaire des chemins de fer, dans le rapport du 3 juillet 1884, expose que dans l'arrêté du conseil du 9 avril 1882, une subvention de \$6,000 par mille voté au chemin de fer de Jonction Pontiac et Pacifique par un arrêté du conseil du 18 février 1882, a été converti, à la demande de la dite compagnie de chemin de fer en une garantie de l'intérêt de débetures à être émises pour \$20,000 par mille; que la compagnie n'a pas fait l'émission projetée et que la conversion n'a jamais été mise à exécution; que la compagnie a requis le lieutenant-

gouverneur de révoquer l'arrêté du conseil convertissant la subvention en une garantie de l'intérêt et soit autorisé à remettre les choses dans l'état où elles se trouvaient avant tel arrêté du conseil.

L'arrêté du conseil continue ainsi :

Le commissaire, en conséquence, recommande que l'arrêté n° 107, du 9 avril 1882, soit révoqué afin que la subvention soit payable en argent, mais il reste entendu que la révocation n'affecte en rien la résolution adoptée par la compagnie à l'effet que dans la location et la construction du chemin de fer de Jonction Pontiac et Pacifique, l'endroit où il franchira la rivière Ottawa sera près du confluent des rivières Coulonge et Ottawa et dans le canton de Mansfield.

Le comité remarquera que d'abord la compagnie déclare que dans son opinion cet endroit est le plus favorable pour franchir l'Ottawa, et deuxièmement, le gouvernement de Québec dans son arrêté du conseil approuva cette décision et déclara que dans son opinion c'est l'endroit le plus favorable. De plus, j'espère que ceux qui favorisent ce bill admettront que l'endroit proposé, l'île aux Allumettes, — bien que ce soit un endroit indéterminé, l'île ayant 14 milles de longueur, et la compagnie ne disant pas où elle se propose de franchir la rivière à travers l'île ou dans les environs — mais même en prenant l'endroit le plus favorable les rapides du Calumet, les promoteurs du bill eux-mêmes admettent, ou du moins M. Peterson qui est un ingénieur de mérite, fait rapport que ce choix allongerait le chemin de six milles et ferait encourir un surcroît de dépense de \$300,000, comparé à l'endroit déterminé par la compagnie et approuvé par le gouvernement de Québec. Ainsi, outre l'excédant dans le coût de la construction, il y aura aussi le surplus de dépenses que nécessitera l'exploitation de six milles de chemin de plus qu'il faudra mettre en opération pendant tout le temps à venir. Pour ces raisons, je me crois justifiable de dire que l'endroit auquel la compagnie demande la permission de traverser n'est pas le plus favorable et n'est pas conforme aux conditions de la première charte. J'ignore ce qu'on dira ici ce soir pour défendre ce bill, mais dans un autre endroit, lorsque le bill était devant le comité des chemins de fer et canaux, les partisans du bill ont prétendu qu'il serait dans l'intérêt de la province de Québec d'étendre le chemin jusqu'à l'endroit indiqué dans la clause qui nous occupe en ce moment. J'aimerais à faire remarquer aux honorables députés de la province de Québec le fait qu'outre les pouvoirs qui ont été accordés par la première charte, ce bill pourvoit à l'extension d'une ligne sur la rive nord, à travers toute la longueur du comté de Pontiac, jusqu'au delà des endroits où une colonisation continue existe actuellement. Je crois donc avoir l'approbation de la Chambre en disant qu'en demandant au comité de fixer l'endroit où se fera la traversée, — s'il juge à propos de le fixer — à l'endroit originellement choisi par la compagnie et approuvé par le gouvernement de la province de Québec, à l'endroit que ces messieurs jugeraient le plus avantageux pour aller dans la province d'Ontario et ne nuirait en rien aux intérêts de la province de Québec, parce que par ce bill on se propose de construire le chemin dans la province de Québec aussi loin que l'embouchure de la Mattawa. Je ne dirai rien de plus pour le présent sur ce sujet, mais je demanderai au comité de modifier cet article du bill, car je ne crois pas qu'on devrait accorder à la compagnie le droit de traverser l'Ottawa à cet endroit, qui n'est pas le plus avantageux, à moins que ce droit existe dans la première charte. Je propose :

Que l'article soit amendé en retranchant les mots "à l'île aux Allumettes" et en les remplaçant par "près du confluent des rivières Coulonge et Ottawa, dans le canton de Mansfield."

M. BRYSON : Comme cette question intéresse particulièrement mes électeurs on me pardonnera de prendre un peu du temps de la Chambre pour l'expliquer à mon point de vue. Je dois d'abord féliciter l'honorable député qui m'a précédé de la manière habile dont il a traité la question à son point de vue. Il a fait une revue complète des différents