

M. SPROULE : Je ne m'oppose pas à cette subvention, mais je demande des renseignements.

M. MORIN : Je ne dis pas que vous vous opposez à cet octroi, mais je crois qu'il était de mon devoir d'aider le ministre à faire adopter ce projet de résolution.

Sir WILFRID LAURIER : Je puis peut-être fournir à l'honorable député (M. Sproule) le renseignement qu'il veut obtenir. Ce chemin de fer partira du cap Tourmente et se dirigera vers la Malbaie. Cette année, nous voulons simplement renouveler cette subvention. Il existe actuellement une voie ferrée qui part de Québec, qui suit la rive du Saint-Laurent et qui se rend à un endroit peu éloigné du cap Tourmente ; la ligne projetée ne sera que le prolongement de ce chemin de fer qui porte le nom de Québec-Saguenay. La compagnie qui possède cette voie se propose de prolonger sa ligne vers la Malbaie, cette année même, et de commencer immédiatement les travaux, ainsi qu'on me l'a assuré d'une façon positive. Mon honorable ami de Dorchester (M. Morin) a parfaitement raison de dire qu'il n'y a pas une région qui ait plus besoin d'un chemin de fer. Les Laurentides dans cette partie du pays, longent la rive du Saint-Laurent et sur cette dernière sont échelonnées plusieurs paroisses : celle de la baie Saint-Paul, des Eboulements, de Saint-Irénée et de la Malbaie ; plusieurs villages sont établis en arrière de ces paroisses. En hiver ces gens-là sont complètement privés de moyens de communications.

M. SPROULE : Je suis parfaitement convaincu de l'opportunité d'accorder cette subvention ; je veux simplement savoir quelle preuve le Gouvernement possède quant au fait que ce chemin de fer sera construit.

Sir WILFRID LAURIER : La seule preuve que nous possédons maintenant est basée sur la promesse faite il y a dix ans et sur le fait que, depuis, ce chemin de fer a été construit de Québec au cap Tourmente. Il est donc maintenant tout à fait probable que cette ligne sera prolongée.

M. BERGERON : Afin de renseigner davantage mon honorable ami (M. Sproule) je puis dire que quand ces subventions ont été votées d'abord, la compagnie n'a rien fait ; aujourd'hui, à la tête de cette compagnie se trouvent des hommes qui font partie de la haute finance, et je suis convaincu que les travaux de construction de ce chemin seront poursuivis avec rapidité. Ce crédit a trait aussi à un autre projet de résolution qui nous sera bientôt soumis et qui se rapporte au prolongement de cette voie ferrée. Quand cette ligne sera construite, elle rendra de grands services à la population des paroisses de la rive nord du Saint-Laurent, en bas de Québec.

A la compagnie du chemin de fer Atlantique-Québec-Occidental, pour une ligne de chemin

de fer d'au plus 260 milles, allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapsal, sur le chemin de fer Intercolonial, et de ce point jusqu'à Edmundston ; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu des subventions accordées par l'item 51 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

M. EMMERSON : On est à construire ce chemin de fer entre Paspébiac et Gaspé. La section de Gaspé à Causapsal n'est pas encore commencée, mais les travaux sont poussés avec activité sur la ligne de la côte en bas de Paspébiac.

M. W. F. MACLEAN : Combien de milles est-on à construire ?

M. EMMERSON : Trente milles jusqu'à Port-Daniel.

10) A la compagnie dite "The Nepigon Railway Company", pour les lignes de chemin de fer suivantes :

a) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nepigon, distance de 30 milles au plus ;

b) A partir d'un endroit situé sur la baie Nepigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Hélène sur la ligne dudit chemin de fer de Nepigon, distance de 3 milles  $\frac{1}{2}$  au plus ;

c) A partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon, à ou près la traverse de la rivière Fraser, jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's-Falls, distance de 1 mille  $\frac{1}{2}$  au plus ;

d) A partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nepigon en allant vers le nord, sur une distance de 45 milles au plus ;

Les subventions à cesdites lignes étant accordées au lieu des subventions accordées par l'item 37 de l'article 2 du chapitre 34 de 1904, pour 80 milles au plus.

M. SPROULE : Pourquoi accorde-t-on cette subvention ?

M. EMMERSON : On accorda d'abord des subventions en 1903 pour la construction de ces voies ferrées ; ces subventions furent renouvelées en 1904. Dernièrement j'ai reçu une délégation qui a insisté auprès de moi sur la nécessité de construire certaines parties de ces lignes de façon à utiliser la navigation du lac Nepigon. Le but des intéressés est de relier ces lignes au Transcontinental.

M. SPROULE : Cette délégation représentait-elle la compagnie qui fait l'exploitation de la pêche dans cette partie du pays ?

M. EMMERSON : Je ne connais aucune compagnie qui aurait été mêlée à cette députation ; celle-ci représentait la population de cette région.

M. W. F. MACLEAN : S'agit-il des chemins de fer de Clergue ?

M. EMMERSON : Non. Les délégués ont exprimé le désir d'établir des lignes qui se relieraient directement au Transcontinental,