

M. URIAH WILSON : Avant de siéger en comité, le ministre des Chemins de fer devrait nous expliquer, d'une manière générale, pourquoi nous sommes appelés à voter de nouveau des subventions accordées pendant les sessions précédentes et que les compagnies de chemins de fer n'ont pas gagnées. Quelques-unes des voies ferrées ne sont pas construites.

M. EMMERSON : Les subventions mentionnées dans ce projet de résolution sont celles que nous désirons faire revivre à la demande des intéressés. Dans presque tous les cas, ceux-ci ont expliqué le retard et exposé les raisons qui leur font espérer que la subvention sera votée de nouveau. Je ne crois pas qu'il y ait un seul cas où les intéressés ne se soient pas mis à l'œuvre, sinon pour entreprendre la construction du chemin de fer, du moins, pour préparer les travaux. Le plus souvent, des obstacles s'opposaient à l'exécution de l'entreprise.

M. URIAH WILSON : Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire quels chemins de fer ont été parachèvés, pourquoi les autres ne l'ont pas été et pour quelle raison on fait revivre les subventions ?

M. EMMERSON : On fait revivre ces subventions parce que les chemins de fer ne sont pas construits ou ne sont pas en mesure de recevoir les subventions qu'ils ont gagnées. Il n'y a aucune nouvelle subvention.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre nous dira-t-il si le Gouvernement a reçu de nouvelles demandes de subvention et jusqu'à concurrence de quel montant, en tout ?

M. EMMERSON : Je puis dire que de nouvelles subventions ont été sollicitées, mais ma mémoire n'est pas assez fidèle pour que j'énumère toutes les demandes.

M. SPROULE : Une autre chose que nous voudrions connaître c'est le nombre de fois, une ou plus, que ces renouvellements ont été demandés et aussi combien de fois on a fait revivre ces subventions.

M. EMMERSON : Je fournirai ces renseignements, lorsque nous entrerons dans le détail du projet de résolution.

M. SPROULE : Il serait préférable de les donner maintenant, afin qu'ils se trouvent tous ensemble.

M. EMMERSON : Il me faudrait repasser chacune de mes notes relativement à toutes ces compagnies. Ce serait m'imposer une tâche inutile.

M. TISDALE : Je suggère au ministre de nous dire quand les compagnies ont obtenu leurs privilèges en premier lieu et à quelle date ceux-ci ont été renouvelés.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution.)

Sur l'article 1er :

Qu'il est à propos d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de \$3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de \$3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de \$15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de \$6,400 par mille.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il nous dire, dans chaque cas, la date de la subvention, la cause qui a empêché la compagnie d'en tirer parti et les raisons qui engagent le Gouvernement à croire qu'elle en profitera maintenant.

M. TISDALE : Et combien de fois on a fait revivre les lois organiques de la compagnie et la subvention accordée à celle-ci ?

M. EMMERSON : Je ne suis pas en mesure de dire à quelle date chaque compagnie a obtenu ses privilèges, mais j'ai fait demander au département de me procurer ces renseignements. Il y a sur le bureau de la Chambre une carte géographique indiquant le tracé de ces différents chemins de fer.

M. URIAH WILSON : Il y a quelques années, lorsque le Gouvernement augmenta les subventions aux chemins de fer, il fut convenu que ces subventions seraient considérées comme des prêts. Cette politique est-elle encore en vigueur et, dans l'affirmative, quel intérêt l'Etat a-t-il perçu des chemins de fer, aux termes de cette conven-