

chef du ministère de cesser la subvention à la limite de Hull. Plus tard, le Parlement a corrigé cela en votant une subvention pour la partie de la ligne construite entre la limite de Hull et le pont interprovincial, construit aussi par la compagnie. Mais lorsque nous avons essayé de fixer les montants, lorsque le comptable essaya de vérifier les comptes, il fut impossible d'établir la différence entre le coût de la construction en dehors de Hull et dans la ville même jusqu'au pont interprovincial. Je crois qu'en justice le reste de la subvention doit être maintenant payé.

M. HAGGART : Quelle somme lui avez-vous allouée ?

M. EMMERSON : Le montant de ce crédit est \$2,688, c'est-à-dire les 80 centièmes de \$3,200 par mille.

M. HAGGART : Le ministre sait, je suppose, que le Pacifique-Canadien possède maintenant cette ligne ?

M. EMMERSON : La subvention a été votée à l'autre compagnie. Cette réclamation n'émane pas du Pacifique-Canadien.

M. HAGGART : C'est ce que je veux savoir. L'avez-vous payée à la compagnie qui a vendu sa ligne il y a 7 ou 8 ans et qui n'existe plus, ou bien, l'avez-vous payée au Pacifique-Canadien, qui exploite maintenant cette ligne ?

M. EMMERSON : La subvention est payable à l'ancienne compagnie, qui l'a méritée et qui en aurait déjà perçu le montant, n'eût été l'objection qui s'est élevée dans l'esprit de ceux qui étaient responsables de l'administration du département.

M. HAGGART : Tout ce que je sais, c'est que M. Chapleau était propriétaire de cette ligne, et que s'il n'en a pas surveillé les intérêts et touché chaque cent qui lui revenait de la subvention, je trouve cela bien extraordinaire.

M. W. F. MACLEAN : Maintenant que nous avons voté les principales subventions en argent, j'aimerais savoir si le Gouvernement a l'intention soit par arrêté soit par législation de revoter des subventions en terres à des compagnies de chemins de fer ?

M. EMMERSON : Pas que je sache.

M. W. F. MACLEAN : Y a-t-il des demandes ?

M. EMMERSON : Je n'en ai pas reçues. S'il y en avait, elles seraient au département des chemins de fer.

M. SPROULE : Le Gouvernement peut-il, par arrêté, revoter une subvention en terre frappée d'annulation.

M. EMMERSON : Je ne le crois pas.

M. EMMERSON.

M. W. F. MACLEAN : Dans quel état se trouve la subvention en terres au chemin de fer dans le Nord-Ouest qui va à la baie d'Hudson ?

M. EMMERSON : Il s'est élevé une difficulté légale à savoir si réellement cette subvention est annulée. Je ne pourrais faire une déclaration positive à ce sujet, mais je puis dire que si elle est frappée d'annulation, elle ne peut être revotée par arrêté.

M. HAGGART : Cela dépend des conditions auxquelles la subvention en terres a été accordée. Si la concession a été octroyée à un chemin de fer entre Winnipeg et la baie James, si les délais pour commencer et terminer les travaux sont expirés, ces délais peuvent être renouvelés, et il se peut que la loi exige comme condition qu'il faudra un arrêté pour faire revivre la concession.

Sur l'article 2 :

A moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de \$25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre bonus, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et des Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

M. HAGGART : Y a-t-il des changements ?

M. EMMERSON : Il s'est élevé une question à savoir si le matériel roulant d'un chemin de fer peut être compris dans le prix de la construction de la ligne. Ça n'a jamais été l'intention du Parlement, et pour obvier à la difficulté, j'ai spécifié dans l'article 2 que le prix du matériel ne peut figurer dans le coût de la construction.

Sur l'article 3 :

Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et des Canaux, être payées comme suit :

- a) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou
- b) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer,