

Tronc. C'est le chemin de fer canadien du Pacifique qui accapare aujourd'hui le trafic entre Toronto et Ottawa et il devrait exister une autre route directe d'Ottawa à quel que point entre Kingston et Belleville, se raccordant avec ces trains express de grande vitesse qui circulent sur le Grand-Tronc. Pour se faire une idée exacte du nombre extraordinaire des voyageurs entre Ottawa et Toronto, il faut être en situation de voyager souvent sur cette route, comme nous le faisons, nous citoyens de Toronto. Les trains sont encombrés et le trajet pourrait se faire beaucoup plus rapidement. Il faut demeurer deux nuits en chemin de fer, pour aller passer une journée à Toronto; tandis qu'il devrait nous être possible de quitter Toronto ou Ottawa, dans la matinée, passer une partie de la journée dans l'une ou l'autre ville, et être en mesure de revenir, avant minuit, dans la même journée. Ce service ne s'est pas amélioré depuis vingt ans. Les ministres représentant Ontario dans le cabinet s'efforceront, je l'espère, d'engager la compagnie du Grand-Tronc à accepter cette subvention et à construire une ligne directe d'Ottawa à un point entre Kingston et Belleville, ce qui réduirait le parcours du chemin de fer à 230 milles au plus, et le service à une durée de cinq heures.

A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic, pour une voie ferrée depuis un point sur sa ligne entre Lyster et Lime-Ridge, jusqu'à un point à ou près le pont sur le Saint-Laurent à ou près Québec, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 45 ne dépassant pas 30 milles de longueur.

M. BERGERON : Où est situé Lister ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est une station de chemin de fer dans le comté de Mégantic.

M. BLAIN : Quelle partie du pays ce chemin de fer desservira-t-il ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce chemin de fer traverse les comtés de Mégantic et de Lévis; il aboutit à Lévis même, ou près de cette ville, et il desservira des comtés qui sont actuellement privés de communications par voie ferrée.

M. BLAIN : Est-ce un pays agricole ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, absolument agricole.

M. BLAIN : Quelle est la composition de la compagnie qui se propose de construire ce chemin de fer ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais dire.

M. EMMERSON : Ce chemin de fer est le prolongement des trente milles de chemins de fer actuellement exploités par la compagnie du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic.

M. W. F. MACLEAN.

M. BLAIN : Qui a demandé cette subvention ?

M. EMMERSON : La compagnie du chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic.

M. BLAIN : Qui s'est rendu auprès du Gouvernement à titre de représentant de la compagnie ?

M. EMMERSON : On s'est contenté d'adresser au ministère une communication demandant le renouvellement de la subvention.

Sir WILFRID LAURIER : Il existe un chemin de fer, de Saint-Jean-Deschaillons à Lister, et le chemin de fer projeté sera la continuation de ce chemin jusqu'au pont de Québec.

M. BERGERON : L'article 3 de la résolution accorde une subvention à cette compagnie.

Sir WILFRID LAURIER : Cette subvention est destinée à une ligne se dirigeant vers Sherbrooke, tandis que la ligne en discussion se dirige vers le pont de Québec.

M. HENDERSON : Ce chemin de fer traverse-t-il le pont de Disraeli construit à titre de quai de l'Etat ?

M. EMMERSON : Je ne saurais dire.

A la compagnie du chemin de fer de Brockville à Westport et à Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, n'excédant pas \$3,200 par mille, et aussi le reliquat impayé de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 qui a été renouvelée par le chapitre 5 de 1892; le tout ne dépassant pas \$86,800, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

M. TAYLOR : A mon avis, cette motion devra être amendée, afin qu'elle réponde à l'esprit du crédit que nous voulons voter. Cet amendement serait ainsi conçu :

Ladite subvention ou telle partie d'icelle dont il a été précédemment convenu aux termes d'un arrangement déposé au ministère des Chemins de fer et des Canaux entre ladite compagnie du chemin de fer de Brockville à Westport et à Sault-Sainte-Marie et les créanciers de ladite compagnie de chemin de fer, sera payée auxdits créanciers ou aux représentants légaux desdits créanciers, tel que mentionné dans ledit arrangement.

On se le rappelle sans doute, la charte de ce chemin de fer date de vingt et quelques années. Le Parlement accorda une subvention à la compagnie qui commença ses travaux et donna cette subvention en garantie à MM. Cooper, Fearman et Cie qui avaient fourni des rails, des clous pour fixer les rails, des éclisses, coussinets, etc. La compagnie tomba en déconfiture, passa aux mains d'un séquestre et l'exploitation marcha pendant un certain nombre d'années.

Les tribunaux furent saisis de l'affaire et finalement le chemin de fer fut vendu. La compagnie qui l'avait acheté demanda au