

vernement ait conclu une convention finale avec la compagnie du chemin de fer du Canada-Central. Cela pourrait constituer une objection, du moins de la part du ministre, mais ce n'est pas une raison pour m'empêcher de proposer, comme représentant de ce comté, que la subvention soit accordée à ces conditions.

M. GERMAN : La compagnie a presque complété des arrangements avec des capitalistes de Londres, pour la construction de cette ligne avec des capitaux anglais, à condition que la subvention de 1904 ne soit pas revotée cette année. Ces arrangements ayant été conclus, le prospectus ayant été rédigé en vue du renouvellement de cette subvention, ce serait passablement compromettre les négociations sur le marché de Londres si nous changions la loi en prescrivant la construction d'une ligne différente, en apparence, de celle qui est désignée dans la loi des subventions. Le changement peut ne pas paraître très sérieux pour les personnes qui connaissent ce dont il s'agit, mais il n'en est pas de même avec des capitalistes qui habitent à 3,000 milles de distance. Ils ne savent pas si le changement proposé n'est pas une supercherie de la part des emprunteurs. Je demande au ministre et au comité de ne pas consentir à modifier la forme de la subvention.

M. EMMERSON : J'ai dit que le Gouvernement avait conclu une convention pour une subvention. Je ne sais trop si je n'ai pas fait cette assertion sur la foi du greffier en loi. Je ne me rappelle pas avoir signé cette convention, mais elle doit exister. Dans tous les cas, nous allons discuter comme s'il n'y avait pas de convention.

M. MONK : Naturellement, je ne voudrais rien faire qui fut de nature à nuire à la construction de la ligne et compromettre les arrangements financiers dont l'honorable député a parlé, mais je ne crois pas qu'il est trop tard. J'ajouterai, pour l'information de l'honorable député de Welland (M. German) que Saint-Eustache et Saint-Martin, dans le comté de Laval, sont desservis par un chemin de fer. Ce sont des paroisses importantes, nul doute, mais elles ont leur chemin de fer et des communications avec Montréal. Saint-Martin est situé sur la ligne mère du Pacifique-Canadien. Mais Saint-Placide n'a pas de chemin de fer. Les trois paroisses que j'ai nommées, Sainte-Dorothée, dans le comté de Laval, Isle-Bizard et Sainte-Genève, dans le comté de Jacques-Cartier, sont des paroisses populeuses qui offrent les avantages d'un trafic suburbain considérable, et je ne crois pas qu'il soit trop tard pour les inclure.

(L'amendement est rejeté et l'article adopté.)

40. A la compagnie dite "Ottawa, Northern and Western Railway Company", pour une

ligne ferrée depuis Aylmer jusqu'à un point de raccordement avec les approches du pont Interprovincial dans la cité de Hull (excepté la partie du chemin commençant à un point de raccordement avec la ligne du chemin de fer électrique de Hull, dans la cité de Hull et se terminant à un point sur la ligne du Pacifique Canadien à l'extrémité est de la cour de sa station de Hull) n'excédant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 12 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

M. EMMERSON : Cette subvention est pour mettre fin à l'état de choses qui existe dans le département depuis une couple d'années. Le Parlement a voté, en 1897, une subvention à la compagnie du chemin de fer de Pontiac et de la jonction du Pacifique, aujourd'hui la compagnie du chemin de fer du nord et de l'ouest d'Ottawa, pour 7 milles $\frac{1}{2}$ de chemin de fer entre Hull et Aylmer. Plus tard, en 1899, le Parlement accorda à cette compagnie, au lieu de la subvention de 1897, une subvention pour un chemin de fer entre Hull et Aylmer, n'excédant pas 9 milles ; c'était en vue du prolongement de la ligne jusqu'au pont interprovincial. Il appert que la compagnie a demandé, le travail étant terminé, en 1901, le paiement de cette subvention, mais à cause du contexte de la loi, qui dit "pour un chemin de fer entre Aylmer et Hull", une seule subvention fut payée en 1903 pour le chemin de fer qui s'étendait depuis Aylmer jusqu'au lieu de raccordement avec l'Electrique de Hull, à Hull, une distance de 6 milles 78 centièmes. Il ne fut pas payé de subvention pour cette partie de la ligne, mesurant 84 centièmes de mille, comprise entre le point de raccordement de la ligne avec le Pacifique-Canadien à l'est de la gare de Hull et l'extrémité ouest du pont interprovincial. En 1903, une disposition fut insérée dans la loi des subventions de cette même année, chapitre 57, article 13, pour payer à la compagnie une subvention sur les 84 centièmes de mille de chemin de fer construits entre un point à l'est de la gare de Hull du Pacifique-Canadien et un point de raccordement avec la ligne à l'extrémité ouest du pont interprovincial. La compagnie ayant été incapable de montrer le coût de construction de cette partie de la ligne, la subvention ne fut pas payée. La demande de la compagnie pour une autre subvention est ainsi rédigée :

Au chemin de fer du nord et de l'ouest d'Ottawa, pour les tronçons de sa ligne s'étendant depuis un point dans le village d'Aylmer, dans et à travers la ville de Hull jusqu'au point de raccordement avec la ligne à l'extrémité ouest du pont interprovincial, devant être considérés, pour les fins de cette loi, comme une seule ligne continue, distance de 8 milles 62 centièmes au lieu de la subvention accordée par l'article 12 du chapitre 7 de 1899 et par la partie de l'article 13 du chapitre 57 de 1903 concernant ce chemin de fer.

Ainsi cette subvention a été réellement méritée. L'interprétation de l'expression "d'Aylmer à Hull" a forcé l'ingénieur en