

Gouvernement prenne une décision à cet égard, ces demandes demeurent en suspens et, par conséquent, je ne saurais guère affirmer que la compagnie ait éprouvé un refus.

M. HERRON : A mon avis, cette subvention du Gouvernement favorise singulièrement une compagnie, aux dépens de l'autre. Il y a environ huit ans que cette compagnie de l'Alberta-occidental a obtenu sa charte et elle n'a cessé de demander des prolongations de délai, d'année en année. D'autres compagnies détiennent des chartes locales qui couvrent précisément le même territoire. La compagnie en question a fait renouveler ses pouvoirs, de temps à autres. La contrée que doit desservir ce chemin de fer sent un vif besoin de communications par voie ferrée. Abordant un autre point, je dois faire observer que, l'année dernière, il a été établi un tracé préliminaire de cette voie ferrée commençant à la ligne frontrière, traversant un certain nombre de villages dans cette partie du pays, et aboutissant à un mille et demi environ de la ville de Pincher-Creek. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre initiative, à cet égard ?

M. EMMERSON : C'est à la commission des chemins de fer qu'il appartient de prendre l'initiative à cet égard. Le ministre des Chemins de fer a établi le tracé général de la voie ferrée, mais toute déviation ou toute modification apportée à ce tracé doit être soumise à l'approbation de la commission des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que l'amendement que vous avez proposé, au cours de cette session, n'attribue pas la décision de cette question au ministre des Chemins de fer ou au conseil privé ?

M. EMMERSON : La commission des chemins de fer n'est autorisée à apporter au tracé d'une ligne de voie ferrée qu'une déviation d'un mille au plus ; mais lorsqu'il est question d'une modification plus importante, la question doit être renvoyée au ministère des Chemins de fer afin que le ministre la mette à l'étude.

A la compagnie du chemin de fer de Shédiac au littoral, pour une voie ferrée, de 38 milles au plus, depuis Shédiac jusqu'à Shemogue et vers le cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 17.

M. EMMERSON : La subvention primitive date de 1903. La longueur de la ligne à laquelle s'applique cette subvention serait d'environ 38 milles. La compagnie nous donne à entendre qu'elle fait actuellement des arrangements pour hâter ses travaux. Hier même, un représentant de la compagnie m'a fait visite et m'a déclaré que les arrangements financiers sont à peu près terminés et que l'adjudication des travaux s'effectuerait à brève échéance.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Owen-Sound, dans la province d'Ontario, jusqu'à Meaford, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 57 de 1903, article 2, item 34, n'excédant pas 30 milles.

M. EMMERSON : C'est à ce chemin de fer que le député de Grey-nord a fait allusion ce matin. On observera que la subvention n'est accordée à aucune compagnie en particulier. Il existe quelque divergence d'opinion sur la question de savoir quelle compagnie doit construire cette ligne de chemins de fer. Si je ne me trompe, il a surgi un différend entre la compagnie du Sault et une compagnie locale. L'une ou l'autre de ces compagnies se chargera immédiatement de la construction de ce chemin de fer.

M. SPROULE : Nous avons accordé une subvention à la ligne Clergue et cette compagnie ne l'a jamais utilisée. L'année dernière, lorsqu'elle a obtenu un renouvellement de sa charte, cette compagnie a promis de commencer ses opérations, au cours de l'année ; mais jusqu'ici, elle ne s'est pas encore mise à l'œuvre, et je ne crois pas qu'elle en ait l'intention. L'année dernière, une compagnie locale à obtenu une charte pour la construction d'un chemin de fer traversant le même territoire. Ces populations tiennent beaucoup à la construction de ce chemin de fer et la proposition tendant à transférer la première charte à la compagnie locale est tout-à-fait légitime.

A la compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Smith's-Falls et à Kingston, pour une ligne de chemin de fer entre Kingston et Ottawa, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, ne dépassant pas 101 milles en longueur.

M. W. F. MACLEAN : Relativement à ce chemin de fer projeté, je désire appeler l'attention des ministres représentant la province d'Ontario dans le cabinet sur l'importance de la construction d'une ligne directe entre Ottawa et Toronto. La ligne projetée dont il est question en ce moment, facilitera sans doute l'établissement d'un raccourci direct avec le Grand-Tronc à Kingston, mais il serait possible de construire une ligne plus directe, en se dirigeant davantage vers Napanee et Belleville. Actuellement la longueur de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, entre Toronto et Ottawa, est de 256 milles, et le but visé par un des projets qui nous sont soumis est de réduire ce parcours de 16 milles, ce qui donnerait une ligne de 240 milles de longueur. Par la ligne de Smith's-Falls et de Kingston, la distance d'Ottawa à Toronto serait de 262 milles. Rien ne s'oppose à l'établissement d'une ligne directe de 220 milles entre Ottawa et Toronto, ce qui réduirait le trajet par chemin de fer à quatre ou cinq heures. La province d'Ontario bénéficierait grandement de la réalisation de ce projet. Entre Montréal et Toronto, les trains de voyageurs les plus rapides circulent sur la voie du Grand-