

appliquée d'une façon convenable et devenir tolérable, de même qu'une bonne politique peut être appliquée de façon à devenir intolérable. L'excuse donnée par le ministre des chemins de fer pour n'avoir pas subventionné les chemins de colonisation, c'est qu'ils sont trop considérables, et il a adopté l'idée de satisfaire, au moyen de subventions à des lignes courtes, autant de parties du pays que possible, afin d'étendre son influence politique. Cependant, j'espère que le gouvernement verra qu'il est nécessaire de subventionner des chemins comme l'Ontario-Central et le Maskinongé et Nipissingue. Les chemins subventionnés en vertu de ces résolutions sont en grande partie des tronçons de raccordement, et dans neuf cas sur dix, ils sont construits par de riches compagnies à travers la partie riche des différentes provinces, là où les gens sont en état de construire les chemins eux-mêmes, quand ils deviennent absolument nécessaires. Quant à la politique générale du gouvernement au sujet de la subvention des chemins de fer, je m'y suis opposé, mais je prétends que si nous devons abandonner le plan plus ancien et plus sage de laisser aux provinces le soin de construire ces chemins, il nous faut appliquer cette politique dans toute sa portée, de façon à subventionner les lignes qui favoriseraient le développement des parties du pays non encore ouvertes.

A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex, et rivière Détroit, pour 27 milles de sa voie, au lieu de la subvention accordée par la 49^{me} Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$118,400.

M. MITCHELL : Je vois qu'il y a ici doublement. Le crédit de l'an dernier s'appliquait à une distance de 37 milles, et cette année, bien que la somme soit la même, la distance n'est que de 27 milles.

M. CHARLTON : Est-ce une subvention réelle de \$4,014 par mille ?

M. POPE : Oui.

M. CHARLTON : Je pensais que le principe était de ne pas excéder \$3,200 par mille.

Sir CHARLES TUPPER : Excepté dans des circonstances bien exceptionnelles.

M. POPE : Il était impossible à la compagnie de construire le chemin avec cette subvention. Si la Chambre croit que le crédit ne convient point, je suis prêt à le biffer.

Rapport est fait des résolutions, qui reçoivent l'approbation de la Chambre.

M. POPE : Je demande par ma motion qu'il me soit permis de déposer un bill fondé sur ces résolutions.

La motion est adoptée, le bill passe en première et en deuxième délibérations, et il est déferé au comité.

(En comité.)

Article 1,

M. MILLS (Bothwell) : Je voudrais savoir si la compagnie du chemin de fer d'embranchement de Harvey, où l'on va subventionner trois milles de chemin, a fait construire son chemin, ou si c'est pour améliorer un chemin qui est déjà en opération depuis quatre ou cinq ans. J'ai appris qu'il est terminé et en opération depuis quatre ou cinq ans, qu'il se termine dans un chantier de construction navale, et qu'il a été construit dans l'intérêt de ce chantier. Je voudrais savoir combien on va dépenser pour cette ligne qui est déjà en opération.

M. FOSTER : Le chemin de fer d'Albert a été construit en très grande partie grâce à l'aide des municipalités à travers lesquelles il passe, et il n'a reçu aucune aide du gouvernement. Il s'agit ici d'un embranchement de la ligne-mère. Mon honorable ami semble croire que ce chemin va simplement à une usine. J'apprends qu'il traverse une très bonne partie du pays, densément peuplée. Le chemin est partiellement construit depuis quelques années; à l'heure qu'il

est il n'a pas de rails; ce crédit va en donner en cette partie de la voie et en faire une partie du chemin de fer d'Albert.

M. MILLS (Bothwell) : C'est donc pour donner de nouveaux rails à l'embranchement de Harvey qui est en opération depuis quatre ou cinq ans.

M. FOSTER : Vous pouvez dire qu'il a été en opération, mais ça été vraiment une opération bien peu active.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je n'étais pas dans la Chambre lorsque l'item de 15 pour 100 pour le pont du Canada Atlantique a été adopté. Quelle est la politique du gouvernement relativement à ces constructions de ponts, Est-ce que ces 15 pour 100 constituent la règle qu'on se propose de voter pour les ponts importants, et de quelle façon arrive-t-on à 15 pour 100? Quelle est la raison qui a fait choisir cette proportion particulière ?

M. POPE : La raison pour laquelle j'ai choisi cette proportion, c'est que j'ai cru que c'était à peu près la même chose que ce que nous accordons au chemin, que cela correspondait à \$3,200 par mille.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : En supposant que ces chemins de fer coûteraient \$20,000 par mille.

M. POPE : J'ai dit que cela ne serait donné qu'aux ponts qui coûtent \$100,000 et plus.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est une affaire de quelque importance. Dois-je comprendre que le ministre a posé le principe qu'on n'accordera cette subvention à aucun pont coûtant moins de \$100,000.

M. POPE : Oui.

M. LANGELIER (Québec) : Dois-je comprendre que, d'après la politique du gouvernement, le gouvernement sera prêt à accorder la même aide au pont de Québec ?

M. POPE : Chaque pont sera considéré particulièrement, mais, d'après moi, c'est une chose fort raisonnable que d'accorder au pont de Québec, à celui de Montréal ou à n'importe quel pont, 15 pour cent, tant que nous subventionnons le chemin. Je crois que cela forme la même proportion relativement au coût du pont que \$3,200 relativement au coût du chemin.

M. SCRIVER : Avant que cette proposition soit adoptée, je voudrais savoir du ministre des chemins de fer, si relativement à la subvention proposée à la compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain à raison de \$3,200 par mille, on a posé des conditions quant aux lieux où cet argent devait être dépensé et quant à la façon dont cette dépense devrait se faire. Le ministre sait probablement que le chemin est complété, du moins jusqu'à la frontière de la province. La correspondance avec les lignes américaines n'est pas encore terminée, bien qu'elle ait été commencée. Il serait fort désirable que cette correspondance fût complétée et que l'argent fût dépensé à cette fin.

M. POPE : Je crois pouvoir donner satisfaction à mon honorable ami sur ce point. Ce crédit a pour objet de compléter cette correspondance, pour attirer, ainsi que je l'ai dit, le commerce du nord de New-York à notre ligne.

Rapport est fait du bill.

M. POPE : Je propose que le bill passe en troisième délibération.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Auparavant je veux dire que je crois qu'il est dû à mon honorable ami le député d'York-Est (M. Mackenzie) de lire à la Chambre la proposition qui, d'après le ministre des finances, est le germe, l'ancêtre véritable de tout ce système d'aide aux chemins de fer. Voici ce que M. Mackenzie a dit :

Qu'il est à propos d'autoriser le gouvernement à disposer provisoirement des rails de fer, à mesure qu'ils sont enlevés des chemins du gou-