

bois et cie., le 2 août 1878, pour la construction de cinquante milles de chemin de fer sur la rive sud-ouest du lac Nipissing, formant un tronçon de raccordement entre le terminus occidental du chemin de fer du Canada central et un certain point sur la rivière des Français ; le chemin devait être terminé le 1^{er} juillet 1880. Le prix stipulé pour tout l'ouvrage, y compris la pose de la voie, était de \$809,813, soit \$16,180 par mille — ce qui était réellement très modéré. Lorsque l'administration actuelle arriva au pouvoir, plusieurs personnes craignirent que ce projet ne fût mis de côté, vu que le principal organe du gouvernement faisait présager quelque chose comme cela. Mais, comme le gouvernement a voté \$800,000 à la dernière session, et qu'il a laissé les entrepreneurs bâtir des magasins le long de la voie, les remplir d'approvisionnements et d'appareils d'un coût énorme, employer un grand nombre de travailleurs pour déboiser la ligne entière, acheter des lisses, etc., on ne devait pas s'étonner que les gens se reposassent sur la bonne foi du gouvernement quant à l'exécution du projet. Il en est résulté qu'un grand nombre de gens ont émigré à grands frais, et en se dérangeant beaucoup, vers les contrées avoisinant la ligne projetée, amenant avec eux leurs enfants, dans l'attente où ils étaient qu'ils pourraient tirer leur subsistance, soit directement ou indirectement, de la construction de ce chemin ; et tout cela pour se voir désappointer par l'inter ruption intempestive et subite des travaux. On dira peut-être que ceci importe peu à l'intérêt public, mais je veux aller plus loin et démontrer qu'un grand gaspillage d'argent a dû se faire inévitablement pour rembourser les entrepreneurs de leurs pertes et payer l'ouvrage fait, et rien que pour transporter leurs approvisionnements sur les lieux et les en rapporter. Peut-être que les réclamations de ces messieurs s'élèveront à une somme qui aurait été presque suffisante pour achever l'entreprise. Et, au point de vue seul de la bonne administration, je crains qu'une grave erreur n'ait été commise, et je crois, de plus, qu'on a commis une erreur de jugement—d'abord en abandonnant le projet, puis en le remplaçant par un autre. A ceux qui se sont opposés à la construction d'embranchements comme partie du chemin de fer canadien du Pacifique, je

puis démontrer que l'embranchement de la baie Georgienne aurait pu servir comme partie de la ligne-mère jusqu'au Sault-Sainte-Marie ou sur les bords du lac Supérieur. D'après le rapport des ingénieurs, la rivière des Français pouvait être franchie sans grandes difficultés, vu que, par une des routes, le chenal le plus large de l'un des affluents de la rivière est de 250 pieds, et, par l'autre, de 200 pieds seulement ; et il a déjà été démontré que les cinquante milles de chemin en question n'étaient pas coûteux et que les pertes n'étaient pas fortes. J'ai remarqué dans un des rapports qu'une somme de \$1,900,000 assurerait la construction de ce chemin avec l'équipement complet de matériel roulant, et aussi la navigation sur le lac Huron ; je pense que cette question était digne de recevoir plus de considération qu'il ne lui en a été accordée de la part du gouvernement. Dans un autre rapport, j'ai remarqué qu'on suggère de construire une route charretière depuis la baie sud-est du lac Nipissing, que l'on suppose devoir être le terminus du chemin de fer du Canada Central, jusqu'à la tête du lac, et que cette route pourrait être construite à même les fonds votés pour l'embranchement de la baie Georgienne. J'ai protesté hautement contre ce projet, pour deux raisons : d'abord, je ne crois aucunement à l'utilité d'un chemin carrossable, l'expérience ayant prouvé que les routes pratiquées dans une solitude se couvrent rapidement d'une épaisse venue de grands arbres serrés les uns contre les autres ; et, en second lieu, je m'oppose à ce que les fonds votés pour l'embranchement de la baie Georgienne soient employés à d'autres fins que celles du premier projet, à moins que ce ne soit pour aider à la construction du chemin de fer dit "Ontario Pacific Junction Railway," ou pour favoriser quelque projet de ce genre. Je regrette d'entendre le ministre des chemins de fer et des canaux dire que le gouvernement n'a pas l'intention d'aider à relier le réseau des chemins de fer d'Ontario au chemin de fer du Pacifique. Je demande maintenant qu'il me soit permis de faire motion qu'une humble adresse soit présentée au gouverneur-général, demandant copie des arrêtés du conseil et de toute correspondance qui ont trait à l'ajournement ou à l'abandon des travaux de l'embranchement de la baie Georgienne du chemin de fer cana-