

adoptèrent les mêmes habitudes que leurs voisins canadiens-français, cultivant leurs terres de mai à octobre et se retrouvant dans les chantiers de bois pendant le reste de l'année. Dans les années 1860, ils comptaient parmi eux des hommes aisés dont l'exploitation forestière était devenue la grande activité et qui s'inquiétaient du recul de la forêt. Ils fixèrent les yeux sur la vallée de l'Outaouais qui offrait des peuplements magnifiques mais cette région dépendait de Montréal du fait de la rivière. Ils songèrent alors aux chemins de fer et envisagèrent la construction d'une ligne ferroviaire locale qui les reliait à la Nouvelle-Angleterre où on réclamait à grands cris du bois canadien.

• (1700)

La valeur des chemins de fer fut démontrée au cours de l'invasion feniane de la péninsule du Niagara le 1^{er} mai 1866. M. F. W. Cumberland, directeur général du Northern Railway, reçut l'ordre de concentrer la milice pour faire face à l'ennemi; en 24 heures il avait transporté 1,240 hommes jusqu'au point menacé et deux fois autant étaient en route. L'invasion était terminée avant d'avoir commencé. On peut dire que l'armée mobile n'est pas née d'hier. La sécurité, le profit et la notoriété qu'offraient les chemins de fer en firent donc des entreprises attrayantes pour des hommes énergiques et ambitieux.

Dans les années qui suivirent immédiatement 1871, une série de lignes ferroviaires furent construites entre Montréal et Ottawa. En 1879, un homme du nom de J. R. Booth, né en 1826 à Waterloo, dans les cantons de l'Est, entra en scène. Encore jeune, il avait appris les méthodes de construction ferroviaire dans le Vermont. En 1852, il arriva à Hull en qualité de manœuvre employé à la construction d'une scierie; au bout de quelques mois, il entra pour son propre compte dans l'industrie du bois. Parti d'une première entreprise située aux chutes Chaudière, il vit sa fortune s'accroître rapidement au point de posséder 7,000 milles carrés de bois dans la vallée de l'Outaouais ainsi que des terres considérables dans d'autres parties de la province. Il fut un des premiers à mettre sur pied son propre réseau de ventes aux États-Unis et son volume de ventes parvint à excéder la capacité de transport de la rivière jusqu'à Montréal. Son conseiller personnel lui proposa alors de s'intéresser aux chemins de fer pour le transport de son bois vers ses débouchés. Il créa la Canada Atlantic Railway Company avec ses associés MM. William Perley, d'Ottawa et G. C. Noble, de St. Albans.

Le 13 septembre 1882, le premier convoi arrivait dans la capitale en provenance de Coteau Landing sur le Saint-Laurent. Le Canada Atlantique réussit dès le début. Un chemin de fer qui avait commencé comme transporteur de bois devint rapidement une entreprise de transport général qui traversait une riche région. Un prolongement vers l'ouest le long de la vallée de l'Outaouais pour desservir non seulement le moulin Booth, mais les villes à marché en expansion comme Arnprior, Renfrew et Pembroke se révéla nécessaire. Au-delà de ces localités s'étendait une vaste forêt susceptible d'exploitation, et cela entraînait la construction d'un nouveau chemin de fer dans la vallée de l'Outaouais.

Le 24 mars 1888 était constituée la société de chemin de fer Ottawa, Arnprior et Renfrew pour construire les 55 premiers milles à l'ouest de la capitale canadienne. Six semaines plus tard, la société de chemin de fer Ottawa et Parry Sound était chargée de construire 157 milles de voie ferrée entre Renfrew et Scotia, sur l'embranchement Toronto-Callender du Grand Tronc. Les deux sociétés ont été fusionnées sous le nom de chemin de fer Ottawa,

Le budget—M. Hopkins

Arnprior et Parry Sound. La construction a débuté immédiatement dans les deux directions à partir de Renfrew pour être complétée selon les étapes suivantes: Ottawa-Arnprior, 38 milles, inauguré en mai 1893; Arnprior-Madawaska Junction, 93 milles, inauguré en septembre 1894; Madawaska Junction-Lac Caché, 36 milles, inauguré en mai 1895, et Lac Caché-Scotia, 46 milles, inauguré le 1^{er} décembre 1896. Ce fut peut-être le premier chemin de fer d'importance à être financé et construit par des Canadiens. Par moments, 2,000 hommes étaient au travail; le terre-plein s'élevait et l'acier se posait avec la cadence et la précision qui faisaient la réputation des entreprises Booth.

Le 5 octobre 1896, la société J. R. Booth prit la relève et acheva la voie ferrée du Parry Sound Colonization entre Scotia et Parry Sound. Une autre filiale, la société ferroviaire Pembroke Southern construisit 21 milles de voie pour relier Pembroke à la ligne Canada Atlantic à Golden Lake, à 88 milles à l'ouest d'Ottawa. Ces travaux coûtèrent \$264,500 dont \$139,500 en subventions fédérales, provinciales et municipales. Nous pouvons donc facilement supposer, monsieur l'Orateur, que les programmes d'expansion régionale ne datent pas d'hier.

A une époque, un voyageur pouvait acheter un billet à Renfrew pour 75c. et obtenir non seulement un billet d'aller et retour pour un trajet de 117 milles, mais aussi un siège de 50c. à l'Opéra d'Ottawa. Le chemin de fer de J. R. Booth a finalement été englobé dans le réseau du CN et aujourd'hui la ligne entre Ottawa et Arnprior, Renfrew, Eganville, Golden Lake, Wilno, Barry's Bay, Madawaska et Whitney à la limite du parc Algonquin fonctionne encore.

Je propose donc à la Commission de la capitale nationale d'exploiter un service-voyageurs à l'intention des touristes qui serait fort attrayant à cause de tous ces endroits dans la vallée de l'Outaouais et celle de Madawaska ainsi que des ressources forestières de la région qui ont joué un rôle important dans l'histoire régionale et la vie économique de la capitale nationale. Les touristes qui visitent Ottawa pourraient se rendre au parc Algonquin dans un train qui rappellerait ceux d'autrefois. On pourrait même utiliser les anciennes locomotives à vapeur et une tortue dans le wagon si le ministre de l'Environnement le permettait, M. l'Orateur. Non seulement le voyage en train serait pittoresque pour le touriste, mais les voyageurs seraient libres de s'arrêter dans une localité le long du parcours pour jouer au golf, pêcher, faire du ski nautique, séjourner un jour ou une semaine dans un lieu de villégiature, faire du ski ou de la motoneige au mont Madawaska à Barry's Bay ou des randonnées dans le parc Algonquin. Les attraites seraient illimités, y compris la beauté naturelle et l'histoire de la région. Les vieilles gares le long de la voie pourraient être rajeunies ou reconstruites, pour servir à la fois de salles de récréation et de bureau de vente des billets, bien que je doute beaucoup qu'ils puissent acheter un billet du Centre national des arts pour 50 cents. Cela ajouterait non seulement aux attraits d'Ottawa, en tant que capitale, mais rétablirait des liens économiques importants entre la vallée et la capitale du pays.

En résumé, monsieur l'Orateur, je présente très sérieusement ce projet car nous avons, nous autres Canadiens, tendance à démolir les vestiges de notre passé au lieu de les conserver et de les mettre en valeur. Je fais donc appel à la Commission de la capitale nationale, aux diverses sociétés d'histoire le long de la vallée pour appuyer ce projet avant qu'il ne soit trop tard et qu'au nom du progrès on ne détruise les voies ferrées, ces vestiges les plus pittoresques de l'histoire de la vallée de l'Outaouais. Per-