

travaux, soient animés de semblables motifs. C'est cette opinion que j'ai exprimée devant le comité, et c'est celle que j'exprime ici, et je suis prêt à voter en faveur de l'amendement tel que proposé.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Je prends la liberté d'appeler l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer sur un sous-amendement que j'ai l'intention de proposer. Il est inutile, pour le moment, de discuter les avantages et les désavantages de ce chemin. Mais si le gouvernement a l'intention de faire l'acquisition de celui-ci ou de tout autre chemin de fer allant à la baie Georgienne, je ferai remarquer qu'il serait de beaucoup préférable d'acquiescer un chemin allant à Midland, qui possède un meilleur port que Collingwood, et qui peut recevoir les plus gros navires, sans que le gouvernement ait un sou à dépenser. De plus, un chemin de fer allant à Midland pourrait être prolongé de manière à se relier au magnifique port de Parry-Sound. Je suis convaincu que comme voie de transport pour amener le grain à Toronto, cette route serait de beaucoup supérieure à celle de Collingwood. Je n'ai pas l'intention de mettre ces deux projets en opposition, dans le moment, mais comme la question a déjà été soulevée, je la mentionne en passant. Un autre argument, c'est que si le gouvernement acquiescerait une voie ferrée allant à Midland et à Parry-Sound, ce serait le commencement d'un grand réseau national pénétrant dans le nord-ouest, comme le voudrait l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke). Le gouvernement aurait ainsi à sa disposition, entre Toronto et Parry Sound, une voie ferrée en pleine opération, qui épargnerait la nécessité d'en construire une autre, dans le cas où le chemin de Collingwood serait construit. Cependant, je ne mentionne cela qu'en passant et voici le sous-amendement que je propose, avec l'appui de M. McCormick :

Qu'après les mots "ainsi acquies" dans l'amendement, les mots suivants soient ajoutés : "Et le montant de tout bonus ou subvention payé par aucune municipalité à la compagnie sera ainsi déduit lors du paiement, et ce montant sera remis à la municipalité.

M. DAVIS : Qu'avons-nous à faire avec les subventions votées par les municipalités ?

M. HUGHES (Victoria-nord) : Je ferai remarquer à l'honorable député qu'un ancien chef libéral n'a pas dédaigné, en une certaine occasion, de chercher à influencer les électeurs, en leur laissant entendre que si son parti arrivait au pouvoir le gouvernement ferait remise aux municipalités, non seulement des subventions qu'elles auraient votées en faveur des chemins de fer dont l'Etat deviendrait propriétaire, mais de toutes les subventions votées par les municipalités pour des chemins de fer, que l'Etat

M. CLARKE.

en devint acquiesneur ou non. Une municipalité qui vote une subvention considérable à un chemin de fer—comme plusieurs l'ont fait—pour avoir le bénéfice de la concurrence, a certainement droit à un dédommagement, si, par amalgamation ou autrement, elle est privée des avantages de cette concurrence. Il est inutile d'en dire plus long sur la question.

M. MACLEAN : J'ai entendu avec plaisir l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer qu'il acceptait l'amendement proposé par l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke). Il a déjà été discuté et rejeté devant le comité des chemins de fer, mais je crois que si nous avions eu l'appui du ministre lors de la deuxième lecture, il aurait triomphé. Quoi qu'il en soit, j'espère qu'il sera adopté aujourd'hui.

A ce propos, je ferai remarquer à la Chambre et surtout à l'honorable ministre des Travaux publics qu'il ressort des remarques de son collègue le ministre des Chemins de fer et Canaux, ici et devant le comité des chemins de fer, qu'il n'a qu'une médiocre confiance dans ce chemin de fer. Alors pourquoi toute cette dépense dans le port de Collingwood ? On doit assurément avoir un but en faisant exécuter ces grands travaux, au dépens du trésor public, et si ce n'est pas pour compléter notre système de canaux au moyen de la construction d'un chemin de fer, pourquoi fait-on toutes ces dépenses ? Je n'y comprends rien. Ce chemin ou un autre semblable doit être un chemin important dans notre route de transport par chemins de fer et par eau, et je suis surpris d'entendre le ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer, à deux reprises, qu'il ne fonde pas de grandes espérances sur ce chemin de fer.

Tout en votant pour l'amendement, je dirai que le gouvernement commet une grave erreur en accordant cette charte à une compagnie privée. Comme je l'ai dit devant le comité et comme je vais le répéter ici, le gouvernement devrait exproprier le Grand Tronc entre Toronto et Collingwood et nationaliser une ligne entre Toronto et un port de la baie Georgienne—Midland probablement, ou Collingwood. Il pourrait certainement trouver un port et alors il acquiescerait la meilleure partie du Grand Tronc, doublerait la voie et la prolongerait jusqu'à Parry-Sound et Sudbury, par North-Bay, sur la baie d'Hudson, concurremment avec le réseau de la province d'Ontario.

Voilà une occasion de faire l'acquisition de ce chemin, qui est un des plus lucratifs du Canada, et il pourrait être acheté pour ce que le parlement sera appelé à donner sous forme de subventions. Si le gouvernement veut mener à bonne fin son projet de faire de grandes choses avec notre système de canaux il ne devra pas prendre un instant de repos, tant qu'il n'aura pas un chemin de fer national reliant la baie Georgienne au lac Ontario et se raccordant au réseau