

directe. La distance par la route actuelle entre Collingwood et Toronto est de 94 milles, et on espère, par cette nouvelle voie, la réduire à 70 ou 74 milles. Par ce bill la compagnie est autorisée à émettre des obligations pour des sommes considérables, parce qu'on veut en faire une ligne de premier ordre sous tous les rapports, ayant les rails les plus lourds, la plate-forme la plus solide, les wagons les plus modernes et les plus perfectionnés et les plus puissantes locomotives pour le transport du trafic considérable que nous espérons tous avoir, d'ici à quelques années, entre le Nord-Ouest et les ports de mer.

Depuis plusieurs années, la chambre de commerce de Toronto, avait compris l'importance de cette voie, pour faire concurrence aux chemins de fer et avait sollicité l'aide du gouvernement pour la construction d'un chemin de fer semblable à celui dont il est question dans ce bill; j'ai ici, une copie d'une résolution, votée à l'unanimité à une réunion générale de la chambre de commerce, le 2 février 1899, et il y est dit :

Que cette Chambre est d'avis que le gouvernement devrait étudier la question d'ouvrir cette importante voie de communication avec la mer, et qu'en reliant le système de canaux du pays, il devrait compléter la route la plus courte et la plus rapide communiquant avec les grands lacs, en construisant un chemin de fer indépendant qui serait exploité concurremment avec des navires de Toronto, le port le plus favorable, sur le lac Ontario, et le port ou les ports les plus propices et les plus rapprochés sur la baie Georgienne, comme complément du système des canaux du Saint-Laurent.

Le 1er juin 1899, la chambre de commerce de Toronto adopta à l'unanimité la recommandation concernant les moyens à prendre pour avoir plus de navires canadiens sur les lacs. Parmi les moyens les plus propres à atteindre ce résultat, on mentionnait—

la construction d'un chemin de fer construit et exploité par l'Etat, à travers Le Portage, jusqu'à la baie Georgienne qui est le receptacle naturel du grain des Etats-Unis et de tout l'ouest du Canada et dont les ports peuvent recevoir les plus gros navires qui naviguent sur les grands lacs, mais qui ne peuvent pas se rendre jusqu'au lac Ontario, ce qui donnerait une ligne courte et rapide entre Chicago, Duluth et Fort-William, avec l'avantage de cargaisons de retour, consistant surtout d'articles manufacturés destinés au Nord-Ouest canadien. Grâce à ce projet, de grands centres de population, jusque dans les provinces maritimes et y compris Québec, Montréal et Toronto, auraient un intérêt commun à avoir une flotte commerciale sur les lacs et un commerce maritime interprovincial.

Je signale ces conclusions de la chambre de commerce de Toronto pour faire mieux comprendre que dans toutes les discussions qui ont eu lieu, ce chemin de fer n'a jamais été considéré comme une entreprise locale, mais comme un chaînon, dans la chaîne devant relier la tête du lac Supérieur et la ville de Québec.

Cette question est venue devant la Chambre à la dernière session, et l'honorable dé-

M. CLARKE.

puté de Simcoe-nord (M. McCarthy) qui y portait un vif intérêt, profita de la motion de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) sur la question du transport, pour faire certaines remarques.

Voici ce qu'il disait le 28 mars dernier :

Si ce chemin de fer était construit, les communications seraient ininterrompues, le canal naturel par lequel devrait s'écouler ce trafic serait perfectionné et les lacs d'en bas, les rivières et les canaux seraient heureusement reliés aux lacs et aux canaux d'en haut.

L'honorable député donne ensuite les distances par les différentes routes actuellement usitées entre la tête du lac Supérieur et les ports de Montréal et Québec, mais je ne fatiguerai pas la Chambre en citant ces chiffres de nouveau, puisqu'on peut les consulter dans les Débats du 28 mars 1900. Il conclut en disant qu'il n'y a pas le moindre doute que la route via Collingwood et Toronto est la plus courte et la moins coûteuse de toutes. Mais pour cela, il faudrait construire ce chemin de fer direct pour relier Collingwood et Toronto.

L'ancien député de Kent, M. Campbell, qui est un des auteurs de ce bill, prit aussi part au débat de l'an dernier, et voici ce qu'il disait des avantages qui résulteraient de la construction de ce chemin de fer, non seulement pour la population de l'ouest et du Nord-Ouest, mais aussi de la province d'Ontario. Le même jour que l'honorable député de Simcoe-nord, le 28 mars dernier, il disait :

Je suis fortement d'avis que la grande route de l'ouest devrait passer par la Baie Georgienne et Toronto. Elle est d'au delà de 300 milles plus courte que celle du canal Welland. C'est la route la plus courte possible pour parvenir jusqu'à la mer et sa construction peut se réaliser sans trop de frais, comparativement aux autres routes. * * * * * Si on adoptait cette voie établissant une grande route de Toronto à la Baie Georgienne, on donnerait immédiatement naissance par là, à une ligne rivale qui forcerait tous les chemins de fer à diminuer leur tarif et on favoriserait énormément ainsi la valeur des produits du reste de la province d'Ontario.

Cette opinion de l'ancien député de Kent est généralement partagée par tous ceux qui ont étudié la question—il est universellement admis que ce chemin de fer deviendrait un concurrent heureux des lignes existantes et abaisserait le tarif actuel entre l'ouest et la mer. Alors, advenant le cas où ces compagnies s'empare-raient de cette charte, il n'est que juste, que nous adoptions la disposition que je demande d'ajouter un bill. Il n'y a rien de déraisonnable à ce que le gouvernement puisse, en aucun temps, faire l'acquisition de ce chemin, s'il constatait qu'il n'atteint pas le but pour lequel la charte a été accordée. Cela nous assurerait des prix de transport réduits, non seulement pour l'exportation des produits du Canada, mais