

nous faut prendre les moyens de nous l'attacher. . . . Nous allons perdre ce trafic si nous ne l'attachons pas à notre réseau, de sorte qu'aujourd'hui la question n'est pas de savoir quelle sera la situation si nous nous lançons dans cette entreprise, mais que sera-t-elle si nous ne le faisons pas. Telle est la question que cette assemblée doit décider aujourd'hui; telle est la question que vous devez étudier sérieusement. Vos directeurs et vos administrateurs ont consacré dix-huit mois à l'étudier.

C'est là une des raisons pour lesquelles la Compagnie du Grand Tronc désirait tant continuer le premier projet. M. Hays dit qu'il veut conserver au Grand Tronc le trafic qui lui arrive par les ports de la baie Georgienne et que le chemin distribue aujourd'hui jusqu'à Montréal. M. Hays veut que le Grand Tronc pénètre dans l'Ouest afin d'y pouvoir aussi transporter le trafic considérable recueilli dans les provinces d'Ontario et Québec. M. Hays poursuit encore cette politique. Il n'en a pas dévié d'un cheveu depuis novembre 1902. Il essaie encore d'atteindre le but qu'il se proposait la première fois qu'il a annoncé que l'intention de la Compagnie du Grand Tronc était de pénétrer dans l'Ouest. Le 25 décembre dernier il disait :

Notre premier objectif est de relier l'est avec les grands lacs d'abord pour en avoir le trafic d'été, et ensuite pour donner à Winnipeg une communication avec l'est. L'ouest veut avoir de nouvelles voies de communication avec l'est et nous nous proposons de les lui donner aussi promptement que possible.

Lorsque la Compagnie du Grand Tronc aura, M. l'Orateur, fait ses raccordements avec les grands lacs et avec l'ouest, il est facile de voir ce qui arrivera. Tout le trafic qui viendra de Winnipeg à Port-Arthur par l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique sera détourné du tronç principal. Ce trafic une fois rendu à Port-Arthur sera transporté de là sur des vaisseaux jusqu'à Midland et autres ports de la baie Georgienne, où il sera remis au réseau du Grand Tronc dans l'Ontario et trouvera sa sortie à Montréal ou à Portland. Je défie qui que ce soit de dire que ce n'est pas ce qui sera fait pendant la saison d'été, et la Compagnie du Grand Tronc aura obtenu, grâce au projet que nous soumet le gouvernement, tout ce qu'elle demandait en premier lieu au parlement. Si nous avions des doutes à ce sujet, le discours prononcé par l'honorable premier ministre d'Ontario, le 8 courant, lorsqu'il a présenté à la législature de cette province le projet relatif au Grand Tronc serait suffisant pour les dissiper. Voici ce que l'honorable M. Ross disait :

Le premier ministre explique que la proposition est d'accorder de l'aide à la construction d'un chemin de fer qui partirait d'un point sur les bords de la baie du Tonnerre et se dirigerait vers le nord-ouest sur une distance de 200 milles environ jusqu'à ce qu'il atteigne la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. La subvention proposée est de \$2,000 et 6,000 acres de terre par

M. CLARKE.

mille. Il a été entendu que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'occuperait immédiatement de construire immédiatement cette ligne, qui reliera par les grands lacs la province d'Ontario avec Winnipeg quatre ou cinq ans avant que la ligne mère du Grand-Tronc-Pacifique soit terminée. Par ce chemin le Grand Tronc pourrait lui-même transporter dans l'ouest le trafic qu'il donne aujourd'hui au Pacifique Canadien à Port-Arthur. Il faut encourager la Compagnie du Grand Tronc à faire de Sarnia et de Goderich des ports de distribution dans le cœur même du Nord-Ouest. Il y aurait des steamers de la Compagnie du Grand Tronc qui navigueraient jusqu'à Port-Arthur, et des convois du Grand Tronc jusqu'à Winnipeg et autres points de l'intérieur. Un réseau de 2,600 milles dans l'est serait relié avec 2,600 milles de chemin de fer à l'ouest de Winnipeg. L'augmentation de trafic qui en résulterait fournirait du fret à tous les steamers sur les lacs. Le Grand Tronc retirerait alors les avantages du transport de long parcours qui est le secret du succès pour tous les chemins de fer.

Les raisons données par l'honorable premier ministre d'Ontario à l'appui de l'aide proposée démontrent, si une démonstration est nécessaire, que l'objet en vue est de permettre au Grand Tronc d'alimenter ses ports de la baie Georgienne avec le trafic de l'ouest. Il veut développer Sarnia, il veut développer Goderich. Pourquoi cela ? Sarnia et Goderich sont éloignés de plus de 500 milles de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique, et ce projet du premier ministre d'Ontario a pour but de donner au chemin de fer du Grand Tronc les avantages de faire le trafic de long parcours en mettant son réseau d'Ontario et Québec en communication avec les lacs et avec Winnipeg. Et c'est là, M. l'Orateur, le projet que l'on voudrait faire accepter au peuple comme destiné à développer le commerce des ports des provinces maritimes et de toutes les parties du pays; tandis qu'en réalité on fait le jeu de la Compagnie du Grand Tronc aux dépens de la population du Canada, et aux dépens de cette province en particulier. Le gouvernement d'Ontario n'accorde ces subventions à la compagnie que pour lui permettre d'accomplir les projets qu'elle avait déjà formés elle-même. Le ministre de l'Intérieur dit :

Mais pendant les mois d'hiver, pendant les quatre mois et demi ou cinq mois que le matériel roulant serait inactif, et lorsque les navires viennent à nos ports et demandent des cargaisons, alors les chemins de fer transporteront du blé. Mon honorable ami sait que le Pacifique Canadien transporte des millions de boisseaux pour charger ses navires et que le Grand-Tronc-Pacifique aura une certaine partie de ce trafic en hiver.

De sorte que le seul bénéficiaire que nous pouvons espérer retirer de la dépense énorme que le gouvernement impose au pays, est l'espoir d'obtenir pour les ports d'Halifax et Saint-Jean une faible partie du trafic du grain qui serait transporté par voie de chemin de fer seulement depuis l'Ouest jusqu'aux côtes de l'Atlantique. Quelle proportion de la quantité totale du grain des-