

réseau du chemin de fer Midland la plus entière liberté de se servir du chemin, j'ai déclaré que si cette raison n'était pas suffisante, j'insisterais pour que le comité adoptât tout amendement ou modification qui donnerait au chemin de fer Midland tous les droits qu'il doit avoir sur le raccordement neutre.

Comme la question est de savoir si la propriété, le contrôle de l'exploitation du chemin, appartiendra à une compagnie ou à l'autre, il me semble que vu le besoin du cas, il devrait être plutôt sous le contrôle du Northern que sous celui du Midland, pourvu que les intérêts du Midland soient sauvegardés. Si ce que je puis appeler la théorie utopiste de mon honorable ami pouvait être introduite, si ce chemin pouvait être rendu parfaitement neutre, appartenant au gouvernement, et sur lequel tous les chemins de fer pourraient faire circuler leurs trains à volonté, je suis tout à fait prêt à admettre que, si l'on pouvait induire les gérants de chemins de fer à exploiter leurs chemins d'après ce plan, et si pareil système pouvait être mis à exécution, ce serait le système le plus parfait.

Je redoute, cependant, que nous ne soyons pas encore parvenus dans ce pays à ce degré de bonheur et de parfaite harmonie, pour ce qui a trait aux questions de chemin de fer, qui serait de nature à rendre praticable un système de ce genre.

M. BLAKE : L'honorable député ne m'a pas parfaitement compris. Il a soulevé deux objections : l'une politique, l'autre pratique. Je suis peiné de supposer qu'il puisse exister quelque raison de nature à empêcher les gouvernements d'Ontario et du Canada à agir de concert, lorsqu'il s'agit d'une question d'intérêt public. L'honorable député dit qu'ils ne peuvent le faire. Je suppose qu'il parle avec autorité, pour ce qui concerne ses amis, mais je ne vois pas comment il peut supposer qu'il en soit ainsi, lorsqu'il s'agit du gouvernement d'Ontario.

M. CAMERON : Considérez la position qu'il a prise sur la question des frontières.

M. BLAKE : Il a pris la position qu'il considérerait être la meilleure dans l'intérêt de la province, et de son côté le gouvernement fédéral a envisagé la question au point de vue qu'il considérerait être le plus favorable à la Confédération. Tous les deux se sont trouvés en désaccord dans cette occasion, mais cela ne veut pas dire qu'ils n'agiraient pas de concert sur cette question ou sur toute autre, si l'intérêt public devait profiter de leurs efforts réunis. Il peut se faire que la manière de voir que l'honorable député entretient à ce sujet sur les devoirs publics et les intérêts généraux, soit différente de la mienne.

Passons maintenant à l'objection pratique. Je n'ai que peu d'expérience—bien que l'honorable monsieur semble supposer que je n'en possède pas du tout—sur les questions de ce genre, et je sais qu'il n'y a rien que les compagnies de chemin de fer ambitionnent davantage que le monopole d'un contrôle sur les autres lignes.

Chaque administrateur de chemin de fer vous dira qu'il est parfaitement impossible que d'autres compagnies y aient accès, sans qu'il en résulte des inconvénients considérables. Je suis loin de proposer que toutes les compagnies de chemins de fer aient le droit de faire circuler leurs trains sans restrictions sur cet embranchement neutre. L'honorable député dit que chaque compagnie de chemin de fer devrait posséder un droit parfait de circulation sur cet embranchement, et cette clause dit qu'une seule doit posséder le contrat.

Ce que j'ai proposé, c'est que ce chemin de fer soit construit sous la surveillance des gouvernements de la province et du Canada, puisqu'il doivent supporter le coût de l'entreprise, et que l'exploitation soit dirigée par un commissaire ; et s'il est possible, d'intercaler une clause en vertu de laquelle une compagnie posséderait le contrôle, tout en conservant à l'autre le droit de circulation et toutes ses immunités. Je

M. CAMERON (Victoria)

pense qu'il n'est pas nécessaire de faire de grands efforts d'intelligence pour rédiger une clause en vertu de laquelle un commissaire devrait veiller à ce que chacune d'elles eût une juste part des droits d'exploitation, sans porter préjudice à l'autre.

Je suppose qu'il sera possible, à une autorité impartiale, de définir et régler les privilèges dont doivent jouir chacune des deux compagnies. Si l'on pouvait intercaler une clause de nature à assurer, dans le cas où le Northern aurait le contrôle, tous les pouvoirs d'exploitation au Midland—et je ne pense pas qu'ils lui soient assurés ; ou bien alors si l'on stipulait que le Midland possède le contrôle et le Northern les pouvoirs d'exploitation—et je ne suppose pas qu'il en soit ainsi—assurément l'on devrait aviser à la rédaction d'une clause accordant à chacune d'elles sa juste part de contrôle, sous l'administration impartiale d'un commissaire, indépendant des deux compagnies, mais dépendant du pays, qui fournit l'argent nécessaire à la construction de la ligne.

M. O'BRIEN : Il est peut-être superflu de prendre en considération un simple intérêt de localité ; mais j'aimerais à attirer l'attention de la Chambre et du gouvernement sur la position dans laquelle se trouvent mes commettants relativement à ce chemin de fer, et sur la manière dont ils ont été traités. L'existence de 20,000 d'entre eux dépend presque entièrement de la construction de cette ligne. Chaque année ils ont reçu des promesses, on les a bercés d'espérances, on leur a soumis des plans, mais rien n'a été fait.

Qu'importent les conflits d'intérêts qui peuvent exister entre le Grand Tronc et le Pacifique ; qu'importent les dissensions qui peuvent s'être élevées entre les gouvernements d'Ontario et du Canada ; qu'importent les querelles de partis, si nos pauvres intérêts locaux doivent être entièrement perdus de vue. Je ne dis pas qu'ils soient de haute importance, mais ils méritent certaine considération de la part de cette Chambre.

Il n'est pas un seul représentant d'Ontario dans cette Chambre, d'Ottawa à Chatham, qui ne possède des amis établis sur les terres en franc-alleu, qui se sont rendus dans ce district avec la promesse que l'on construirait un chemin de fer et qu'on leur donnerait des moyens d'existence qu'ils ne possèdent pas aujourd'hui.

Ils cultivent la terre, ils font des récoltes, et ils ne peuvent atteindre aucun marché. Il est bien décourageant d'avoir à constater que cet état de choses se poursuit d'année en année, de session en session. Il nous importe peu de savoir si le chemin sera construit par le gouvernement fédéral ou celui d'Ontario ; mais je dois dire qu'après tout la population de mon comté a raison de croire qu'elle a été maltraitée.

En premier lieu, nous avons le subside de \$8,000 promis par Ontario ; mais, pour une raison ou pour une autre, l'arrangement en vertu duquel il devait être payé à un raccordement de l'Ontario et du Pacifique a été rompu à la suite de querelles personnelles entre les administrateurs intéressés. Maintes fois on a présenté de nouveaux projets, et cette session semble devoir être aussi dépourvue de résultats que les autres. La population de l'ouest d'Ontario et en particulier celle de Toronto, sont vivement intéressées à la construction de ce chemin. Actuellement, le trafic qui leur appartient de droit se fait sur le nouvel embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique qui aboutit à Montréal. Si la population de Toronto et de Hamilton ne veille pas à ses propres intérêts, qui se rattachent à cette question, son commerce en souffrira. J'ai confiance que cette session ne se terminera pas sans que l'on fasse quelque chose pour la construction de ce chemin. J'espère que tous les membres de cette Chambre appartenant à la province d'Ontario prendront en considération la position de leurs anciens amis et commettants qui sont allés prendre des octrois de terres gratuits dans ce district, dans l'espérance de l'établissement de cette ligne, qui aurait dû être exécutée il y a longtemps.