

desquels une commission collective serait nommée pour la construction de cette ligne, elle pourrait probablement être construite au moyen des deux subventions réunies; et si \$2,000 ou \$3,000 de plus par mille étaient requis, ils pourraient être prélevés par la commission comme hypothèque sur l'entreprise. Plus tard on pourrait adopter un système quelque peu semblable à celui qui se trouve compris dans le bill passé en 1874 ou 1875, et appelé le bill de la compagnie de Raccordement Neutre.

La commission pourrait permettre au Northern et au Midland de faire circuler leurs convois à des conditions égales sur la voie, et nous pourrions maintenir les taux du fret, en tant que cette ligne de plus de 100 milles serait concernée, juste au prix suffisant pour couvrir les frais d'exploitation, parce que le pays aurait virtuellement payé pour le chemin de fer, et au lieu d'aller aux actionnaires des grandes corporations, les profits du trafic retourneraient au public. Je fais cette recommandation pour la considération de l'honorable ministre, parce que je suis convaincu qu'aucun des plans qui nous ont été présentés — l'un dans l'intérêt du réseau du *Midland*, l'autre dans l'intérêt du *Northern*, et l'autre plan encore moins avantageux qui n'a pas été adopté durant la présente session — ne donnera de bons résultats, tandis qu'avec les subventions provinciale et fédérale mises ensemble, je crois que le public aurait l'avantage d'une ligne indépendante, et des taux égaux pour les deux compagnies seraient assurés pour toujours.

M. McCARTHY: Je n'admets pas tout à fait ce qui a été dit par mon honorable ami. Je crois que le principal but du raccordement entre Gravenhurst et Callander est de donner aux villes de Toronto et d'Hamilton, et à la partie ouest d'Ontario des moyens de communication avec le chemin de fer du Pacifique. Le réseau du Midland est maintenant virtuellement sous le contrôle du chemin de fer le Grand-Tronc et forme un raccordement avec le Pacifique canadien, plutôt pour Montréal que pour Toronto et la partie ouest d'Ontario. Naturellement, je ne prétends pas dire qu'il n'y a pas un raccordement avec Toronto d'un point situé près de Gravenhurst au moyen du chemin de Nipissingue, qui forme partie du réseau du Midland; mais je prétends dire que par le réseau du Midland, il y aurait une tendance à détourner le trafic appartenant réellement à la partie ouest de la province au profit de la partie est et de Montréal, qui sont déjà suffisamment desservis par le chemin de fer Canada Central.

Nous nous rappelons tous qu'un bonus de \$12,000 par mille a été accordé dans le but de faire un raccordement entre Callander et Montréal. Ce que la population de l'ouest, désire, c'est d'avoir elle aussi son raccordement avec Callander, et elle croit que ce raccordement ne peut être établi d'une façon satisfaisante qu'au moyen des réseaux du Northern et du North-Western. Ce que j'aimerais à voir mettre à exécution, c'est le plan qui a été suggéré relativement à ce bill, mais qui a été mis de côté à cause de l'objection technique qui a été soulevée, et c'est que non-seulement ce raccordement devrait être neutre et indépendant, mais que le chemin de fer du Nord devrait rester indépendant du Grand-Tronc, qui menace de l'absorber, et du chemin de fer du Pacifique canadien, qui tend vers le même but; et si le gouvernement pouvait inaugurer un plan au moyen duquel il fût possible d'atteindre ce but, je crois que cela rencontrerait l'approbation de tout le monde en général et de la population de l'ouest d'Ontario en particulier.

Le plan tel que je l'ai compris, et je crois que c'est le seul moyen d'atteindre ce but, était de faire de la subvention que le gouvernement se propose de donner, une première hypothèque contre l'entreprise au cas où la ligne perdrait son caractère indépendant.

Mon honorable ami a suggéré que probablement quelque arrangement pourrait être fait entre les deux gouverne-

ments. Je ne sais pas si un tel arrangement peut être fait, mais j'espère que le gouvernement fédéral n'attendra pas le gouvernement d'Ontario, qui, il y a deux ans a accordé une subvention pour un raccordement avec Callander, mais qui, vu son hostilité au gouvernement fédéral, lorsque l'honorable député parlait en faveur d'un chemin d'entier parcours par le Sault-Sainte-Marie, joua dans son jeu en offrant la subvention à tout chemin qui irait au Sault-Sainte-Marie. Si le gouvernement fédéral attend jusqu'à ce que le gouvernement d'Ontario revise ce programme, il peut se faire qu'il lui faudra attendre longtemps.

Je crois que des moyens devraient être pris pour assurer bientôt un raccordement entre le point terminal du chemin de fer du Pacifique canadien et Toronto, Hamilton, et la partie ouest d'Ontario.

Cet avantage a été obtenu entre Callander et Montréal, et nous autres gens de l'ouest, nous désirons l'obtenir au moyen de ce raccordement.

M. CAMERON (Victoria): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député de Durham-Ouest, parce que son plan, tel qu'exposé à la Chambre, est très admirable comme théorie.

Il est basé sur l'idée que le gouvernement fédéral actuel et le gouvernement actuel d'Ontario vont se réunir pour le mettre à exécution. Je crains que nous n'ayons pas encore atteint cette phase utopiste de notre existence, où nous pourrions espérer que ces deux gouvernements puissent s'unir sur un plan de cette nature.

Le second point sur lequel repose le plan de mon honorable ami, est qu'il devrait y avoir un raccordement mutuel ou amical dont tous les chemins se serviraient.

M. BLAKE: J'ai dit les deux lignes de raccordement.

M. CAMERON: Je suppose que vous n'avez pas l'intention de limiter à ces deux lignes l'usage de ce raccordement neutre.

Si une troisième ligne est établie, elle doit avoir le même droit des'en servir; et en conséquence la proposition est que tous les chemins de fer du pays qui désirent se servir de ce raccordement neutre puissent avoir la permission de s'en servir en commun.

Eh bien! je n'ai jamais vu ni entendu dire dans tout ce qui est venu à ma connaissance relativement à l'exploitation des chemins de fer, ou à la manière d'agir des princes de chemins de fer, d'une chose telle que deux ou trois lignes rivales se servant en commun d'une même ligne en parfaite harmonie.

Je crains que si mon honorable ami demandait l'opinion d'un homme pratique en matière de chemins de fer, et qui n'aurait pas d'idées préconçues au sujet de la question qui nous occupe, cet homme lui dirait que l'usage en parfaite amitié et bonne entente, d'un tronçon neutre, par des compagnies rivales, serait une impossibilité. S'il pouvait être mis en pratique, j'admets que le plan de mon honorable ami serait la meilleure solution de la difficulté. Je crois que ce raccordement devrait servir de telle façon que tout le public puisse en bénéficier, surtout s'il est construit au moyen de bonis donnés par les deux gouvernements.

Lorsque les articles en question ont été soumis au comité, j'ai dit que je ne les aurais pas proposés, si je n'aurais été informé que le réseau de *Midland* aurait l'usage libre de cette ligne et aurait le droit de circulation sur elle, la ligne étant naturellement sous le contrôle de l'une des compagnies.

Représentant, comme je le fais, un comté à travers lequel s'étend le réseau du *Midland*, j'agiserais contrairement à mon devoir comme représentant de ce comté si je favorisais aucun chemin qui, en aucune manière, nuirait aux droits ou même aux chances de succès que le réseau du *Midland* doit avoir. Pour cette raison, j'ai dit au comité qu'ayant compris, après avoir parcouru le paragraphe de l'acte s'appliquant à la jonction du Pacifique du Nord, qu'il donnait au