

l'onest vous sont possibles. Celui que Sir Hugh Allan se propose de faire au moyen de la construction d'un chemin jusqu'au sault Ste-Marie, en vertu de la charte du chemin de colonisation du Nord qui est encore en vigueur. Les arrangements de Sir Hugh avec de grands capitalistes américains sont complets et ont été mis sous les yeux du premier ministre. Ces arrangements nous donnent un raccordement avec le Northern Pacific."

"L'autre raccordement se trouve dans le Grand Junction Railway d'Ottawa à Toronto, où nous rencontrons le Great Western, qui nous donne accès à Chicago, Cincinnati, etc."

Voilà une question bien vite réglée. Ces messieurs s'en vont directement au Sault Ste-Marie : c'est fort simple en effet. Mais il reste dans ce cas là le chemin suivant à bâtir. Je prends les distances données par la compagnie même du *Chemin de Colonisation du Nord* dont on invoque la charte (Voir le rapport Chs. Legge, 31 mars 1874.)

	Milles.
Aylmer à Rivière Creuse.....	95
Rivière Creuse à Matawan.....	80
Matawan à la Rivière des Français.....	115
Rivière des Français à Saut Ste-Marie.....	200
	—
Total à construire.....	490

L'ingénieur de cette compagnie, M. Legge, dans le même rapport, évalue le coût de ce chemin à \$30,000 du mille, quoique je sache bien que M. Foster s'est ruiné dans la tentative de construire, sous le gouvernement Mackenzie, le bout de chemin entre le Sud du Lac Nipissing et la Baie Georgienne, et qu'il aurait fallu y dépenser \$60,000 par mille. Mais disons \$30,000. Il faudra toujours disposer d'un capital de \$14,700,000. C'est un léger extra à ajouter au coût de \$8,500,000. Où trouvera-t-on cela ? Sir Hugh Allan a déjà déclaré, par l'entremise de son ingénieur, page 27 du rapport du 31 mars 1874, "qu'il devient évident que la construction d'aucune de ces lignes ne peut se réaliser que si les gouvernements du pays ne se chargent d'une grande partie des frais."

Rien n'est changé depuis, si ce n'est que les gouvernements ont donné à d'autres ce qu'ils avaient à donner. Le gouvernement fédéral a subventionné la compagnie du Pacifique. Le gouvernement de Toronto a subventionné le *Toronto et Nipissing*.

Je parierais bien quelque chose que le gouvernement d'Ontario ne subventionnerait pas une seconde ligne, pour faire concurrence à sa propre ligne, et faire passer en ligne droite le trafic du Saut Ste-Marie à la province de Québec,