

quantités de grain, ce qui permettrait aux navires canadiens de transporter beaucoup de grain durant l'été.

Je ne veux pas dire que le Gouvernement n'a pas agi avec toute la diligence voulue et qu'il n'a pas été mis au courant des faits se rapportant à cette question, bien que, si je ne me trompe, nombre de députés et le public, en général, croient que les ministres ne se sont pas autant préoccupés de cette question qu'ils devaient le faire. Dix ans environ se sont écoulés depuis que les libéraux sont arrivés au pouvoir et, aujourd'hui, nous constatons avec regret que notre commerce de transport entre les ports canadiens n'augmente pas, que le chiffre des cargaisons de grain reçues aux ports de Montréal diminue tous les ans, qu'en dépit du fait que nous avons des navires pouvant transporter le grain, l'automne, alors que la surabondance de trafic se fait sentir, que malgré que nous ayions des élévateurs bien outillés à la tête des Grands lacs et beaucoup de trafic canadien, nous voyons la plus grande partie du grain de l'Ouest canadien prendre la route de Buffalo, au lieu de se diriger sur les ports canadiens. Cela est peut-être la conséquence de ce que, malheureusement, les fonctions de ministre des Travaux publics ont été remplies par trois ou quatre personnes différentes; en effet, un ministre pouvait adopter une politique qui ne pouvait être mise à exécution, quand il abandonnait sa position pour être remplacé par un autre ministre dont les idées ne concordaient pas avec celles qu'il voulait appliquer. Il y a donc eu solution de continuité dans la politique de ce ministère. A mon humble avis, je dis que si l'on avait adopté la politique exclusivement canadienne adoptée par M. Tarte, quand il était ministre des Travaux publics, le Canada aurait retiré de cette politique les plus grands avantages. Si l'on avait adopté cette politique, il y a sept ou huit ans, nous verrions, aujourd'hui, un trafic plus considérable se faire par les ports canadiens. Telle était la politique de l'honorable M. Tarte à cette époque. Je me rappelle qu'il y a sept ou huit ans, il se rendait à Midland dans le but de faire l'inspection du port et de se convaincre des avantages que ce port présentait; la politique qu'il énonçait alors était bien celle qu'on retrouve dans le rapport que le ministre des Travaux publics a déposé sur le bureau de la Chambre, il y a huit ou dix jours. M. Tarte faisait observer que le Pacifique-Canadien avait une ligne en très bon ordre entre Peterborough et Montréal et que le Grand-Tronc avait organisé un service de premier ordre entre Belleville, Port-Hope et Montréal.

A cette époque, il croyait que ces deux compagnies pourraient s'entendre pour conclure un arrangement à l'amiable relativement à l'usage en commun de la ligne reliant Midland à Port-Hope et à Peterborough, et que si elles ne pouvaient en arriver à une entente, on devait recourir à un autre moyen

M. BENNETT.

qui consistait en l'acquisition de cette voie ferrée par le gouvernement qui, lui, aurait accordé aux différentes compagnies de chemin de fer, le droit de faire circuler leurs trains sur cette ligne. Telle était la politique énoncée par M. Tarte à cette époque-là. Je ne suis pas prêt à dire que le Grand-Tronc ou le Pacifique-Canadien aurait accepté cette façon de voir. On doit se rappeler qu'à l'heure qu'il est, le Pacifique-Canadien fait construire une voie ferrée de Midland à Peterborough et de Victoria-Harbour à Peterborough, ce qui démontre que M. Tarte avait prévu ce que ferait cette compagnie. Il va de soi que le Grand-Tronc n'a pas changé l'attitude qu'il entendait suivre alors.

M. HYMAN : Je ne veux pas interrompre l'honorable député, mais est-il bien certain de ce qu'il avance, quand il dit que le Pacifique-Canadien fait construire une ligne de Victoria-Harbour à Peterborough ?

M. BENNETT : J'en suis moralement certain.

M. HYMAN : Voilà qui est bien différent.

M. BENNETT : J'ajouterai même que le Pacifique-Canadien a fait faire le tracé de cette ligne,—c'est là le sentiment général—et que les directeurs de cette compagnie se sont adressés à la commission des chemins de fer, qu'ils ont déposé les plans de la voie projetée et que l'on croit généralement que cette entreprise est en voie d'exécution. Je ne veux pas imposer mon opinion personnelle; je me servirai plutôt des opinions exprimées par certaines personnes qui ont été assignées devant la commission. Il est véritablement malheureux que cette commission ait retardé à faire son rapport. Ce retard est dû à différentes causes. On se rappellera que cette commission fut nommée en 1903. A mon sens, personne n'osera dire qu'il n'y avait pas d'hommes capables parmi les commissaires. On doit regretter la mort de M. John Bertram, qui s'intéressait si vivement à cette question; en effet, tout le monde s'accordait à dire que M. Bertram connaissait par expérience et à fond les questions se rapportant à l'industrie des transports. Toujours est-il que nous avons pu obtenir un rapport signé par MM. Reford et Ashdown, et c'est de ce rapport que j'entends me servir. Au nombre de ceux qui ont été interrogés par les commissaires, se trouvait sir Thomas Shaughnessy et voici, telle que je la lis à la page 19 de ce rapport, son opinion sur la question du transport du grain de l'Ouest à l'Est :

Je veux faire allusion à ces documents. Au nombre de ceux qui ont été interrogés par les commissaires, se trouvait sir Thomas Shaughnessy et voici, telle que je la lis à la page 19 de ce rapport, son opinion sur la question du transport du grain de l'Ouest à l'Est :