

se rattachant à cette partie de la province d'Ontario connue sous le nom de district de Midland, s'étendant de la baie Georgienne jusqu'au lac Ontario, (Belleville et Kingston). J'ai lu avec un vif intérêt les conclusions formulées par la commission dite des transports et qu'on trouvera à la page 22 du rapport :

De l'avis de votre commission, voici les routes canadiennes qu'il faut considérer comme les maîtresses artères par lesquelles les produits de l'Ouest atteignent la navigation maritime :

1. Par voie de Midland, y compris le chemin de fer le Grand-Tronc (avec le doublement de voie projeté par M. Hays), la voie navigable de la vallée de la Trent et en toute probabilité, le chemin de fer canadien du Pacifique.

2. Par voie de Depot-Harbour, y compris le Canada-Atlantique et l'Intercolonial.

3. La route fluviale, soit par voie des canaux projetés de la rivière des Français et de l'Ottawa, ou du canal Welland agrandi.

La commission indique nettement trois routes à suivre pour les transports se dirigeant vers le littoral, la route de Midland, celle de Depot-Harbour et la route entièrement fluviale, soit par voie du canal Welland agrandi ou par celle du réseau de canalisation projetée de la rivière des Français et de l'Ottawa. Je signale, en outre, le passage que voici :

Le port de Midland devrait aussi servir comme de port pour la voie navigable de la vallée de la Trent à laquelle le gouvernement canadien a déjà consacré cinq ou six millions de dollars, faisant ainsi de la construction de ces travaux un article bien arrêté de son système. De l'avis de votre commission, il faudrait assurer, à bref délai, le parachèvement de cette voie navigable, et cela par voie de la Severn, à l'extrémité de la baie Georgienne, et celle de la Trent sur la baie de Quinté, de façon à ce que ses têtes de ligne soient situées dans des eaux protégées, ce qui assurera une plus grande sécurité aux embarcations et aux barges de moindres dimension qui seront utilisées sur cette route.

J'espérais que le député de Simcoe-est (M. Bennett), aux yeux duquel le canal de la vallée de la Trent doit être un objet de vif intérêt, nous adresserait quelques observations sur l'importance de cette route, comme moyen d'assurer la concurrence par voie fluviale, de Midland à Montréal. On se fait une fausse conception de cette voie navigable de la Trent. On a affirmé quelque part que ce n'est qu'une espèce de fossé, que ce n'est nullement un canal ; mais d'autre part je tiens à affirmer que c'est un raccordement ou une correspondance de voies fluviales. Cette fausse conception régnait même dans un esprit pourtant très éclairé : car, le 4 octobre, en 1904, lorsqu'il est venu à Peterborough porter la parole à une assemblée politique, au cours des élections dernières, le chef de l'opposition s'est exprimé dans les termes que voici :

Je ne suis pas sans doute, aussi complètement renseigné sur la question que ceux qui en ont fait une étude spéciale ; mais, je dois l'avouer,

M. BENNETT.

J'ai été frappé des arguments qu'ont fait valoir en ma présence M. Kendry et autres citoyens de cette ville, au cours de mon séjour aujourd'hui. Au sujet de cette grande voie fluviale, je dois vous dire que ce n'est pas un canal, mais bien le développement d'une voie navigable.

Evidemment, le chef de l'opposition, lorsqu'il vint à Peterborough en 1904, ne savait trop si la voie navigable de la Trent était un fossé ou un canal. C'est alors seulement qu'il a appris que c'était une voie navigable. Je m'explique parfaitement le manque de lumière chez l'honorable député, lorsque je constate que le député de Simcoe-est a pu pérorer une heure durant, dans cette Chambre, sur la question des transports, sans signaler l'importance de la route navigable de la Trent, dans le but d'assurer des transports économiques.

M. BENNETT : C'est une vérité admise de tout le monde et je n'ai pas cru nécessaire de dire un seul mot en faveur du canal de la vallée de la Trent. Je n'ai parlé que de son débouché. Quant au canal lui-même, sa nécessité est un fait admis ; la chose est urgente, tout le monde le sait.

M. HALL : Si c'est un fait acquis, comment se fait-il que le chef de l'opposition, même en 1904, ignorait la chose et se demandait si c'était un fossé, un canal, ou une voie navigable ? Le député de Simcoe-est (M. Bennett), le député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes), et le député de Northumberland-est (M. Cochrane), auraient dû prendre la parole, lorsque le chef de leur propre parti a trahi un tel manque de lumière, au sujet du canal de la Trent.

M. BENNETT : C'est que le chef de l'opposition n'avait pas encore prêté l'oreille à vos observations ni profité de vos lumières.

M. HALL : Pour ne pas abuser des instants de la Chambre, mais afin de mettre bien en relief l'importance du réseau de voie navigable de la Trent, je vais emprunter une citation au rapport du sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, afin de bien préciser la nature de ce réseau. Je cite :

La route à suivre, d'après le projet primitif et ses modifications, est celle-ci :

Par voie de la rivière Trent, du lac au Riz, de la rivière Otanabee et des lacs Clair, Stony, Lovesick, au Daim, Buckhorn, Chemony, aux Pigeons, à l'Eturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, eaux de partage, à environ 165 milles de Trenton ; puis, du lac au Baume, par un canal et la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe, et de là, à travers le lac Simcoe jusqu'à la rivière Severn ; de là, par la rivière Severn, jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron ; la distance totale étant d'environ 200 milles, dont seulement 15 ou 20 milles environ formeront réellement un canal.

Ainsi, comme le fait observer l'auteur du rapport, sur cette distance de 200 milles, il n'y aura que 20 milles de canal réel, le reste