

ment que par la voie de Buffalo et du littoral? Pour tout point à l'ouest des Grands lacs jusqu'à Buffalo, le trajet est moins rapide et la route à parcourir plus longue que pour atteindre le port de Midland. Un simple regard jeté sur la carte suffit pour démontrer ce que j'avance; puis, il faut se rappeler que, sur la route de Buffalo, les navires doivent modérer leur allure près de Sarnia et à proximité des battures près de Détroit, tandis que, sur la route de Midland, les navires peuvent filer 14 et même 16 nœuds à l'heure et cela sans interruption dès qu'ils quittent notre cœck, pour atteindre l'autre.

D'autre part, la distance de Midland à Montréal est similaire à celle de Buffalo à New-York ou quelque autre port maritime. En outre, M. Hays affirme que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a l'intention de construire, à grands frais, un réseau aussi parfait et aussi moderne que possible, et je tiens de hauts fonctionnaires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qu'ils n'épargneront rien pour la construction de leur ligne, de Midland ou du port de Victoria, afin d'en faire une voie ferrée aussi moderne que possible.

A mon avis, l'Etat doit bien se garder de temporiser en pareille matière. Au cours de la dernière période décennale, on s'est, pour ainsi dire, contenté de piétiner sur place. Nous effectuons une dépense annuelle oscillant entre \$40,000,000 et \$80,000,000; et sauf les travaux de dragage exécutés à Port-Arthur et à Fort-William, nulle partie de ces deniers n'a été consacrée à des travaux qui puissent être utilisables pour le futur développement de ce réseau. J'espère que les représentants de la ville de Montréal nous manifesteront ici leur pensée sur cette question. Il ne m'appartient pas de formuler d'observations sur les perfectionnements apportés, de temps à autre, à l'outillage du port de Montréal. J'ai lu le texte des propositions formulées à cet égard et dont le Gouvernement aurait dû tenir compte; mais, on le sait, l'Etat possède actuellement cinq milles de terrains riverains dans la ville de Montréal; et cependant, il faut l'avouer, c'est un fait acquis que cette propriété de l'Etat est loin d'être utilisée comme elle devrait l'être, et le résultat de cette négligence, c'est que le commerce de ce port est en décadence.

Avant la fin de cette session, je l'espère, le Gouvernement nous dira qu'il est bien décidé à faire droit aux conclusions du rapport de cette commission. En conclusion, je dois dire que nous sommes en retard d'un siècle sur cette question des transports par la voie que je viens de préconiser. Il y a quelque temps, parcourant les rapports adressés aux autorités impériales par d'anciens gouverneurs généraux du Canada, j'ai rencontré dans un rapport transmis en 1794 par le gouverneur Simcoe aux lords, membres du conseil du commerce le passage suivant :

Gloucester . . .

C'est le Midland de nos jours; la baie, à cette époque, portant le nom de Gloucester. . .

. . . Gloucester ou Penetanguishene promet de devenir une des villes les plus importantes du Canada supérieur, vu que le passage vers le Nord-Ouest sera établi ici, et que la chaîne des lacs, de la baie de Quinté au lac Simcoe, offrira une route praticable aux marchands de Kingston, qui la considèrent comme un moyen facile de communication entre le lac Huron et Montréal.

M. HYMAN : D'où empruntez-vous cette citation ?

M. BENNETT : D'un rapport du gouverneur Simcoe, datant d'un siècle au delà. Le Gouvernement actuel est en retard de dix ans relativement à son système de transport; le pays lui-même est en arrière d'un siècle. Il est temps que le pays se réveille.

M. HYMAN : Affirmez-vous que Midland n'ait pas progressé depuis un siècle ?

M. BENNETT : Non, mais j'affirme qu'à cette époque, le gouverneur Simcoe traça au pays la ligne de conduite qu'il devait suivre. Il vit, de son œil de prophète, que Midland deviendrait un jour une des plus importantes villes du Canada, prophétie qui est en voie de se réaliser; et quand cette route sera établie, elle offrira au pays une grande artère pour les transports, du Nord-Ouest à Montréal, et de là à Saint-Jean (N.-B.), et Portland. En outre, cette route offrira au pays un réseau de communications par voie ferrée qui, non seulement, facilitera nos propres transports, mais sera en mesure de concurrencer les réseaux actuels de Chicago, Duluth et autres ports, puis d'accaparer et de dévier vers le territoire canadien les transports qui se dirigent actuellement de ces ports américains vers Buffalo. Nous gaspillons des millions de dollars en constructions comme celles de ces élévateurs de Saint-Jean où il ne passe jamais un boisseau de grain, ainsi qu'en travaux d'amélioration à Port-Colborne, dépenses effectuées en pure perte, sans aucune utilité au point de vue du développement commercial du pays.

Le Gouvernement devrait nous soumettre à court délai un projet bien mûri et bien complet et concentrer tous ses efforts sur quelques points de la baie Georgienne, soit Midland, soit le port de Victoria-Harbour, et cela dans le but de coopérer à l'œuvre de nos chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer font leur part, et le Gouvernement devrait faire la sienne en établissant, entre l'est et l'ouest, un réseau de communications qui favorisera le développement de l'industrie des transports au pays. Il ne faut pas se contenter de nos propres transports de céréales; il faut viser à accaparer les transports qui sont à notre portée, je veux dire le trafic des ports américains sur les Grands lacs de la région supérieure.

M. R. R. HALL (Peterborough-ouest) : Je l'avoue, j'éprouve une certaine déception, après avoir entendu les observations de l'orateur qui m'a précédé, surtout celles