

lier, selon que l'état de choses exigera raisonnablement cette acquisition, et que les terrains ainsi acquis, de même que ceux qui se trouvent actuellement sous la puissance du gouvernement canadien, soient administrés par un bureau général de commissaires de havres qui devra agir de concert avec le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Au sujet de cette proposition, je trouve les noms de Midland et de Depot-Harbour sur la baie Georgienne, et de ceux de Montréal et de Québec, ces ports se trouvant à l'autre extrémité de notre navigation fluviale. Si j'en juge d'après tout ce que j'ai entendu et vu, il est évident, aujourd'hui—sa conduite nous le prouve—que le Grand-Tronc n'a pas l'intention de concentrer ou d'essayer de concentrer le transport du grain par le réseau connu sous le nom de Canada-Atlantique. Les directeurs de cette compagnie ont adopté cette façon de voir pour des raisons faciles à comprendre. D'abord, ce chemin de fer n'a jamais été construit—et je ne parle pas ainsi pour apprécier cette voie ferrée—pour constituer le noyau d'un réseau de voie ferrée de première classe. Il est parfaitement reconnu que sa voie ne peut être comparée, en aucune façon, à celle du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto. Cela est évident. Le Grand-Tronc devrait dépenser un montant énorme s'il essayait de mettre le Canada-Atlantique sur un pied d'égalité avec sa ligne principale de Toronto à Montréal. D'autre part, si la compagnie veut utiliser l'embranchement de Midland à Port-Hope, elle n'aura relativement que peu de dépenses à effectuer, si l'on compare le coût de ces travaux au montant considérable qu'il lui faudrait dépenser pour améliorer la ligne de Depot-Harbour à Montréal.

M. PATERSON : Quelle est la distance de Midland à Port-Hope ?

M. BENNETT : D'environ 120 milles.

M. SAM. HUGHES : C'est bien cela.

M. BENNETT : Je crois que la distance, en passant par Depot-Harbour, est de 355 milles. De plus, le Grand-Tronc a sur sa ligne principale une double voie, tandis que la ligne de Depot-Harbour est à voie unique; s'il voulait doubler cette voie, il lui faudrait dépenser un montant considérable. Il y a plus que cela encore. La distance par bateau et par chemin de fer est plus courte d'environ 60 milles à l'avantage de Depot-Harbour, mais la différence dans l'expédition rapide des trains est à l'avantage de la ligne principale, vu que les écueils et les bancs de sable qu'on trouve à l'entrée du port de Depot-Harbour, retardent grandement les navires, alors que les vaisseaux se rendant à Midland naviguent dans des eaux profondes. Je sais que l'automne dernier des navires, après avoir essayé d'éviter ces bancs et ces écueils, se sont rendus à Midland en dépit d'une brume épaisse. On doit supposer que le

M. BENNETT.

Grand-Tronc donnera la préférence à la ligne de Midland.

Ce ne sont pas de simples conjectures. Il suffit de se rendre à Midland pour constater que le Grand-Tronc a l'intention de faire de ce port le centre des opérations du Grand-Tronc-Pacifique. Que fait-il ? Il construit un port en eau profonde sur son propre terrain, ce qui, affirme-t-on, coûtera \$2,000,000. Il diminue de 20 pieds les pentes qui se trouvent sur cette division de Midland. Enfin, il y a partout des indices de l'intention que nourrit le Grand-Tronc-Pacifique de concentrer tout son trafic du Nord-Ouest au port de Midland. Il est évident que le Grand-Tronc veut se servir exclusivement de cette ligne.

Ainsi que je l'ai fait remarquer, en lisant les extraits de ce rapport, les commissaires expriment l'opinion—qui prévaudra, je l'espère—que le Gouvernement devrait acheter ou acquérir des quantités considérables de terrains riverains—il lui faudra les acheter—et faire de Midland ce qu'on désigne sous le nom de port national.

Que le Chambre me permette de lui signaler les résultats de l'application de cette politique. D'abord et avant tout, le Grand-Tronc, avec un grande prescience—avec la prescience la plus remarquable—lorsque la compagnie du Pacifique Canadien et Mann-Mackenzie étaient endormis, se mit à l'œuvre en achetant une grande étendue de terrains riverains de valeur à Midland, terrains qu'aujourd'hui Mann et Mackenzie ou le Pacifique-Canadien voudraient bien posséder et n'hésiteraient pas un seul instant à acheter. Ils ont été devancés par le Grand-Tronc et, vu l'état de choses qui existe aujourd'hui à Midland, je crois que c'est la raison pour laquelle les commissaires ont proposé l'achat d'une grande étendue de terrains à Midland dans le but d'y établir un port national à cet endroit. Qu'arriverait-il si ce projet se réalisait ? On pourrait trouver sur une longueur d'un mille des terrains baignés par des eaux d'une profondeur presque incalculable et dans lesquelles pourraient évoluer les plus gros navires des Grands lacs.

Si l'Etat se portait acquéreur de ces terrains, ceux-ci ne seraient pas seulement à la disposition du Grand-Tronc, mais encore à celle du Pacifique-Canadien et du réseau Mackenzie-Mann, si les derniers prolongeaient leur ligne vers l'Ouest, tel que projeté, de façon à réunir la baie Georgienne à Montréal ou à leur réseau à Hawkesbury.

Si cette politique conseillée par la commission était mise en pratique aujourd'hui, nous aurions à Midland l'un des plus beaux ports des Grands lacs ; le Gouvernement pourrait régulariser les tarifs et les droits d'entrée, et ces trois grandes compagnies de chemin de fer pourraient profiter des avantages qui leur seraient offerts. Il y a plus : ces trois différents chemins de fer ayant chacun leur terminus à Montréal, il serait possible au