

La construction d'une nouvelle route de Midland ou d'un point quelconque des environs de cette ville à Montréal, donnera, à notre avis, plus d'importance à cette route, celle de la rivière aux Français) et nous serions portés à favoriser cette idée. Nous croyons pouvoir construire cette ligne à un niveau de :04 degrés et que sa longueur ne dépassera pas 355 milles.

Grâce à une voie ferrée semblable, nous pourrions transporter les marchandises à aussi bon marché que le font les compagnies dont les navires passent par les canaux. Si nous pénétrions dans Midland, après avoir diminué le niveau de ces pentes, nous pourrions transporter 40,000 boisseaux de blé par train. Quand il s'agit d'un train composé de soixante voitures, les dangers d'accidents et d'avaries sont plus grands. J'estime qu'on peut facilement transporter de quarante à cinquante mille boisseaux de grain. Certains trains du New-York-Central se composent de soixante et même de soixante-dix voitures.

A la même page, on trouvera l'opinion de M. C. M. Hays, gérant-général du Grand-Tronc, qui dit :

Le grain arrive directement par notre ligne de Midland jusqu'à Belleville d'où il est transporté par le Grand-Tronc à Montréal. Nous nous proposons de réduire les pentes à partir de Midland au niveau qu'elles devraient avoir d'après l'échelle que nous avons adoptée, soit :04 p. 100 (elles sont maintenant de 1 p. 100 au maximum), et de doubler les voies qui se rattachent à notre ligne principale à Port-Hope.

Plus loin, M. Hays dit :

Je répèterai à propos de ces pentes qu'on relève à partir de Depot-Harbour, qu'à ce point de vue, c'est notre ligne principale qui l'emporte encore. Ces pentes représentent une différence de niveau de 65 et de 70 pieds au mille, mais sur le chemin de fer Midland-Canada-Atlantique, nous diminuons ces pentes. A mon avis, Depot-Harbour est le seul port qu'on puisse comparer à Midland ; l'eau y est très profonde, l'accès en est facile et il se trouve à raccourcir de soixante milles le transport par eau.

Monsieur l'Orateur, à propos de ces citations, je dois dire que le chemin de fer canadien du Pacifique est à mettre à exécution l'idée exprimée par sir Thomas Shaughnessy, en construisant la ligne dont j'ai parlé. Quant à l'opinion de M. Hays sur l'opportunité d'établir ce système de transport, je me contenterai de dire que le Grand-Tronc est à exécuter ce que M. Hays avait prévu, puisque cette compagnie dépense tous les ans des montants considérables pour diminuer les pentes et redresser les courbes qu'elle rencontre sur l'embranchement de Midland entre cette dernière ville et Port-Hope.

Il y a une autre raison pour engager le Gouvernement à mettre à exécution l'avis exprimé par la commission, j'y ferai allusion plus tard ; mais il faudra faire du port de Midland un port national ; c'est la conséquence de la construction du canal de la vallée de la Trent dont l'embouchure se trouve à cet endroit. Je ne veux pas appuyer longuement sur cette question. Je crois que les fonctionnaires du ministère

trouveront peut-être ce point discutable, mais on ne saurait nier que l'embouchure de ce canal devrait être dans la baie de Matchedash, à quelques milles de Midland ; alors on pourrait transborder le grain des élévateurs du Pacifique-Canadien ou du Grand-Tronc dans les barges, que ces élévateurs se trouvent à Victoria-Harbour ou à Midland, et ces bateaux pourront ensuite descendre le canal. Je ne me demande pas aujourd'hui, si, oui ou non, ce canal devrait se terminer à l'embouchure de la baie de Nottawasaga, mais je crois que les fonctionnaires du ministère intéressé à ces travaux, devraient comprendre que l'embouchure de ce canal devrait être dans la baie Matchedash.

A la page 20 de ce rapport, M. Hays exprime son avis sur la question des élévateurs, sur ce qu'on devrait faire à ce sujet, et sur la question de savoir si ces élévateurs devraient être construits par l'Etat ou par des compagnies particulières. Voici ce qu'il a dit :

Nous sommes intimement intéressés au projet national d'un entreposage provisoire et, il me semble que si le Gouvernement se propose de faire quelque chose dans ce sens, il ne saurait opérer de placement plus profitable qu'en émettant ce qu'on pourrait appeler des obligations pour la construction d'élévateurs à ces différents ports et qu'en obligeant les compagnies de chemin de fer à contribuer leur quote-part dans le paiement des intérêts ; cela serait une garantie que les élévateurs seraient en pleine activité.

M. Ashdown posa cette question :

Dois-je comprendre, d'après ce que vous venez de dire, que le Grand-Tronc serait prêt à favoriser un système d'obligations pour la construction d'élévateurs et à garantir au Gouvernement le paiement du coût de ces derniers ?

M. Hays répondit :

Voilà ce que nous serions portés à faire, s'il s'agissait de l'exécution d'un plan juste et équitable. Il va de soi que nous devrions pouvoir dire notre mot quant à l'emploi de l'argent, à la capacité des élévateurs, à l'endroit où on les construirait et aux plans de ces bâtiments.

La commission exprime une autre opinion sur la question de faire de Midland un port national ; je lirai d'abord cette partie du rapport qui a trait à cette matière ; je citerai ce qui suit et que je trouve à la page 34 :

Dans le but de fournir le plus avantageusement possible aux différents ports l'efficacité, la sûreté et l'outillage voulus, votre commission recommanderait l'adoption d'une législation établissant un système de ports nationaux et, d'après le principe de la possession par l'Etat des terrains submergés, ou pouvant être utilisés ou se trouvant riverains des eaux navigables, votre commission recommande que le Gouvernement obtienne sans retard, soit par don, soit par achat, soit par expropriation, soit de toute autre façon, tous ces terrains situés aux ports mentionnés, que ces terrains appartiennent à une province, à une cité, à une ville ou à toute autre corporation publique, ou à un simple particu-