

A Hamilton on a consulté le président de l'association libérale et accepté ses candidats. Or, un ou deux des commissaires nommés étaient à son emploi et l'association libérale protesta si fort contre ce scandale que le Gouvernement dut destituer le président. Tout ce bruit fut causé par l'incompétence des candidats choisis à l'instigation du président de l'association libérale. Voilà ce qui s'est passé à Hamilton. J'espère que le ministre n'élargira pas l'application de ce précédent. S'il est obligé de se soumettre aux exigences du favoritisme comme il l'a fait à Hamilton, je l'invite à ne pas payer de traitement aux titulaires.

L'hon. M. LAPOINTE: Voilà des faits que j'ignorais.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre était en Europe quand l'incident se produisit.

L'hon. M. BUREAU: L'ancien ministre des Finances (sir Henry Drayton) n'a pas rapporté exactement ce que j'ai dit. En mentionnant que la commission était organisée en vertu de la loi de 1882 il me demanda si les commissaires étaient rétribués, et je répondis que non. Il s'agissait des cinq commissaires. Je n'ai pas dit qu'ils ne recevraient rien à l'avenir, mais j'ai fait observer que la clause relative au salaire était empruntée au bill concernant le port de Vancouver.

Je suis convaincu du bel avenir réservé au port de Trois-Rivières. C'est un port de mer; ce n'est pas un port fluvial. Il est fréquenté par les navires trans-océaniques. Notre collègue, qui visita Trois-Rivières récemment, doit se souvenir d'y avoir vu une couple de bâtiments de mer amarrés au dock. Actuellement il n'est pas nécessaire que les commissaires consacrent tous leurs instants aux affaires du port.

Comme je l'ai dit, j'espère que le Parlement verra jour d'augmenter les installations du port de Trois-Rivières, améliorations rendues indispensables pour exécuter le trafic fourni par la région de l'intérieur. Le pays voisin du Saint-Laurent seul produit 1,500 tonnes de papier et de pâte de bois par jour; d'autres papeteries et d'autres établissements se multiplient. C'est mon opinion que cette partie du Canada va devenir d'ici vingt-cinq ans—je sais qu'on sera incrédule—le centre industriel le plus important du pays.

M. HOCKEN: Nous sommes incrédules, en effet.

L'hon. M. BUREAU: Je tiens à ce que la prédiction que je fais soit insérée au Compte

[Le très hon. M. Meighen.]

rendu. La nature a doué Trois-Rivières d'un magnifique port de mer sur le Saint-Laurent. N'en déplaise à nos bons amis de Québec et de Montréal, le niveau de notre port ne varie jamais. Trois-Rivières est le seul port de mer où la marée ne se fait pas sentir. (*Exclamations.*) Le courant est toujours le même d'un bout à l'autre de l'année. L'eau monte de 6 à 7 pouces à la mer haute, mais elle coule dans le même sens. La profondeur du port est remarquable et la puissance hydraulique y est abondante de même que la main-d'œuvre. La jeune génération sera témoin de grandes choses accomplies à Trois-Rivières. J'ai bien peur que Québec ne passe au second plan.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. LAPOINTE: J'invite le comité à revenir à l'article 3. Je suis en mesure de l'informer que la clause interprétative est la même que celle insérée dans la loi relative au port de Vancouver.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: C'est la même mot pour mot.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 6 (fonctionnaires, etc.)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce la même rédaction que dans le bill de Vancouver?

L'hon. M. LAPOINTE: Mot pour mot.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (juridiction.)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Cette disposition est-elle semblable à celle du bill de Vancouver?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

Sur l'article 8 (pouvoirs quant aux terrains requis pour le port.)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Est-ce le même texte que pour le port de Vancouver?

L'hon. M. LAPOINTE: Oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 9 (force motrice, voies, matériel et le reste.)

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Un chemin de fer de manœuvre ne devrait pas être plus nécessaire à Trois-Rivières qu'à Québec.

L'hon. M. BUREAU: L'article ne signifie pas nécessairement un chemin de fer de manœuvre. Il est ainsi conçu: