

possibilité d'établir des appareils automatiques contre l'incendie, mais, à cause de la nature des ouvrages, ce n'était pas possible. Voilà pourquoi nous n'avions pas d'assurance.

Certains d'entre nous ont été déçus des dispositions du bill. J'ai sous les yeux une déclaration faite par le premier ministre durant la dernière campagne électorale. Mais, avant de la lire, j'affirme que je partage absolument cet avis, ayant acquis quelque expérience dans l'administration d'un port et en saisissant donc tout l'intérêt.

Halifax et Saint-Jean devraient être des ports nationaux. Ils appartiennent au peuple canadien. Ce devrait être de grands ports francs. Ce n'est que par l'établissement de tels ports que les produits de notre grand pays pourront concurrencer ceux de l'étranger. Ce port est une grande entreprise nationale, et nous ne réussirons qu'en le traitant en cette qualité. Mon ambition est d'en faire le port le moins dispendieux de l'univers.

Le premier ministre a prononcé ces paroles à Saint-Jean, selon le compte rendu du *Telegraph-Journal* de cette ville.

Dans l'*Ottawa-Journal* du 1er juillet 1930, je lis ce passage :

Le port de Saint-Jean devrait être un grand port franc, un port national, et je m'engage à faire en sorte qu'il en soit ainsi. On dit que je suis opposé au port de Saint-Jean tel qu'on l'administre à l'heure actuelle. Je suis opposé à la perception de péages dans ce port vu que cela est de nature à en empêcher l'expansion. Mon ambition est d'en faire le port le moins dispendieux de l'univers.

L'ennui vient de ce que l'administration du port est régie par la loi de la commission du port et que cette loi pose les principes dont une commission doit s'inspirer dans l'accomplissement de sa tâche. Un article de cette loi établit que la commission doit prélever des recettes et que ces recettes, comprenant les droits de quayage, doivent suffire pour remplir les obligations énumérées dans la loi. Cet article se lit :

19. (1) La corporation peut prélever les droits établis par règlement et peut, par règlement, changer les droits que la présente loi autorise de prélever, aux conditions et moyennant les sommes d'argent que la corporation juge opportunes.

...et ainsi de suite. On doit comprendre qu'en fixant ces droits, la commission doit tenir compte des dépenses qui lui incombent en vertu de l'article 22 de la loi, dont voici le texte :

a) Le paiement de tous les frais nécessaires déboursés pour la perception dudit revenu, et pour l'administration et le fonctionnement des services du port, et pour l'entretien et la réparation ordinaire de ses ouvrages et de ses facilités.—la dépense de tout revenu devant être sujette à la surveillance et au contrôle du ministre.

L'hon. W.-E. FOSTER.

b) Le paiement de l'intérêt sur toutes débetures émises sous l'autorité de la présente loi.

...et ainsi de suite. Par conséquent, tandis que la commission désire abaisser les droits aux niveaux de ceux de Boston, Baltimore et autres ports de l'Atlantique, elle doit percevoir assez de recettes pour acquitter ses frais, pour payer l'entretien du port et, si possible, faire le service d'une certaine partie de l'intérêt dû sur ses emprunts.

En ma qualité d'ancien président d'une commission de port, j'approuve les principes exposés par le premier ministre; mais je constate que, pour rendre nos ports libres ou réduire leurs droits de quayage en vue de leur permettre de concurrencer les ports américains de l'Atlantique, il faudra reviser les lois qui régissent dans le détail l'administration des commissions de ports. L'état financier du pays ne permettrait pas, pour l'heure, d'agir de la sorte. Mais il faut espérer qu'on réalisera dans la pratique, un de ces jours, le principe exposé par le premier ministre, pour que Saint-Jean et Halifax bénéficient de l'abaissement des droits et deviennent ainsi plus attrayants.

On m'a souvent demandé pourquoi un quai coûte plus cher à Saint-Jean qu'ailleurs. Cela est dû aux marées de la baie de Fundy, qui obligent à élever les quais de 25 pieds de plus qu'à l'ordinaire, augmentant ainsi la dimension cubique des ouvrages. Mais la différence du niveau de l'eau, à marée basse ou à marée haute, dans le port de Saint-Jean, n'est pas plus considérable que dans d'autres parties du monde. On n'a qu'à faire de telles comparaisons pour répondre à ceux qui prétendent que cette variation nuit à la navigation.

Un honorable sénateur a dit, l'autre jour, que la commission du port de Montréal a fait le service de ses intérêts chaque année. Nous nous en réjouissons tous, mais je note qu'on doit ajouter aux dépenses nécessaires pour permettre aux navires d'entrer à Montréal les frais du chenal qu'il faut établir vers ce port. Si les frais de construction sont plus élevés dans le port de Saint-Jean qu'à Montréal, ce désavantage est compensé de bien des manières.

On a aussi dit que la marée nuit à la navigation. Bien que cette variation soit considérable, ses désavantages ne sont pas limités à Saint-Jean. A Bristol, il y a une différence de niveau de 42 pieds; à Avonmouth, de 40 pieds; à Newport, canal de Bristol, 38 pieds; à Cardiff, 36½ pieds; à Barrow-Pier, 28 pieds; à Liverpool, 27½ pieds et à Saint-Jean, 26½ pieds. On voit donc que la variation est plus