

M. OSLER : L'honorable ministre pourrait-il me dire combien l'année dernière il est entré de tonnes de marchandises à Port-Arthur et à Fort-William, et combien il en est sorti ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Je n'ai pas ce renseignement.

M. OSLER : Je ne suis guère en mesure de m'expliquer comment fonctionnera ce système de tonnages, mais je crois la chose plus sérieuse que le ministre ne le pense. Prenons par supposition un vaisseau de 2,000 tonnes faisant le trajet de Port-Arthur ou de Fort-William à l'un de nos ports de la baie Georgienne; on peut compter vingt-huit voyages pendant la saison de navigation, et ce serait, par conséquent, \$560 que ce vaisseau aurait à payer. C'est là une taxe énorme. Et si ce vaisseau arrête à l'un et à l'autre de ces ports, comme beaucoup le font, la taxe sera double. Il est probable qu'à l'avenir, cette pratique d'arrêter aux deux ports va se généraliser dans une plus large mesure. Je me suis laissé dire que des élévateurs de très grande dimension se construisent en ce moment à Port-Arthur, et que là se trouvent les élévateurs pour le nettoyage des grains. Si donc un vaisseau de 2,000 tonnes, après avoir été à Fort-William, arrête à Port-Arthur pour y compléter sa cargaison, il aura dû payer pendant le cours de la saison plus de \$1,100 de droits. Une capacité de 2,000 tonnes n'a rien d'extraordinaire, même aujourd'hui, et il est probable que les bâtiments vont rapidement augmenter de volume. Je suis sûr qu'avant cinq ans nous en aurons plusieurs d'une capacité de 3,000 tonnes. Pour un vaisseau de ce tonnage, l'impôt serait de \$740, et de \$1,480 s'il arrête à l'un et l'autre port. Voilà des droits qui, à mon sens, devront faire grand tort à Port-Arthur et à Fort-William. Comme résultat, nous verrons probablement le trafic se diriger vers Duluth. Il va sans dire que je n'ai pas eu l'occasion de vérifier ces chiffres; mais, s'ils sont exacts, le projet, je le répète, comporte des conséquences plus graves que le ministre ne semble le croire. Ce droit d'un centin par tonne est exorbitant. Je ne sais pas que dans aucun port de ce pays il se perçoive des droits aussi élevés.

M. MONK : Mon honorable ami le député de York-ouest m'a paru être sous l'impression que la gauche entendait s'opposer à la législation qui doit profiter à ces deux ports si important de Fort-William et de Port-Arthur. En ce qui concerne ce côté-ci de la Chambre, ce n'est pas, je dois le dire, la direction que ce débat a prise.

M. CAMPBELL : Il y a pourtant la question de franchise. J'ai compris que le chef de l'opposition (M. Borden) voulait qu'on en fit des ports francs.

M. CAMPBELL

M. MONK : C'est l'objet dernier que chacun de nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons en vue en discutant la question. Ceux qui n'habitent pas Port-Arthur, ou qui n'y ont pas d'intérêt à soigner, peuvent bien penser qu'il n'y a pas grand mal à permettre aux citoyens de ces ports importants d'avoir chez eux le régime suranné d'une commission du havre et de taxer, dans la mesure qu'a indiquée, le député de Toronto-est (M. Kemp), les bâtiments qui s'y arrêtent, dès que le reste du Dominion demeure indifférent au développement de ces ports. Nous avons, nous, d'autres vues. Pour ma part, et en tant que Montréal est concerné, je maintiens que ces deux ports importent tout autant à notre propre navigation que le port de Montréal même. Nous croyons que ces deux ports, encore dans leur enfance,—pour me servir de l'expression de mon honorable ami le député de Middlesex (M. Gilmour),—ne devraient pas être soumis à un régime dont Montréal a retiré bien peu d'avantages. Ce système de commissaires de havre a été créé pour la ville de Montréal longtemps avant la confédération, à une époque où la question du transport, que nous avons discutée ici dans cette Chambre pendant des mois, ne hantait pas encore les esprits. Chaque port était sensé n'avoir à compter que sur ses propres ressources pour vivre et se développer. Montréal doit son avancement aux hommes entreprenants et clairvoyants qui ont agi comme commissaires ou ont autrement aidé à cette œuvre. Je ne sais pas que le présent gouvernement ait rien fait de plus pour le port de Montréal que de poursuivre, à l'instar des gouvernements antérieurs, l'application du régime qui consiste à autoriser les commissaires du port à emprunter de l'argent ou à prêter le leur pour l'amélioration du port. Ce gouvernement n'a rien dépensé dans le port de Montréal, comme port national, sauf pour la construction d'une jetée en bas du courant Sainte-Marie. Le système s'est continué à peu près ce qu'il était à l'époque de son institution en 1848. Il a été très sévèrement critiqué, surtout depuis la confédération. Nous avons à Montréal une quadruple administration. En premier lieu, dans les commissaires du havre, nous avons des hommes qui ne sont pas directement responsables au peuple. C'est au gouvernement qu'ils ont à rendre compte de leurs actes. Leurs pouvoirs sont limités. Le bureau se compose d'hommes qui représentent différents intérêts, et ils ne peuvent entreprendre des travaux importants sans l'approbation du gouvernement. L'autorité y est divisée. L'exécution de projets importants y a souvent été retardée par suite de divergences d'opinion existant au sein même de la commission ou entre les commissaires et l'administration d'Ottawa, qui contrôle les actes de la commission. Il n'y a rien à dire contre la commission du port elle-même; ils se sont toujours montrés hommes de pro-