

diques de la question. Je ne suis nullement certain que la rivière Bow ne puisse être au point de vue juridique, considérée comme un cours d'eau navigable.

Le très hon. M. BENNETT: Certains renseignements que j'ai obtenus me porteraient à croire le contraire.

L'hon. M. DUNNING: Mon très honorable ami en sait plus long que moi là-dessus. Mais s'il fallait remettre en discussion la question de savoir si les eaux de ces provinces ont effectivement été cédées par le Parlement en 1930, ce serait, à mon sens, tout à fait regrettable, et il n'y aurait aucune utilité à cela. Les provinces auxquelles ces droits furent cédés en 1930, de même que le Parlement fédéral qui leur en fit la cession, croyaient que les eaux étaient comprises, et depuis cette époque il est certain que la Saskatchewan, en ce qui concerne certaines forces hydrauliques des régions septentrionales, s'est prévalu de l'autorisation que lui conféraient les conventions que nous discutons en ce moment. Je ne crois pas me tromper en disant que c'est depuis 1930 que l'on a concédé des droits de prise d'eau sur le Churchill, ou du moins que l'on a maintenus en vigueur certains droits déjà accordés là-bas, afin d'assurer l'aménagement de la puissante usine hydro-électrique dont l'énergie est utilisée, je crois, à Flin Flon, près de la limite qui sépare le Manitoba de la Saskatchewan. La Saskatchewan a pris des mesures en ce sens conformément à la convention, et je n'ai aucun doute que l'on pourrait relever des cas où quelqu'une des trois provinces de l'Ouest s'est fondée sur la supposition qu'elle pouvait agir en la matière, en vertu de droits que pour ma part, moi que la question intéressait vivement à cette époque, je crois que nous lui avons conféré en 1930.

Le très hon. M. BENNETT: Le Solliciteur général n'était pas de cet avis.

L'hon. M. DUNNING: Les observations qui ont été faites récemment du point de vue des trois provinces de l'Ouest visaient uniquement à dissiper tout doute possible. Personne n'a semblé douté de l'intention que l'on eut à l'époque où se fit cette cession.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 3e fois, est adopté.)

LOI DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA, 1934

LE CONTRÔLE DES EXPORTATIONS DE MUNITIONS PAR DES NAVIRES ENREGISTRÉS AU CANADA

La Chambre en comité sous la présidence de M. Sanderson reprend l'examen, ajourné le 11 février, du bill n° 9, tendant à modifier la loi de la marine marchande du Canada, 1934 et présenté par l'honorable M. Howe.

Sur l'article 1 (défense d'expédier des effets de guerre à des pays en état de guerre).

Le très hon. ERNEST LAPOINTE (ministre de la Justice): Monsieur le président, cet article fut étudié à fond en comité, mais il ne fut pas adopté alors, afin de permettre aux honorables députés de faire d'autres observations qu'ils auraient voulu faire.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du bill qui est lu pour la troisième fois et adopté.

PORT DE NEW-WESTMINSTER

EXTENSION DE LA ZONE ET RÉMUNÉRATION DES COMMISSAIRES

L'hon. C. D. HOWE (ministre des Transports) propose la deuxième lecture du bill n° 111, modifiant la loi des commissaires du havre de New-Westminster.

M. THOMAS REID (New-Westminster): Monsieur l'Orateur, il y a quelques jours, lors de l'étude de la résolution dont le bill s'inspire, quelques honorables députés vis-à-vis ont fait certaines affirmations relatives à l'administration du port de New-Westminster et je saisis cette occasion d'y répondre. Avant d'aborder ces déclarations, toutefois, il sera peut-être opportun de soumettre à la députation certains renseignements et données intéressants touchant l'activité qui règne dans ce port, révélant l'importance prise par le port en ces dernières années et la situation qu'il occupe parmi les ports canadiens.

Les statisticiens font voir que le port de New-Westminster, au point de vue de l'exportation à l'étranger, occupe la quatrième place au Canada, le port de Montréal occupant la première, celui de Vancouver la deuxième et celui de Saint-Jean la troisième. Quant au trafic général, comprenant le commerce d'importation et celui d'exportation, le port de New-Westminster occupe le sixième rang. Bien plus, pour ce qui est des expéditions de bois, c'est le port le plus important du pays; les statistiques démontrent que les exportations de bois y sont plus fortes que celles de tout autre port canadien, y compris celui d'Alberni. Il s'est exporté l'an dernier 283,151,033 pieds de bois, mesure de planche, du port de New-Westminster, en regard de 260 millions de pieds environ, mesure de planche, de bois et de billes expédiés par le port d'Alberni. Le port de New-Westminster n'est pas uniquement le débouché de New-Westminster et de la vallée du Fraser, mais aussi de tout l'intérieur de la Colombie-Britannique. Le chiffre des exportations provenant de Trail et des exportations de pommes de la vallée d'Okanagan donne un peu l'idée de