

puissent se servir du port à des conditions équitables; enfin, posséder, réglementer et exploiter toutes les voies ferrées du port et tous les quais. Voilà où nous tendions.

A propos de notre premier but, qui était d'augmenter l'outillage du port, nous avions à notre disposition le rapport de la commission Duncan. En passant, j'indique que l'une des causes des fameuses "revendications des Provinces maritimes", qui ont amené la formation de la commission Duncan, venait de la déception et du malaise nés du fait qu'on a retardé l'aménagement du port jusqu'en 1895 ou 1896. Qu'il me soit permis de consigner au hansard un extrait du rapport de sir Andrew Rae Duncan, qu'on pourra se rappeler quand le port de Saint-Jean demandera encore de l'argent:

Nous sommes convaincus que ni à Halifax ni à Saint-Jean—bien qu'à Saint-Jean les progrès aient été plus grands qu'à Halifax—il n'est possible, dans les circonstances actuelles, d'obtenir des améliorations adéquates pour le port. Nous recommandons qu'à l'égard de chacun de ces deux ports, le gouvernement fédéral établisse une commission de port statutaire dont les fonctions consisteraient à améliorer le port au point que graduellement—mais sans lenteur—des débouchés soient créés qui permettraient au commerce de s'étendre tant en hiver qu'en été. Le développement d'un port est autant une question d'outillage mécanique et technique, d'organisation commerciale et d'administration pratique que le développement de n'importe quelle entreprise considérable, manufacturière ou industrielle.

Nous croyons qu'il y va de l'intérêt public du Canada et de l'intérêt de l'accroissement et de l'expansion futurs de ses activités, que ses ports de l'Atlantique soient améliorés, tout comme ses chemins de fer et canaux l'ont été, bien que le développement de ceux-ci ait été opéré naturellement en premier lieu. D'après les témoignages que nous avons recueillis, nous croyons aussi qu'en raison des conditions actuelles du droit de propriété à ces ports, il n'y aura jamais assez d'initiative ni de généreux efforts de manifestés pour établir des ports réellement grands, car, à tout événement, il faudra, pour quelque temps du moins, créer un outillage qui soient même en avance sur l'expansion du Canada. Tout ce que les Pères de la Confédération ont dit sur l'importance, pour le Canada, d'avoir des entrées et des sorties sur l'océan Atlantique, ouvertes pendant toute l'année, est aussi vrai aujourd'hui qu'il l'était alors (et, du point de vue commercial, plus immédiatement vrai aujourd'hui qu'alors), et à l'égard des ports—aussi bien qu'à l'égard des chemins de fer—l'expérience de la dernière guerre est trop récente et sert trop à illustrer une phase du point de vue national et de la nécessité nationale.

Voilà sur quoi nous nous guidions dans la préparation d'un plan d'ensemble de travaux tenant compte des progrès futurs.

A l'heure actuelle, un ingénieur fort éminent, sir Alexander Gibbs, fait une étude des ports canadiens. Il se peut qu'il n'approuve

pas les décisions que nous avons prises lors de la création de la commission du port. Je ne l'affirme pas, mais les ingénieurs, comme les avocats, peuvent différer d'avis. Ayant préparé nos plans, nous avons consulté, quant à l'emplacement des quais, la fédération de la marine marchande du Canada, à Montréal, des armateurs, des capitaines et des marins, ainsi que les directeurs des chemins de fer, et nous avons obtenu l'approbation du ministère de la Marine et des Pêcheries. Je ne prévois pas de critiques à cet égard, mais je tiens à noter que nous avons pris l'avis de gens qui, pensions-nous, connaissaient bien les besoins du port et les endroits où il fallait placer les ouvrages.

Une statistique nous a indiqué les retards que subissaient autrefois les navires à l'entrée du port de Saint-Jean. Par exemple, une année, 60 bateaux ont dû attendre pour trouver la place voulue dans le port. Cela indiquait la nécessité d'augmenter l'outillage. Quand ce ne serait que pour ce motif, je suis sûr que le pays en général approuvera la requête dont nous sommes saisis.

Je remarque dans le bill qu'il s'agit d'un prêt: cinq millions serviront à la reconstruction de la partie incendiée et cinq autres millions, à l'exécution des plans originaux. J'espérais que le Gouvernement pourrait fournir une partie de l'argent, non pas par le moyen d'un prêt à la commission, mais par un crédit particulier. Je fondais cet espoir sur ce que, par le bill à l'étude, on impute sur le compte de la commission l'intérêt du coût d'établissement d'une partie des ouvrages incendiés et qu'il serait difficile pour la commission d'avoir à acquitter aussi l'intérêt sur les frais de reconstruction. L'expérience que j'ai acquise me porte à me demander comment elle pourra payer ce double intérêt.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Les ouvrages incendiés étaient-ils assurés pour leur pleine valeur?

L'honorable M. FOSTER: On a soulevé cette question peu de temps après l'incendie et d'aucuns ont critiqué la commission pour n'avoir pas assuré ces propriétés, critiques qui s'adressaient à la première commission. Comme j'en étais le président, je tiens à indiquer qu'après avoir examiné la question à fond, nous avons décidé de ne pas prendre d'assurance parce que l'association des assureurs cherchait à nous extorquer des primes exorbitantes, c'est-à-dire environ 3½ p. 100. L'assurance pour la pleine valeur des ouvrages du port, ou d'une partie importante aurait pris une trop forte proportion des recettes de la commission. Nous avons fait examiner la