

il est intéressant du point de vue national. Il y a plusieurs années, nous avons adopté une loi établissant la Commission du port de la tête des Lacs. A cette Commission fut conférée une autorité frontalière incluant les villes de Fort-William et de Port-Arthur. Nous avons ici une définition de l'étendue, mettons, des propriétés physiques qui sont à la portée de cette Commission, et c'est le chapitre 34 des statuts du Canada de 1958; et, en essayant de comparer cela avec les limites de Fort-William et de Port-Arthur, fixées dans la loi, il me semble que l'autorité des commissaires s'étend à un territoire beaucoup moins étendu que dans le cas des régions portuaires qui sont détaillées dans le bill et dans l'annexe.

L'honorable député de Stormont s'est donné la peine de consulter l'histoire. On le constate en retrouvant l'histoire de la tête des Lacs à l'annexe C, dans des noms comme ceux de «Donald A. Smith, un des premiers citoyens, de même que «George Stephen», «Francis Stephen», «Thomas Reynolds», et tous ces autres pionniers qui ont lancé le Pacifique-Canadien et qui ont obtenu une des premières parcelles de terrain, soit 77 acres, le 30 mai 1883, des autorités provinciales.

Le bill remet les choses en place. Le plus curieux, c'est qu'on se demande pourquoi il a fallu tant de temps pour remettre ainsi les choses en place, et on se demande aussi quelles seront les conséquences heureuses qui vont en découler. Nous sommes sûrs que le ministre aura toutes sortes de juristes, au comité, afin que nous puissions les interroger en détail. Il faudrait le prévenir, je suppose, qu'il y aura des représentants de Toronto, de Port-Arthur et, je présume, de Fort-William, qui voudront obtenir plus de détails techniques au sujet du port. Je sais que, vraisemblablement, le ministre dira qu'il n'avait pas du tout l'intention de fournir ce genre de renseignements; mais, à mon avis, c'est précisément le genre de choses que nous aimerions examiner, notamment à la lumière de ce que j'ai dit à propos de l'étendue des attributions des commissaires du port de la tête des Lacs, comparativement à l'étendue que les commissaires prévoient dans ce bill. La Chambre a été accusée, même par certains de ses principaux protagonistes, de ne pas avoir accompli grand-chose. A mon avis, ce bill, du point de vue de notre parti, a bénéficié de toute l'attention qu'il mérite. Nous pouvons donc nous dépêcher de passer à une autre de ces brillantes propositions que le ministre a à nous offrir aujourd'hui.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, j'aimerais savoir pourquoi Moosonee n'est pas compris dans ce bill. J'ai étudié la façon dont la compagnie de la Baie d'Hudson et d'autres entreprises se sont établies dans cette région, et s'en sont servi en

tant que port il y a de nombreuses années. C'est l'un des rares ports, en Ontario, qui va prendre un essor très rapide, dès qu'il se mettra à grandir, mais il n'en sera ainsi que si le gouvernement fédéral continue de manifester quelque intérêt pour cette région. On s'est demandé, et l'on se demande encore quand il en sera ainsi, et, à mon avis, c'aurait été avantageux si cette localité avait été comprise dans le bill, de manière à bien préciser l'ampleur de l'autorité portuaire et la région assujétie à sa compétence.

Je me demande si d'autres régions seront ajoutées, ou si l'on se propose d'en ajouter d'autres plus tard, ou encore si cette liste comprend tous les ports qui existaient avant la Confédération.

M. L. E. Cardiff (Huron): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre la parole à propos du bill. Nous en avons été saisis sans que j'en aie été averti. Toutefois, je tiens à relever que le lac Huron est doté de l'un des plus beaux ports de l'Ontario occidental. C'est un gros actif pour le pays, étant donné la valeur élevée des transactions qui s'y effectuent. Dans l'annexe, le premier paragraphe de la rubrique intitulée «Goderich» dit notamment:

L'ensemble et chaque partie d'un certain lopin ou d'une certaine étendue de terre se trouvant sous les eaux du lac Huron et de la rivière Maitland, étant un lot de grève situé vis-à-vis d'une partie du bloc «A»...

Et ainsi de suite. Vient alors la description. Sous les eaux du port de Goderich se trouve un puits de sel, à 1,700 pieds au-dessous de la surface de l'eau. Je me suis demandé, à propos de cette partie de l'annexe, ce qu'il adviendrait du puits de sel commencé là ces trois ou quatre dernières années et qui est maintenant d'une longueur de trois milles au-dessous de l'eau. Il est situé, je le répète, à 1,700 pieds au-dessous du niveau de l'eau. La mine de sel serait une belle excursion pour ceux qui ne sont jamais allés à Goderich. Je m'écarte un peu du débat peut-être mais je me demandais quels effets cette partie de l'annexe pourrait avoir sur cette mine de sel. Je pose la question au ministre.

M. l'Orateur: A mon avis, on devrait peut-être limiter ces questions à l'étude en comité alors qu'on examine les articles et les annexes, plutôt que de les poser alors qu'on étudie le principe du bill. La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote!

M. l'Orateur: La Chambre consent-elle à adopter la motion?

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 2^e fois, est renvoyé au comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.)