

ment on établirait des communications par voie ferrée avec les Provinces maritimes, mais qu'on aménagerait et outilleraient leurs ports de façon que les produits du Canada soient expédiés par les ports canadiens plutôt que par Boston, Portland, Baltimore et autres ports américains de l'Atlantique. Au cours des négociations du pacte fédératif, des personnalités fort éminentes ont prononcé des paroles de haut intérêt et fait des promesses précises à cet égard. Je ne veux pas m'attarder à l'histoire ancienne, mais je dois indiquer que ces expressions d'opinion légitiment le bill à l'étude, ainsi que l'intention qu'on a de nationaliser le port de Saint-Jean. Un homme d'Etat fort éminent a dit, à propos du chemin de fer Intercolonial, que par la réalisation de ces promesses, les ports des Provinces maritimes se classeraient parmi les plus considérables du monde, et que tous les produits de l'Ouest y passeraient. Dans un discours qu'il prononçait à Montréal, en faveur de la Confédération, sir Georges-Etienne Cartier a dit :

Durant six mois, chaque année, les Canadiens doivent s'adresser à leur voisins pour le transport de leurs marchandises. C'est intolérable. La Confédération doit se faire. Nous, Canadiens, enrichissons les Etats américains quand nous devrions enrichir nos propres états; nous devrions enrichir des ports comme Saint-Jean et Halifax.

On désirait naturellement, à cette époque, trouver un débouché au commerce canadien par la voie des ports canadiens. On craignait de perdre le privilège de l'expédition en transit des marchandises canadiennes par les ports américains et c'est pourquoi les avocats de la Confédération comprenaient l'importance d'emprunter des voies canadiennes.

Malgré les promesses de cette époque, on n'a guère agi en ce sens pendant de nombreuses années. Je me demande ce qu'aurait dit sir Georges si, se rendant au port de Saint-Jean trente ou trente-cinq ans plus tard, il avait constaté qu'on n'y avait pas encore établi d'outillage convenable. Durant cette période, les débouchés naturels semblaient devoir être les ports du Saint-Laurent en été et les ports américains en hiver.

En 1880 et 1890, le Pacifique-Canadien prit naissance, ayant à sa tête sir Thomas Shaughnessy. Ce dernier, étant allé consulter les autorités de Saint-Jean avec David McNicoll, on commença à croire qu'une grande partie des exportations du Canada pourraient se faire par ce port. Jusqu'en 1893 ou 1894, le gouvernement canadien a subventionné des lignes de navigation qui avaient leur port d'attache à Portland, Maine, et qui étaient alimentées par le Grand-Tronc. De concert

L'hon. W.-E. FOSTER.

avec le Pacifique-Canadien la population fournit trois millions de dollars qui devaient servir à démontrer au reste du pays la possibilité de faire de Saint-Jean un port national. Je signale ces incidents, non pour rappeler ce qu'ont fait les habitants de Saint-Jean, mais parce que la loi de la commission du port, dont je parlerai bientôt, autorisait la commission à assumer la charge des trois millions déboursés par la population de Saint-Jean.

Je n'ai pas l'intention de refaire l'histoire des débuts du port, tout intéressant qu'il soit, mais je veux rappeler que le port de Saint-Jean, contrairement aux autres ports canadiens, appartenait à la ville. On avait concédé à la population, en 1758, tous les terrains environnant le port, le sol immergé et les droits de pêche dans le port. On affermaient ces droits aux gens qui voulaient en faire usage, d'où naissait une source de revenus considérable pour la ville. Les choses étaient en cet état, en 1927, quand une loi du Parlement a constitué la commission du port de Saint-Jean.

J'ai eu l'honneur d'être choisi comme premier président de cette commission. Nous n'avions rien, pas un pupitre, ni un porte-plume, ni un encrier. A notre deuxième réunion, j'ai demandé au sous-ministre de la Marine, qui y assistait, où nous pourrions trouver de l'argent pour remplir nos fonctions. Il me répondit que nous ferions mieux d'en emprunter. Le premier acte de la commission a donc été d'emprunter de l'argent. J'imagine qu'après la présente requête, la commission nous demandera à diverses reprises la permission d'emprunter.

Il ne nous fallut pas beaucoup de temps pour constater que le port de Saint-Jean était constitué de façon étrange. Je n'entends pas blâmer ceux qui avaient créé l'outillage dont nous avons pris charge. La ville de Saint-Jean possédait le port. On en avait loué des parties à des entreprises particulières. La population de Saint-Jean avait construit des quais; le gouvernement aussi et le Pacifique-Canadien en avait construit d'autres, ainsi que des bâtisses. Notre deuxième geste a donc été de coordonner les diverses administrations qui avaient établi des tarifs différents.

Ensuite, nous avons élaboré un programme étendu de travaux destinés à améliorer le port, nous inspirant de trois idées: en premier lieu, la nécessité d'établir un outillage dépassant nos besoins de l'heure en vue de manipuler de façon efficace un volume d'importations et d'exportations de plus en plus considérable; ensuite, procéder de façon qu'avec le temps, tous les réseaux de voies ferrées