

chands de cette ville qui, en 1848 ou 1850, ont les premiers créé la commission du port de Montréal. Après avoir ainsi constitué leur conseil d'administration, ces mêmes hommes ont pris sur eux de faire creuser le fleuve entre Montréal et Québec, commençant par un chenal de 9 ou 10 pieds de profondeur, avec l'intention de l'approfondir jusqu'à 20 pieds, et finissant par lui donner 25 ou 26 pieds, profondeur qu'il avait lorsque, il y a dix ans, le département des Travaux publics, en a pris une partie à sa charge. Les commissaires du port de Montréal ont dépensé des sommes d'argent très considérables et, bien que ces sommes aient été perçues sur le trafic maritime entrant dans le port, cela n'a pas empêché le port de progresser et d'arriver à ce qu'il est aujourd'hui. Ces charges, au lieu d'augmenter, ont graduellement diminué, et elles sont aujourd'hui de 50 à 60 pour cent moindres qu'elles n'étaient autrefois. Sans doute, l'idée de faire de Montréal et de tous nos ports nationaux des ports francs est une belle et généreuse idée, que j'espère voir se réaliser un jour ou l'autre. Mais en ce qui concerne ces deux petits ports, les intéressés ont cru qu'avec une organisation comme celle que l'on propose, ils seraient en bien meilleure situation de voir exactement ce qu'il conviendra de faire pour assurer leur plein développement. Je le répète, si on permet que ces deux bills soient délibérés en comité, la troisième lecture en pourra être suspendue pour plus ample examen, et je fournirai d'autres renseignements sur la question en général.

M. KEMP : C'est pour cela que j'ai demandé au ministre si les citoyens de Port-Arthur et de Fort-William lui avaient fait savoir, soit de vive voix par écrit, qu'ils auraient aimé à choisir eux-mêmes un ou deux des commissaires.

L'honorable M. PREFONTAINE : Non, il n'en a pas été question.

M. KEMP : Je ne veux pas m'opposer à l'adoption de l'article 7, mais je sens qu'une fois admis le principe de faire payer ces droits de port, droits bien différents des quayages, vous aurez commis, à tout prendre, une bien grave erreur.

M. HENDERSON : A mon sens, cette question prend des proportions beaucoup plus considérables qu'elle n'en paraissait avoir quand le bill a été présenté, ou même lorsqu'il a été lu cet après-midi. Je suis heureux que cette discussion ait eu lieu ; elle nous a donné une très haute idée de l'importance de ces deux villes de Port-William et de Port-Arthur. Le ministre nous a dit qu'il avait été sollicité de présenter ces deux bills par une requête des citoyens de ces villes. Or, il me vient à la pensée que nombre de personnes sont tout autant intéressées à ce qui concerne ces ports que les habitants mêmes de Port-William et de Port-Arthur. On ne devrait donc pas consulter les habitants de ces villes seulement,

M. PREFONTAINE.

mais aussi ceux de Winnipeg, de Régina, de Calgary et de toutes les autres villes de l'Ouest, car ces ports sont, à vrai dire, les leurs. C'est par là que s'effectue, dans une très grande mesure, le transport des marchandises qui de l'Ouest se rendent dans l'Est. Il n'est pas juste, selon moi, d'autoriser les villes de Port-Arthur et de Port-William à imposer des droits sur l'immense trafic qui, partant de l'Ouest, traversera ces ports avant d'atteindre les provinces de l'Est et finalement la mer. Il me semble que le ministre aurait dû se rendre beaucoup plus loin qu'à Port-Arthur et à Fort-William pour se faire autoriser à présenter ces bills. Tout l'Ouest, à mon sens, aurait dû être consulté. Tout au moins devait-on se préoccuper des intérêts de ses habitants, puisque c'est eux qui vont payer les droits imposés sur le trafic passant par ces ports. Je crois que le ministre ferait bien, avant de s'engager dans cette voie, de retarder l'adoption de ce bill jusqu'à une autre session, s'il le faut, et d'étudier avec soin s'il est bien sage de la part du gouvernement de faire de ces deux ports des cas exceptionnels dans la solution du grand problème des transports en ce pays.

A mon sens, ce sont des cas exceptionnels, qu'il faut traiter d'une façon exceptionnelle. Beaucoup de nos lois s'écartent des anciens précédents, et posent de nouvelles règles, en vue des meilleurs intérêts du pays. Parce que, dans le passé, nous avons eu pour politique de faire administrer certains ports par des commissaires, cela ne doit pas nous empêcher de changer de méthodes, dès que les nouvelles sont meilleures que les anciennes. Je regarde Fort-William et Port-Arthur comme deux des ports les plus importants du pays. Je n'en connais aucun au Canada qui égale celui de Fort-William. Il est possible d'en faire un port excellent et commode à beaucoup moins de frais que tout autre port du pays. On peut, le long des bords de la Kaministiquia et de la rivière de la Mission, construire jusqu'à 25 milles de docks, sans qu'il en coûte beaucoup au pays, car la construction de ces docks est due à l'initiative privée. Le creusement de la rivière, qui constituerait le principal item de dépense, ne serait pas encore bien coûteux. A tous les points de vue, ces deux ports présentent un caractère exceptionnel. Leur situation moyenne entre l'Est et l'Ouest, sur la route que doit suivre la plus grande partie du trafic des importantes régions de l'Ouest, nous justifie de les traiter d'une manière absolument exceptionnelle. En tant que la chose me concerne, je suis tout prêt à dire que ces ports devraient être déclarés ports francs et les populations de l'Ouest autorisées à y faire passer leurs marchandises sans avoir à payer de droits. Nos efforts doivent tendre à diminuer les charges et non à les augmenter. Nous sommes à discuter ce qu'il convient de faire pour faciliter dans une plus grande mesure le transport