

son jugement. Pour ce motif, je m'abstiendrai d'insister sur cette proposition.

Me serait-il permis de soumettre à l'examen du ministre une idée d'ordre pratique concernant tous les ports canadiens. Tout d'abord, je désirerais signaler au comité un ou deux faits qu'a révélés l'enquête de la Commission royale sur les réclamations des Provinces maritimes, commission que présidait sir Andrew Rae Duncan. Je ne voudrais pas retarder inutilement les travaux du comité, mais je désirerais faire remarquer que la commission fut désignée par le présent premier ministre, et que le rapport qu'elle soumit est d'importance nationale. Entre autres recommandations, les commissaires insistèrent sur l'importance des expéditions par les ports canadiens. En citant cette partie du rapport, je n'ai pas pour but de réclamer en faveur d'Halifax, de Saint-Jean ou de tout autre port particulier. Mes remarques portent sur tous les ports canadiens, et cela étant, je les adresse au ministre de la Marine. Après avoir examiné les archives, et entendu les dépositions des témoins, voici ce que déclarèrent les commissaires:

D'après les archives que nous avons examinées, nous sommes arrivés à la conclusion que la Nouvelle-Ecosse avait été particulièrement mal partagée dans le traitement accordé aux réclamations qu'elle a présentées au gouvernement du Dominion à différentes époques, avec le résultat qu'aucune considération,—sauf les "conditions meilleures" ("Better Terms") de 1869, qui n'étaient qu'un remaniement de ce qui avait été fait en 1867,—ne fut accordée à ce qu'elle regardait comme ses intérêts et ses besoins spéciaux.

Je veux qu'on se rappelle ce passage du rapport de la commission Duncan. Ces mots ont été écrits après l'enquête menée par la commission. Voici la suite du rapport:

En tout cas, cela a eu pour résultat d'empêcher la cicatrisation que le temps et une bienveillante compréhension auraient pu amener, de laisser dans l'esprit de la Nouvelle-Ecosse un sentiment d'injustice continue, et l'impression que si elle était plus peuplée et plus influente, on l'eût mieux traitée.

C'est dans cette pensée, la considération d'un meilleur traitement pour les Provinces maritimes et tous nos ports canadiens que je vais proposer un amendement à inclure comme paragraphe 2 de l'article 4. Je pourrais faire de longues remarques à ce sujet, mais le ministre connaît tous les arguments qu'on a énoncés. Je pourrais citer l'assertion faite par le feu sir Henry Thornton, quand il était le président du réseau national, et son projet d'établir un bureau à Moncton, pour amener une coopération plus étroite entre les Provinces maritimes, ou pour employer son expression, entre le haut et le bas Canada. Je pourrais citer les vœux énoncés par d'autres commissions, mais sans entrer dans ces détails, je pro-

pose l'insertion du texte suivant comme paragraphe 2 de l'article 4:

Le Conseil ordonnera, disposera et fera en sorte que les marchandises destinées à l'exportation par mer, et consignées au Canada pour être transportées par le réseau national soit au point de départ, soit entre ce point et la mer, seront exportées par des ports canadiens, sauf si les expéditeurs ont spécifié un autre acheminement.

Je me permets de dire qu'en réclamant cet amendement je ne fais que prôner ce qui a été maintes fois demandé au gouvernement et au Parlement du Canada, c'est-à-dire que nos marchandises s'expédient par nos ports canadiens. Je pourrais citer des chiffres sur le tonnage et le reste, mais je ne pense pas que cela puisse aider à la cause car le ministre connaît parfaitement ces faits. Je désire féliciter le ministre pour ce très important projet de loi qu'il a présenté ainsi que pour les amendements qui ont été introduits dans le texte réimprimé. Je crois que le bill est plus satisfaisant avec les changements qui lui ont été faits. Je suis sûr que tous les bons Canadiens l'approuveront pourvu que nos marchandises s'exportent par les ports canadiens.

M. FINN: Peut-être mon honorable ami et collègue (M. Isnor) oublie-t-il que la disposition qu'il préconise a été précisément mise dans la loi concernant le chemin de fer Transcontinental, lequel était un accord législatif entre le Grand Tronc et le Gouvernement de cette époque.

M. ISNOR: En effet.

M. FINN: Or le Transcontinental étant devenu partie du réseau des chemins de fer nationaux du Canada qui l'a acquis, cette disposition s'applique à tous les chemins de fer qui font partie du réseau national. Au point de vue légal, on pourrait soutenir qu'il y aurait peut-être conflit entre une commission de port nommée par le gouvernement du Canada et siégeant à Ottawa et les personnes qui s'occupent d'obtenir des marchandises à transporter pour le réseau des chemins de fer nationaux du Canada. Bien que l'amendement proposé par mon honorable collègue d'Halifax lui tienne à cœur comme il tient au mien, je proposerais qu'avant de nous en occuper le ministre consulte le ministère de la Justice, ou le ministre agissant à titre intérimaire en l'absence du ministre de la Justice, pour savoir si l'insertion de cet amendement spécifique dans le projet de loi viendrait en conflit de quelque façon avec le contrat législatif que j'ai mentionné et qui est plus fort qu'une disposition de projet de loi. Lorsque le Gouvernement du Canada s'empara du Transcontinental il assumait une double responsabilité. Le Gouvernement la plaça d'abord sur le Grand-Tronc, puis il l'assuma de nouveau lors-