

à cet égard. D'ailleurs, peu importe, pour le moment, l'application de ce système d'une façon générale, si nous adoptons la proposition de l'honorable député (M. Clancy). Il faut se garder de créer aujourd'hui, relativement à Fort-William et à Port-Arthur, une situation qui manquerait de stabilité, et il ne faut pas s'exposer au risque de recommencer, à brève échéance, l'œuvre déjà accomplie au bénéfice de ces ports et de tous nos autres ports nationaux. En faisant de Fort-William et de Port-Arthur des ports francs, nous ne commettons pas d'injustice à l'endroit des ports canadiens de l'Est; car les ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax sont intéressés, dans une très large mesure, à ce que les ports de l'intérieur soient des ports francs, puisque dans la mesure même où ces ports pourront concurrencer Duluth, dans cette mesure-là même les ports canadiens de l'Est bénéficieront des transports. Le gouvernement doit bien se garder de s'engager, sans mûre délibération, à l'application d'un système comme celui dont il nous trace les grandes lignes dans le bill en discussion. Et en cela il consulterait non seulement les intérêts de Fort-William et de Port-Arthur, mais encore ceux des transporteurs de céréales, ceux des populations agricoles de l'Ouest, ainsi que les intérêts de nos ports nationaux sur le Saint-Laurent et dans les provinces maritimes.

A mon avis, le gouvernement devrait user d'une sage temporisation, avant de faire adopter ce projet de loi par la Chambre, et cela afin de constater s'il est urgent, dans l'intérêt public même, de faire de ces ports de l'intérieur des ports francs et nationaux, c'est la véritable acception du terme.

Sir WILFRID LAURIER: L'avis exprimé par le chef de l'opposition semble marqué au coin de la sagesse, et je conseillerais à mon collègue le ministre de la Marine et des Pêcheries de remettre à l'étude les différents articles du bill en discussion, sans toutefois le retirer des mains du comité.

M. SPROULE: Le gouvernement, à mon avis, devrait attendre le rapport de la Commission des transports, afin de pouvoir bénéficier de ses lumières et d'être en mesure de résoudre la question en pleine connaissance de cause.

L'honorable M. PREFONTAINE: Avant de demander que le bill soit voté en troisième délibération, j'attendrai que la question ait été plus mûrement étudiée. En me rangeant à l'avis des citoyens des localités en question, intéressés à l'élaboration du bill à l'étude, je dois l'avouer, je n'ai pas fait entrer en ligne de compte la question dans tout son ensemble. J'ai visité Duluth, à titre de commissaire du port de Montréal, et si je ne me trompe, je ne saurais affirmer la chose avec certitude—Duluth n'est point un port public, mais il est sous la

direction de plusieurs importantes compagnies d'intérêt privé.

M. KEMP: A Montréal et à Québec, les droits de port se perçoivent pour les besoins des docks, et, dans le cas de Montréal, probablement aussi pour l'approfondissement du chenal. Il n'y a aucun parallèle à établir entre ces droits et ce que l'on propose par ce bill. Les docks existent actuellement à Port-Arthur et sont la propriété des grandes compagnies de chemins de fer. Si d'autres sont construits, ceux qui en auront fait les frais auront droit d'en faire payer l'usage. Adopter ce projet de loi, c'est consacrer le principe de l'imposition par l'Etat d'un droit sur les transports.

N'ayant pas encore devant nous de renseignements sur les droits imposés à Duluth et autres ports américains, nous commettrions une faute, je crois, en appliquant ce principe à Port-Arthur et à Fort-William, probablement les seuls ports canadiens sur les Grands Lacs qui soient destinés à acquérir une importance considérable.

Tout minimes que sont ces droits, les expéditeurs les verront constamment se dresser devant eux, ce qui aura pour effet de détourner le trafic au profit des ports américains. Aussi, quoi qu'il advienne de ce bill, j'espère que le gouvernement, comme il l'a déjà fait dans le passé, assumera la légère charge que ces droits représentent. J'aimerais à savoir si les personnes qui ont demandé cette législation ont bien compris que toutes nominations de commissaires se feraient par le gouvernement. Il est d'usage, comme le ministre le sait, que le conseil de ville et la chambre de commerce participent avec l'Etat à la nomination des commissaires d'un port; et il me semble qu'il serait sage de donner aux citoyens de Port-Arthur et de Fort-William l'occasion de nommer eux-mêmes un ou même deux de ces commissaires.

L'honorable M. PREFONTAINE: Je me suis laissé dire que les parties intéressées—les chambres de commerce—ayant pris connaissance du projet de loi et l'ayant approuvé, en avaient demandé l'adoption suivant sa teneur. Plus tard, quand ces ports auront pris plus d'importance, il pourra devenir nécessaire d'augmenter la composition du bureau; mais, pour le présent, le département est d'avis, avec l'approbation des parties intéressées, que les trois commissaires nommés par le gouvernement suffiront aux besoins de chacun de ces ports. La même règle ne s'applique pas partout. A Montréal, pendant un grand nombre d'années, la commission du port n'était pas constituée comme elle l'est à présent; et, comme démonstration de l'excellence du principe d'établir ainsi des conseils d'administration des ports, je puis dire que le port de Montréal n'aurait jamais, j'en suis fermement convaincu, pris un aussi rapide développement et n'aurait jamais eu l'importance qu'il a aujourd'hui, sans l'énergie et l'esprit d'entreprise de certains mar-