

viron 300,000 âmes, je pense que ce serait une folie de prétendre qu'il n'est pas nécessaire de continuer la construction des quais et de réaliser d'autres améliorations. Jusqu'à présent presque tous les fonds ont été dépensés dans la partie supérieure,— dans cette partie qui ne peut pas offrir des facilités aux vaisseaux fréquentant Montréal, et la raison invoquée était que cette partie du port de Montréal offrait, disait-on, les avantages les plus considérables qu'on pût y trouver et que, par conséquent, les travaux devaient être exécutés là. Des millions de piastres y ont été dépensées et il faut y mettre d'autres fonds parce que ces travaux sont commencés et qu'ils doivent être complétés. Voilà comment les choses se sont passées. Est-il sage de la part du Gouvernement de déclarer que cet argent sera dépensé là et non pas ailleurs? Le Gouvernement n'a-t-il pas parfaitement le droit d'insérer dans le projet de loi autorisant cette avance aux commissaires, une disposition décrétant qu'une certaine proportion des fonds sera affectée à la partie inférieure du port? Je dois dire qu'il ne saurait mieux faire.

L'honorable M. OGILVIE: Les fonds ont été dépensés.

L'honorable M. DRUMMOND: J'ai signalé dans les quelques observations que j'ai présentées les faits relatifs à cette dépense, et j'ai montré à la Chambre que pendant les vingt-cinq dernières années on a dépensé dans la partie est \$1,100,000, et dans la partie ouest \$504,000.

L'honorable M. FORGET: Pourquoi cette dépense a-t-elle été faite?

L'honorable M. DRUMMOND: Pour des quais. Pendant les vingt-cinq dernières années on a pris les élévateurs du chemin de fer canadien du Pacifique comme base de la ligne de division; à l'est du carré Dalhousie on a construit des quais donnant une surface de 12,180 pieds, et dans la partie ouest, 2870 pieds, et les fonds ont été dépensés à peu près dans la même proportion. On a dépensé dans la partie ouest un demi million en chiffres ronds, et dans la partie est un million cent mille piastres.

L'honorable M. SCOTT: Vous comprenez le mur de pierre entre les bassins?

L'honorable M. DRUMMOND: Je crois que oui. En réalité, tel est le coût des quais. Je vous ai donné le nombre de pieds et les frais qu'il a fallu encourir pour leur construction. On semble croire, en dehors de Montréal, que ce port a été encombré et que le trafic maritime n'y a pas trouvé les avantages qu'il aurait dû avoir. Cela n'est pas exact. Le fait est—et n'importe qui peut le constater par lui-même—qu'un grand nombre de quais sont inoccupés à l'heure qu'il est.

L'honorable M. FORGET: La question n'est pas de savoir si les fonds ont été dépensés dans la partie est ou ouest.

L'honorable M. DRUMMOND: Mais c'est la question qui a été soulevée par l'honorable Sénateur qui a parlé.

L'honorable M. FORGET: Je ne me préoccupe guère de cela. Je crois que tout le monde à Montréal est à peu près unanime à déclarer qu'il faut affecter des fonds au creusement de nouveaux bassins, à la construction de quais, et aussi d'une cale sèche, et pour le prouver je lirai une requête qui fut envoyée ici de Montréal en 1894. Elle se lit comme suit:—

Nous, les soussignés représentant les diverses lignes de paquebots océaniques et les intérêts maritimes généralement du port de Montréal, désirons représenter à Votre Excellence en Conseil:

Le désavantage de ne pas avoir une cale sèche et l'absolue nécessité qu'il y a d'en construire une au plus tôt nous apparaît d'une manière de plus en plus évidente à chaque saison de navigation. Comme chaque saison ramène sa récolte de sinistres maritimes, cela indique la situation très désavantageuse dans laquelle nous sommes placés en n'ayant pas une cale sèche moderne capable de recevoir les paquebots océaniques actuellement utilisés et ceux qui à l'avenir, on peut facilement le prévoir, auront une longueur et un tonnage beaucoup plus considérables. Un port important, de la grandeur de celui de Montréal, n'ayant pas de cale sèche pour recevoir les vaisseaux océaniques, est une étrange anomalie. Nous ne connaissons aucun port ayant un tonnage annuel égal à celui du port de Montréal, qui n'ait pas un bassin de radoub capable de loger les grands navires qui semblent être ici complètement ignorés.

Puis, cette requête est signée par les compagnies suivantes:—

Kingman, Brown et Cie.  
 William Johnston et Cie., (à responsabilité limitée)  
 H. G. Johnston, directeur local.  
 Harlan, Ronan et Cie.  
 I. C. Coal mining Co., (à responsabilité limitée)  
 William Nelson, secrétaire.  
 Alex. Stoddard et Cie.  
 Henry Dobell et Cie.  
 J. et B. McSea.