

seulement les ports artificiels construits grâce à des débours d'argent, mais aussi les ports naturels.

D'autre part, la première affaire de pêche signalée en 1898 (A.C. 700) établit que le transfert des ports publics s'applique à tout ce que ce terme désigne normalement, compte tenu des circonstances qui entourent chaque cas, et ne se limite pas simplement aux parties où des travaux publics ont été exécutés.

Je soutiens qu'en appliquant tous les critères sanctionnés par la jurisprudence, il y avait un port public à Cornwall à la date pertinente, soit 1867, et qu'au point de vue du droit, Cornwall devrait être compris dans l'annexe de l'accord qui fait l'objet du présent bill.

Il ne fait aucun doute que Cornwall était un port fluvial important bien avant la Confédération; c'était un port actif au moment de la Confédération et il a continué d'être un port important depuis ce temps-là.

Les premiers colons se sont établis à Cornwall en 1776, il y a près de deux siècles, et furent suivis en 1784 d'un groupe important de loyalistes. Il semble manifeste que les loyalistes ont choisi l'emplacement actuel de la ville de Cornwall pour s'y établir à cause de sa situation sur le Saint-Laurent, en aval des rapides du Long-Sault. Dans son ouvrage intitulé *Lunenburgh* et publié en 1890, le juge J. F. Pringle relève le passage suivant paru dans le *Gazetteer of Upper Canada* de Smith en 1799:

En remontant le Saint-Laurent vers l'ouest depuis la Pointe-au-Bodet, par le lac Saint-François, on emprunte généralement la rive nord.

Après avoir signalé le canton de Charlottetown, le *Gazetteer* poursuit en ces termes:

Le canton de Cornwall vient tout de suite après. Au premier plan s'étend le village d'un mille carré, en bordure d'une large baie du fleuve. Le canton d'Oznabrock est situé en amont de Cornwall... Les rapides du Long-Sault se trouvent en face de ce canton. Les navires qui remontent le fleuve longent la rive nord pour la plupart, car la rive sud n'est pas colonisée...

Un peu plus loin dans son récit, Smith dit ceci:

Edwardsburg est le prochain township, dans lequel s'étend sur un mille carré, à proximité de ses limites, la localité de Johnstown. Cette localité, ainsi que la ville de Cornwall, constituent un choix très judicieux, parce que l'une se trouve immédiatement en amont, et l'autre immédiatement en aval des rapides du haut Saint-Laurent.

Dans son livre fort intéressant, intitulé «Lumière sur le Saint-Laurent», Jean L. Gogo cite, à la page 236, le passage suivant des mémoires du capitaine T. G. Anderson:

Mon père et ses enfants, ainsi que les hommes de sa compagnie, se virent allouer des terres à Cornwall... En ce temps-là, le seul mode de transport de Montréal à Kingston était le bateau... Le 20 octobre 1795, j'observais avec envie un bateau qui contournait la pointe à Gray's Creek... L'ayant

hélé, l'homme de barre vira vers la rive et, moyennant cinq shillings, consentit à m'emmener jusqu'à Kingston. Je m'embarquai le cœur léger...

C'est bien la preuve qu'au début du XIX^e siècle, le fleuve, devant Cornwall, servait de port régulier. Dès 1799, un service de transporteur était établi entre Cornwall et Saint-Régis. Vers 1820, une péniche à chevaux a commencé à fonctionner entre Cornwall et Côteau-du-Lac. Le juge Pringle, dans son livre intitulé *Lunenburgh*, raconte ce qui suit à la page 107:

Vers 1824-1825, on a mis en service, sur le même trajet, un petit vapeur. Le vapeur suivant a été le *Neptune*, qui a fait la navette entre Cornwall et le Côteau de 1823, ou 1829, jusqu'en 1840, année où lui a succédé le *Highlander*, qui avait été lancé au Côteau en 1839.

Un autre navire fut mis en service sur le lac Saint-Louis, entre Lachine, Beauharnois et les Cascades... Le service de diligences de Dickenson desservait la route entre Montréal et Lachine, les Cascades, Côteau-du-Lac, Cornwall et Prescott en correspondance avec les vapeurs en service sur les lacs Saint-Louis, Saint-François et Ontario.

La citation confirme que le trafic franchisait la distance entre Côteau et Cornwall par voie d'eau, et qu'il se dirigeait ensuite vers Prescott, en direction ouest, par diligence.

Même avant 1867, on a fait allusion au havre de Cornwall. C'est ce qui ressort des «Notes américaines», de Charles Dickens, publiées en 1850, et dont parle Jean Gogo à la page 174 de «Phares du St-Laurent». Dickens raconte le voyage qu'il a fait, en 1842, entre Kingston et Montréal, à bord d'un navire à vapeur jusqu'à Dickenson's Landing et ensuite en diligence jusqu'à Cornwall. Voici ce qu'il a écrit:

Il était près de 10 heures lorsque nous atteignîmes le quai où était accosté le vapeur employé pour l'étape suivante. Nous sommes montés à bord et nous sommes allés nous coucher. Le navire est resté amarré toute la nuit et s'est mis en route dès la levée du jour.

Le quai dont parle Dickens avait été aménagé quelques années auparavant au bas de la rue Pitt...

M. l'Orateur: A l'ordre! L'Orateur reconnaît le bien-fondé de certaines des revendications que formule le député au nom de la ville de Cornwall, mais se demande si ces observations ne seraient pas plus opportunes lorsque le comité examinera l'article qui énumère les ports visés par l'entente. A l'étape de la deuxième lecture, nous analysons le principe général du bill. J'ai accordé à l'opinant une certaine latitude—je comprends l'argument qu'il veut faire valoir—mais je suis d'avis qu'il ferait mieux d'attendre la discussion article par article s'il veut expliquer pourquoi tel ou tel port aurait ou n'aurait pas dû être inclus.

M. Lamoureux: En toute déférence, monsieur l'Orateur, j'arrivais tout juste à la