

sont retarder le développement de ces ports. Les citoyens de Fort-William et de Port-Arthur eux-mêmes sont souverainement intéressés à ce qu'on ne grève pas ces ports de droits et de taxes qui tendraient à dévier le trafic vers le sud. Je ne saurais me prononcer, en connaissance de cause ni parler de science certaine, de la situation des transports qui s'effectuent du port de Duluth. J'ai envoyé quérir certains documents indiquant la distance relative de Port-Arthur et de Fort-William de certains centres de distribution dans l'Ouest, comparativement à la distance de ces points de Duluth, par une voie ferrée qui sera probablement construite. Puisqu'il est possible que les transports puissent dévier au moyen d'une communication directe entre les grands centres de distribution de l'Ouest et Duluth, en présence de pareil danger, avant d'inaugurer pareil système, n'avons-nous pas le droit de réfléchir sérieusement et d'étudier mûrement la situation des transports à Duluth, et surtout ne faut-il pas se demander si l'adoption de pareille mesure ne tournera pas éventuellement à notre détriment dans un avenir rapproché? Le port de Duluth est notre concurrent par excellence et ce port, paraît-il, est admirablement outillé et rien ne s'oppose à ce que les transports s'acheminent vers ce centre.

Le ministre de la Marine peut-il éclairer la Chambre sur les transports à Duluth? À mon avis, cela est une des premières questions qui s'imposent à notre attention, en étudiant cette mesure. Le projet de loi autorise l'établissement de taxes, de droits maxima, d'une façon subordonnée à l'approbation de l'Exécutif. Sans doute, il convient d'établir cette sauvegarde, mais il s'agit surtout ici du système adopté par le gouvernement, dans cette mesure tendant à l'imposition d'un droit sur le tonnage de tous les navires entrant dans ces ports. La distance de Winnipeg à Fort-William et Port-Arthur, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, est d'environ 426 milles, tandis que par le chemin de fer Canadien du Nord, elle est de 438 milles; et paraît-il, il serait possible de construire, de Winnipeg à Duluth, une ligne dont le parcours oscillerait entre 370 et 384 milles. Il serait possible de construire une autre ligne de 431 milles de longueur au plus. Par conséquent, si l'on prend Winnipeg comme centre de distribution, il serait possible de construire vers Duluth une ligne qui abrégerait de 60 à 70 milles le parcours de la ligne de Winnipeg à ces deux ports. Ainsi, au danger d'une concurrence des plus vives vient s'ajouter un autre danger aussi grave: la concurrence, au moyen d'une ligne de 431 milles de parcours tout au plus. La construction de cette ligne peut se réaliser presque immédiatement. Ainsi, on pourrait construire même cette année, une ligne de chemin de fer qui abrégerait la distance de 370 à 384 milles. En présence de ces faits, le ministre de la Marine, à mon avis, aurait dû, au préalable, mûrement étudier la situation des

M. R. L. BORDEN.

transports à Duluth, avant d'inaugurer pareil système et d'imposer des droits sur le tonnage des vaisseaux entrant dans ces ports.

Qu'on veuille bien comprendre qu'il n'entre pas dans ma pensée de retarder le moins du monde le développement de ces ports; je crois, au contraire, qu'il faut les développer et les outiller; mais en le faisant, il faut prendre garde de ne pas les placer dans des conditions désavantageuses vis-à-vis la concurrence qui va se produire, si elle n'existe pas déjà, entre ces ports et celui de Duluth.

Sir WILFRID LAURIER: La différence de longueur des lignes n'est que d'environ 50 milles ou, plus exactement, 42 milles, puisque la distance de Winnipeg à Port-Arthur est de 426 milles et de Winnipeg à Duluth, de 384 milles. Une distance de 42 milles ne compte pas pour beaucoup, après tout. Les prix sur toutes les lignes entre Winnipeg et les ports du lac Supérieur seront nécessairement ceux de la ligne la plus courte et, par suite, la moins coûteuse. Toutes les autres auront à ajuster leurs tarifs à ceux de cette ligne. L'idée qu'ont exprimée mon honorable ami (M. Borden) et l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), de ne pas grever outre mesure les ports des lacs ou, mieux encore, d'en faire des ports francs, mérite d'être sérieusement étudiée.

Je dois dire qu'en préparant ce projet de loi, nous avons agi d'après la requête des commerçants de Fort-William et de Port-Arthur. Avant de songer à faire de ces villes des ports francs, il conviendra d'élaborer un plan qui a une application générale. Nous sommes tous d'accord sur ce point, qu'il faut favoriser le développement de ces ports, et, dans ce but, nous n'avons pas cru pouvoir mieux faire que de nous conformer au plan proposé par les principaux intéressés. Il n'y a pas aujourd'hui un port au Canada qui ne doive son développement à ce régime qui consiste à permettre aux autorités locales de percevoir des droits et d'en employer le produit à l'amélioration des ports. L'idée de mon honorable ami n'est pas nouvelle; elle occupe en ce moment l'attention de la Commission des transports; mais, en attendant, nous avons pensé ne pas pouvoir mieux faire que de favoriser le développement de ce port suivant la méthode employée jusqu'ici.

M. R. L. BORDEN: La politique du gouvernement, depuis quelques années, avait été de faire disparaître, autant que possible, toutes les charges qui pesaient sur le trafic, et cette politique a été en partie appliquée.

Sir WILFRID LAURIER: C'a été notre système politique, et l'objectif visé par là est de faciliter le développement de la route du Saint-Laurent.

M. R. L. BORDEN: Pour le moment, je n'entends pas discuter ce système dans ses grandes lignes, car j'ai déjà émis mon avis