

maintenant. Le but que l'on a en vue aujourd'hui en donnant de cette manière cette aide aux commissaires est de leur assurer le bénéfice de l'abaissement du taux de l'intérêt. L'intérêt que l'on se proposait d'exiger en 1896 des commissaires du havre était de trois et demi pour cent. Ce projet de loi propose de le réduire à trois pour cent sur l'emprunt actuel.

L'honorable M. MACDONALD, (C.B.) : Le service des intérêts est-il en souffrance à l'heure qu'il est ?

L'honorable M. SCOTT: Je ne le crois pas. J'ignore s'il y a des arriérages. L'intérêt a été régulièrement payé.

L'honorable M. OGILVIE: Toujours.

L'honorable M. SCOTT: Je ne crois pas que les commissaires du havre doivent des arriérages pour l'intérêt.

L'honorable M. FORGET: Non, ils n'ont jamais laissé ce service en souffrance.

L'honorable M. OGILVIE: Ils n'ont jamais non plus reçu aucune faveur du Gouvernement.

L'honorable M. SCOTT: Les commissaires du havre jouiront par cette avance, du bénéfice du crédit national. Ils s'assurent un emprunt à un taux d'intérêt plus bas que s'ils empruntaient des fonds sur leur propre crédit. Le commerce de Montréal a toujours été en état de payer l'intérêt sur les emprunts prélevés de temps à autre pour assurer l'exécution de ces travaux. Si je ne me trompe pas, l'objection formulée par les adversaires de ce projet de loi contre l'affectation de \$750,000 à l'exécution des travaux projetés dans la partie est de la ville, est fondée sur la théorie que, si un bassin de radoub était construit, ces frais devraient être payés par le Trésor public, que le commerce de la ville ne devrait pas être imposé à raison de ce montant de \$750,000, ou de la somme requise, quelle qu'elle soit, pour la construction de ce bassin.

La question a été débattue et discutée très longuement et cela au grand préjudice de la ville, parce que les améliorations auraient dû être exécutées, d'après ce que l'on me dit, il y a plus d'un an, si les intérêts avaient pu s'entendre sur le mode

de dépenser ces fonds. Tout le monde admet que les facilités offertes par les quais à Montréal doivent être augmentées à raison de l'accroissement rapide du commerce de cette ville, et c'est afin d'aider les commissaires du havre à exécuter ce que l'on croit être le meilleur plan, que ce projet de loi est maintenant soumis à l'approbation de cette Chambre.

L'honorable M. OGILVIE: Je ne crois pas que le Secrétaire d'Etat l'ait fait intentionnellement, mais il n'a pas fait connaître la question d'une manière tout à fait juste, ou elle ne lui a pas été exposée d'une façon très impartiale. Je crois qu'il a dit que la majorité des commissaires du havre de Montréal voulait avoir ce bassin de radoub.

Il serait peut-être nécessaire de remonter un peu plus loin dans l'histoire de cette commission du havre afin de faire connaître cette question sous son vrai jour. Jusqu'à l'année 1873, la majorité de la commission du havre avait toujours été nommée par les différents corps représentant le commerce de Montréal, la Chambre de commerce, le maire de la ville, la Bourse au blé, les intérêts maritimes et ainsi de suite. Mais en 1873 ou 1874 le Gouvernement s'empara du contrôle de la commission du havre de Montréal, et nomma lui-même la majorité des commissaires.

Je ne dis pas qu'il n'était pas parfaitement juste et convenable qu'il dut en agir ainsi, mais à partir de ce jour là le Gouvernement prit la responsabilité du havre de Montréal. Jusqu'à cette date là, les commissaires du havre n'avaient, en retour de leurs travaux, que l'honneur attaché à cette position.

Maintenant, il est bien vrai, comme l'honorable Secrétaire d'Etat le dit, que le Gouvernement donnera aux commissaires du havre de Montréal les fonds nécessaires pour ces améliorations moyennant un intérêt moins élevé, vu que les obligations seront garanties par l'Etat, mais le Trésor public n'aura pas un sou à payer, et pourquoi le Ministre des Travaux publics, — car c'est lui et lui seul qui en agit ainsi — ajoute-t-il \$750,000 à cette somme pour la construction d'une cale-sèche, c'est là une question à laquelle les marchands et les intérêts maritimes de Montréal ne peuvent répondre. Ils ne peuvent comprendre pourquoi il en est ainsi. Je crois m'en rendre parfaitement compte.