

journal à la dévotion du gouvernement, et ce rédacteur n'est guère plus familier avec l'administration du port que l'homme dans la lune. Voilà un échantillon de l'administration de ce port, et, si le gouvernement, fidèle à son passé, persiste à nommer à ces charges des partisans politiques, d'une ignorance crasse en pareilles matières, je ne crains pas d'affirmer qu'il n'est dans l'intérêt ni des municipalités, ni du pays en général de confier à une commission l'administration de nos ports nationaux. La chambre de commerce de la ville en question, on se le rappelle, avait demandé au gouvernement du jour de créer cette commission du port. Mais aujourd'hui, si on consultait la chambre de commerce à ce sujet, tous les membres de ce corps sans exception lèveraient la main et s'écrieraient : Révoquez les pouvoirs accordés aux commissaires du port et revenons à l'ancien régime. Ils comprennent aujourd'hui les conséquences désastreuses découlant de l'administration de ces commissaires. Il y a quelques semaines, j'appelai l'attention du ministre de la Marine et du ministre des Douanes sur l'existence d'un grief au port en question. Une importante fabrique de conserve s'exploite dans cette municipalité, et une grande quantité de fruits, de maïs, de tomates, de pois et autres produits agricoles récoltés dans un rayon de 25 milles de cette fabrique s'expédie dans le comté voisin, à un mille ou un mille et demi de distance de ce port, dans des petits bateaux naviguant sur la baie de Quinté, ces bateaux entrant au port de Belleville, d'où leurs cargaisons sont transportées à la fabrique.

Une VOIX : Belleville, voilà donc le port en question.

M. PORTER : Oui, c'est Belleville même, et le rouge me monte au front quand je songe que c'est ainsi qu'on traite Belleville. Les propriétaires de la fabrique en question sont obligés de payer des droits de port aux commissaires pour ces produits, et quand ils s'adressèrent aux commissaires pour obtenir un dégrèvement, ils essuyèrent un refus. Si ce port était sous la juridiction de la municipalité, celle-ci pourrait redresser ce grief, et la municipalité bénéficierait bien d'avantage de ce régime. J'abonde dans le sens du député de Halton, quand il affirme que le ministre de la Marine devrait bien mûrement étudier ce projet de loi, parce qu'il y a d'importants intérêts en jeu. Port-Arthur et Fort-William sont la clef du réseau pour nos transports de l'ouest à l'est. Il ne faut pas les assimiler à des ports ordinaires mais les envisager au point de vue de la solution du problème des transports, et par conséquent il ne faut pas souffrir que des intérêts politiques portent atteinte à leur développement.

M. OSLER : Le "Huron" a été construit à Collingwood il y a quelques années, et c'était peut-être le meilleur vaisseau qui,

jusqu'alors, fût sorti des chantiers du Canada. Son tonnage net ou de registre est de 2,216. Il fait au moins un voyage par semaine de Collingwood à Port-Arthur, et dans son trajet arrête à Owen-Sound.

En supposant qu'il fasse vingt-huit voyages pendant la saison, ce sera, à raison d'un cent par tonne, \$616 qu'il devra payer en droit à Port-Arthur, et \$1,222 s'il arrête aussi à Fort-William. Si vous autorisez les commissaires des ports de Port-Arthur et de Fort-William à demander un cent par tonne, vous ne pourrez refuser cette même autorisation à Collingwood et à Owen-Sound. Si donc le "Huron" fait aussi escale à ces deux derniers ports et qu'on lui fasse payer ce droit d'une cent par tonne, il se trouvera qu'un seul bateau aura payé pendant une saison une taxe totale de \$2,464. Une pareille taxe aurait probablement pour effet de chasser de nos lacs tous ces vaisseaux. Les expéditeurs ne savent pas le moins du monde, j'en suis sûr, que le gouvernement se prépare à donner aux commissaires de Port-Arthur et de Fort-William les pouvoirs énoncés dans ce projet de loi. Le ministre laissera, je l'espère, ce projet en suspens jusqu'à ce que les navigateurs aient été consultés.

L'honorable M. PREFONTAINE : Les commissaires de ces ports ne peuvent exercer les pouvoirs que ce projet de loi leur confère qu'avec l'approbation de l'Exécutif.

M. OSLER : Et si le gouvernement refuse de les autoriser à exiger ce droit d'un pour cent par tonne, ils lui demanderont naturellement d'améliorer leur port à ses dépens.

L'honorable M. PREFONTAINE : Non pas. Il ne s'ensuit pas que le gouvernement leur permettra d'imposer un tarif qui soit préjudiciable au port. J'avoue que ce tarif maximum d'un cent par tonne est quelque peu élevé ; mais je présume que les autorités locales n'imposeront pas des droits qui nuisent à leurs ports. On se rappellera que ces projets de loi ont été présentés à la session dernière, ont subi l'épreuve de la deuxième lecture, ont été imprimés, puis sont restés sur l'ordre du jour jusqu'à la fin de la session. Personne, jusqu'à présent, n'a fait entendre de réclamations à leur égard, tandis que, d'un autre côté, les intéressés ont prié le gouvernement d'en hâter l'adoption. Quoi qu'il en soit, la discussion de cet après-midi a été pleine d'enseignements. Je n'ai pas le moindre désir de presser l'adoption de ce projet de loi, sans qu'une occasion ait été donnée de l'étudier de nouveau. En réponse à une question qu'un député m'a posée, je dirai que, durant l'année 1903, le nombre de vaisseaux arrivés à Port-Arthur a été de 332 ; capacité, 395,000 tonnes ;—vaisseaux sortis de ce port, 303 ; capacité, 343,000 tonnes ;—vaisseaux arrivés à Port-Arthur, 199 ; capacité, 62,850 tonnes ;—vaisseaux sortis de ce port, 204 ; capacité, 63,600 tonnes. En com-