

dans les affaires de cette localité. Dans un autre article de ce bill, il est décrété que tous les deniers perçus à ce port seront affectés, en premier lieu, au paiement du traitement du maître de port, car les commissaires ne touchent point de rémunération; et quant au reliquat des deniers perçus, ils seront appliqués à l'éclairage, à l'entretien des bouées et autres services tendant au perfectionnement de l'outillage du port. Je le répète, la chose peut s'effectuer de deux façons, soit par la création d'une commission composée de citoyens de la ville, soit par l'entremise de fonctionnaires du ministère de la Marine, à Ottawa. Or, les citoyens de cette ville nous demandent la création d'un bureau de commissaires ayant mission d'organiser ce port et de le doter de tous les perfectionnements voulus. Quant aux droits qu'il s'agit d'imposer, ils seront soumis à la réglementation du gouvernement. On appliquera à ce port le système en vigueur dans les ports de Montréal, de Québec et d'Halifax et dans toute autre ville où il existe une commission du port. Comme je l'ai déjà fait observer, la tendance actuelle est de dégrever l'administration de ces ports et d'imposer le moins de droits possibles aux navires qui entrent dans ces ports. La question soulevée par le député de Bothwell (M. Clancy) est sans doute fort importante; mais elle grèverait l'état de dettes s'élevant à des millions de dollars. Il ne faut pas l'oublier, la dette actuelle de la commission du port de Montréal atteint le chiffre de \$10,000,000, et c'est au moyen de droits acquittés à ce port qu'on pourvoit au service de l'intérêt de cette dette. Bien loin de relever les taxes de port, on les a abaissées, au cours des années dernières. Les commissaires du port de Montréal sont à la veille d'effectuer une nouvelle dépense de trois millions de dollars, ce qui portera le chiffre de leur dette à \$13,000,000. Je ne saurais dire le chiffre précis de la dette contractée par la commission du port de Québec. Je le répète, en se chargeant des dettes de ces différents ports, le pays serait grevé de quinze à vingt millions de piastres. Il est possible que dans un avenir plus ou moins rapproché, le pays se charge de ces dettes, mais à mon avis nous ne sommes pas en mesure d'épouser pareille responsabilité pour le moment, surtout, relativement à la mesure en discussion.

M. GILMOUR : Si le gouvernement décide, un jour, de dégrever les ports nationaux, en se chargeant de leurs dettes, ce système, à mon avis, ne différerait guère de celui qui consiste à accorder des primes à nos différentes industries nationales. J'ai une question à poser au sujet de la comptabilité relativement aux droits imposés aux navires : le gouvernement nommerait-il un fonctionnaire chargé de vérifier ces comptes pour l'Etat? Le ministre de la Marine n'a pas répondu à ma première question.

Je le répète, dans quel rayon en aval du lac, la juridiction, conférée aux commissaires

par ce bill s'étendrait-elle, et à quelle distance de Port-Arthur? Voici pourquoi je pose cette question : les commissaires du port de Montréal sont citoyens de cette ville et, sans doute, les commissaires du port de Port-Arthur seront également choisis parmi les citoyens de cette ville. Ils veilleront aux intérêts de Port-Arthur, de préférence à ceux de toute autre localité située dans un rayon de plusieurs milles, sur le parcours du lac. La même observation s'applique à Fort-William. Quant aux droits de port, le ministre n'est-il pas d'avis qu'il importerait de faire de Montréal un port franc?

L'honorable M. PREFONTAINE : Eriger Montréal en port franc serait sans doute une excellente réforme dont le commerce du pays ne saurait que bénéficier. Sans doute, ce principe ne saurait s'appliquer uniquement au port de Montréal; il faudrait le généraliser, et le pays serait grevé d'une dette énorme. Je ne suis guère renseigné au sujet des distances, mais si j'en juge d'après la description du port contenue dans l'article 2, il embrasse un rayon de dix à quinze milles.

M. R. L. BORDEN : La proposition du député de Bothwell (M. Clancy) soulève moins une question d'administration qu'une question d'intérêt public. Personne n'en saurait douter, les commissaires qui seront chargés de l'administration de Port-Arthur s'acquitteront parfaitement de leur tâche. Il ne s'agit pas ici d'une critique dirigée contre la mesure elle-même. Il s'agit de savoir si le gouvernement tient à déployer tous ses efforts et à prendre tous les moyens voulus pour empêcher qu'on ne retarde le développement de ces ports, par l'imposition de taxes qui pourraient aggraver le danger de la concurrence, de la part de nos rivaux de la république voisine. Tous les ports de l'est sont vivement intéressés au progrès de Port-Arthur et de Fort-William. Les ports de Montréal et des provinces maritimes sont souverainement intéressés à ce que les transports se dirigent vers Port-Arthur et Fort-William et à l'expédition du grain par la voie de ces deux ports. Si les transports se dirigent vers Port-Arthur, et si l'expédition du grain s'effectue par les routes canadiennes, les ports de l'est, sur le Saint-Laurent ou sur le littoral de l'Atlantique seront en meilleur lieu de bénéficier du trafic, que si les grains se dirigent vers Duluth. Que le gouvernement ne l'oublie pas, la concurrence est très vive dans la république voisine et l'acheminement du trafic à destination de l'est vers ces ports n'est qu'une mesure préliminaire à l'acheminement des transports en territoire canadien et à l'expédition des marchandises par la voie de ports maritimes canadiens. Voilà pourquoi, à mon avis, sauf en cas d'urgence absolue, le gouvernement ferait acte de sagesse en n'imposant aucune restriction et en n'établissant ni taxes ni droits qui puis-