

BILLS DU GOUVERNEMENT—*Suite.*M. Armstrong—*Suite.*

des gens de l'est—2288; on construit maintenant des vaisseaux de plus de 25,000 tonnes qui ne pourront pas passer sous le pont de Québec—2288; on ne peut pas abaisser les mâts de télégraphie sans fil—2289; voudrait que les plus grands navires pussent remonter jusqu'à Montréal—2289; c'est un désavantage pour Ontario, s'il faut conduire jusqu'à Québec les exportations—2290; en 1904, l'ouest a payé \$1,000,000 de plus qu'il n'aurait dû, pour ne pas envoyer par voie américaine—2290.

M. Monk—Le ministre de la Marine n'a discuté aucun des points de la question et n'a pas donné d'informations—2292; la dépense actuelle de la commission est de \$70,000 par année, et sera doublée par la nomination de ces trois commissaires—2292.

Hon. Brodeur—L'augmentation de dépense sera de quelques milliers de dollars seulement, mais amplement compensée par les avantages acquis—2293; le Gouvernement n'entend pas nommer des députés ou des sénateurs membres de cette commission—2293.

M. Monk—Le Gouvernement aura un jour ou l'autre à se charger de la dette de la commission du port de Montréal—2294; il vaudrait mieux le faire maintenant que le remettre à plus tard—2294.

En comité—2693.

M. Ames—Cette question intéresse le tiers du commerce du pays et 2,000,000 tonnes de fret—2693; situation actuelle pas satisfaisante—2694; le ministre a plu à tout le monde en présentant un projet de loi—2694; avant 1896, pendant 40 ans, la commission a bien fonctionné—2695; la commission, après l'avènement du présent gouvernement, a cru bien faire en acceptant l'argent à 3 pour 100 qu'il offrait, au lieu de payer, comme avant, 4 pour 100 au public—2696; le Gouvernement a alors posé ses conditions et imposé pour les travaux "son consentement et son approbation" 2696; le "concours" s'est changé en "dictature"—2696; les commissaires se sont dégoûtés d'être contre-carrés—2697; l'attitude du Board of Trade de Montréal—2697; l'hon. M. Tarte et le plan n° 6—2697; l'hon. M. Tarte et l'éleveur Jamieson—2698; l'hon. M. Tarte et les hangars permanents—2699; M. Tarte et M. Vautelet, les plans de \$50,000—2699; intérim de 1902 à 1904, calme et travail—2699; arrivée de l'hon. M. Préfontaine aux travaux du havre; Jéroboam de l'écriture Sainte—2700; M. St. Georges, ingénieur du Gouvernement—2700; les tiraillements entre ingénieur du gouvernement et ingénieur de la commission—2700; les plaintes et lamentations du "Witness"—2701; on a fait tirer les marrons du feu à la commission, il est injuste de lui faire porter la responsabilité de la faillite—2702; demande que le Gouvernement ait à l'avenir la responsabilité de l'administration du port de Montréal—2702; le gouvernement actuel n'a pas fait un choix judicieux de commissaires—2703; les commissaires nommés par le Gouver-

BILLS DU GOUVERNEMENT—*Suite.*M. Ames—*Suite.*

nement ont retiré plus d'honoraires que les autres—2703; l'opinion de la "Gazette" à ce sujet—2703; le chef de la commission devrait avoir des pouvoirs effectifs sur les employés—2704; le "Witness" et le patronage de la commission—2704; les deux causes de désarroi ont été l'intervention du Gouvernement et le favoritisme politique—2705; il n'est pas nécessaire que tous les commissaires soient pris à Montréal—2705; ils ne devraient pas nécessairement être intéressés dans les diverses questions que la commission du port aura à traiter—2706; pas de politique dans les nominations—2706; le ministre a le désir de bien faire, il comprend les erreurs du passé—2707; l'occasion est belle pour se distinguer—2707; si le commerce de Montréal continue à payer pour l'utilisation du port il aura le droit d'exiger d'être représenté. Sinon, si le Gouvernement fait un port franc, cette prétention n'aura pas de raison d'être—2207; la déclaration du Board of Trade, 31 janvier 1905—2707; le rapport de la commission des transports—2708; tout le monde dans le Dominion est intéressé à ce que Montréal soit port libre—2708; espère voir luire une ère de progrès—2709.

Hon. L. P. Brodeur—Heureux de voir bill bien accueilli par M. Ames—2709; l'avis général à Montréal paraît être que ce bill est excellent—2709; avant 1896, la commission du port n'avait pas pu mal faire parce qu'elle n'avait rien fait ou presque rien—2709; de 1887 à 1896, la commission n'a rien fait de ce qu'elle était tenue de faire dans l'intérieur du port en échange de la responsabilité prise par le Gouvernement du creusage du chenal—2709; c'est ce qui a nécessité l'intervention du Gouvernement—2709; au lieu de blâmer M. Tarte d'être intervenu activement, on devrait l'en féliciter—2710; on ne discute pas le mérite des plans qu'il a enfin fait adopter après tant d'inactivité—2710; le prêt à 3 pour 100 fut fait sans arrière-pensée, uniquement pour aider Montréal 2710; lorsque le Gouvernement intervint dans l'affaire des élévateurs, c'était dans l'intérêt de Montréal parce que des rapports précis faisaient douter de la solidité des travaux projetés—2711; le Gouvernement intervint quant aux hangars lorsqu'il fut constaté que les plans de la commission comportaient trop de poteaux 2712; ce n'est pas le ministère qui est à blâmer à cet égard, c'est la commission—2712; historique de la difficulté des hangars—2713; la présente mesure est pour hâter l'exécution des travaux—2713; M. Ames est dans son rôle en critiquant, c'est sa raison d'être en Chambre—2714; puisqu'il accepte le bill, sa critique peut être pardonnée—2714; si le Gouvernement avait observé l'inactivité d'avant 1896, le port serait dans une triste posture—2714; progrès accomplis depuis dix ans—2714; le Gouvernement ne nommera pas des politiciens, mais des gens d'affaires qui rempliront leur devoir de la manière la plus satisfaisante—2714.