

n'est pas toujours la faute de la commission. Je ne devrais pas le mentionner, mais j'ai assez bien réussi à en préserver la commission du port de Saint-Jean. En tout cas, l'ingérence politique n'est pas souvent imputable à la commission. Elle est due aux associations politiques de l'endroit qui s'efforcent d'imposer leurs vues aux commissaires et ont souvent gain de cause. D'un autre côté, le régime actuel se recommande par plusieurs aspects. Tout d'abord, la commission régionale se fait un point d'orgueil d'établir le commerce du port en concurrence avec les ports étrangers. Elle connaît les circonstances du lieu comme ne le pourrait une commission centrale. Elle peut fixer un tarif de droits propre à attirer le commerce. Elle peut faire une réclame efficace et réaliser, dans la mesure du possible, ce qui peut attirer le commerce dans le port. Ceux d'entre nous qui ont eu l'avantage d'aller examiner le port de Montréal, en réponse à l'invitation d'un de nos collègues, ont été étonnés sans doute de la quantité de travaux exécutés par les diverses commissions du port. Il est évident qu'il a fallu beaucoup de connaissances, d'étude et de temps pour amener à son état actuel d'efficacité cette vaste entreprise.

Une ou deux observations, maintenant, pour légitimer l'existence de la commission du port de Saint-Jean à titre de corps distinct. L'une des fonctions des commissaires est d'étudier tous les aspects du commerce de transport du pays, se rappelant que le succès d'un port dépend de la quantité de marchandises qui y passent. Cette étude m'a été surtout facilitée par le rapport d'un comité du Sénat qui, en 1922, a examiné les moyens de diriger le commerce canadien vers les ports canadiens de l'Atlantique. Le comité a présenté trois avis qui s'imposent à l'attention de toute commission de port du Canada. A propos du troisième de ces avis, la commission de Saint-Jean a constaté l'existence d'une disparité injuste de traitement en matière de primes d'assurance. Elle a donc pris des mesures pour obtenir des assureurs maritimes et autres des tarifs aussi bas, pour les navires passant par les ports canadiens, que pour les bateaux touchant aux ports américains. Les efforts tenaces de la commission ont eu de bons résultats. En ces matières, me semble-t-il, une commission régionale peut accomplir plus qu'un corps central. Je m'étais toujours demandé le motif de la différence des tarifs d'assurance entre le port de Saint-Jean et celui de Portland. J'ai commencé une enquête qu'ont poursuivie mes successeurs. A la suite d'un avis du ministère de la Marine et des Pêcheries, le directeur administratif de notre

L'hon. W.-E. FOSTER.

commission, M. Alexander Gray, i.e., s'est rendu en Angleterre pour y causer avec les groupes compétents. Son voyage a eu de bons effets. Le comité impérial des transports a reçu favorablement ce qu'il lui a exposé sur les grandes améliorations apportées au balisage de la baie de Fundy et sur l'absence de naufrages depuis un certain nombre d'années. Le comité a fait comprendre, à l'institut des assureurs de Londres, à l'association des assureurs de Liverpool et à la *Lloyd's Underwriters Association*, qu'il importait d'abolir la surtaxe imposée sur les navires entrant dans le port de Saint-Jean. En conséquence, le *Joint Hull Committee* a ajouté la note suivante à l'entente de l'Atlantique-nord :

On n'imposera aucune prime supplémentaire aux navires faisant escale à Saint-Jean (N.-B.) s'ils sont convenablement équipés et s'ils peuvent faire usage des appareils de radiogonométrie.

Mes honorables collègues saisiront l'importance de ce résultat obtenu par la commission du port.

Il reste une importante disparité de traitement au détriment de Saint-Jean et de Halifax, en ce qu'on ne les comprend pas dans la zone d'affrètement de l'Atlantique-nord. On emploie l'expression "zone de l'Atlantique-nord" dans l'affrètement des navires irréguliers pour le transport du grain, le principal avantage du régime venant de ce que l'affrèteur peut désigner tout port de la zone où il désire prendre une cargaison. Son entrevue avec le comité impérial des transports a porté M. Alexander Gray à conclure que le port de Saint-Jean réussirait à être compris dans la zone quand serait exécuté le programme des travaux, à condition de pouvoir démontrer que les frais des manœuvres ne sont pas plus élevés à Saint-Jean que dans les ports américains de l'Atlantique. Nous espérons que les fonds dont le versement sera autorisé par le bill à l'étude permettront de réaliser le programme en question.

J'assure mes honorables collègues que l'achèvement de ces travaux mettra le port de Saint-Jean sur un pied d'égalité avec les ports américains. Les expéditeurs canadiens n'auront plus d'excuse pour expédier leurs marchandises par les ports américains. Depuis quelques mois, on nous parle beaucoup de la doctrine politique du "Canada d'abord". Nous pouvons différer d'avis sur les méthodes à employer pour traduire cette doctrine dans la pratique, mais nous approuvons tous l'idée. A ce sujet, on a publié une profession de foi qu'on veut voir nos citoyens adopter, et où l'on nous demande d'encourager les manufacturiers et les producteurs du Canada. Je regrette de constater qu'on n'y prie pas les