

deuxième lecture du bill, il devrait déposer sur le bureau un plan du nouveau port indiquant les propriétés publiques dont on veut doter la commission, ainsi qu'une évaluation approximative de ces terres, outre un état des propriétés aliénées, et dont les recettes doivent être attribuées à la nouvelle commission.

M. HAZEN: J'ai partie de ces renseignements sous les yeux.

Sir WILFRID LAURIER: Voici pourquoi je suggère la chose au ministre. Il est possible que cette commission ait à sa disposition de gros revenus. Je n'affirme nullement qu'il ne soit pas utile qu'elle les ait. Mais si on tient à la doter de propriétés publiques produisant de gros revenus, il serait bon de lui imposer quelque obligation. Je le comprends parfaitement, cette commission devra sans doute consacrer de fortes sommes à l'amélioration du port; mais si nous la dotons, il conviendrait de ne pas trop laisser cela à sa propre discrétion, mais d'inscrire dans le texte même de la loi les travaux qu'elle devra exécuter. Il va sans dire qu'il faudra des quais, des hangars, etc. A mon avis, du moins, Vancouver est appelé à devenir le port de l'avenir sur le Pacifique et à l'emporter même sur San-Francisco. En attendant l'achèvement du canal de Panama, il est impossible de calculer aujourd'hui le volume de trafic qui prendra naissance à Vancouver. Dans quelques années, cette commission aura à consacrer des millions de dollars au développement de ce port; mais il serait préférable d'avoir tous les renseignements sous les yeux pour éclairer notre jugement.

M. HAZEN: Avant l'entrée du chef de l'opposition, j'avais dit que le tonnage annuel venant au port de Vancouver est de 10,000,000 de tonnes approximativement; chiffre énorme si l'on considère combien peu de facilités ce port offre au commerce. J'avais aussi mentionné avant le chef de l'opposition les perspectives d'incroyable développement pour l'avenir, surtout en vue de l'achèvement du canal de Panama. Le chef de l'opposition suggère d'inscrire au bill certaines sauvegardes. Je lui rappellerai qu'il figure au bill un article qui confère à la commission du port le titre à la grève. En rédigeant le bill, nous avons cru utile de mettre la grève à la disposition de la commission. La pratique en vogue par le passé a été d'accorder des lots de grève pour fins d'utilité publique, et cela à un prix presque nominal.

Or, quand il s'agit d'un grand port comme celui-ci où la grève fait partie du port, il conviendra de mettre cette grève à la disposition des commissaires et de consacrer les recettes à l'entretien et à l'exploitation du port. Mais l'article assignant

Sir WILFRID LAURIER.

la grève à la commission contient cette réserve; cette grève est détenue subordonnément à tout bail ou privilège déjà accordé, ainsi qu'aux droits riverains, et le Gouvernement, au bout de chaque période quinquennale, peut toujours rentrer dans sa propriété. C'est-à-dire que le Gouvernement peut à toute époque prendre possession de sa propriété, s'il le juge utile, et si elle n'est point utilisée dans l'intérêt public ou pour d'autres fins.

En vue de l'importante hausse des valeurs et de l'accroissement des recettes qui peut se produire à l'avenir, on a cru utile que tout traité relatif aux terrains conclu par la commission fût soumis à l'approbation du Gouvernement. C'est-à-dire que les commissaires ne sauraient se dessaisir de la grève, ne sauraient la vendre ni la louer que sous condition.

L'exécutif donne la garantie qu'il ne sera jamais accordé de bail, sauf lorsqu'un loyer légitime aura été obtenu. La gestion des recettes que l'Etat obtient actuellement du port de Vancouver se fait comme celle des autres ports; c'est-à-dire que, conformément à la loi relative aux maîtres de port, c'est le département de la Marine et des Pêcheries qui administre ce revenu. Voici la répartition des recettes obtenues de ce port: droits de port, \$866.50; du gardien du port, \$850; baux de lots de grève, \$6,671.95; des capitaines de navires, \$1,959.50, soit un total de \$10,317.85.

Voilà les chiffres fournis il y a quelques mois; mais depuis, on a accordé d'autres baux de grève qui grossiraient probablement la totalité, et la porteraient à \$12,000 ou \$13,000. Sans doute ces recettes aideraient sensiblement la commission au début, en attendant l'achèvement de tous les travaux projetés et qui ne donneraient pas de recettes avant d'être terminés. Le système que j'ai cherché à appliquer au sujet des baux de grève et qui, du reste, est loin de m'avoir donné satisfaction, c'est de refuser, autant que possible, d'accorder des concessions, mais de tenir aux loyers. Je constate, d'après les stipulations des baux passés par mon prédécesseur, qu'ils sont accordés pour une période de vingt et un ans, avec stipulation de renouvellement pour une autre période de vingt et un ans et pour une troisième période de vingt et un ans, au même loyer. J'ai obtenu du conseil des ministres l'autorisation de faire insérer dans le projet une disposition permettant de reviser les prix des concessions après chaque période de vingt et un ans.

Le montant à payer sera fixé par le département de la Marine et des Pêcheries et si ce prix n'est pas jugé acceptable par le concessionnaire, on en référerait à un juge de la cour d'échiquier. Il y a une difficulté pour fixer le montant raisonnable auquel ces grèves devraient être louées. Il