

Pendant que je traite ce sujet, je puis dire que, pendant que le projet de résolution était soumis au comité, on m'a prié de m'assurer du montant des recettes et des dépenses de la commission du port. J'ai maintenant ce renseignement. Pendant le dernier exercice, les recettes se sont élevées à \$105,229.29 et les dépenses, à \$25,198.54. Les recettes estimatives, provenant des droits de quaiage dont j'ai parlé tantôt, ainsi que des redevances sur les lots riverains et d'autres sources, se chiffrent par \$330,480. Elles lui permettraient de défrayer aisément toutes les dépenses du port, de servir les intérêts de 5 p. 100 sur les emprunts et de créer un fonds d'amortissement pour le rachat de ces débiteurs remboursables dans vingt-cinq ans.

On m'a aussi demandé quel est le tonnage océanique dans le port de Vancouver. Je constate qu'il est de 1,890,873 tonneaux à l'arrivée et de 1,643,382 tonneaux au départ, soit 3,534,255 tonneaux en tout. Le port de Vancouver fait des progrès très rapides et après la construction de bâtiments marchands par l'Etat et lorsque ces vaisseaux se rendront en Orient, en Australie et dans la Nouvelle-Zélande, il faudra ériger des nouvelles jetées en eau profonde. Indépendamment des besoins de l'Etat, il faut plus de facilités de quaiage à d'autres armateurs.

La commission du port a elle-même émis un emprunt de \$300,000, mais elle n'a pas reçu de fonds publics. La députation viendra, j'en suis sûr, qu'il est sage et nécessaire d'ouvrir un crédit au port de Vancouver pour lui procurer ce qu'il faut à un port de cette importance.

Le représentant de Maple-Creek (M. Maharg) m'a demandé quelle quantité de grain a été transbordée par Montréal et quelle a été la dépense. En 1918, les recettes totales perçues par la commission du port de Montréal ont été de \$2,104,191.48. Elles se répartissent ainsi: Elévateurs à grain, \$610,701.23; transport par voie ferrée, \$481,560.44; droits de quaiage, \$510,805.27; loyer des hangars, appareils de levage, etc., \$264,148.57; loyer du terrain dans le port, \$112,360.47; divers, \$124,615.50. Des \$2,194,191.48 de recettes totales, \$610,701.28 seulement ont été perçues sur le grain. La quantité de grain reçue dans les élévateurs de Montréal pendant la dernière saison a été de 66,824,739 boisseaux dont 40,957,078 boisseaux de grain des Etats-Unis. Vingt-neuf pour cent seulement des recettes perçues sur le grain mis dans les élévateurs de Montréal représentaient du grain récolté au Canada; soixante-onze pour cent ont été prélevés sur du grain des Etats-Unis.

On m'a aussi demandé des renseignements sur le port de Québec. Le tonnage océanique a été de 1,056,150 tonneaux, à Québec.

M. MAHARG: Les calculs du ministre ne réfutent pas mon assertion, à savoir: que les recettes des élévateurs à grain couvrent presque entièrement toutes, si elles ne couvrent pas toutes les dépenses d'administration du port.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je n'ai pas sous la main l'état des frais d'administration du port, mais je le procurerai à mon honorable ami.

Ces frais excédaient de beaucoup \$610,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne m'oppose ni à l'objet de projet de loi ni au principe qu'il tend à consacrer. A ce propos, je me permettrai de rappeler à mon honorable ami qu'au cours du voyage que je fis au Japon, il y a quelques années, je constatai que les exportateurs canadiens, et plus particulièrement les exportateurs de blé et de bois, se plaignaient surtout de la cherté du transport à bord des paquebots du type "Empress" et des autres bâtiments faisant le service de Vancouver et Victoria à Yokohama. On m'assura au Japon que nos bois et nos blés trouveraient un vaste débouché dans ce pays-là si le coût du transport n'en était pas trop élevé. Le ministre peut-il nous renseigner sur ce sujet? J'aimerais aussi à savoir quels sont les membres de la commission de Vancouver et quel traitement ils touchent.

L'hon. M. BALLANTYNE: A la première question de l'honorable député je dois répondre que le gouvernement fédéral n'a pas le droit, cela va sans dire, de fixer le tarif du transport à bord des steamers japonais faisant le service entre l'Orient et Vancouver. Je doute aussi que nous puissions réglementer le tarif de transport des paquebots du Pacifique-Canadien. Pour ce qui est de la règle générale que le Gouvernement s'est tracée à cet égard, M. Hanna est, conjointement avec son conseil d'administration et le directeur de la navigation, pleinement autorisé à réglementer le service et les tarifs des bâtiments à vapeur de l'Etat. Je lui ai toutefois fait entendre qu'ayant été construits aux frais du pays, les navires marchands du Canada ne doivent servir à d'autres objets que l'intérêt de la nation canadienne et le développement de notre commerce d'exportation. Je lui ai dit de plus que si des exportateurs canadiens avaient à expédier à l'étranger des produits dont le transport coûterait, disons \$25 par tonne,