

les deux mois de la sanction de la présente loi, et seront sujets à son approbation ; et, lorsqu'ils auront été approuvés, ces travaux seront immédiatement commencés et poursuivis concurremment avec les travaux figurant sur le plan 12 *a* mentionné à l'article 3.

C'est là le plan adopté quant à la partie ouest de la ville. Cet article autorise le Ministre des Travaux publics de voir à ce que l'argent soit dépensé convenablement, d'accord avec l'article 4 du projet de loi.

L'honorable M. CLEWOW : Ces \$750,000 sont au crédit des commissaires du havre ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. CLEWOW : A l'époque où ces fonds furent avancés, les commissaires du havre firent leurs calculs et demandèrent cette somme pour exécuter certaines améliorations dans le havre. Si ces \$750,000 sont restées ainsi en disponibilité, alors les commissaires du havre n'avaient besoin seulement que de \$1,250,000 pour effectuer les améliorations dans le havre de Montréal proprement dit.

L'honorable M. DRUMMOND : Je ne crois pas que l'on ait jamais fait une évaluation définitive. Les commissaires retiraient de temps à autre des acomptes sur les fonds qui étaient inscrits à leur crédit.

L'honorable M. FORGET : L'ingénieur du havre a donné l'autre jour une évaluation ; il en coûterait un million huit cents mille piastres pour compléter le plan 12*a*.

L'honorable M. CLEWOW : Il n'y a pas de doute que l'on devrait faire en sorte que le port de Montréal soit le plus grand possible et que les taux soient les plus bas que l'on puisse avoir afin d'y créer un immense trafic, car si les importations et les exportations sont surchargées d'une dépense inutile, cela est de nature à nuire à leur expansion. Et je crois que c'est non seulement dans l'intérêt de Montréal mais surtout dans celui d'Ontario, de maintenir la dépense de la commission au chiffre le plus bas possible afin que le commerce se fasse économiquement. D'après ma manière d'envisager cette question, l'intention des intéressés est qu'une partie de ces fonds devrait être utilisée pour une autre fin qui est la cons-

truction d'une cale sèche. Est-ce qu'un bassin de radoub est nécessaire à l'heure qu'il est à l'industrie des transports de ce pays ?

L'honorable M. FORGET : Oui, il l'est.

L'honorable M. CLEWOW : Si un accident arrive à un vaisseau fréquentant ce port et qu'il faille le mettre dans une cale sèche, les intérêts maritimes devraient lui en procurer une.

L'honorable M. O'GILVIE : Il y a à Québec des bassins de radoub inoccupés.

L'honorable M. CLEWOW : Ma prétention est que c'est là une dépense inutile quant à ce qui concerne le grand trafic de l'Ouest, et qu'elle ne devrait pas être mise à la charge de l'industrie des transports du Canada. S'il est nécessaire d'avoir cette cale-sèche, ne pouvez-vous pas avoir des intérêts maritimes et des personnes qui se livrent à cette industrie une somme suffisante pour en couvrir les frais de construction ?

Quel serait le revenu annuel d'un bassin de ce genre ? Tous ces points devraient être pesés, et si on constatait qu'il existe une nécessité absolue, alors je crois que l'on devrait trouver un moyen par lequel le revenu provenant de ce bassin et les autres ressources qui devraient être fournies par les intérêts maritimes suffiraient à payer le coût de ces travaux.

Je crois que ces frais ne devraient pas être ajoutés à la dette du port de Montréal. Quant à ce qui concerne les taux, cela peut affecter Ontario plus que Québec. Il est, suivant moi, naturel de supposer que ces gens veulent avoir toutes les améliorations qu'il leur est possible de se procurer. Ils ont assurément obtenu un montant d'argent considérable. Ces fonds ont été dépensés utilement et de manière à faire bénéficier Ontario, de même que l'ensemble du pays. Aujourd'hui, ils veulent obtenir quelque chose pour l'est.

L'honorable M. O'GILVIE : L'est a eu plus que l'ouest.

L'honorable M. CLEWOW : La question est de savoir si le port de Montréal est obligé de déboursier cette somme ?