

la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu d'édicter une loi tendant à régulariser l'administration du port de Vancouver et constituant en corporation les commissaires du port de Vancouver, et tendant à mettre la corporation ainsi constituée en possession de toutes les terres et de tout intérêt dans les terres situées dans les limites du port, et qui jusqu'ici relevaient de Sa Majesté, pour par ladite corporation être administrées pour les fins de cette loi; et que le revenu provenant des terrains riverains situés dans le port et qui ont été loués, ou dont il a été autrement disposé en faveur de toutes personnes par le Gouverneur en conseil, ainsi que tous les péages, honoraires et redevances (à l'exception des frais de pilotage, des contributions pour les marins malades et des honoraires pour l'inspection des bateaux à vapeur) provenant de ce port et qui sont maintenant payables au gouvernement du Canada, soient payés à ladite corporation et retenus par elle, et forme partie de son revenu général sous le régime et pour les fins de cette loi.

M. HAZEN: Ce bill tend à la création d'une commission du port. Cette réforme est demandée par les autorités municipales de Vancouver. Ce projet de loi est calqué sur les autres projets adoptés à différentes époques par ce Parlement, et tendant à la création de commissions pour les ports d'Hamilton, de Winnipeg et de Montréal. Il semble nécessaire de prendre quelque initiative à brève échéance pour le port de Vancouver. Le mouvement annuel de Vancouver atteint un chiffre fort élevé. Approximativement il est de 10,000,000 de tonnes et jusqu'à tout dernièrement le Gouvernement fédéral n'a encore presque rien dépensé pour ce port.

Si l'on veut que la ville de Vancouver conserve son commerce actuel et puisse recevoir l'énorme augmentation de trafic qui résultera pour ce port de l'ouverture du canal de Panama, il importe de prendre quelques mesures pour mettre le port dans la situation voulue. Le revenu du port est relativement minime, vu qu'il n'y existe pour ainsi dire pas de quais publics. La propriété de la grève serait attribuée à la commission. Actuellement les recettes perçues par l'Etat des baux de grève du port atteignent les chiffres annuels de \$11,000 à \$12,000. Tout ce revenu serait dévolu à la commission du port, de sorte que ces recettes des baux de grève seraient affectées à l'amélioration du port. Pour les besoins des projets de loi, la définition du port comprend le bras Nord, la baie de Burrard, Port-Moody, False-Creek et la baie des Anglais, ainsi que toutes les eaux de marée se trouvant à l'est de la ligne s'étendant de Point-Atkinson vers le sud jusqu'à l'endroit le plus occidental de Point-Grey. Ce sont là, me dit-on, les bornes géographiques approuvées par l'ingénieur en chef du département de la Marine, le colonel Anderson.

M. GRAHAM: Je serais bien aise qu'on nous donnât un peu plus de détails, afin de me faire une idée plus précise de la chose.

M. STEVENS: La frontière du port est une ligne tirée de Point-Atkinson, le point septentrional extrême entre le détroit de Howe et la baie des Anglais, l'entrée de la baie de Burrard jusqu'à Point-Grey, l'endroit occidental extrême de la péninsule entre le fleuve Fraser et la baie de Burrard. Le port comprend tout ce qui est inclus dans ces bornes.

M. LEMIEUX: Combien de milles?

M. STEVENS: Environ 9 milles $\frac{1}{2}$ d'étendue entre ces lignes et 6 ou 8 à l'extérieur, probablement 16 ou 18 milles carrés d'étendue. La distance de Point-Grey à Second-Narrows est d'environ 8 milles; mais si on va jusqu'à Port-Moody, il y a environ 14 milles. Voilà la distance du côté est. Puis le port comprend le bras Nord. Le bras Nord a été inclus sur la proposition du colonel Anderson, parce qu'il est impossible d'entrer dans le bras Nord ou d'en sortir sans passer directement par le port, et on a jugé utile que les commissaires du port eussent la direction du trafic à cet endroit.

M. LEMIEUX: Quelles sont les principales lignes de steamers faisant escale à ce port?

M. STEVENS: Les voici:

Lignes de steamships faisant aujourd'hui escale à Vancouver.

Lignes de vapeurs entre l'Australie et le Canada, mensuel.

Ligne Frank Waterhouse au nord de la Chine, mensuel.

Ligne Frank Waterhouse en Australie, mensuel.

Royal Mail.

Hambourg-Américaine (au début).

W. R. Glace, de New-York.

Ligne Blue Funnel (Liverpool, London et Glasgow), mensuel.

Harrison Direct, Liverpool, mensuel.

East Asiatic steamship, Copenhagen, bi-mensuel.

Ligne du Pacifique-Canadien, trihebdomadaire.

Ligne Orientale, bihebdomadaire.

Ligne du Pacifique-Canadien, route du nord, bihebdomadaire.

Ligne Weir au nord de la Chine.

Ligne Maple Leaf de New-York, bihebdomadaire.

Pacific Coast Steamship Co., Californie, hebdomadaire.

Sir WILFRID LAURIER: Cette résolution tend à doter cette nouvelle corporation d'une propriété publique fort précieuse. En même temps, une autre propriété aliénée produisant des recettes est attribuée à cette commission. Je ne veux nullement critiquer la mesure; seulement, je suggérerais au ministre que, lorsqu'il proposera la