

considérable dans certains des plus grands ports du monde. Elle est à peu près la même qu'à Liverpool.

Les journaux ont critiqué la disposition de la loi de la commission du port qui force celle-ci à rembourser à la ville de Saint-Jean l'argent dépensé par la ville. Qu'on me permette de citer à ce sujet une coupure d'un journal d'une des grandes villes du pays. Je me suis trop longtemps occupé de la chose publique pour vouloir adresser des reproches aux journaux. L'une des fonctions d'un journaliste est d'exprimer ses vues. Il a l'avantage d'atteindre beaucoup plus de gens qu'un mortel ordinaire. Il doit donc être plus prudent dans ses allégations. J'ai collaboré à la rédaction de la loi de la commission du port, mais je ne veux pas faire de commentaire sur cet article, sauf pour dire qu'il est de nature à induire en erreur, et injuste. Il se lit:

La fumée s'élevait encore des ruines du port incendié de Saint-Jean (N.-B.) que l'esprit des Provinces maritimes se manifestait. Le grand port d'hiver faisait un appel vibrant aux journaux du pays pour leur demander de se porter au secours du port si éprouvé et de prier le gouvernement de remplacer les ouvrages détruits par le feu. On accompagnait cet appel de l'histoire pathétique de la façon avec laquelle Saint-Jean avait lutté, s'était saigné à mort pour atteindre à sa suprématie de plus grand des ports politiques de l'histoire du Canada.

Il semble que la ville a en effet construit des ouvrages de son propre mouvement et à ses frais. On affirme qu'elle a ainsi déboursé trois millions de dollars. C'est, en tout cas, le montant qu'elle a récupéré du Dominion, quand celui-ci a nationalisé le port, il y a trois ans. L'esprit d'entreprise et l'activité qu'on avait mis pour recouvrer cette somme étaient dignes des meilleures traditions de la province de la mer.

Non seulement les édifices et les quais vendus à l'Etat sont disparus, mais aussi les ouvrages élevés depuis par le Dominion. Et Saint-Jean s'attriste de perdre le résultat d'années d'intrigues politiques qui auront peut-être été en pure perte.

Je l'ai déjà dit, le port de Saint-Jean avait élevé certains ouvrages à une période particulièrement critique. Je me demande ce que les commerçants de conserves de viande et les fabricants de munitions auraient fait pendant la guerre si la ville de Saint-Jean n'avait pas déboursé trois millions. J'affirme que l'Etat n'a pas payé les intérêts de cette somme, car la commission du port s'en est chargé jusqu'ici et a également assuré les versements à la caisse d'amortissement à même ses recettes. J'ai sous les yeux un rapport de la commission établissant qu'elle a versé l'intérêt à la ville de Saint-Jean.

Si j'en crois les journaux, on poursuit les négociations en vue de la canalisation du Saint-Laurent. Pour l'instant, je n'ai l'intention d'aborder cette question si vaste que

brièvement et en ce qu'elle se rapporte à Saint-Jean. Si je saisis bien, les Etats-Unis ont surtout en vue, par ce projet qui sera peut-être réalisé bientôt, de procurer au centre-ouest un débouché peu coûteux par eau à travers le territoire canadien durant l'été. En d'autres termes, ils veulent et obtiendront probablement l'établissement d'une zone neutre par laquelle ils expédieront leurs marchandises à bon compte du centre-ouest à l'Atlantique. Si les Etats-Unis ont tant besoin d'un débouché pour l'été, pourquoi ne serait-il pas aussi important que le Canada en ait un, l'hiver, quand le Saint-Laurent gèle?

Combien de gens de cette partie du pays, qui aiment un bon *John Collins*, savent que le genièvre importé par Saint-Jean ne peut venir de là, par le Pacifique-Canadien, sans passer par une bande étroite de territoire cédée aux Etats-Unis par le traité Ashburton? Combien d'honorables sénateurs savent que, voyageant de Saint-Jean à Ottawa, par exemple, une partie de leur train serait cédé à partir de Vanceboro, Maine, jusqu'à ce qu'il touche de nouveau la frontière canadienne? Toute personne qui dine dans le wagon-restaurant tandis que le train est en territoire américain doit payer une taxe sur son repas au gouvernement américain. Le bagage d'une personne voyageant de Saint-Jean à Montréal peut être inspecté à la frontière. Durant une partie de la guerre, le soldat canadien venant de Saint-Jean ou s'y rendant devait cacher son uniforme sous son siège dans la zone américaine.

J'ai un avis à présenter. Les négociations en cours au sujet de la canalisation du Saint-Laurent seront sans doute suivies d'une entente avec les Etats-Unis. Si l'on établit une zone neutre pour la route américaine par le Saint-Laurent, en été, pourquoi le Canada n'obtiendrait-il pas une zone neutre dans l'Etat du Maine, pour atteindre le port de Saint-Jean en hiver?

L'honorable M. COPP: Bravo!

L'honorable M. FOSTER: Je prie notre gouvernement de tenir compte de cette question lors des négociations du traité.

On sait que le régime d'administration des ports par des commissions distinctes est souvent mis en question. On a dit que le Gouvernement actuel a l'intention de centraliser la gestion par la création d'une commission unique ou en la confiant à un ministère fédéral. Ayant acquis de l'expérience en la matière, je dois dire que le régime actuel, malgré ses faiblesses, est à peu près le meilleur qu'on puisse trouver. L'un de ses désavantages vient de l'ingérence politique, inévitable. Mais ce