

grès et fidèles aux intérêts divers qu'ils représentent. C'est le système même que l'on condamne à Montréal; et voilà pourquoi, depuis tant d'années, nous demandons que l'on remplace ce système par un autre plus moderne, tel que l'ont suggéré des membres de la gauche pour ces deux ports importants, car nous regardons Montréal comme étant un des grands ports de mer du Canada. Voilà pourquoi, monsieur le président, je suis opposé à ce système antique et suranné, des vues duquel nous avons trop longtemps souffert à Montréal, et que l'on impose à ces deux jeunes ports, avec l'inévitable résultat qu'ils souffriront des mêmes inconvénients dont nous avons souffert nous-mêmes dans le passé.

Le député d'York-ouest (M. Campbell) est d'avis que nous imposions ce système à ces deux ports encore neufs, mais dont l'importance ne saurait être méconnue, placés qu'ils sont sur le chemin de notre grande ligne de transport, et que, si nous avons des innovations à faire, nous les faisons dans les ports plus anciens. Mais voilà où se présente la difficulté. Le gouvernement n'est pas prêt, bien qu'il ait souvent fait montre de ses bonnes dispositions, à faire de nos vieux ports, ou de quelques-uns d'eux, des ports nationaux; le gouvernement n'est pas prêt à adopter pour le port de Montréal, qui porte une dette de \$10,000,000, un système nouveau, moderne et perfectionné. Pourquoi donc imposer à des ports de l'importance de Port-Arthur et de Fort-William un système que certains de nos grands journaux et de nos grands corps de commerce, comme aussi plusieurs de nos financiers et négociants, ont condamné comme étant par trop antique pour un port comme Montréal. Depuis son entrée en fonctions, le ministre de la Marine a maintes fois déclaré que c'était l'intention du gouvernement d'unifier l'administration de nos ports. D'abord, il était entendu qu'on les placerait sous sa direction à lui; puis la gestion devait en être confiée—partie au ministre de la Marine et partie au ministre des Travaux publics, sans oublier le ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui l'on devait attribuer une part dans cette gestion. D'après le programme si souvent formulé par le ministre, programme qui a fasciné le public à cette époque, tout le réseau de nos voies fluviales, d'une extrémité du pays à l'autre, devait être placé, comme de droit, sous l'unique direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Or, on a conseillé au ministre de laisser l'administration de ces deux nouveaux ports sous l'ancien régime. Le progrès de la ville de Montréal, et sans doute celui de Québec et de toutes les autres villes maritimes, a souffert de l'application de ce régime. Il ne faut pas l'oublier, le plus important journal de langue française publié à Montréal, a mainte et mainte fois préconisé, avec force arguments et documents à l'appui, l'abolition de la commission du port de Montréal et sa transformation en port national sous la direction absolue du gouver-

nement fédéral. Voilà, prétend-on, la véritable solution des multiples difficultés qui font actuellement obstacle aux progrès du port de Montréal.

J'en suis convaincu, nul port des États-Unis n'est soumis à pareil régime. L'année dernière, le député de la division Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike), m'a transmis un document contenant un tableau de tous les droits de navigation en vigueur dans tous les ports importants des États-Unis. Je n'ai pas ce document sous les yeux, mais, si ma mémoire est fidèle, il ressort de ce document que les ports des États-Unis sont dans une bien meilleure situation que leurs ports rivaux: Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean. Comme le premier ministre semble disposé à mettre à l'étude les propositions formulées par les députés de la gauche, je me permettrai de lui offrir, ainsi qu'à son collègue l'avis que voici: il importe d'inaugurer la réforme précisément dans les deux nouveaux ports en question, ces deux points importants de notre réseau fluvial, et d'y appliquer le nouveau régime consacrant la direction absolue de l'Etat en dégageant entièrement ces deux ports.

Plus tard, nous serons peut-être en mesure, je l'espère, d'étendre ce régime aux anciens ports. Pour le moment, nous ferions acte de sagesse en adoptant le régime en vigueur à Duluth, à Superior-City et autres ports américains qui ont été complètement modernisés. Il n'est pas étonnant que les citoyens de Port-Arthur et de Fort-William, avides d'améliorations et aspirant au progrès, aient demandé l'établissement du régime en vigueur dans les anciens ports, sans se rendre bien compte des déficiences de ce régime et des conséquences désastreuses qui en découlent. A mon sens, le gouvernement devrait utiliser cette commission dite des transports, afin d'élaborer un système bien moderne et répondant aux progrès du siècle, applicable à l'administration des ports nationaux vraiment dignes de ce nom. Le gouvernement actuel semble trop enclin à confier l'administration des affaires à des commissions. Il a établi la commission dite des transports, la commission des chemins de fer, la commission préposée à la construction du réseau transcontinental; et dès qu'il surgit quelque grave difficulté, dès qu'on signale à l'attention du gouvernement un grief quelconque, soit au sujet des grèves ouvrières ou autres questions—questions de tarif, comme le fait observer mon honorable collègue (M. Clancy)—incontinent, on a recours à la création d'une commission, qui d'ordinaire ajourne les réformes, retarde le redressement des griefs, et fait retomber le redressement de ces abus sur les épaules de ceux qui ne devraient pas porter ce fardeau. Le gouvernement ferait acte de sagesse en cessant de confier l'administration des affaires publiques à des commissions et en abandonnant la solution des questions importantes au cabinet, qui est directement responsable devant la Chambre et devant le pays.