

ont été appliqués de cette manière. En est-il résulté quelque bien? Je n'aborderai pas pour le moment l'examen de cette question. Le ministre des Finances y a fait allusion. Il est permis de différer d'opinion à cet égard, mais je vous dirai que ces primes ont dû être portées au chiffre où elles sont aujourd'hui en raison de ce que nous avons abaissé les droits sur le fer et l'acier; c'est ainsi que l'équilibre a été rétabli. L'octroi de primes nous a permis de réduire les droits sur ces articles, et l'abaissement de ces droits a réduit le prix de la matière première pour les fabricants de machines aratoires, et toutes les industries utilisant le fer. Tel est l'avantage que nous en avons retiré. On me permettra de dire en passant—car je ne me propose pas de discuter la question à fond aujourd'hui—que ce n'est pas pour le plaisir de la chose que nous payons des primes.

Je pourrais vous remettre sous les yeux une autre déclaration faite par le premier ministre à l'égard de cet article de notre programme. Il a déclaré que nous allions réduire la quotité de l'impôt et que nous obtiendrions ce résultat sans commettre d'injustice envers aucune classe. Il y a insisté dans son discours, affirmant que ce n'était pas chose facile d'abaisser des droits déjà en vigueur et sous l'égide desquels de nouvelles industries s'étaient établies; que cet abaissement ne devait être opéré qu'avec grande circonspection, et qu'une fois au pouvoir le parti libéral ne perdrait pas de vue cette vérité élémentaire. Nous avons trouvé les industries du fer et de l'acier déjà en activité et bénéficiant d'un droit de \$4 sur le fer en gueuse et de \$10 sur l'acier. Nous avons réduit le droit à \$2.50 dans le premier cas, et à \$7 dans le second. Si nous avions opéré cette réduction sans relever le chiffre de la prime, nous nous serions rendus coupables envers ces industriels de l'injustice signalée par le premier ministre dans son discours. C'est ce qui nous a engagés à augmenter ces primes, et nous les avons augmentées. Sans doute, si ces primes au fer et à l'acier, ou à une industrie quelconque, n'étaient qu'à l'avantage d'un petit nombre de personnes, n'étaient pas d'importance nationale, elles n'auraient pas leur raison d'être. C'est le critérium qu'on doit leur appliquer.

Toutes primes pour avoir leur raison d'être doivent avoir un intérêt national. Nous ne sommes peut-être pas tous du même avis à cet égard, mais je prétends que ces industries sont d'importance nationale. Je prétends qu'elles sont d'un tel avantage et ont acquis une telle importance que tout le pays profite de leur existence. De passage au Sault-Sainte-Marie, je fus frappé d'une déclaration que me fit une personne intéressée dans un des établisse-

ments de l'endroit. Je n'ai pas cherché à en vérifier l'exactitude; il est possible qu'elle soit suggérée, je l'ignore, mais je fus étonné de lui entendre dire que cette industrie établie au Sault employait plus de navires qu'il n'en fallait pour transporter toute la récolte du Nord-Ouest vers les ports de mer. Je n'en ai pas vérifié l'exactitude, mais une telle déclaration nous donne une idée de l'extension de cette industrie.

On n'en saurait dire autant peut-être de l'industrie de l'extraction de l'huile; et pourtant, c'est une industrie qui a été protégée par tous nos gouvernements depuis la Confédération; et en vue de réduire les droits payés par les contribuables sur cet article de première nécessité surtout dans les campagnes, on eut recours au procédé compensateur de l'octroi d'une prime. L'industrie de l'extraction du plomb était dans le même cas. Réduction des frais de transport de nos produits, grâce à l'amélioration de nos ports de Montréal, Toronto, Fort-William, Port-Arthur, Port-Colborne, Saint-Jean, Halifax, Québec, et d'une manière générale nos ports des lacs et nos ports libres; 6) agrandissement des canaux et abolition des droits pour leur usage; 7) amélioration de la route fluviale du Saint-Laurent; 8) réduction des frais de transports maritimes, au moyen de subventions; 9) réduction des frais de transports par voies ferrées au moyen de subventions; 10) construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau par le moyen d'une subvention; 11) établissement du chemin de fer transcontinental par le moyen de dépenses sur place et de garanties; 12) contribution aux frais de la guerre de l'Afrique du Sud (dépenses faites directement; 13) la place que nous occupons dans les préoccupations des peuples étrangers; ce sont là autant de facteurs qui contribuent tous pour leur part à la magnifique prospérité dont nous jouissons aujourd'hui. Certes, monsieur l'Orateur, l'envoi de ces volontaires dans l'Afrique du Sud a grandement ajouté à la renommée du Canada. C'est un appoint indirect, sinon direct, à l'avancement du pays. Pourquoi avons-nous amélioré la route du Saint-Laurent et agrandi le port de Montréal? Je représente une circonscription en partie rurale, éloignée de 400 milles de Montréal et de plusieurs centaines de milles de l'embouchure du Saint-Laurent, mais je vote des subventions en vue de l'approfondissement et de l'éclairage et du balisage du Saint-Laurent, ainsi que de l'agrandissement du port de Montréal.

Est-ce parce que j'aime mieux la ville de Montréal que ma propre circonscription? Non certes. Est-ce pour le plaisir de la chose que j'approuve la dépense en vue de l'amélioration de nos voies navigables de millions de dollars dont une partie a été