

M. MULOCK : Je demanderai au ministre d'ajouter à sa motion "y compris les rapports produits par le département."

Sir HECTOR LANGEVIN : Oui.

Motion adoptée.

IMPORTATION D'OUVRIERS HABLES.

M. McKAY : Avant d'appeler l'ordre du jour, je voudrais attirer l'attention de l'honorable ministre de l'agriculture sur la copie d'une annonce qui paraît dans un journal d'outremer. Il se lit comme suit :

On demande—des maçons briqueteurs, des charpentiers, des maçons, des terrassiers, des carriers, des foreurs, etc., pour la construction d'écluses, de chemins de fer, d'édifices publics et autres édifices en Canada; ainsi que des ouvriers de ferme, des aides, accompagnés si possible de femmes de leur parenté pour des emplois comme domestiques et autres; bons salaires et emplois stables. Référence requise. S'adresser à l'Agence Coloniale, 2 rue Billiter, Londres, E. C.

La question a été portée devant le conseil de l'organisation de l'industrie et du travail de la ville de Hamilton, et mon attention a été appelée trop tard sur cette question pour me permettre de la présenter à la chambre sous forme d'une interpellation. C'est pourquoi je demande à l'honorable ministre de l'agriculture s'il veut répondre à la question, car c'est la seule occasion favorable qui reste pour la soumettre à son attention avant la clôture de la session. L'organisation de l'industrie et du travail pense que le gouvernement est intéressé dans cette annonce et je voudrais demander à l'honorable ministre si l'insertion de cette annonce a été autorisée en aucune façon par son département?

M. CARLING : (1) Il n'est pas vrai que le gouverneur assiste ou invite aucun artisan ou mécanicien à venir dans ce pays. (2). L'assistance accordée antérieurement aux ouvriers agricoles et aux domestiques-fermiers a été entièrement discontinuée, le 27 avril 1888, et n'a pas depuis cette époque, d'une manière ou d'une autre, ni directement ni indirectement, été continuée. (3). Le gouvernement n'est en aucune façon responsable, ni directement ni indirectement, de l'annonce à laquelle fait allusion le conseil de l'organisation ouvrière dans son rapport publié par le *Spectator* d'Hamilton, le 23 avril. Le gouvernement ne peut pas contrôler les annonces qui peuvent être insérées dans les journaux par des particuliers, et ne peut en aucune façon en être responsable. Le terme: Agence coloniale, 2, Billiter Street, London, se rapporte à une entreprise privée avec laquelle le gouvernement n'a absolument aucun rapport quelconque. (4). Le gouvernement par ses propres publications, distribuées par ses propres agences, sous la direction du haut-commissaire, définit clairement les catégories d'émigrants qui devraient ou ne devraient pas venir au Canada, et en ce qui concerne les aides-fermiers auxquels l'annonce en question s'adresse, le gouvernement dans ses publications met le public en garde contre le paiement de primes à des agents, et recommande de s'adresser aux agents du gouvernement.

RÉDUCTION DES DÉPENSES.

M. KIRKPATRICK : Le gouvernement a-t-il l'intention de demander à la chambre l'adoption du rapport du comité général, relatif à la réduction des dépenses de la législation.

Sir HECTOR LANGEVIN : Ce n'est pas l'intention du gouvernement de demander à la chambre d'adopter ce rapport, mais de l'inscrire sur l'ordre des avis de motions, pour que l'on puisse l'examiner à loisir.

LA LIGNE COURTE.

Le rapport du comité général sur la résolution proposée pourvoyant à la construction d'une ligne de chemin de fer entre un point de jonction sur le chemin de fer du Nouveau-

Brunswick, à ou près de Harvoy, Nouveau-Brunswick, et à un point de jonction avec l'Intercolonial à ou près de Salisbury, Nouveau-Brunswick, ou en quelq'endroit entre Salisbury et Moncton, est lu pour la première fois.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la dite résolution soit lue pour la seconde fois et adoptée.

M. WELDON (Saint-Jean) : Il est regrettable que cette question qui est très importante, et qui entraîne une grande dépense soit soumise à la chambre à la dernière heure de la session, l'orsqu'un grand nombre de députés sont absents, et quand, nécessairement, devant l'impatience qu'ont les députés de rentrer dans leurs foyers, la discussion doit être courte. Mais je trouve que sur une question de cette nature, qui affecte à un tel degré les intérêts de la province du Nouveau-Brunswick, et de la ville et du comté que j'ai l'honneur de représenter, c'est mon devoir impérieux de solliciter l'attention de la chambre pendant les quelques instants que je consacrerai à discuter la question. L'honorable député junior d'Halifax (M. Kenny) en a parlé comme d'une chose convenue. Lorsque l'Intercolonial a été construit du côté nord, il n'offrait réellement que peu d'avantage à Saint-Jean, attendu qu'il nous faisait aller à 100 milles, à l'est, pour rejoindre la ligne de Québec et Montréal. On a agité la question à cette époque, et lorsque le chemin de fer Intercolonial est venu devant le parlement, peu de temps après la confédération, un effort a été tenté, effort très sérieux, en vue d'obtenir que cette ligne traverse la vallée de Saint-Jean, la route constituant actuellement le chemin de fer de Témiscouata et celui du Nouveau-Brunswick, et qu'elle rejoigne ainsi Saint-Jean et Halifax. L'honorable député de Northumberland (M. Mitchell) qui à cette époque faisait partie du gouvernement, travailla lui-même en vue d'obtenir une ligne au nord, au lieu de la faire passer par la vallée de Saint-Jean. Je ne blâme pas l'honorable député de Northumberland pour ce qu'il a fait, attendu qu'il travaillait dans l'intérêt de ceux qui l'ont envoyé ici; mais je ne blâme pas non plus ceux qui, à cette époque avaient les intérêts de Saint-Jean à défendre, qui ont coopéré à la chose et n'ont tenté aucun effort pour obtenir que la ligne fût construite dans une direction qui se fût trouvée être la direction véritablement bonne et convenable, non pas seulement pour la confédération, mais encore pour la province : une ligne qui, si elle avait été adoptée, n'aurait pas seulement économisé une somme considérable de l'argent qui a été dépensé sur la ligne du côté nord, mais qui aurait probablement encore permis d'économiser les dépenses que l'on a dû faire sur d'autres lignes auxquelles il fallait venir en aide par suite de la construction de l'Intercolonial dans cette direction. Après que la ligne a été construite, on a trouvé, naturellement, que dans la partie à l'ouest du Nouveau-Brunswick, elle ne rendait pas grands services. Au point de vue géographique, nous nous trouvons plus rapprochés de 300 ou 400 milles de Montréal, et des provinces de l'ouest que ne l'était la ville de Halifax; mais par cette ligne nous ne nous trouvons plus rapprochés que d'une centaine de milles.

Cette agitation s'est continuée jusqu'en 1884, alors que le haut commissaire actuel, qui était à cette époque ministre des finances proposa un plan relativement à la ligne d'Oxford et New-Glasgow, qui, suivant lui, devait former un chaînon de la grande ligne internationale allant de l'ouest à Louisbourg qui était le port le plus avantageux et le plus rapproché comme point de départ, à l'est, pour l'Europe. Les représentants du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse s'intéressèrent à ce projet et à l'obtention d'une ligne courte de communication, et en 1884, un subside destiné à cette ligne a été proposé au parlement. Mon honorable ami le député junior de Halifax (M. Kenny) semble croire que les députés du Nouveau-Brunswick à cette époque votèrent un subside de \$300,000 par an, pendant 20 ans, pour la construc-