

opinion sur la question soulevée, l'an dernier, dans cette chambre. Je ne laisserai pas la chambre par la lecture de toutes les lettres que j'ai reçues, mais je crois devoir en citer une ou deux. Quelques-unes de ces lettres viennent des gouverneurs des colonies, qui doivent être en état de donner une opinion sûre à ce sujet. Sir William Robinson, gouverneur de Trinidad, dit ce qui suit :

J'ai reçu vos lettres du 11 et du 21 mai, ainsi que des exemplaires des *Débats* de votre chambre des communes, et je dois dire en réponse que c'est mon opinion et celle de mon conseil exécutif que le Canada et Trinidad retireraient de grands avantages mutuels de l'établissement de relations commerciales plus étendues entre les deux pays.

En envoyant un certain nombre de livres bleus, il dit ce qui suit :—

Ces documents vous feront voir ce que nous pouvons vous vendre et ce que nous pouvons acheter de vous, et les progrès de cette colonie sous le règne de Sa Majesté. Je vous envoie un exemplaire de notre dernier livre bien et vous recommanda de parcourir avec attention la partie qui traite des importations générales de notre île. Vous pouvez vous servir de cette lettre et de son contenu comme bon vous semblera. Lorsque'il vous faudra d'autres renseignements, je vous les fournirai avec plaisir.

Voici ce que pense le gouverneur parlant au nom de son conseil exécutif. Il s'agit principalement de savoir, si les vaisseaux les plus propres à ce commerce sont les voiliers ou les steamers. D'après les derniers rapports on voit que le commerce des voiliers a augmenté de 1,462 tonnes d'importations et diminué de 8,553 tonnes d'exportations, pendant que le commerce des steamers a augmenté de 37,828 tonnes d'importations et 26,386 d'exportations, ce qui démontre que le commerce des steamers augmente beaucoup tandis que celui des voiliers diminue beaucoup. Cela prouve, je crois, que nous avons raison d'encourager le commerce des steamers. Je n'ai pas l'intention de lire un grand nombre de ces lettres. Cependant, l'honorable député de Saint-Jean (M. Weldon), nous a dit qu'un pays protecteur ne devait pas espérer que ses exportations augmentent, et je veux lire l'opinion du premier magistrat d'un des pays les plus protecteurs du monde touchant les possibilités d'exportation. On trouve ce qui suit dans le discours d'installation du président Harrison :

Les besoins du commerce exigent des moyens de communication sûrs et rapides, et tant que nous n'aurons pas cela, il est impossible que notre commerce avec les pays situés au sud du nôtre se développe.

Si cet homme qui dirige et règle jusqu'à un certain point le commerce de la nation la plus protectrice de l'univers, trouve qu'il est nécessaire pour le développement de leur commerce d'exportation, que les Etats-Unis accordent de gros subsides aux steamers qui se rendent dans les pays du sud, je crois que nous, qui habitons un pays moins protecteur, devons avoir intérêt à faire la même chose.

M. JONES (Halifax) : Il est peut être un peu hardi d'exprimer une opinion contraire à celle du président Harrison, à celle du gouverneur de Trinidad et à celle de mon respectable collègue ; mais je crois que mes quarante années d'expérience dans le commerce me donnent sur ce sujet des connaissances peut-être aussi sûres que celles de ces personnages distingués. Mon respectable collègue parle des steamers qui font le commerce entre les Etats-Unis et les Indes Occidentales. Mais ces steamers ne sont pas subventionnés. Qu'un steamer fasse le commerce avec les Indes Occidentales, s'il trouve que cela paie, c'est parfait. Je suis en faveur de tout ce qui peut développer le commerce des voiliers ou des steamers ; mais je m'oppose à ce qu'on subventionne une ligne de steamers destinés à un commerce qui est déjà développé au possible et à faire une concurrence ruineuse à ceux qui sont déjà engagés dans ce commerce et qui doivent payer une partie des subsides accordés à ces steamers. Aux Etats-Unis, ces steamers font le service pour le compte des particuliers qui ne reçoivent aucun subside du gouvernement, et c'est comme cela qu'il faut faire. Ils ont un avantage que nous n'aurons jamais, en ce qu'ils peuvent toujours rapporter dans les ports américains des cargaisons de fruits. J'ai vu quinze cargaisons de fruits

arriver à New-York seulement dans une semaine, et se vendre sur le marché de l'endroit, une partie de ces fruits étant sans doute expédiée au Canada.

Si une seule cargaison de fruits arrivait à Halifax, elle ne pourrait pas se vendre et il en pourrait une partie sur les quais. Mon honorable collègue dit que notre commerce avec les Indes Occidentales a diminué. Il se trompe. L'honorable député n'est pas engagé dans ce commerce et on ne suppose pas qu'il le connaisse familièrement. Il y a peu de maisons à Halifax engagées dans ce commerce, mais il s'exporte de la Nouvelle-Ecosse, de Halifax et des autres ports de la province, autant de poisson que jamais. Ce commerce a été transporté de Halifax à Lunenburg, où il a atteint de grandes proportions, ainsi qu'à Lockeport et à Yarmouth. Autrefois, il se faisait tout à Halifax, mais aujourd'hui le poisson est expédié directement des autres ports, et si le commerce s'est ainsi déplacé, les exportations n'ont pas diminué. Au contraire, l'exportation du poisson est plus grande que jamais. Nos seuls concurrents, à l'heure qu'il est, sont les Terre-neuviens, sur qui nous n'avons aucun contrôle. Il est donc inutile de gaspiller l'argent du peuple en subventions à des steamers pour transporter le poisson aux Indes Occidentales, ce que font aujourd'hui les voiliers. Mon honorable collègue dit qu'il est nécessaire que le poisson soit transporté aussi vite que possible. Il se trompe encore une fois, car le poisson arrive en bien meilleure condition sur les voiliers après 15 ou 20 jours de traversée que sur les steamers où la fournaise et le charbon échauffés lui font subir l'influence d'une trop grande chaleur.

Résolutions rapportées.

CONCOURS.

La chambre étudie les résolutions rapportées par le comité des subsides.

Achats d'une résidence du commandant du Collège militaire royal de Kingston \$12,500

M. McMULLEN : Je propose :

Que les résolutions ne soient pas adoptées, mais qu'il soit résolu, qu'il appert par les déclarations faites dans cette chambre par le ministre de la milice, qu'il est proposé d'acheter pour le commandant du collège militaire royal une résidence située à l'autre extrémité de la ville de Kingston, à une distance d'environ un mille et demi du dit collège ; que s'il est nécessaire d'acheter une résidence pour le dit commandant, la dite résidence dev ait être bâtie sur les terrains, ou dans le voisinage immédiat du collège ; que le dit achat est inopportun, et qu'en le faisant on ferait un mauvais emploi des deniers publics.

Amendement rejeté, sur division.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE BATEAUX A VAPEUR DE QU'APPELLE, LONG LAKE ET SASKATCHEWAN.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je propose que la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution relative à un contrat projeté avec la compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan.

On sait qu'en 1886, une charte fut accordée à une compagnie pour bâtir un chemin de fer entre Regina et Long Lake, et le nord de la Saskatchewan, et que les octrois en terres ordinaires furent accordés à cette compagnie. Cette compagnie a fait de grands efforts et elle s'est fusionnée avec une autre compagnie intéressée en ce pays et elles ont formé cette compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, Long Lake et Saskatchewan. Elles ont réussi à bâtir le chemin de fer de Regina à Long Lake en droite ligne vers le nord. La charte leur permet de le prolonger jusqu'à Prince Albert, et de construire un embranchement jusqu'à Battleford, ou plutôt de le prolonger en droite ligne vers le nord en partant de Long Lake et à ce point de le diviser en "Y" dont une branche se dirigeant à Prince Albert, et l'autre à Battleford.