

d'une manière improductive pour des travaux dont on n'a pas besoin, qui ne sont pas sollicités par les intérêts maritimes ou par les marchands, vous nous mettez dans cette position-ci, c'est-à-dire que le Gouvernement se conduit vis-à-vis de nous à peu près comme les anciens prêteurs d'argent, qui consentaient apparemment à vous faire un prêt à des conditions raisonnables, mais qui vous obligeaient à prendre une grande partie du prêt sous forme de peintures ou de bijoux dont vous n'aviez nullement besoin. La position du Gouvernement est assez bien décrite par ces vers d'Hudibras.

Parlant d'une personnalité locale en vue, on dit de lui :—

That out of his great bounty,
He built a bridge at the expense of the country.

(Grâce à sa grande munificence, il construisit un pont aux dépens du public.)

Maintenant, si le Gouvernement venait soumettre une proposition à l'effet de construire à ses propres frais une cale sèche à Montréal pour l'avantage général du Canada ou de celui des vaisseaux fréquentant le port de Montréal, pour ma part, je l'accueillerais comme un acte de justice tardive. La chose a été faite ailleurs par le passé et le sera encore à l'avenir. Pourquoi pas à Montréal ?

L'honorable M. O'DONOHUE : Celle d'Esquimalt fut construite au moyen d'une contribution fournie par le Gouvernement anglais, le Canada payant de son côté une partie des frais.

L'honorable M. DRUMMOND : Mon argumentation est celle-ci : A quoi sert une cale sèche ? C'est afin d'y réparer un vaisseau qui peut être endommagé, ou dont il est nécessaire de nettoyer le fond, ou pour autres travaux. Cela regarde les compagnies maritimes, non pas ceux qui font le trafic, non pas les marchands qui expédient de l'avoine, du blé et des céréales.

L'honorable M. DEVER : N'est-il pas vrai que la construction d'une cale sèche à Montréal ajouterait énormément aux avantages que les intérêts maritimes y trouvent ?

L'honorable M. DRUMMOND : Les propriétaires de vaisseaux pourraient mieux que moi répondre à cette question.

Permettez-moi d'assurer à l'honorable sénateur qu'il existe une différence très importante. Les hommes mêmes dont les vaisseaux se trouveraient à bénéficier de la construction de cette cale sèche ne la demandent pas. Assurément, ils connaissent mieux leur affaire que vous et moi.

L'honorable M. DEVER : Je ne crois pas.

L'honorable M. DRUMMOND : Je parle comme intéressé dans le transport des marchandises. Ajouter les frais de construction de cette cale sèche aux charges qui pèsent déjà sur le port de Montréal aura pour effet d'accroître le prix du transport des marchandises par voie de cette ville et d'augmenter le coût de chaque boisseau de grain expédié de ce port à l'étranger. Conséquemment, je m'y oppose.

Maintenant, on croit généralement que Montréal et ses intérêts, vu la richesse énorme que possède cette ville, les revenus considérables qu'elle a, etc., peuvent fort bien être pressurés un peu et qu'elle n'a pas droit à la considération qui est accordée à des groupes moins importants. Je désirerais parler pendant quelques instants de cette question. Est-il vrai que par sa position, à raison de ses avantages géographiques ou pour un autre motif que j'ignore, Montréal ait une situation telle qu'elle peut supporter le fardeau d'impôts additionnels dont sont exemptes d'autres localités ? Je dis non, tel n'est pas le cas.

A l'heure qu'il est même, il nous en coûte presque autant d'importer directement à Montréal des marchandises que de les faire venir là par les ports de mer de l'Atlantique. Le fait est que le long trajet qui se fait à partir du golfe sur des eaux situées presque toutes dans l'intérieur augmente le coût de l'assurance maritime. L'assurance maritime de Montréal en Europe est presque le double de celle de Boston. Les tarifs des transports sont généralement un peu moins élevés à Boston qu'à Montréal, à raison du volume plus considérable et de la permanence du trafic, les communications étant les mêmes l'hiver et l'été ; il en coûte un peu plus pour les expéditions faites de Montréal que de ce point là. En réalité Montréal n'est pas en état d'être pressuré de la manière indiquée dans ce projet de loi. Non seulement cela, mais si vous prenez pour objectif des points situés dans l'Ontario et dans l'ouest, les voies ferrées