

grains à transporter; nos expéditeurs, de même que les constructeurs de navires ont voulu retirer le plus d'avantages possibles de cette augmentation de commerce, et c'est pour cela que la construction des navires est devenue une industrie florissante.

Quelques capitalistes de la ville de Hamilton se sont engagés dans une entreprise qui devait leur rapporter de grands bénéfices, suivant leurs prétentions; ils ont fondé une compagnie par actions; ils ont payé ces actions et ils ont envoyé leur agent en Angleterre pour faire construire des navires nécessaires au développement du commerce du Canada—je parle des navires de cabotage. Cet agent s'est rendu en Angleterre, il a donné l'entreprise de la construction de ces navires, mais à leur réveil, les membres de cette compagnie ont constaté que le gouvernement, tout en accordant des concessions pour ne rien obtenir en retour, avait adopté un arrêté du conseil, qui accordait virtuellement le trafic de cabotage aux Etats-Unis, sans obtenir le moindre privilège en retour.

Ce qui s'est dit alors à Hamilton ne saurait être inscrit dans les psaumes de David; des intéressés, cependant, sont venus à Ottawa.

Mon honorable ami, le député de Hamilton (M. Wood), est parfaitement au courant de cette question. Il avait des intérêts dans cette compagnie, et par conséquent, il devait espérer le succès de cette entreprise. On est venu à Ottawa, et on a dit au gouvernement: vous ne pouvez faire cela, parce que la population vous chassera du pouvoir. Pourquoi? parce que vous accordez quelque chose pour ne rien recevoir. Ce sont précisément la les déclarations que j'ai faites partout et que je répète maintenant. Les cultivateurs du Canada, aujourd'hui, voteront avec raison contre le gouvernement, parce que les ministres accordent des privilèges au marché de l'Angleterre, et qu'ils n'obtiennent rien en retour. Ce serait la répétition de ce que l'on a constaté en 1878. J'ajouterai ceci: non seulement ces messieurs n'ont pas tenu leurs promesses lorsqu'ils disaient au peuple qu'ils obtiendraient la réciprocité avec les Etats-Unis, mais ils constatent aujourd'hui qu'il n'y a pas la moindre chance d'obtenir cette réciprocité. Nous les avions avertis, cependant, qu'ils ne réussiraient pas. Alors, qui disaient vrai? Nous avons dit au peuple que le parti libéral le trompait délibérément, mais le peuple s'est laissé tromper.

Quant au commerce de cabotage, le gouvernement conservateur avait mis une offre dans la loi disant aux Etats-Unis: quand vous donnerez à nos propriétaires de la ville une partie de votre commerce, vous aurez droit à une partie du nôtre. Avions-nous raison d'agir ainsi? Je dis que oui, et tout homme intelligent dira comme moi.

Comment pouvons-nous arriver sur le marché anglais dans les meilleures conditions possibles? Actuellement nous pouvons atteindre ce résultat, en ayant des entrepôts

froids pour un grand nombre de nos produits, et sur ce point, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) s'est accordé le mérite de tout ce qui a été fait. Il est vrai que l'autre jour, il a admis que ce mode de transport avait regu un commencement d'exécution avant son arrivée au pouvoir. C'était déjà un avantage précieux dans sa bouche, mais avant de le faire, il nous avait cité des chiffres donnant les sommes payées aux chemins de fer pour ces entrepôts. Ces chiffres se lisent comme suit:

1895.....	\$2,807 45
1896.....	2,526 37
1897.....	3,734 17
1899.....	3,275 52

«Qui a établi ce mode de transport? Les chiffres que je viens de citer répondent à la question—c'est le gouvernement conservateurs. Je maintiens que si une dépense de \$2,526 en 1896, constituait, pour me servir d'une expression du ministre de l'Agriculture, "un attelage simple," il est difficile de dire qu'une dépense de \$3,275 en 1899, est un "attelage double."»

Quelques VOIX: Ecoutez! écoutez!

Sir CHARLES TUPPER: C'est un âne ajouté au cheval.

M. MONTAGUE: L'honorable chef de l'opposition dit que ce n'est qu'un âne de plus, et je crois que tout le monde admettra qu'il a raison. Voici maintenant, les sommes payées par le gouvernement canadien pour des entrepôts sur les paquebots:

1895.....	\$10,294 38
1896.....	7,718 09
1897.....	26,000 00
1898.....	33,090 78
1899.....	38,695 61

Pour régler une fois pour toutes la question de savoir qui a introduit ici ce mode de transport, je citerai ce que M. le ministre de l'Agriculture dit dans son rapport de 1897, dans lequel il raconte toute l'histoire de cette entreprise. Remarquez bien que c'est très peu de temps après son arrivée au pouvoir, et que par conséquent, il parle de ce qui a été fait par ses prédécesseurs:

On a établi en 1895 un service d'entrepôts frigorifiques pour assurer le transport du beurre. On a conclu des arrangements pour obtenir des voitures pour transporter le beurre et ces voitures ont circulé durant l'été sur les principales lignes de chemins de fer conduisant à Montréal. Ces wagons servaient à transporter les petites quantités de beurre qu'on trouvait à chaque station. On permettait aux expéditeurs d'envoyer leur beurre suivant le tarif ordinaire sur les "chargements moindres qu'un char." Ils n'ont eu à payer aucune surtaxe pour le service du réfrigérateur. Quant à l'espace, on a permis aux marchands de se servir de ces wagons pour l'expédition des produits de l'industrie laitière entre tous les endroits où les chars s'arrêtaient. En 1895, le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien mettaient des voitures à compartiments frigorifiques sur leurs lignes durant au moins une partie de la saison.