

Or, je ne m'aperçois pas que les meuniers soient entièrement satisfaits du tarif actuel, ou du degré de protection que l'honorable premier ministre leur a accordé.

Ils paraissent, au contraire, assez aveugles pour supposer que ce tarif leur est particulièrement hostile. Ils sont assez insensés pour prétendre qu'il y a une véritable prime placée sur l'importation de la farine de blé des Etats-Unis, et je vois qu'ils ont présenté une pétition au gouvernement ou au parlement, demandant que le droit sur la farine soit élevé à un dollar par baril, et je remarque que l'honorable ministre des finances a déclaré plus d'une fois, dernièrement, qu'il faudrait s'occuper sérieusement des embarras éprouvés par la meunerie.

Laissant de côté la condition générale du pays, prenons maintenant la cité de Saint-Jean. C'est la division électorale de l'honorable ministre des finances, et il est, sans doute, spécialement intéressé à son avenir et à sa fortune.

Or, je ne crois pas que les affaires aient été, depuis quarante ans aussi mauvaises que durant l'année dernière, et l'honorable ministre n'y rencontrerait pas une adhésion à sa politique égale à celle qu'il recevrait lui-même. Cette cité est une de celles qui ont le plus souffert de l'échec éprouvé par la politique de l'honorable monsieur, politique qui n'a pas réalisé les grandes espérances qu'elle promettait.

Prenons ensuite la capitale de la Nouvelle-Ecosse, la cité d'Halifax, et examinons l'état de ses affaires. Voyons quelle est la condition de chaque industrie spécialement protégée. Prenons l'industrie du coton à Saint-Jean et la même industrie à Halifax; ainsi que celle du sucre, puis le commerce des Indes occidentales d'Halifax, que cette politique devait développer dans une si grande mesure. Puis, passons au Nord-Ouest et voyons la cité de Winnipeg, et qu'elle est sa condition, cette année, comparativement à sa condition précédente? Les manufactures ne se sont pas encore développées dans cette région; mais examinons les états fournis par la douane, le mouvement de la population et la cotisation; voyons qu'elle est la situation générale du peuple, et dites-nous si Winnipeg a prospéré? Ainsi, que vous portiez vos regards à l'extrême Est, ou à l'extrême Ouest, de ce côté-ci des montagnes Rocheuses, pouvez-vous découvrir la prospérité quelque part?

Voyez l'ancienne cité de Québec; bien que l'honorable député de Cumberland ait déclaré que le commerce de bois et l'industrie de la construction des navires fleurissent dans la Nouvelle-Ecosse, je vous le demande, en est-il de même à Québec?

Il y a encore un revers moins favorable que l'honorable député n'a pas mentionné: c'est le changement qui s'est opéré dans le système de construction de navires, à la Nouvelle-Ecosse. On a trouvé que les navires de l'ancien tonnage ne sont plus de mode; que ces navires ne peuvent plus gagner assez pour s'entretenir, et qu'il fallait un tonnage plus élevé pour les longs voyages. Le système de construction a dû s'adapter au changement des temps.

Dans cette longue lutte entre la vapeur et la voile, entre le bois et le fer, on a trouvé que la seule chance qu'avait le bois se trouvait dans les navires d'un fort tonnage et construits pour la navigation au long cours.

D'où il suit que les navires construits avant ce changement doivent être engagés dans des opérations peu rémunératrices. Ainsi, lorsque l'honorable député de Cumberland a parlé du tonnage considérable des navires en activité, il m'a surpris, parce que c'est le dire de tout le monde qu'il n'y a jamais eu un temps où la marine ait été aussi peu profitable que l'année dernière.

Il est certain que l'on a construit trop de navires, et il est également certain que le prix des frets n'a jamais été plus réduit, et que les transports s'effectuent à des conditions qui ne paient pas.

Tout dernièrement, il y eut des soumissions pour le transport, de Liverpool à Londres, d'une certaine quantité de

produits, et une ligne de l'Atlantique a consenti à faire ce transport *via* New York, pour six chelins.

Telle est la condition de la marine de la Nouvelle-Ecosse, lorsque l'honorable député de Cumberland croit pouvoir trouver sur ce sujet matière à félicitations.

L'honorable député de Cumberland trouve sa province si prospère qu'il est naturel de l'entendre parler avec égard de la province d'Ontario.

Je le remercie de sa complaisance quand, après avoir exprimé l'espoir que la houille fût admise en franchise aux Etats-Unis, il a ajouté qu'il faudrait avoir égard à la province d'Ontario, et qu'il n'aimerait pas que le prix de cet article fût augmenté en supprimant le droit dont est frappé la houille importée des Etats-Unis par cette province.

Je ne sais pas si les remarques de l'honorable député sont sérieuses ou non. S'il a voulu faire de la plaisanterie, il me permettra de lui dire qu'il n'a pas réussi; et si, au contraire, il est sérieux, je ne perdrai pas mon temps à les relever.

Jetez les yeux un peu plus à l'ouest que Montréal; regardez la ville de Cornwall, l'une des gloires de la politique nationale, endroit que l'honorable ministre des finances a été assez bon de visiter un peu après les élections de 1882, et voyez l'état dans lequel se trouve l'industrie dans cette ville. Transportez-vous aussi à Kingston, à Cobourg, à Oshawa, à Toronto même, qui a des éléments exceptionnels de prospérité et de progrès, et qui ne possède heureusement que quelques industries protégées. Il y a une couple d'industries, il est vrai, dans cette dernière ville. Il y a la fabrique de boulons; mais elle est fermée. Oui, elle est "boulonnée" comme l'a déjà fait observer l'honorable député de York-Est, M. Mackenzie. Il y a aussi la fabrique de glucose, mais elle n'a jamais été ouverte. Il y d'autres industries, qui sont dans une meilleure condition. Voyez Hamilton, Dundas, London, Sainte-Catherine, Guelph, Chatham. Il serait superflu de donner toute la liste des centres industriels; mais, à peu d'exceptions près, vous trouverez que l'histoire de ces cités et de ces villes manufacturières du Canada est la même partout. Elle varie dans les détails, mais elle est la même au fond. C'est une histoire de difficultés et de dépression, au lieu d'être une histoire de vie et d'activité, et ce n'est pas étonnant.

L'honorable député, comme je l'ai dit, a fait ce qu'il a pu pour entraver le progrès et le développement naturel de ces industries, et nous trouvons dans l'industrie forestière, l'industrie agricole, et aussi les industries des pêcheries et de la construction des navires, malgré ce qu'en a dit l'honorable député de Cumberland, de grands embarras par suite de cette politique entravante.

Vous ne pouvez produire cette prospérité permanente dont vous parlez; mais vous pouvez la détruire; vous pouvez en diminuer la durée, et c'est ce que vous avez fait.

Le discours du Trône regrette la diminution des importations; mais il annonce que malgré cette diminution dans la valeur et le montant des importations, le revenu excède la dépense.

A la fin de l'exercice, un surplus d'environ \$1,600,000 a été annoncé, soit \$900,000, en chiffres ronds, provenant des terres fédérales, et \$700,000 provenant d'autres sources.

Les dépenses de l'administration des terres publiques ont été omises, et je crains qu'elles aient été considérables; mais comme l'honorable député les a portées au compte du capital, il considère qu'elles ne comptent pas.

Nous avons emprunté l'argent pour faire face aux dépenses de l'administration des terres publiques, et je crois que cette dépense s'est montée à environ \$700,000.

Il nous restera donc en marge la modeste somme de \$200,000 comme le revenu net des terres de la couronne, au lieu de \$900,000. Ou, si vous laissez intact votre revenu des terres publiques, il absorbera le surplus provenant des autres sources.

Peut-être suis-je peu charitable, mais je soupçonne l'honorable député d'avoir porté au compte du capital quelques