

d'exportation de clous de fer à cheval d'un genre particulier, très bien faits. Il s'efforce de les écouler sur les marchés de l'Amérique du Sud et de l'Australie. Il dit qu'il n'est pas capable de soutenir, sur ces marchés, la concurrence étrangère, parce qu'on ne lui accorde pas des remises raisonnables. Un tiers de la matière première, dit-il, se perd en fabriquant ces clous de fer à cheval et la remise qui lui est faite ne suffit pas pour couvrir cette perte. J'ai, ici, un état préparé par lui-même, que je passerai au ministre des finances.

J'attire sur ce sujet l'attention de l'ancien ministre des finances ; car il avait promis de s'en occuper, mais je suis sûr qu'il ne l'a pas fait. L'état fait par ce monsieur est si clair qu'il me semble qu'on devrait faire une remise plus considérable aux manufacturiers qui s'efforcent de créer un commerce d'exportation. Dans tous les cas on devrait les mettre sur le même pied que les manufacturiers des États-Unis, qui jouissent d'un système de remises bien plus libéral que le nôtre. Je sais que les habitants de St-Jean ont l'espoir d'établir un commerce entre les provinces maritimes et l'Amérique du Sud. Ce qui les empêche actuellement c'est notre tarif. On a qu'à jeter les yeux sur les rapports du commerce de ce pays pour voir que nos importations de l'Amérique du Sud ont diminué et que nos exportations dans l'Amérique du Sud n'ont guère augmenté depuis dix ans. Une année, elles augmentent, mais l'autre, elles diminuent. Voici les chiffres des deux années 1873-74, alors que le total des exportations du Canada dans l'Amérique du Sud a atteint la valeur de \$2,498,412. Dans les deux années correspondantes 1883-84, il a atteint \$2,767,430, soit une augmentation d'environ un quart de million de piastres durant cette période. Mais en 1884, il n'y a réellement aucune augmentation sur 1874. Nous avons importé de l'Amérique du Sud, en 1882, pour \$1,373,617 de marchandises, sur lesquelles les droits se sont élevés à \$1,000,000 seulement, pendant qu'en 1888, nos importations ont été de \$876,000, et que les droits ont été de \$100,000 plus considérables sur ces \$876,000 que sur les \$1,373,000. Si on veut que le commerce augmente, il faut commencer par modifier le tarif de façon à ce que ce commerce soit payant. Il me semble contraire à tous les principes du bon sens d'imposer des droits élevés sur des marchandises et de vouloir ensuite augmenter le commerce en accordant une partie de ces droits comme subsides à des lignes de steamers. Commençons par rendre le tarif efficace en diminuant les droits.

Sir RICHARD CARTWRIGHT: Je dois dire que j'ai une faible opinion de l'exactitude et du nombre des renseignements donnés par le ministre des finances. Il n'a pas l'air de savoir clairement vers quel endroit ces vaisseaux doivent se diriger, ni ce dont il s'agit. Je n'ai pas remarqué non plus qu'il ait demandé à la chambre l'autorisation de faire un arrangement pour un certain nombre d'années ou pour une année seulement. Je m'oppose énergiquement à ce que le gouvernement, avec les renseignements que nous possédons, fasse un arrangement pour plusieurs années. Nous n'avons en réalité aucun renseignement sur ce sujet.

M. FOSTER: J'ai dit intentionnellement à la chambre que le gouvernement ne demandait ce crédit que pour entrer en négociation et faire des arrangements relativement à la meilleure route, ou aux meilleures routes, que doit prendre notre commerce pour aller aux Indes Occidentales et dans l'Amérique du Sud, pour savoir jusqu'à quelle distance vers le Sud il est possible d'aller. Ce n'est pas l'intention du gouvernement de signer de gros contrats à la légère pour une série d'années sans venir de nouveau devant le parlement ; mais avec ce crédit le gouvernement pourra négocier, trouver quelle route est la meilleure et venir à la prochaine session devant la chambre demander le pouvoir de signer un contrat de 5 ou 10 ans.

M. MULOCK: Comment l'honorable ministre peut-il savoir qu'il lui faut \$80,000 s'il ne sait ni d'où partiront les vaisseaux, ni où ils doivent aller, ni quelle route ils doivent suivre.

M. FOSTER: Je n'ai pas demandé une somme bien extraordinaire. Je n'ai demandé qu'une somme modérée, et j'ai expliqué à la chambre que je n'entendais pas avec cela établir un service jusqu'aux ports les plus reculés de l'Amérique du Sud.

M. SKINNER: Depuis qu'il est question de demander ce crédit, j'ai correspondu avec des marchands qui connaissent bien le commerce. C'est leur opinion que l'établissement d'un service régulier entre nos ports maritimes, tel que Saint-Jean, et les Indes Occidentales et l'Amérique du Sud, développerait un grand commerce. De fait, c'est aujourd'hui le meilleur moment de nous lancer dans cette voie, qui se soit encore présentée. Par exemple, je constate que de Boston et de New-York, il a été exporté l'an dernier dans l'Amérique du Sud au delà de 100,000,000 de pieds de bois de construction, et que tout ce bois venait de la province de Québec.

M. JONES (Halifax): Cela ne se transporte pas en steamers.

M. SKINNER: Probablement non. Cependant je parle de la chose afin de faire voir que ce sujet est un de ceux auxquels nous devrions accorder une attention spéciale. Ces 100,000,000 de pieds de bois formeraient le chargement d'environ 250 vaisseaux ordinaires, c'est-à-dire des gabarres qui peuvent prendre 300,000 pieds de bois. Tout ce bois vient du Canada. Jusqu'à aujourd'hui c'est à Boston et à Portland que ce bois se transportait plus facilement, surtout en chemin de fer. Maintenant que la ligne courte est construite jusqu'à Mattawamkeag, il devient possible d'expédier ce bois dans un de nos ports maritimes. L'an dernier, on a reçu en Canada, à Montréal et dans l'ouest, plus d'un million et demi de peaux venues de l'Amérique du sud. Ces peaux passent par les États-Unis pour venir en Canada. Il n'y a pas de raison qui empêche qu'une partie de ce commerce ne passe par nos ports canadiens. Le gouvernement en accordant un subside, doit se rappeler qu'on a déjà réellement accordé un subside à un steamer et que l'emploi de ce subside a été contrôlé par le propriétaire du vaisseau. Or, en accordant un subside, on devrait exiger que des connaissements pour tout le voyage à partir de Toronto, Hamilton et Montréal, ou jusqu'à Toronto, Hamilton et Montréal soient accordés. La grande difficulté jusqu'ici, c'est qu'un marchand de Toronto qui veut recevoir des marchandises de l'étranger ou en envoyer à l'étranger prend son connaissement à Boston ou à New-York, ou envoie ses marchandises dans ces villes et fait le calcul suivant : Combien paierais-je pour envoyer mes marchandises à Boston ou à New-York, ou pour les recevoir de Boston ou de New-York, et combien aurai-je de moins à payer si je les reçois ou les expédie par les provinces maritimes du Canada ? Le commerce passe par les ports des États-Unis parce que de ces ports le prix de transport des marchandises jusqu'aux Indes Occidentales est moins élevé qu'il peut l'être dans les ports canadiens. Il faut donc en accordant un subside tenir compte de cela et faire en sorte que les marchands canadiens puissent expédier leurs marchandises des ports canadiens à aussi bon marché que des ports américains. Si on fait cela on développera notre commerce, et l'activité régnera dans nos ports canadiens l'hiver comme l'été. Je pourrais ajouter qu'on devrait accorder ce subside à une compagnie canadienne qui aurait intérêt à augmenter le commerce. De la sorte on pourrait faire de grandes choses.

Le transport du bois, s'il se faisait par nos ports canadiens, formerait une grande partie de ce commerce. L'honorable député d'Halifax dit que le bois ne se transporte pas sur les steamers, mais il doit se rappeler que les stea-