

191 pièces de *lignum vite*, 10 barils de sucre, 9 sacs de cocos, 1 sac de noix de cocos et 74 barils de fruits. Cette cargaison, en été, pour un vaisseau de 1,200 tonneaux, est réellement rien du tout. Le 8 mars, il a apporté 134 barils de fruits, et 4 sacs de cocos. Le 8 d'avril, il a apporté 25 barils de sucre, 7 barils de gingembre, 26 sacs de cocos, 288 barils d'oranges, et 132 boîtes de bananes. Cela fait voir à l'honorable ministre qu'il n'y a pas d'espoir d'un commerce entre ces ports. Le trafic ne se fait que dans un sens et à des taux qui sont actuellement environ le double de ceux des steamers qui traversent l'Atlantique. J'espère donc que le gouvernement n'accordera pas dans ces conditions de subsides à un steamer sans quelque hésitation. Pourquoi ces steamers ne rapportent-ils pas de cargaisons, pourrait-on demander? On peut répondre à cette question en disant qu'ils ne peuvent aller qu'à Kingston où ils ne peuvent pas se procurer de sucre. Le sucre est embarqué dans les autres ports où les steamers ne peuvent pas aller, parce que l'eau est trop peu profonde, et il y est embarqué sur des voiliers qui le transportent en Angleterre, aux Etats-Unis ou dans la confédération du Canada.

Cette proposition n'indique aucune espoir que nos exportations de produits de manufactures augmentent. Les marchandises qui vont aux Indes Occidentales viennent presque toutes de l'Angleterre et je crois qu'avec des droits de 20, 30 et 40 pour cent, qui excluent ces marchandises de notre propre marché. Il est évidemment impossible que nous soutenions la concurrence des manufactures anglaises dans les Indes Occidentales. Il y a peu de temps, par exemple, la compagnie de coton de Halifax apporta chez nous quelques échantillons et nous demanda si nous voulions les envoyer à nos agents dans les Indes Occidentales afin de voir s'il était possible d'y introduire ces marchandises. C'était de très belles marchandises, marquées à 5 centins et préparées pour le marché des Indes Occidentales. Je répondis : Ces marchandises me paraissent être d'un bien bon marché et il doit être facile de les vendre à ce prix à la Jamaïque. Peu après je montrai ces échantillons à un monsieur, en lui faisant observer qu'elles me paraissaient être d'un bien bon marché. Il me répondit que les mêmes marchandises se vendaient un penny en Angleterre.

Je fis alors dire à la compagnie de coton qu'il était inutile d'envoyer ces marchandises aux Indes; qu'elle ne pouvait pas faire concurrence à la marchandise anglaise. Nous n'avons, nous, quant à nos produits naturels, c'est-à-dire le poisson, dans les Indes Occidentales, aucun concurrent, si ce n'est Terre-Neuve. Les Américains ne nous y font pas concurrence. Leur poisson n'est pas préparé pour être expédié dans les Indes Occidentales et nous avons tout ce marché. Quel que soit le subside accordé à des steamers, nous n'envoyons pas là une plus grande quantité de poisson qu'aujourd'hui. Terre-Neuve en exporte une grande quantité, mais nous ne pouvons appliquer nos lois à cette île. Donc un subside accordé à un steamer n'augmenterait nullement nos exportations; parce que ce marché a tout ce qui lui faut, et quelquefois il ne lui en faut pas autant que nous aimerions à lui en fournir.

Dans ces conditions j'espère que le gouvernement étudiera la question avec soin; car je suppose qu'il n'a pas l'intention de nuire, sans but, à un commerce légitime. Il faudrait pour cela montrer qu'un changement dans le mode d'affaire serait un grand progrès en faisant augmenter nos exportations. Je connais un peu le commerce des Indes Occidentales et je ne vois pas comment cela pourrait se faire. Ce marché est excoessivement sensible et l'arrivée d'un steamer avec une cargaison de trois ou quatre mille quintaux de poisson aurait pour résultat de faire tomber le prix de ce poisson d'une piastre à une piastre et demie le quintal. Ce poisson est transporté sur une certaine classe de vaisseaux appelés bankers comme mon honorable ami le député de Lunenburg (M. Esenhauer) et mon honorable ami le député de Yarmouth (M. Lovitt) peuvent le dire. Ils vont

M. JONES (Halifax).

sur les bancs et font la pêche tout l'été jusqu'au mois de septembre ou d'octobre. Ce sont des vaisseaux de 100 ou 120 tonneaux, quelquefois plus petits. Après la saison de pêche ils voyagent tout l'hiver jusqu'au printemps tant que la pêche ne recommence pas. Accorder un subside à des steamers serait réduire ces vaisseaux à l'inaction. Cette question est très importante. Ces goélettes de Lunenburg, Lockeport, Yarmouth et Halifax transportent ces cargaisons durant l'hiver et rapportent des différents ports où elles vont des cargaisons de sucre et de mélasse, ou des cargaisons de sel employé pour saler le poisson pendant l'été. Dans une saison on complète les travaux de l'autre saison et de la sorte ces vaisseaux employés à la pêche en été vont chercher en hiver ce qui leur faut pour la saison suivante. La chose ne pourrait pas se faire autrement. C'est le résultat du développement de cette industrie jusqu'à ses dernières limites, et pour la développer davantage il faudrait un marché plus considérable. Tous ce que nous voulons ce sont des débouchés plus grands, et j'ai peur que nous ne puissions les obtenir tant que le marché voisin nous sera fermé.

Dans ces conditions j'espère que le gouvernement usera de beaucoup de prudence dans les arrangements qu'il veut faire au sujet du commerce des Indes Occidentales. Je crois qu'il devrait consulter les hommes d'affaires qui sont familiers avec ce commerce et qui lui conseilleraient de ne pas se rendre aux demandes qui lui sont faites.

Il y a actuellement une foule de gens qui demandent des subsides dans toutes les branches du commerce. On achète un steamer, et comme on a peu de ressources personnelles on s'efforce d'obtenir du gouvernement un subside, afin de faire un commerce qui, par lui-même, ne serait pas rémunérateur.

Quant aux malles, ces steamers sur la routes des Indes Occidentales, elles ne nous seraient d'aucune utilité. Ils partirait de Halifax, une fois par mois, avec la malle. Or, nous avons actuellement trois malles par semaine *via* New-York, et c'est par cette voie que le gouvernement anglais fait passer toutes ses correspondances. Le gouvernement anglais a payé un subside à cette ligne, pendant quelque temps, étant sous l'impression qu'un steamer était nécessaire pour transporter les malles anglaises. Ce subside a été retranché, et les malles anglaises pour les Bermudes, la Jamaïque et les places intermédiaires, passent maintenant par New-York. Il y a aussi, naturellement, une ligne directe qui part d'Angleterre. Si ces lignes suffisent au gouvernement anglais pour envoyer ses correspondances, elles doivent nous suffire également. Dans tous les cas, elles apportent les malles plus souvent et sont plus commodes pour notre commerce. On jette une lettre à la poste à Halifax, en tout temps, et elle se rend à New-York où elle trouve, dans le cours de la semaine, un steamer en destination de presque tous les ports des Indes Occidentales.

Telles sont les conditions dans lesquelles le commerce se trouve actuellement. J'espère que le ministre des finances étudiera la chose avec soin, et qu'il ne créera pas au commerce, qui est entre les mains d'un bon nombre de marchands, des embarras inutiles, en établissant, au dépens du public, une ligne de steamers dont nous ne pourrions retirer aucun avantage. Si cela pouvait développer nos industries, on pourrait le demander; mais les Indes Occidentales n'achètent chez nous que les articles que j'ai mentionnés et pour lesquels nous n'avons actuellement d'autre concurrent que Terre-Neuve.

M. ELLIS: L'honorable député de Brant (M. Paterson), dans une discussion précédente, a attiré l'attention de la chambre sur le fait que les manufacturiers du pays qui s'efforcent de créer un commerce avec l'étranger, ne sont pas traités avec justice par le département des douanes, en ce qui a trait aux remises. Il y a à Saint-Jean, un homme qui a fait des efforts considérables pour créer un commerce