

Le gouvernement n'a pas de meilleur ami dans la ville de Montréal que le *Witness*. Or, ce journal dit que, sous l'ancien régime, le maître du port avait un salaire de \$3,400, et le capitaine Bourassa, son commis, \$1,000, soit \$4,400 en tout. Quand il s'est agi de nommer un remplaçant au maître du port décédé, on a choisi un "cabaleur" libéral, un homme qui avait rendu des services au parti, et pour lequel il fallait faire quelque chose. Cet homme reçoit un salaire de \$3,000 par année, et son commis, \$2,500. Je cite ce fait comme un exemple de l'intérêt que le gouvernement porte au bien public.

Le *Witness* se demande pour quelle raison? Parce que le maître du port, qui a été nommé, ne connaît pas les devoirs de son emploi et a dû rechercher pour faire son travail et surveiller l'ouvrage du bureau un aide dont le salaire a été porté à \$2,500 par année obérant ainsi d'une dette de \$5,500 le commerce maritime du port de Montréal pour un service qu'il ne coûtait que \$4,400 sous l'ancien régime. Parlant de cette forte augmentation le *Witness* dit :

Ainsi les intérêts maritimes de Montréal paient ce montant en plus de ce qu'ils payaient à une époque que les libéraux appelleraient l'âge d'or de la corruption tory.

De même qu'un particulier ne peut braver avec impunité la morale publique, de même le gouvernement échappera difficilement au châtiement que mérite une violation aussi flagrante de la confiance que le peuple reposait en lui.

On nous dira que cette nomination est le fait de la commission du port, mais celle-ci n'est que l'instrument de ce gouvernement, comme l'a déclaré l'honorable représentant de Maisonneuve (M. Préfontaine). Il disait à ceux qui lui reprochaient son attitude : Je ne puis faire autrement ; je dois lui donner ma voix, parce qu'il s'agit d'une nomination politique. Autrement dit, la politique d'abord, les affaires ensuite, au détriment du commerce maritime du port de Montréal. Et qu'ajoute le *Witness*?

Cet emploi convenait au capitaine Howard ; il ne convient pas à James McShane. Il faudrait nommer des députations pour protester contre une telle nomination. Ce serait le moyen de faire entendre raison au gouvernement. C'est une impudence de la part du gouvernement.

Dans toute l'étendue du Canada nous avons d'autres exemples semblables du sacrifice des intérêts publics au bénéfice des députés de la droite.

Je désire soulever une autre question relative au commerce de Montréal. L'an dernier la Chambre s'est occupée de la construction des élévateurs. Le gouvernement devait-il les construire lui-même ou les laisser ériger par des particuliers? Un syndicat de Buffalo nous demandait les emplacements les plus favorables des ports de Montréal et de Port-Colborne pour y construire des élévateurs destinés à recevoir les céréales passant par nos canaux. Cette demande fut rejetée par le ministre des Travaux publics (M.

Tarte) qui s'était déclaré favorable à la construction des élévateurs pour l'Etat afin de protéger la population du Canada. Il était résolu. Sa détermination était ferme.

Mais aussitôt entre en scène un ministre du cabinet d'Ontario. Il devient membre du syndicat, il se rend auprès du ministre des Travaux publics et ce dernier change d'opinion et livre au syndicat de Buffalo le meilleur emplacement des ports de Montréal et de Port-Colborne et les intéressés mettent aujourd'hui à exécution leur projet extravagant. Y a-t-il quelque danger à appréhender? Que l'honorable représentant de Lincoln (M. Gibson), un partisan assez fidèle du gouvernement et un homme entendu dans les questions de transport, nous dise ce qu'il en pense. A la page 9263 des *Débats*, de 1899, nous lisons les paroles suivantes du député de Lincoln :

Je désire signaler à l'attention du gouvernement le danger de mettre ces élévateurs entre les mains d'un particulier. Il serait bien possible pour une compagnie de Buffalo de construire un immense élévateur dans le port de Port-Colborne, si le gouvernement donnait un emplacement dans ce port et un autre à Montréal. Elle pourrait virtuellement annuler tout ce que le gouvernement a fait en exigeant des taux exorbitants pour emmagasiner et transborder le grain, de sorte que les bateaux seraient obligés d'aller à Buffalo au lieu de prendre la route du canal Welland.

M. GIBSON : Ecoutez! écoutez!

M. MONTAGUE : L'honorable député (M. Gibson) abonde dans mon sens et je m'y attendais. C'est le plus grand obstacle à la solution de la question du transport des produits en ce pays, obstacle suscité non dans l'intérêt du public ou du commerce canadien mais dans l'intérêt des monopoleurs.

Eh bien! le premier ministre étant à Winnipeg, a raconté un apologue. C'est son fort. Je crois qu'il s'agissait de la prohibition. Il disait à la population :

A vous de décider. Nous avons promis de consulter la population ; si elle se prononce pour la prohibition, elle l'aura.

Le peuple a demandé la prohibition sans l'obtenir. Quel apologue a raconté l'honorable premier ministre? Il s'en souviendra, j'en suis certain. Voici ce qu'il a dit :

Autrefois il y avait un roi dont l'un des sujets possédait un âne. Le roi dit à ce sujet : Pouvez-vous enseigner à votre âne à parler? Le sujet répondit qu'il le pouvait. Là-dessus le roi lui dit : Je vous accorde dix ans pour lui enseigner à parler ; si au bout des dix ans vous n'avez pas réussi, vous serez décapité. Le sujet ayant accepté, l'un de ses amis lui dit. Pourquoi avoir accepté une tâche aussi difficile? Oh, dit l'autre, il importe peu, avant dix ans, le roi, l'âne ou moi, nous mourrons.

Or, dans l'affaire du plébiscite, ni le roi, ni l'âne, ni lui ne sont morts, mais il me semble qu'à l'expiration du présent parlement lorsque le peuple sera appelé à se prononcer quelqu'un sera décapité en punition de sa