

M. CLEMENTS : Cet homme me l'a donnée non pas pour vous la remettre mais pour m'en servir dans cette Chambre. J'ai pensé qu'il avait pu vous en avoir envoyé une copie. Dans le mois de mars, j'ai demandé quelle quantité de matériaux étaient entrés dans la construction du tunnel et le ministre a répondu qu'il était entré en Canada, jusqu'au 1er mars 1908, pour \$14,525 valant de matériaux en franchise, pour servir à la construction du tunnel. Je lui ai posé une autre question sur le même sujet, hier, et le ministre a répondu comme suit :

1. Quelle quantité de matériaux de toutes sortes a été entrée en franchise pour la construction du tunnel de la rivière Détroit?

2. Quel est le montant des droits payés au Gouvernement sur l'importation de matériaux de toutes sortes pour la construction dudit tunnel?

L'hon. WM. PATERSON (ministre des Douanes :

1. La valeur totale des matériaux de toutes sortes importés en franchise pour le tunnel de la rivière Détroit, s'élève à \$229,838.

2. Les matériaux de toutes sortes importés pour la construction du tunnel de la rivière Détroit entrent en franchise en vertu de l'item 596 du tarif.

La construction du tunnel principal a été commencée sur la rive américaine. Le coût de ce tunnel est évalué à \$12,000,000. La partie sous le lit de la rivière coûtera environ \$6,000,000, et les deux approches, tant du côté canadien que du côté américain coûteront aussi \$6,000,000 environ. De sorte que l'on peut estimer à \$3,000,000 la valeur des travaux à faire sur le côté canadien. Il me semble qu'il aurait été très avantageux non seulement pour les manufacturiers, mais encore pour les artisans et ouvriers canadiens si le ministre n'avait pas laissé insérer cet item dans le tarif, et n'avait pas permis à ces entrepreneurs américains d'en prendre avantage. Je ne les blâme pas, car si j'avais été à leur place, j'aurais fait la même chose qu'eux. Ce sont des Américains qui veillent aux intérêts américains et ne s'occupent pas du tout du Canada. Mais je n'aime pas à les voir gagner un avantage sur nos manufacturiers et nos ouvriers canadiens, et je crois que le ministre devrait faire une enquête sérieuse au sujet de la façon dont la construction de ce tunnel est conduite. D'après les renseignements que j'ai, ces entrepreneurs emploient très peu d'ouvriers canadiens, mais presque tous des Italiens qu'ils prennent dans les Etats-Unis. Ces gens travaillent dans un puits de 90 pieds de profondeur sous une pression atmosphérique très grande, à raison de 17 cents de l'heure ou environ \$1.75 par jour. Le ministre croit-il que c'est là traiter les ouvriers canadiens équitablement. On m'a informé que lorsque les entrepreneurs ont eu besoin de ciment s'ils ont demandé des soumis-

sions aux maisons canadiennes c'était pour toute la quantité dont ils avaient besoin, ce qui a empêché plusieurs de ces maisons de faire des soumissions. Nous avons plusieurs grands manufacturiers de ciment dans le Canada, et si on leur avait donné l'avantage de pouvoir fournir, disons la moitié du ciment nécessaire à la construction de cet immense tunnel où vont entrer tant de milliers de barils, ils auraient pu les fournir, et c'aurait été d'un grand avantage pour ces fabriques, spécialement dans un temps où il y a un si grand ralentissement dans le bâtiment au Canada. Mais au lieu de cela ce sont les maisons américaines qui ont le bénéfice, et fournissent le ciment qu'elles transportent sur des bateaux américains, et l'on va même chercher sur le côté américain des millions de barils de sable que l'on pourrait trouver sur le côté canadien. De sorte que les Canadiens ne semblent retirer aucun avantage de la construction de ce tunnel. Bien que je ne veuille pas ennuyer la Chambre par la lecture d'extraits de journaux, je crois qu'il serait bon que je donne lecture d'un extrait du "Free Press", de Détroit, du 6 mai. On ne pouvait pas s'attendre à voir un journal américain comme celui-là—bien qu'il ait beaucoup de circulation dans le Canada—mais qui a les intérêts américains à cœur, publier rien de semblable, mais évidemment la question intéresse tellement le public que le journal n'a pu s'empêcher d'en parler. Cet article est intitulé : Les ouvriers canadiens sont sacrifiés." L'honorable ministre connaît les faits. Je connais moi-même très bien le pays et d'après les renseignements que j'ai pu obtenir de la part d'entrepreneurs importants, nos ouvriers sont convaincus qu'ils sont sacrifiés dans cette affaire. Voici l'article :

LES OUVRIERS CANADIENS SONT SACRIFIES.

Les ouvriers employés à la construction du tunnel sont, pour la plupart, des Italiens qui risquent leur vie, pour de petits salaires. Si l'on fait une enquête sérieuse au sujet de la construction de la partie du tunnel du Michigan central sur le côté canadien, enquête que M. Clements, député, promet de demander au parlement canadien, le peuple du Canada apprendra des choses qui ne lui plairont pas, nous a dit un citoyen de Windsor, qui a recueilli tranquillement des informations qui jetteront de la lumière sur la question.

J'ai raison de croire, par exemple, que les entrepreneurs ont profité de l'abondance de main-d'œuvre, et ont baissé les salaires à un point qui n'est pas du tout en rapport avec la nature du travail à accomplir. Lorsque les entrepreneurs ont fait leur marché avec le Michigan central, la main-d'œuvre était assez rare et les salaires étaient élevés; naturellement ils ont basé leur prix sur le coût des ouvriers à cette époque-là. Aujourd'hui ils touchent leur argent aussi sûrement et régulièrement que si c'était la banque d'Angleterre qui payait et cependant, sans aucune autre raison que celle de gagner quelques dollars de