

ministre depuis la confédération un emploi que le sauvera de la misère le reste de ses jours. Personne n'a trouvé à redire à cela, et je crois qu'assurément tout gouvernement sera assez patriotique, assez sage et assez généreux pour régler de pareils cas, sans insérer dans les statuts une loi qui permette aux anciens ministres de faire une réclamation auprès du trésor du Dominion et de devenir un fardeau pour le pays jusqu'à la fin de leurs jours.

Relativement aux fortifications d'Esquimalt et d'Halifax je regrette beaucoup que le gouvernement soit forcé—est-il forcé?—de prendre cette responsabilité. Je regrette que l'Angleterre ait pris cette attitude—si elle l'a prise—je regrette, dis-je, que l'Angleterre oblige le Canada à se charger de l'occupation de ces fortifications. Je le regrette, parce que cette occupation nécessitera de grandes dépenses, qui augmenteront d'année en année. Nous serons obligés de construire tôt ou tard une certaine flotte pour la protection de ces deux ports. Je crains de voir le Canada faire une pareille dépense. Bien plus, cela peut donner lieu à des troubles qu'aucun de ceux qui ont parlé sur le sujet ne semble prévoir. Le Canada, malheureusement, peut être amené, en faisant des travaux à ces fortifications, à provoquer les Etats-Unis et à susciter des difficultés internationales. Nous avons toujours compté sur l'Angleterre pour notre défense. Je me demande si l'Angleterre, nous prêterait l'aide de ses cuirassés et de ses marins pour repousser l'attaque de l'ennemi. Nous devrions prendre toute la responsabilité d'une attaque et nous défendre nous-mêmes. J'espère que rien de semblable n'aura lieu, mais j'aurais été heureux que le gouvernement eût été capable de faire avec les autorités impériales des conditions comme en a faites l'Australie, en payant une somme annuelle pour l'entretien de la marine anglaise, et en laissant à celle-ci la protection de ces deux fortifications. Cela aurait valu mieux pour de longues années à venir, et je crains qu'il ne survienne quelque chose pour prouver ce que j'avance.

On s'est occupé de la question des eaux limitrophes, il y a plusieurs années, lorsque j'étais un des membres de la Chambre des Communes. Pendant que le canal de drainage de Chicago se construisait, j'ai appelé l'attention sur le fait que sa construction

Hon. M. MILLER.

aurait pour effet de faire baisser considérablement les eaux du lac Michigan et conséquemment les eaux du lac Huron et de la baie Georgienne. Les eaux des ports de la baie Georgienne et du lac Huron ont diminué. Elles sont aujourd'hui de deux à trois pieds moins élevées qu'elles ne l'étaient il y a vingt-cinq ou trente ans. Il y a eu, l'année dernière, amélioration, mais jusque-là elles ont toujours baissé considérablement. Je n'ai aucun doute que la construction de canaux comme le canal de drainage qui part du lac Michigan, passe à travers Chicago et se décharge dans le Mississipi, a beaucoup contribué à faire baisser le niveau de l'eau dans le lac Huron et la baie Georgienne et a diminué le volume de l'eau de la chute Niagara. Une personne qui demeure près de cette chute m'a fait voir, lorsque j'y suis allé il y a trois ans, sur le côté des Etats-Unis, une grande pierre, et m'a dit qu'il se souvenait avoir vu, il y a quelques années, l'eau passer par-dessus cette pierre. La pierre en question est tout près de la chute et émerge de l'eau à une hauteur de quatre ou cinq pieds. Je n'ai aucun doute que l'écoulement des eaux par un canal comme celui qui a été construit à Chicago, est en partie la cause de la diminution du volume d'eau du Niagara.

Relativement au bill de la "Minnesota Power Company", l'honorable secrétaire d'Etat a dit qu'un arrangement avait été fait dans cette Chambre-ci à la dernière heure. Cela est très exact. Il y a eu discussion relativement à la division de la force motrice; mais finalement une entente a été conclue.

Quelle a été l'entente? Il a été convenu qu'une égale force motrice serait utilisée de chaque côté de la rivière à la Pluie; mais si la force motrice du côté canadien n'est pas utilisée, les exploitants auront le droit de s'adresser à la commission des chemins de fer pour le transfert de la force motrice du côté canadien au côté américain. Voici les obstacles que les exploitants avaient à surmonter pour l'utilisation de la force motrice: les travaux nécessitaient une forte somme d'argent, et comme ils ne pouvaient peut-être compter que sur la moitié de la force motrice pour les recettes, comme l'argent dépensé là pouvait ne leur donner un revenu suffisant, ils ont voulu faire un arrangement qui leur per-