

fer Intercolonial, n'imposez sur le trafic du pays que les charges nécessaires pour le transporter sur les navires qui vont et viennent dans le fleuve.

M. JONES: Je crois que l'honorable ministre ne saisit pas mon argument. Je comprends que les canaux ont été construits aux frais du gouvernement et qu'on les a rendus libres pour le commerce du pays. Je ne trouve pas à redire à cela, mais il y a une certaine partie des dépenses faites pour les canaux qu'on a payées à même les revenus du pays; elles sont une charge pour le revenu jusqu'à ce point, et les canaux sont précisément dans la même position que l'Intercolonial serait jusqu'à ce degré. Je sais que l'administration du chemin de fer Intercolonial est dispendieuse, mais les recettes sont considérables, et j'ai suggéré tout simplement dans l'intérêt des provinces maritimes que l'on nous applique une doctrine qui permettrait de réduire considérablement les taux de transport du chemin de fer Intercolonial après avoir aboli les taux de péage sur les canaux, tout en nous laissant soumis à l'obligation de contribuer aux frais d'entretien et de surveillance des canaux.

M. POPE: L'honorable député fait cette erreur: Les canaux ne sont pas libres; ils n'ont jamais été libres, ou, à tout événement, ils ne sont libres que dans le même sens, à peu près, que le chemin de fer Intercolonial. Les droits que l'on impose sur le chemin de fer Intercolonial pour le transport du grain sont très peu élevés, tout comme ceux des canaux. Le fret local sur les canaux est aujourd'hui ce qu'il a toujours été. Les marchandises expédiées à Oswego par les canaux paient le même fret aujourd'hui que par le passé.

M. PRÉFONTAINE: Je n'ai pas saisi parfaitement les paroles de l'honorable ministre des finances quand il a parlé des intentions du gouvernement au sujet de la dette contractée par les commissaires du havre de Montréal pour le creusement du lac Saint-Pierre. Si j'ai bien compris l'honorable député de Grenville-Sud (M. Shanly) il a dit qu'on devrait se hâter de faire du port de Montréal un port libre. C'est une question que l'on agit à Montréal depuis longtemps et au sujet de laquelle on a envoyé des pétitions au gouvernement pendant les dix dernières années. On a fait des déclarations que les citoyens de Montréal ont considérées comme des promesses; cependant rien de tangible n'a été fait encore. Je comprends que dès que les derniers travaux seront terminés et que tout le chenal entre Montréal et Québec aura une profondeur de 27½ pieds, c'est l'intention du gouvernement de s'occuper de la question dans un esprit libéral et dans le but de favoriser non seulement Montréal, mais les intérêts de tout le Canada. Le port de Montréal est le centre du commerce maritime du pays et il est de la plus haute importance que cette question soit réglée le plus vite possible en tant qu'il s'agit des intérêts de la ville même de Montréal.

M. MILLS (Bothwell): Dois-je comprendre que l'honorable ministre des finances prend un engagement par lequel il dit que le gouvernement se chargera prochainement de la dette contractée par les commissaires du havre de Montréal pour le creusement du fleuve, parce que c'est une entreprise qui intéresse tout le pays, et qui débarrassera le port de Montréal de la responsabilité qu'il a assumée? S'il en est ainsi, je dois dire que le gouvernement modifie considérablement sa politique et qu'il s'écarte du principe qui a été posé lorsque ces travaux ont été commencés. Québec est un port de mer à l'eau profonde; c'est la tête naturelle, si je puis m'exprimer ainsi, de la navigation à l'eau profonde du Canada; mais grâce à l'énergie et à l'esprit d'entreprise du commerce de Montréal, le fleuve a été creusé de manière à étendre la navigation à l'eau profonde jusqu'au port de Montréal qui est aussi le terminus de la navigation des lacs. Naturellement, je ne sais pas que le pays en général s'intéresse à la question de savoir si la navigation à l'eau profonde se terminera au port de Québec ou au port de Mont-

réal. Le port de Montréal est spécialement intéressé à ce que les navires d'un gros tonnage aillent jusqu'à Montréal. Il a reçu des avantages, mais c'est au détriment du port de Québec. Si je comprends bien l'honorable ministre, il approuve les idées émises par l'honorable député de Grenville-Sud et il dit que le gouvernement sera prêt à assumer cette responsabilité et à débarrasser le port de Montréal du fardeau qu'il a porté jusqu'à présent.

Sir CHARLES TUPPER: Je crains beaucoup de ne pouvoir féliciter l'honorable député de l'intelligence dont il fait preuve dans ce débat. S'il trouve une telle promesse dans mes paroles, je réussis bien peu à communiquer à la Chambre les opinions que je désire exprimer. J'ai dit que j'appréciais pleinement les raisons données à la Chambre par l'honorable député de Grenville-Sud. J'ai admis avec lui l'importance de l'entreprise accomplie et sa valeur non seulement pour Montréal mais pour tout le pays. Je diffère entièrement d'avis avec l'honorable préopinant qui dit que le creusement du Saint-Laurent jusqu'à Montréal à une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse est une question de peu d'importance pour le peuple de ce pays. Mais au lieu de donner une promesse, j'ai dit simplement que tout en demandant cette avance, de même que les autres avances qui ont été demandées pour terminer cette entreprise sur laquelle les commissaires du havre de Montréal paient régulièrement l'intérêt échu à même les droits perçus dans le port, nous considérerions plus tard la question plus importante soulevée par l'honorable député et qu'elle recevrait la plus entière attention de la part du gouvernement. Je crois que je n'ai rien dit de plus que cela.

La résolution est rapportée, lue pour la première et la deuxième fois et adoptée.

Sir CHARLES TUPPER: Je demande la permission de présenter le bill (n° 168) pourvoyant à l'amélioration de la navigation du Saint-Laurent.

La motion est adoptée, le bill est lu pour la première et deuxième fois, considéré en comité, lu pour la troisième fois et adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides:

(En comité.)

Pénitencier de Saint-Vincent de Paul..... \$82,369.51

Sir CHARLES TUPPER: Il y a une augmentation de \$420 parce que l'on ajoute trois gardes, un sous-préfet et un fermier. Il y a une diminution de \$100 pour le gardien en chef et de \$50 pour le tailleur instructeur.

Pour payer l'augmentation de salaire de M. Richard Pope, greffier de la couronne en chancellerie, depuis le premier janvier 1886..... \$175

M. MILLS: Je m'oppose à cet item. On a eu la preuve qu'il a négligé ses devoirs d'une manière sérieuse. Il a été démontré par son propre témoignage qu'il a été partial dans sa conduite et qu'il a retardé contrairement à la loi de proclamer l'élection de certains députés dans la *Gazette Officielle* afin de prolonger le délai pendant lequel on pouvait produire des contestations d'élections. Il a ouvertement violé son devoir et il n'y a qu'une conclusion à tirer de la demande d'augmentation faite par le gouvernement: c'est qu'il a conspiré avec quelque membre du gouvernement pour violer la loi et qu'il est à la veille de recevoir sa récompense par cette augmentation de salaire. Je proteste contre cette tentative que l'on fait pour récompenser un fonctionnaire public que n'importe quel autre gouvernement représentatif aurait destitué.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable député de Wellington (M. McMullen), qui vient de se lever, me permettra peut-être avant de prendre la parole d'expliquer que