

Montréal est paralysé par les énormes frais d'entrée du port et toutes sortes d'impositions particulières à la navigation, qui privent le Saint-Laurent de son trafic légitime. La nature a destiné le Saint-Laurent à être la route la plus importante pour l'océan, mais il ne remplira jamais sa destinée si nous ne rendons pas le fleuve, depuis Montréal jusqu'au Cap des Monts, aussi libre que les eaux bleues de l'océan dans lequel il se jette. J'ajouterai que c'est ma ferme conviction que si le gouvernement n'a pas l'intention d'adopter cette politique, que s'il ne veut pas rendre la navigation du fleuve libre, il ferait bien mieux de diminuer tout de suite les dépenses sur nos canaux. Et voici pourquoi je pense cela : Nos canaux sont capables de faire un trafic beaucoup plus considérable que celui que nous obtenons aujourd'hui ; ils sont capables de transporter cinq fois autant de grain qu'on en a jamais transporté à Montréal dans une seule saison du vaste grenier de l'ouest. Nous ferions tout aussi bien de cesser toutes nos dépenses sur nos canaux que de continuer ce que nous faisons maintenant pour n'avoir qu'une faible proportion de ce trafic dont la plus grande partie est le droit naturel et l'héritage du fleuve Saint-Laurent. Nous devons nous rappeler que notre saison de navigation est courte. Nous souffrons de certains désavantages naturels provenant du climat, et par conséquent le gouvernement devrait faire un peu plus que ce que font les gouvernements ordinairement, pour contre balancer, autant que possible, ces désavantages de la route du Saint-Laurent. J'espère donc qu'après cette dépense, que l'honorable ministre des finances dit être la dernière, et lorsque ces améliorations si désirables seront terminées, je pourrai avoir le grand plaisir d'appuyer une mesure libérale présentée par le gouvernement dans le but de rendre la navigation du Saint-Laurent aussi libre que celle de l'océan même, tout en maintenant certaines charges légères pour les frais de havre ordinaires.

Sir CHARLES TUPPER : Je crains beaucoup de n'être pas en position dans le moment de discuter cette importante question que vient de soulever mon honorable ami de Grenville-Sud (M. Shanly). Je suis certain que la Chambre a écouté avec beaucoup de plaisir les remarques si intéressantes qu'il a faites au sujet du commerce du Saint-Laurent et du trafic que reçoit la ville de Montréal tant par le Saint-Laurent que par les canaux. Je suis d'avis comme l'honorable député que nous n'avons probablement jamais fait de dépenses qui ont contribué au développement du pays, à l'avancement du commerce et à la prospérité générale plus que celles que nous avons faites pour creuser le Saint-Laurent et créer ce chenal. La proposition que l'honorable député vient de faire n'est pas une proposition nouvelle. Elle a occupé l'attention du gouvernement de temps à autre, et le temps de s'en occuper d'une manière pratique et de considérer quelle doit être la politique du gouvernement à ce sujet arrivera comme mon honorable ami l'a dit lorsque ces dépenses seront terminées et que les navires tirant 27½ pieds d'eau à l'eau basse pourront franchir toute la distance de Québec à Montréal.

M. MILLS (Bothwell) : Pourquoi arrêter à Montréal ?

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai jamais entendu dire que l'on ait proposé de donner au fleuve une profondeur de 27½ pieds plus loin qu'à Montréal. L'honorable député de Bothwell (M. Mills) peut avoir un projet gigantesque de ce genre ; mais je n'en ai jamais entendu parler par d'autres que lui, et conséquemment, il me suffit de constater que les améliorations faites Québec et Montréal à ce chenal promettent des résultats très encourageants. Les statistiques de la dernière année établissent qu'il y a eu en 1886 592 navires de plus qu'en 1885 dans le port de Montréal ; soit une augmentation de tonnage de 209,688 tonneaux.

Les droits d'entrée que l'on perçoit dans le but de payer l'intérêt sur la dette—intérêt qui a été payé régulièrement sur toutes les avances faites à la commission du havre—accusent une augmentation de revenu de \$273,794 à \$224,

M. SHANLY

897, ce qui indique que ces améliorations nous donnent d'année en année l'augmentation d'affaires que l'on s'attend à constater, dans ce port. Je n'ai aucune hésitation à dire à mon honorable ami que l'importante question qu'il a soulevée a reçu l'attention la plus sérieuse du gouvernement et qu'elle continuera à la recevoir ; et le temps de prendre une décision sera arrivé lorsque les travaux seront terminés, c'est-à-dire lorsque la profondeur du chenal sera de 27½ pieds.

M. SHANLY : Je suis heureux d'entendre mon honorable ami me dire que le gouvernement doit donner son attention à cette question. Nous savons que cette manière de parler est très convenable, et ma propre suggestion est—si toutefois je puis dire que j'ai fait une suggestion—que lorsque toutes les dépenses auront été faites, la question devra alors recevoir la plus sérieuse attention du gouvernement. J'ai toujours cru, je crois encore et je croirai toujours que le creusement du Saint-Laurent pour permettre aux gros navires de venir jusqu'à Montréal est une question de la plus haute importance pour notre système de navigation intérieure—le plus beau système de l'univers—et une chose aussi nécessaire que le canal Welland. Je crois que cette dépense est une de celles dont le gouvernement doit se charger comme il s'est chargé de l'amélioration du canal Welland et le coût des autres parties du système de la navigation du Saint-Laurent.

M. JONES : Il est certain que tout ce qui tend à faire disparaître des obstacles à la navigation du fleuve doit naturellement augmenter le commerce du pays et nous donner de nouveaux avantages pour transporter facilement nos produits à la mer. J'approuve les observations de l'honorable député de Grenville-Sud (M. Shanly) bien que peut-être je ne puisse pas y souscrire entièrement. Je me lève simplement pour dire à l'honorable ministre des finances que si le gouvernement vient en état d'exécuter les plans de l'honorable député de Grenville (M. Shanly), et que si l'honorable ministre des finances remplit alors la charge qu'il occupe aujourd'hui, j'espère qu'il considérera que cette question peut s'appliquer à nos chemins de fer comme à nos canaux. J'ai remarqué que l'on a aboli dernièrement les taux de péage sur les canaux de l'ouest—ce qui est une chose très convenable que je ne désapprouve pas—mais puisque l'on est à parler de cette question, je crois devoir demander s'il ne conviendrait pas de réduire de la même manière les taux de transport sur le chemin de fer Intercolonial, qui est une entreprise du gouvernement, de même que les canaux destinés à favoriser et à augmenter les rapports des provinces les unes avec les autres. J'espère, à tout événement, que l'honorable ministre des finances n'augmentera pas les taux de transport par tête.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que l'honorable député a perdu de vue le fait qu'on ne peut instituer aucune comparaison entre un chemin de fer et une route par eau. Mon honorable ami de Grenville-Sud (M. Shanly) ne demande pas que nous trouvions des navires pour naviguer dans ces eaux et transporter des chargements, mais c'est à cela qu'équivaut la proposition de l'honorable député d'Halifax. Non seulement nous avons un chemin libre à présent, mais nous avons d'autres avantages. L'honorable député sait que le chemin de fer Intercolonial est plus que libre aujourd'hui, qu'on ne paie rien pour aller sur le chemin, que de fait le recette du chemin ne suffit pas pour en payer l'exploitation et que conséquemment il n'y a pas de comparaison possible entre les dépenses faites sur le chemin de fer Intercolonial et celles du fleuve Saint-Laurent dont l'intérêt a été payé avec les honoraires perçus à Montréal sur l'expédition des marchandises. Je dis que l'on ne peut instituer aucune sorte de comparaison pour un seul instant, et si l'on pouvait faire une comparaison, je crois que l'honorable député de Grenville-Sud (M. Shanly) pourrait fortifier son argument en disant : Mettez la route du Saint-Laurent dans la même position que le chemin de