

produits naturels, je l'accepterai avec satisfaction. Mais je crois devoir attirer l'attention sur un autre sujet que je crois être très important, je ne dirai pas pour tout le Nouveau-Brunswick, mais pour la plus grande partie de cette province. Je suis sûr, en même temps, que, dans ce que je vais dire, je serai appuyé par le plus jeune des députés de la ville et du comté de Saint-Jean. C'est que, dans le commerce entre le Nouveau-Brunswick et la mère patrie, commerce qui comprend surtout nos exportations de madriers d'épinette, nous avons à soutenir la concurrence des frets étrangers.

Les cargaisons sont principalement transportées sur des steamers en fer et la plus forte partie de la balance sur des navires norvégiens. Il est vrai que, de temps à autre, un grand navire, lancé dans un port de la Nouvelle-Écosse ou ailleurs, fait son entrée dans la baie, et je suis heureux de pouvoir dire que le plus gros navire qui ait été lancé dans les provinces maritimes est actuellement en voie de chargement dans le port de Saint-Jean. Il reçoit une cargaison de madriers qu'il transportera en Angleterre, ; mais nous avons à soutenir, dans ce commerce, la concurrence des steamers en fer, de ces vagabonds de l'océan, comme ils sont appelés à Saint-Jean. Mais en est-il ainsi relativement à l'exportation du bois de construction aux États-Unis ? Non. Je prétends que 75 pour cent du bois de construction exporté de Saint-Jean aux États-Unis est transporté sur des navires construits dans le Nouveau-Brunswick, qui appartiennent à des hommes de cette province et sont exploités par eux. Or, qu'est-ce que cela signifie ? Lorsque vous exportez sur le marché américain du bois de construction pour \$1,700,000, toute cette somme vous revient-elle ? Non. Le prix du transport jusqu'à Boston et New-York est en moyenne de \$2.50, tandis que le prix du bois, comme le montrent les tableaux du commerce, est en moyenne de \$8 par 1,000 pieds, environ, ou de \$10 par 1,000 pieds, si vous le voulez. De sorte que le fret équivalait à 25 pour cent de la valeur de la cargaison. En chiffres ronds, je crois que les marchands du Nouveau-Brunswick retirent de ce commerce de transport \$500,000 chaque année. On ne peut en dire autant du commerce de transport transatlantique.

Je toucherai à un autre point également digne de l'attention de la chambre. Nos exportations du Nouveau-Brunswick, qui ne sont pas transportées sur nos cabotiers, le sont en grande partie par une ligne de steamers qui opère avec succès depuis un grand nombre d'années. Il n'y a pas, aujourd'hui, à Boston, de meilleurs effets de bourse que les actions de la ligne internationale de steamers entre Saint-Jean et Boston. Se souvient-on que l'on ait demandé au parlement une subvention pour établir ou continuer cette ligne ? Non, une telle demande n'a pas été faite. Le commerce entre les deux pays, en dépit de la muraille élevée par le tarif, a maintenu cette magnifique ligne entre Saint-Jean et Boston, une ligne que le peuple de Saint-Jean ne voudrait certainement pas perdre.

Un autre fait. L'année dernière, deux lignes étaient établies entre ce port et New-York. Je considère ce fait comme un grand avantage. Mais la nouvelle ligne n'a pas, non plus, demandé une subvention à ce parlement, et c'est le besoin du commerce qui l'a établie.

Bien que je ne veuille pas abuser de la patience de la chambre, je crois qu'il est nécessaire de signaler non les industries qui florissent actuelle-

M. KING.

ment dans le Nouveau-Brunswick, mais celles qui ont été ruinées par la politique du gouvernement, et qui pourraient reprendre vigueur si nous obtenions le libre-échange avec les États-Unis.

Permettez-moi d'attirer l'attention de la chambre et des députés de Saint-Jean sur le commerce de chaux de cette cité. Ces honorables députés me pardonneront si j'y fais allusion ; mais je le fais parce que mon comté est aussi intéressé à la fabrication de la chaux que l'est leur comté. Quels sont les faits ? En 1881, Saint-Jean faisait avec les États-Unis un commerce de chaux évalué à moins de \$2,000. En 1890, les tableaux du commerce nous montraient que, en dépit d'un tarif élevé, ce commerce avait atteint \$143,000. Les chiffres des tableaux du commerce n'indiquent pas, cependant, tout ce que vaut ce commerce à la ville de Saint-Jean. La plus grande partie de la chaux est transportée sur des navires de Saint-Jean. Je ne suis pas prêt à prédire quelle sera la production des fabricants de chaux durant la présente saison, à Saint-Jean ; mais, d'après ce que je vois, j'ose dire que, au lieu d'expédier aux États-Unis pour \$150,000 de chaux, la valeur de la quantité qui sera exportée de Saint-Jean tombera au-dessous de \$15,000. Et pourquoi ? J'attribue cette baisse aux honorables chefs de la droite, et je leur demande de me contredire s'ils le peuvent. On se rappellera que Saint-Jean était représentée dans le dernier parlement par d'honorables membres de la gauche, et les honorables députés doivent avoir tout frais à leur mémoire le fait que M. Weldon demanda au gouvernement, lorsque le tarif McKinley était devant le Congrès, de réduire le droit sur la chaux de 20 à 10 pour cent. Si le gouvernement eût acquiescé à cette demande, on est convaincu à Saint-Jean que le droit sur la chaux n'aurait pas été augmenté aux États-Unis. Mais notre gouvernement a refusé de le faire, et le tarif McKinley est devenu loi. Sous ce tarif, le droit, au lieu d'être de 10 pour cent sur la chaux, est maintenant de 40 ou 45 pour cent, c'est-à-dire de 6 centins par 100 livres, y compris le poids du baril.

Je ne dirai pas qu'on aurait expédié autant de chaux aux États-Unis qu'auparavant, parce qu'il faut tenir compte de la condition des affaires à New-York et Boston ; j'admets volontiers que, vu la grève ouvrière, il y a gêne dans les affaires et la demande a quelque peu baissé.

Mais, M. l'Orateur, j'insiste sur ce point que, aussitôt qu'il y aura un marché à New-York ou à Boston pour la chaux, les hommes d'affaires de Saint-Jean seront prêts à faire concurrence sur ces marchés avec qui ce soit.

Je ne demande pas à la chambre de s'en rapporter seulement à mes assertions. Au commencement de mes remarques, j'ai déclaré que je ne me proposais pas de fatiguer la chambre avec de nombreux extraits ; mais le sujet est important et je voudrais que la chambre le comprit bien. Je lui lirai un court extrait du rapport d'une commission nommée par l'État du Maine. Les hommes d'affaires de Saint-Jean, dans tous les cas, comprennent bien la question ; mais je désire que d'autres la comprennent aussi bien qu'eux. Je dirai, d'abord, que, à Saint-Jean, nous possédons les plus riches carrières de pierre à chaux qui existent dans le monde. Cette prétention pourrait paraître exagérée.

M. FORBES : Le Cap Breton en possède d'aussi riches.