

M. BOWELL. J'ai trouvé très-extraordinaire qu'une déclaration de cette nature ait été faite dans un pays comme le nôtre, où nous nous efforçons de créer parmi nous un commerce capable d'enrichir tout le pays.

M. PLUMB. Une demi-douzaine de journaux ont rapporté qu'il avait fait cette déclaration.

M. BOWELL. L'honorable député dit qu'il était là et qu'elle n'a pas été faite. Quel fut le principal argument dont se servirent ceux que j'appellerai les pères de la Confédération ? Ce fut qu'un commerce interprovincial en serait la suite, et que les articles que quelques-unes des provinces ne pouvaient produire, pourraient être trouvés dans d'autres provinces, étant toutes devenues membres de la même famille, bien que formant les différentes sections de la Confédération. Il m'a paru très singulier que le chef d'un grand parti, qui est supposé être au moins en faveur du principe de la Confédération, eût ainsi proféré un tel langage.

Je ne suis aucunement surpris que mon honorable ami de Gloucester répudie ce langage, parce que nous savons tous qu'il était un adversaire irréconciliable de la Confédération. Je ne lui fais pas un crime d'avoir consciencieusement cru que cette nouvelle constitution était contraire aux intérêts de cette section de la Confédération dans laquelle il vit. C'était, comme patriote, son devoir de s'y opposer. Mais un langage de cette nature, tombant de la bouche d'hommes qui se posent comme admirateurs du principe de la Confédération, d'hommes qui participèrent aux débats auxquels elle donna lieu, déclarèrent qu'il était désirable qu'un commerce interprovincial fût créé, et qui dénoncent aujourd'hui les sections du pays qui produisent ce qu'il faut à leur propre consommation, un tel langage, dis-je, n'est pas celui d'un patriote.

Les honorables membres de cette Chambre, qui ont voyagé dans les provinces maritimes et particulièrement dans l'île du Prince-Edouard, doivent avoir remarqué que les articles les plus en usage, sur tout les instruments d'agriculture qu'a mentionnés l'honorable député de Brant-Sud, ont presque tous été achetés des diverses sections de la Confédération, au lieu d'être importés des Etats-Unis comme auparavant; mais, ce qui est encore plus satisfaisant, c'est le fait que ces articles, bien que sujets aux frais de transport, quand ils sont expédiés dans l'est, ou au Manitoba et au Nord-Ouest, sont vendus aujourd'hui à meilleur marché dans les diverses sections de la Confédération qu'ils l'étaient il y a cinq ou six ans, quand ils étaient tous achetés des Etats-Unis.

L'état que mon honorable ami a demandé sera fourni. Il nous dit que le système de payer des drawbacks a été pratiqué outre mesure, et cependant ces messieurs n'ont pu obtenir ceux qu'ils demandaient. Tout ce que je puis dire à l'honorable député, c'est que, depuis notre récente discussion, le principe des drawbacks a reçu une certaine extension, que dans chaque cas où les manufacturiers ont présenté leurs réclamations de façon à mettre le comptable en état de déterminer correctement le montant des drawbacks qu'ils devaient recevoir, ils leur ont été payés sans retard. Je crois qu'il constatera ce fait quand l'état sera présenté à la Chambre; cet état lui démontrera qu'il y a eu de payé un montant beaucoup plus considérable sous le nom de drawback que durant les années précédentes, et je n'ai aucun doute que, les manufacturiers continuant à prospérer, parvenant à produire plus que les besoins du marché local, le commerce d'exportation continuera aussi à s'accroître et le gouvernement aura à payer proportionnellement un montant de drawbacks aussi considérable que la loi le lui permet. Mais, à moins que les manufacturiers ne soumettent leurs réclamations de manière à permettre au gouvernement, sous l'autorité de la loi, de s'en occuper, ils n'ont aucun droit de se plaindre des délais qui peuvent survenir.

Je donne cette explication, parce que je sais que dans certains cas, les manufacturiers se plaignent de ce que leurs réclamations n'aient pas été prises en considération aussi

promptement qu'elles auraient dû l'être. Ces réclamations, bien entendu, sont adressées au département; quand les plaintes me sont parvenues et que j'ai fait une enquête, j'ai souvent trouvé que les réclamations sont faites de façon à ne pas permettre qu'on s'en occupe tant qu'elles n'auront pas été amendées; mais quand cette condition a été remplie, il n'y a plus d'autre délai à subir.

Mon plus grand espoir, c'est que la meilleure preuve de prospérité que nous puissions avoir soit que nos manufactures atteignent un tel degré de développement qu'il ne soit plus nécessaire de sortir du pays pour nous procurer aucun article que nous pouvons fabriquer ici.

Nous ne sommes pas encore rendus là et en voici un exemple :

Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer (Sir Charles Tupper) a trouvé que le besoin de matériel roulant pour l'Intercolonial et autres chemins de fer du gouvernement était si grand qu'il était entièrement impossible aux fabricants de locomotives et de wagons du pays d'entreprendre la fabrication de ces articles et de les livrer dans un temps raisonnable qui convint au gouvernement. Cela est arrivé pour les fabriques de wagons et locomotives non-seulement de l'Ontario, mais aussi des provinces maritimes. Ces ateliers étaient ainsi surchargés d'ouvrage, non pas des commandes étrangères, mais seulement pour satisfaire aux commandes du marché local. Par suite, le ministre des Chemins de fer, aussi bien que plusieurs compagnies de chemins de fer, ont été obligés d'importer leur matériel roulant pour ne pas être en arrière du développement du trafic dans les diverses parties du pays. Espérons que ce développement se continuera, et quand viendra le temps de discuter ce sujet plus minutieusement, je serai, je pense, en état de montrer à l'honorable député que même pour les articles dont il a parlé, la fabrication n'a pas diminué, mais a plutôt augmenté et que nous avons eu pour ces articles un marché domestique au lieu d'un marché étranger. Il n'y a pas de meilleure preuve de ce fait que celle que nous offre le commerce des fourrures. Les commandes de Montréal et d'autres endroits dans les anciennes provinces, dans le Nord-Ouest aussi bien que dans le vieux Canada, ont, dans cette branche de commerce, été si considérables, que les manufacturiers ont été à peine capables d'y suffire. D'où il suit que l'on n'a pas eu à exporter à l'étranger; mais si ces marchés locaux n'étaient pas ouverts à nos marchands de fourrures aussi bien qu'à d'autres branches de commerce, on exporterait les produits à l'étranger.

M. CHARLTON propose l'ajournement du débat.

Adopté.

SECONDES LECTURES.

Les projets de loi suivants subissent leur seconde lecture :

Bill (No. 15)—Acte à l'effet de constituer en corporation la Cie de Pont de Winnipeg et de Springfield.—(M. Scott.)

Bill (No. 16)—Acte à l'effet de constituer en corporation la Banque du Manitoba.—(M. Scott.)

Bill (No. 17)—Acte à l'effet d'accorder certains pouvoirs à la "Cie américaine de télégraphe et de câble."—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (No. 18) Acte à l'effet de constituer en corporation la Cie du chemin de fer de jonction d'Ottawa et Arnprior.—(M. Domville.)

Bill (No. 19)—Acte à l'effet de constituer en corporation la Cie du Pont de St. Jean.—(M. Cameron, Victoria.)

Bill (No. 20)—Acte concernant la Cie du chemin de fer du Portage, de Westbourne et du Nord-Ouest.—(M. Boulton.)

Bill (No. 21)—Acte à l'effet de constituer en corporation la Cie du chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre et de Minneapolis.—(M. Boulton.)