

autres provinces ? Pourquoi nous avez-vous dit que si nous entrions dans la Confédération, il nous faudrait acheter largement dans l'Ontario et ne rien vendre au peuple de cette province ? Pourquoi nous avez-vous dit que l'Ontario nous enverrait son bœuf, son beurre, son fromage, et toute espèce d'objets manufacturés sans accepter en échange autre chose que des espèces sonnantes, que nous nous procurerions comme nous le pourrions ?

Je crois que cette assertion est à peu près exacte. L'Ontario nous envoie son bœuf, ses produits fabriqués, tout ce qu'elle produit, et elle n'accepte en échange rien ou presque rien autre chose que des espèces sonnantes. Le correspondant ajoute :

Pourquoi avez-vous répété, mille fois, que l'augmentation de notre tarif de 10 pour 100 à 15 pour 100 entraînerait pour nous une taxe difficile à supporter, et pourquoi avez-vous prouvé au moyen de calculs adroits à combien cette taxe s'élèverait pour chacun de nous en particulier ? Vous nous avez dit de plus que nos revenus nous seront enlevés pour élargir les canaux du Haut-Canada. Vous nous avez dit de plus que Québec régnerait sur la Confédération ; Québec, la province ignorante et soumise à la prétraille ; Québec, qui par le une langue étrangère, ferait nos lois. Lorsqu'on vous a dit que cela était impossible, que les provinces maritimes s'uniraient à l'Ontario et tiendraient Québec en échec, vous avez répondu : non, les tories des provinces maritimes rechercheront le vote français, et les bleus de Québec nous feront la loi.

L'honorable monsieur fut élu, et comme je l'ai dit, en 1862, il est venu ici en qualité d'adversaire engagé de la Confédération.

L'abrogation de l'acte d'Union était son cri de guerre. Il disait qu'il ne pourrait jamais se soumettre à cette Confédération qu'on nous avait imposée. Il disait que nous avions été entraînés dans l'Union contre notre volonté, et qu'en conséquence il la combattrait et ferait annuler l'acte de la Confédération s'il était en son pouvoir. Il y a plus, il attribuait à ceux qui prouvaient la Confédération des motifs malhonnêtes. Je vais lire quelques-unes de ses remarques sur ce point. Il disait :

L'honorable député d'Inverness dit que tous les avocats—tous les principaux hommes d'Etat—tous les hommes politiques, sont en faveur de ce projet, et qu'en conséquence, il y a une forte présomption en sa faveur. J'ai l'honneur de différer d'opinion avec lui dans sa conclusion. Lorsque les politiciens de profession, dans un pays—ceux qui gagnent leur vie à faire de la politique—s'entendent sur une mesure, je ne puis considérer ce fait comme une preuve que la mesure est avantageuse pour le pays. Le simple fait qu'elle doit améliorer la position de ceux d'entre eux qui réussissent, peut les rendre unanimes à voter en sa faveur, et en comparant la liste des traitements en Canada à ceux de la Nouvelle-Ecosse nous trouvons une différence si grande qu'il est impossible que cela n'ait pas produit une certaine influence. Qu'il me soit permis de mentionner quelques-uns des salaires compris dans cette liste.

	Canada.	Nouvelle-Ecosse.
Procureur général, Est et Ouest.....	\$10,000	\$2,000
Solliciteur général do	6,000	800
Dépenses contingentes do	3,800	000
Secrétaire provincial do	5,000	2,800

Si nous étions disposés à le faire, nous pourrions tirer de cette comparaison la conclusion que l'unanimité de nos politiciens de profession provient du fait que la Confédération leur rapportera des traitements beaucoup plus élevés

Tels sont les motifs qu'il attribuait à ces messieurs que l'on appelle aujourd'hui les pères de la Confédération. Mais quels étaient les motifs qui l'animaient lui-même, lorsque après être venu ici en s'engageant à obtenir l'abrogation de l'acte d'Union il s'est associé au politicien qu'il avait combattu aussi violemment, à un homme dont il ne voulait pas s'approcher de crainte de se souiller, un homme qu'il avait représenté comme un homme qui avait une paire de mains artificielles enfoncées dans ses poches, tandis qu'il vidait les poches des autres avec ses mains véritables, un homme qu'il avait accusé d'être le grand prêteur de la corruption ? Qu'est-ce qui peut l'avoir porté à se mettre sous l'aile de ce grand prêteur de la corruption ? N'avons-nous pas quelques raisons de suspecter ses motifs, de croire que les influences dont il a parlé relativement à ceux qui ont appuyé la Confédération ont été les mêmes qui l'ont porté à s'associer à un honorable monsieur qu'il a si longtemps décrié sur les tréteaux publics, qu'il a représenté comme le premier corrupteur de la Nouvelle-Ecosse ?

M. KIRK.

Maintenant, M. l'Orateur, bien qu'on en ait dit bien long au sujet du libre-échange et de la protection, tandis que j'ai la parole, je crois que je vais dire quelques mots relativement à cette question. La politique de protection nous a été imposée sous prétexte qu'elle encouragerait toutes les industries du pays. Eh bien, je puis indiquer une des grandes industries de la Nouvelle-Ecosse qui n'a pas été protégée, mais à laquelle la protection a nui au contraire ; je veux parler de l'industrie de la marine. Je me souviens parfaitement qu'en 1874, lorsque le ministre des finances d'alors a proposé de porter à 17½ pour 100 l'ancien tarif de 15 pour 100, le ministre actuel des chemins de fer, qui représentait alors comme aujourd'hui le comté de Cumberland, s'est opposé à la proposition en disant que cela aurait pour effet de fermer des milliers de chantiers de construction de navires dans les provinces maritimes.

M. FARROW : Combien y en a-t-il ?

M. KIRK : Eh bien, cette question a été posée à l'honorable député de Cumberland, lorsqu'il a fait cette déclaration, et on lui a dit qu'il n'y en avait pas même des centaines. Il a répondu que cela les fermerait tous. Mais ils n'ont pas tous été fermés, et la protection ne les a pas encore tous fermés, bien qu'elle ait été bien près de le faire. L'honorable député de Cumberland a déclaré alors que l'augmentation du tarif aurait ici un effet semblable à celui qu'elle avait produit aux Etats-Unis, et il nous a démontré que la protection aux Etats-Unis avait fait disparaître le pavillon américain des mers du globe. Je me suis donné la peine d'examiner la force maritime des Etats-Unis à cette époque, et j'ai constaté que lorsque les Etats-Unis ont adopté la protection, ils avaient sur les mers des navires dont le tonnage réuni s'élevait à 6,000,000 de tonneaux. Ils ont environ 2,000,000 de tonneaux aujourd'hui. Tel a été l'effet de leur politique de protection, et c'était d'après l'honorable député de Cumberland l'effet que produirait ici une politique semblable à celle qui était alors adoptée par le ministre des finances. Et que supposez-vous que le ministre des finances voulait faire à cette époque ? Tout simplement imposer un droit de 10 pour 100 sur les matériaux qui entrent dans la construction des navires et qui étaient alors admis en franchise. L'honorable député de Cumberland déclara que cela aurait pour effet de fermer des centaines de chantiers de construction de navires et de ruiner cette industrie.

Cela n'a pas eu cet effet, mais je vais démontrer quel effet cela a produit. Bien que le ministre des finances avait l'intention de fixer le droit à 10 pour 100, les représentations de ses amis dans la Chambre l'ont engagé à le fixer à 5 pour 100. Maintenant, en consultant les livres bleus, je constate que sous ce tarif le tonnage des navires que nous avons construits pendant chaque année s'est élevé à 188,098 tonneaux en 1875, à 165,041 tonneaux en 1876, à 127,291 tonneaux en 1877, et à 126,160 tonneaux en 1878, soit un total de 606,596 tonneaux en quatre ans. C'était là un montant considérable, et à \$21 par tonneau, prix payé pour les navires à cette époque, cela faisait un total d'environ \$12,675,616.

Maintenant voyons à combien s'est élevée la construction des navires depuis l'adoption de la politique nationale. Je laisse de côté l'année 1879, parce que les deux systèmes s'appliquent à cette année. En 1880 nous avons construits des navires jaugeant en tout 68,756 tonneaux ; en 1881, 79,364 tonneaux ; en 1882, 68,140 tonneaux, et en 1883, 73,576 tonneaux, soit un total de 289,836 tonneaux pendant les quatre années, ou 313,660 tonneaux de moins que le nombre de tonneaux construits pendant les quatre années qui ont précédé immédiatement cette période sous le tarif de revenu. En d'autres termes, la construction des navires a été pendant les quatre ans qui ont précédé l'adoption de cette politique de taxes, double de ce qu'elle a été pendant les quatre années qui se sont écoulées depuis. La diminu-