

que je dis en cette Chambre. Le rapport tel qu'imprimé dans les *Débats* est exact, et quand à l'insinuation par laquelle on me reproche d'avoir influencé injustement un sténographe des *Débats*, je dois dire que je n'ai pas vu ce sténographe des *Débats* ce soir-là; que je ne suis pas allé au bureau des *Débats*, et que je n'ai pas conversé avec lui, mais que je suis resté en cette Chambre jusqu'à la fin de la discussion.

M. SCARTH: J'ai simplement à dire, de peur qu'on ne répète au loin que j'aurais affirmé qu'un sténographe a été influencé indûment, que je n'ai jamais employé une telle expression; et si quelqu'un a été porté à croire que cela a eu lieu, il le sera encore davantage après la dénegation de l'honorable député de Marquette (M. Watson).

Je me contenterai d'ajouter que le rapport des *Débats* n'est pas exact; que l'honorable député de Marquette a dit distinctement que j'avais affirmé avoir reçu du chef du gouvernement un télégramme disant qu'il abandonnerait la politique de désaveu, j'ai nié cela et cela seulement.

M. WATSON: Si cela est dans l'ordre, j'aimerais à lire ce que j'ai dit dans le temps.

M. L'ORATEUR: Je ne puis permettre à l'honorable député d'entrer dans une discussion. Je ne crois pas que la Chambre, non plus, soit bien disposée à permettre un débat sur une question qui a été réglée il y a plusieurs jours.

M. WATSON: Je ne veux pas commencer une discussion. Je désire simplement affirmer que le rapport des *Débats* est absolument exact et qu'il contient ce que j'ai dit, mot pour mot.

CREUSEMENT DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Sir CHARLES TUPPER: Je propose que la Chambre se forme en comité général pour considérer une certaine résolution concernant une avance aux commissaires du havre de Montréal, pour leur permettre de creuser le fleuve Saint-Laurent au Cap à la Roche.

La motion est adoptée.

(En comité.)

Sir CHARLES TUPPER: On a déjà accordé \$2,680,000 pour creuser le fleuve Saint-Laurent; avec la somme que je demande par cette résolution cela fera un total de \$3,005,000. Jusqu'à présent on a dépensé \$1,253,504.10.

M. MACKENZIE: Cela contribue-t-il à améliorer le havre?

Sir CHARLES TUPPER: Cela est pour creuser le Saint-Laurent depuis le port de Montréal jusqu'à Québec.

M. MACKENZIE: Quelle est la somme totale dépensée par les commissaires?

Sir CHARLES TUPPER: La somme totale dépensée par les commissaires est de \$2,530,504.10.

M. MACKENZIE: Combien pour le havre de Montréal?

Sir CHARLES TUPPER: Cela est pour creuser le fleuve. J'allais indiquer ce que les commissaires ont pu accomplir pour la somme déjà votée de \$2,633,000; ils ont pu compléter le creusement du Saint-Laurent sur toute sa longueur à une profondeur de 27 pieds et demi à l'eau basse, à l'exception de cette partie du Cap à la Roche; et avec les \$325,000 demandées maintenant on terminera le travail. Ainsi un navire tirant 27 pieds et demi d'eau à l'eau basse comme le *Parisian*, par exemple, pourra passer le Saint-Laurent de Québec à Montréal, sans difficulté. L'effet des obstacles que l'on rencontre au Cap à la Roche est d'arrêter un steamer tirant 27 pieds et demi d'eau qui passe là quand l'eau n'est pas haute. Je puis dire que tout ce travail a été fait par les commissaires du havre qui ont payé l'intérêt régulièrement, non pas à même leur capital, mais à même les reve-

nus que rapportent les droits d'entrée dans le port de Montréal. La Chambre verra tout de suite qu'il est désirable que l'on termine cette entreprise dont l'importance est évidente et qu'il n'est que juste que l'on fasse savoir que les revenus du havre de Montréal ont été suffisants pour payer l'intérêt sur toutes les dépenses de ce service.

M. SHANLY: Je désire demander à l'honorable ministre quand il suppose que cette entreprise, dont l'importance ne peut être exagérée, sera terminée?

Sir CHARLES TUPPER: On terminera cette année le creusement du havre à l'exception de cette partie pour laquelle on demande une subvention. Mais je n'ai pas de renseignements précis quant à l'époque à laquelle on finira d'enlever les obstacles que l'on trouve au Cap à la Roche.

M. SHANLY: Suppose-t-on que ce crédit est le dernier?

Sir CHARLES TUPPER: Oui, c'est le dernier.

M. SHANLY: Je me permettrai d'exprimer l'espoir que lorsque cet argent aura été dépensé, l'honorable ministre des finances pourra se lever de son siège pour nous permettre une résolution beaucoup plus considérable demandant que le gouvernement se rende responsable de toute la dette du lac Saint-Pierre. Je suis parfaitement convaincu comme je l'ai toujours été depuis que j'ai donné mon attention à cette question de la navigation que les dépenses énormes que nous avons faites pour creuser nos canaux auront été à peu près inutiles si nous ne rendons pas la navigation en bas de Montréal aussi libre que celle des eaux du golfe en bas du Cap des Monts. Nous dépensons aujourd'hui des sommes énormes sur nos canaux et nous en avons dépensé dans le passé, et je demanderai à l'honorable ministre des finances et à l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux aussi bien que des marchands qui sont intéressés dans le commerce du Saint-Laurent, si les dépenses que nous avons faites sur nos canaux jusqu'à présent n'ont pas abouti à un déplorable fiasco? Je prétends que nous continuerons d'arriver à un fiasco si nous continuons à dépenser notre argent mal à propos. Aujourd'hui la politique du gouvernement semble appuyer sur le fait que Montréal est considéré comme le terminus du trafic de l'ouest. De fait Montréal n'est qu'une station d'arrêt pour ce trafic; et quelle utilité y a-t-il, je vous le demanderai, d'amener le trafic à Montréal lorsque, une fois arrivé là, il est si entravé par les frais du havre que les navires n'y viennent qu'en petit nombre, tandis qu'un grand nombre de navires se dirigent vers les ports de mer de l'Atlantique. L'année dernière le gouvernement a accordé, je crois, une réduction des taux de péage sur les canaux. Je me hasarderai à dire que cette réduction sera inutile comme nos dépenses pour la raison que c'est lorsqu'on est arrivé à Montréal que la difficulté commence. Quelle utilité y a-t-il d'amener le commerce à Montréal pendant que, comme je l'ai dit il y a un instant, l'on trouve tant d'embaras sur le fleuve, tandis que la route océanique à New-York et les autres points de l'Atlantique n'offrent point de ces embaras et les frais d'expédition y sont tellement moins élevés qu'il nous est impossible de faire concurrence à ces libres ports de l'Atlantique sur la côte américaine. Nous avons eu à Montréal, il y a deux ans, ce que l'on a appelé l'épidémie de la picote. Ce fléau a paralysé les affaires et a causé aux compagnies de chemin de fer des pertes se chiffant par plusieurs centaines de mille piastres par suite de la diminution du nombre des voyageurs. Les compagnies de chemin de fer auraient pu espérer neutraliser les effets du fléau de la petite vérole en réduisant les taux de transport, tout autant que le gouvernement peut espérer faire disparaître les désavantages contre lesquels les propriétaires de navires ont à lutter à Montréal en diminuant les taux de péage sur les canaux. Le fait est qu'il ne vient pas un grand nombre de navires à Montréal et que nous n'obtenons pas une part bien considérable de ce trafic de l'ouest que nous cherchons.