

Ceux qui ont parlé ainsi ne sont pas des hommes de paille. Ce sont les principaux citoyens d'Halifax. Ils disent qu'ils engageront de l'argent dans l'entreprise et ils reconnaissent que cette industrie mérite leur appui et leur encouragement. Ils demandent une somme peu considérable pour les mettre sur le même pied que les étrangers, et ils indiquent que cette industrie fera prospérer le pays, ajoutant : "Comme autrefois, nous allons sillonner les mers, avec une flotte canadienne portant des produits canadiens."

Voilà ce que dit l'Est. Voyons maintenant ce que dit l'Ouest. Voyons Ontario. Il y a à Collingwood une maison, qui porte, je crois, le nom de Long. J'ai reçu de M. Long, une lettre. Il est venu ici, l'autre jour, et il m'a prié d'exposer ses vues à la Chambre relativement à la question. La lettre se lit comme suit :

L'importance nationale de l'industrie de la construction des bâtiments ne peut être vantée à cette phase du développement des ressources du Canada. L'avenir du Canada est assuré. Les grandes plaines fertiles situées à l'ouest du lac Supérieur offrent un asile à des millions de colons, et l'accroissement de la population et de la production annuelles prouve que l'offre n'a pas été refusée. Une vaste étendue de terrains en culture signifie de grandes quantités de céréales destinées à être transportées vers l'Est, et une grande population dans la zone fertile de l'Ouest demandera une grande quantité d'articles fabriqués dans l'Est. La nation maintenant doit savoir comment trouver les moyens les meilleurs et les plus économiques pour transporter les produits à destination. Un coup d'œil jeté sur la carte du Canada nous indique immédiatement la grande voie fluviale qui s'étend de la mer à la tête du lac Supérieur comme le débouché du trafic venant de l'Ouest ou destiné à être transporté dans l'Ouest. Le Canada doit s'éveiller aujourd'hui à l'idée de faire le transport de ses marchandises par ses voies nautiques. La marine marchande du Canada n'est ni suffisante ni digne du pays, et maintenant qu'on demande une augmentation de notre tonnage, il est temps pour les hommes d'Etat canadiens de faire tout en leur pouvoir pour aider à la construction d'une marine canadienne digne de l'avenir que nous croyons tous que la Providence nous réserve si nous voulons travailler avec sagesse et fidélité. Jusqu'à présent, pour remplir les commandes données pour de nouveaux bâtiments, les capitalistes canadiens achètent des bâtiments en Angleterre et aux Etats-Unis, et comme nous le savons, les différents spécimens qu'ils achètent ajoutent bien peu de prestige à notre marine marchande. Notre argent a été dépensé dans des pays étrangers, nos habiles mécaniciens et nos industriels cherchent de l'emploi là où une pareille main-d'œuvre est demandée, et conséquemment l'augmentation de la population, le développement de l'indus-

trie et l'accroissement de la richesse du pays sont retardés. Est-ce là le bon moyen de jeter les fondements d'une nation? Est-ce la politique qu'appliquent l'Angleterre, l'Allemagne, la France, les Etats-Unis ou d'autres nations? Sommes-nous satisfaits des vaisseaux de rebut des marines anglaise et américaine? Allons-nous encore consentir à laisser nos grandes eaux servir à recevoir les déchets des autres nations? On entend souvent dire qu'il est nécessaire d'empêcher d'entrer dans notre pays des immigrants dégénérés au point de vue physique et moral. Pourquoi n'adopterions-nous pas la même politique au sujet de l'importation des bâtiments? Les meilleurs ne peuvent pas être trop bons pour notre commerce. Pourquoi permet-on non seulement l'importation de bâtiments de deuxième ordre mais encore encourage-t-on cette importation? Tant qu'un vaisseau peut flotter sur l'eau, doit-il être considéré suffisamment bon pour le commerce canadien? Après avoir servi et s'être usé non pas honorablement au service de notre pays, mais après s'être usé au service des étrangers, doit-il venir chercher une tombe dans nos eaux? Les bâtiments anglais entrent au Canada en franchise, et nous prétendons que les bâtiments canadiens doivent entrer en franchise dans les ports américains pour y subir des réparations. Quel est le résultat? L'industrie de la construction des bâtiments au Canada, qui donnent de grands profits, a diminué et n'est même plus rien du tout. Nous sommes heureux de payer le droit douanier sur toute la matière brute importée pour des vaisseaux nouveaux ou pour des travaux de réparation, et nous permettons aux Etats-Unis d'imposer un droit de 50 pour cent sur tous les travaux de réparation faits aux bâtiments américains dans les chantiers canadiens; et cependant nous espérons prospérer. Le résultat est évident; les constructeurs de bâtiments canadiens ne peuvent combattre avec succès une concurrence aussi manifestement injuste. Bien que les bâtiments construits au Canada soient d'une plus grande valeur que ceux qui sont importés, et conviennent bien mieux au trafic des lacs, les expéditeurs refusent d'acheter ces bâtiments et en achètent d'autres à l'étranger. Nous avons été on ne peut plus conciliants vis-à-vis de nos voisins. Il est temps maintenant que chaque Canadien considère la question au point de vue national et proteste contre cette grave injustice et demande la protection sous quelque forme que le pays puisse l'obtenir.

Voyons d'abord que la règle que les Etats-Unis nous applique leur soit appliquée. Si les propriétaires de bâtiments américains doivent payer 50 pour cent sur les réparations faites dans les ports canadiens, il faut que les propriétaires canadiens paient 50 pour cent sur les réparations faites à leurs vaisseaux dans les ports américains. L'ouvrage canadien doit être fait sur le sol canadien quand cet ouvrage peut être fait ici avec tous les avantages et toute la perfection possibles. Quand le patriotisme n'émeut plus un homme, il est temps qu'on jette l'émoi dans sa bourse. Quoi qu'il en soit, le gouvernement pourrait facilement mettre les constructeurs canadiens sur le même pied, au point de vue de la concurrence, que les constructeurs anglais en leur faisant sur les nouveaux travaux de construction un rabais suffisant pour couvrir la somme payée pour le transport et la douane sur la matière première importée de la Grande-Bretagne. De