

"D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, le coût de la main-d'œuvre dans les fabriques de laine du Canada dépasse le coût de la main-d'œuvre des fabriques anglaises, de plus du montant de la protection accordée par le tarif.

En outre, la machinerie importée au Canada pour l'industrie textile, grâce au fret et aux droits de douane, coûte encore trente pour cent de plus; des statistiques dignes de foi indiquent qu'en Grande-Bretagne, le coût des bâtisses est de quarante pour cent moindre qu'au Canada; là le charbon coûte cinquante pour cent de moins qu'ici; ici, les frais d'intérêt, de vente et autres dépenses diverses dépassent de beaucoup les mêmes frais en Angleterre.

De ce qui précède, il est évident que si une main secourable ne lui est pas tendue de quelque côté pour l'arrêter dans sa marche descendante, l'industrie laitière au Canada devra disparaître rapidement. C'est au peuple Canadien de décider immédiatement si oui ou non cette industrie vaut qu'elle soit maintenue. Si non, qu'on ferme immédiatement les manufactures et qu'on invite leurs 4,500 ouvriers à chercher du travail ailleurs. Si oui, qu'on la traite bien, afin que le fermier puisse recevoir un prix raisonnable pour sa laine, l'ouvrier un salaire raisonnable pour son travail et le manufacturier au moins l'intérêt ordinaire sur son capital.

M. Rolland donna ensuite un résumé de notre commerce avec l'étranger, montrant combien le pouvoir d'achat du pays avait été contrarié par la dépression des affaires et analysa au point de vue des manufacturiers, la situation du travail, appuyant sur le fait que le ralentissement soudain de la marche de l'industrie et l'annulation des ordres avaient jeté, l'hiver dernier, non nombre d'ouvriers sur le pavé. Malgré le soulagement apporté par une reprise, au printemps, des travaux de construction de chemins de fer, puis ensuite la récolte abondante dans l'Ouest, on prévoit que l'hiver prochain sera dur pour l'ouvrier et il est à espérer que les manufacturiers lui prouveront leur sympathie en cherchant les moyens de le soulager.

L'immigration constante des colons et des bons ouvriers de ferme n'a pas contribué à rendre la situation difficile, mais elle a, au contraire, aidé à procurer de l'emploi aux commerçants, aux commis, aux artisans, etc.

"Mais le travail de la colonisation ne peut progresser qu'à mesure que les voies de communication s'ouvrent et s'améliorent. Ceci m'amène à parler de la question du transport, mais c'est un sujet tellement étendu que je ne puis espérer que toucher à deux ou trois points.

"Dans un pays comme le Canada dont la partie habitable, ou du moins la partie

qui est habitée, n'est qu'une bande de terre large de trois ou quatre cents milles et s'étendant d'une extrémité à l'autre du continent, il est de la première importance que nous gardions notre grand chemin de commerce ouvert vers l'Est et vers l'Ouest. Nous devons viser à nous suffire, à nous fier aux provinces voisines plutôt qu'à l'étranger, nous devons, par tous les moyens légitimes, stimuler le commerce interprovincial, car si nous perdions la communauté d'intérêts qui vient du commerce mutuel, nous perdions l'un des plus puissants facteurs d'unification nationale.

"C'est en obéissance à ce principe que nous avons entrepris la construction de l'Intercolonial et du Transcontinental, tandis que nous avons subventionné en terres et en argent le Pacifique Canadien, le "Canadian Northern", le Grand-Tronc et vingt autres lignes. La preuve en est que les chemins de fer du Canada ont reçu en argent, des gouvernements provinciaux, municipaux et fédéral, l'énorme somme de \$181,000,000, et des dons en terres de 52,000,000 d'acres. Si l'on calcule au bas mot que la terre valait \$1.00 l'acre, les subventions totales ont été de \$233,000,000, soit presque un cinquième du capital-actions et de la dette consolidée de tous les chemins de fer du Canada. Il n'est pas étonnant que nous nous intéressions tant au progrès de nos chemins de fer et que nous voulions être les seuls à profiter du trafic que leur donnent nos fermes, nos mines, nos forêts et nos fabriques.

"Nos provinces du Nord-Ouest se couvrent d'un réseau complexe de chemins de fer jusqu'à la frontière et ceux qui l'ont construit ne sont pas tellement philanthropes qu'ils veuillent transporter pour rien nos moissons. Ils ne tiennent pas à donner le commerce qu'ils peuvent faire aux lignes canadiennes, mais ils voient plutôt dans la fertilité de nos champs de l'Ouest un riche magasin qui enrichira les grands chemins de fer américains. Si nous ne nous remuons pas, nous verrons, mais trop tard, que nous ne sommes plus les maîtres de la situation. Le 30 juin 1907, il y avait au Canada, d'après les rapports officiels, 1,173 milles de chemins de fer, possédés ou contrôlés par les Américains, tous travaillant plus ou moins à envoyer le commerce vers le Sud de la frontière. Déjà une grande quantité du blé récolté au Nord-Ouest, est expédiée par les ports du golfe du Mexique. Pendant certaines saisons le grain peut se transporter à prix excessivement bas par la voie du Mississippi, à l'amélioration de laquelle le gouvernement américain dépense, dit-on, 25 millions par année. Les Etats-Unis ont aussi voté 101 millions pour creuser et élargir le canal Erié, de Buffalo à New-York, ce qui permettra de charger 3 1-2 cents le minot pour le grain

expédié de la tête des grands lacs à New-York.

"Pendant ce temps le coût moyen du transport du grain du Nord-Ouest à Fort William, est de 10 cents le minot, et de Fort William à Montréal, en des conditions normales, de 5 à 6 cents. Pour lutter contre la concurrence américaine, il nous faut améliorer nos routes par eau à n'importe quel prix. En creusant le canal de Welland, nous pourrions faire arriver à Kingston les bateaux tirant 20 pieds d'eau au lieu de les arrêter à Port Colborne. Il faudrait des améliorations semblables aux canaux du Saint-Laurent. Et nous ferions encore mieux en construisant le canal de la vallée de la rivière aux Français à Ottawa.

"Je ne tiens pas à parler pour l'une ou pour l'autre route, mais je crois que nous devrions résoudre cette question vitale, non seulement pour rester maîtres de notre commerce, mais aussi pour mettre le Canada sur le chemin du commerce mondial.

"Je désire me déclarer catégoriquement pour la prohibition totale et absolue de l'exportation du bois à pulpe. Rien ne peut compenser la perte que nous cause chaque année l'exportation de l'article brut. Tout ce que le Canada retire par corde de bois à pulpe exporté, y compris le prix du fret jusqu'à la frontière, c'est \$6.70 à \$8.50, selon que le bois provient des terres particulières ou des limites louées de la Couronne. Si ce bois était manufacturé en papier au Canada, il rapporterait \$37.40 la corde. Nous perdons donc \$28.90 au bas mot sur chaque corde exportée. Pendant l'année finissant le 31 mars 1908, nous avons vendu aux Etats-Unis 902,311 cordes; nous avons donc perdu \$26,076,787 et il faut se souvenir qu'une partie de cette somme consiste en salaires qui auraient été payés à nos ouvriers.

"En 1905, les Etats-Unis ont placé \$277,500,000 dans l'industrie de la pulpe et du papier; leur production valait \$188,715,000 et ils ont payé en salaires \$38,000,000. L'an dernier, le Canada, leur a rendu un cinquième du bois à pulpe qu'ils ont consommé. On peut donc en conclure que, si tout ce bois avait été manufacturé au Canada, cela aurait voulu dire un placement de \$55,500,000, une augmentation de production de \$37,743,000 et une augmentation de salaires de 7,600,000.

"Les maisons américaines sont aujourd'hui maîtresses de 25,000 milles carrés de limites à bois dans la province de Québec et les provinces maritimes. Si nous persistons à suivre notre politique actuelle, ce sera vendre notre droit d'aïnesse pour un plat de lentilles. Il est donc temps de crier: Halte!

"Le gouvernement a sagement aidé à cette industrie par une législation récente qui aura pour résultat d'augmenter