

en attend et parce qu'une grande partie du produit des nouveaux impôts ira dans le gousset des industriels au lieu d'être versée à la caisse de l'Etat, on pourrait, à la rigueur, faire l'essai de ce nouveau régime tarifaire si le Gouvernement n'y avait greffé un projet éminemment détestable—je n'ose pas me servir du qualificatif qui me vient à la bouche—qui tend à relever également les droits prescrits par le tarif de faveur à l'égard de la Grande-Bretagne.

Dans quelle situation le Canada et l'empire se trouvent-ils aujourd'hui? C'est une bien grave imputation que le ministre des Finances lançait l'autre soir à l'adresse des membres de la gauche en disant qu'ils ne se rendent pas bien compte de la gravité de la situation où l'Europe se débat en ce moment. C'est précisément parce que nous savons combien cette situation est grave que nous ne voulons pas que l'on mette d'entraves nouvelles au commerce de la Grande-Bretagne en augmentant de 5 p. 100 les droits dont les marchandises de provenance anglaise sont déjà frappées.

Qu'il soit bien compris que si nous agissons de la sorte ce n'est pas pour provoquer le Gouvernement, et que si les membres de la droite entendent exciper du vote qui sera donné sur cette question pour en appeler au peuple, ils en devront supporter toutes les conséquences. Nous, les membres de la gauche, nous repoussons toute responsabilité à cet égard, parce que lorsque nous avons décidé, en août dernier, d'aider le Gouvernement de toute manière à mener à bonne fin la participation du Canada à la guerre, nous n'avons pas pris d'engagement—nous ne l'avons pris en aucun temps depuis—d'agréer le projet que le Gouvernement soumet aujourd'hui au Parlement et qui équivaut à dire que le mieux que le Canada puisse faire, c'est de mettre obstacle au commerce britannique.

Quel spectacle n'a-t-on pas sous les yeux! Au dire du ministre des Finances, le relèvement des droits va mettre le fabricant anglais en meilleure position que jamais pour soutenir au Canada la concurrence des autres nations. En réalité, le relèvement de droits signifie simplement que l'on prélèvera cinq dollars de plus sur chaque cent dollars de marchandises anglaises entrant au Canada, et cela au moment où le commerce de la Grande-Bretagne chancelle sous le poids d'un fardeau tel qu'il n'en a jamais porté. Je le dis sincèrement: je vois dans les modifications apportées au tarif le plus rude coup qui ait été porté au commerce anglais depuis l'ouverture des hostilités. Voyons plutôt ce qui en est.

[M. Neely.]

La Grande-Bretagne est une nation qui exporte beaucoup; à l'heure qu'il est, ses relations de commerce avec l'Allemagne, l'Autriche et la Turquie sont rompues, son commerce à l'étranger se trouve forcément entravé par l'insuffisance des moyens de transport, par la rareté de la main-d'œuvre, la hausse des taux de transport sur mer et la cherté plus grande de l'assurance maritime. Si j'avais les chiffres sous les yeux, je ne serais pas étonné de constater que le relèvement des taux de transport occasionné par la guerre réduit de 5 ou 10 p. 100 le volume des exportations anglaises au Canada. Pendant qu'elle est aux prises avec ces difficultés, elle tend une main secourable à celles de ses colonies qui ont besoin de son aide financière, au Canada, à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, ainsi qu'à ceux des alliés, la Belgique et la Serbie, qui sont moins puissants que les autres. C'est pourquoi je dis qu'au moment où elle est chargée d'un fardeau aussi colossal, et où l'issue de la guerre dépend du maintien de la puissance financière qu'elle tire de ses relations de commerce avec l'étranger, c'est lui porter un coup qui l'atteint dans ses forces vitales que de mettre une nouvelle entrave à l'importation de ses produits au Canada.

Le ministre des Finances ne s'est pas départi de son habitude en répondant au très honorable chef de l'opposition que les dépenses énormes et les très lourdes obligations auxquelles il a à faire face sont attribuables au régime libéral, et il a tout particulièrement insisté sur les sommes très considérables qui furent consacrées aux voies de transport dans les dernières années du régime libéral. Cet argument, nous le connaissons de vieille date; mais quels sont les faits? Pour ce qui est des dépenses relatives au chemin de fer de la baie d'Hudson, la responsabilité du premier ministre est aussi lourde que celle du chef de l'opposition, puisque dès avant la dernière élection mon très honorable ami (sir Robert Borden) déclarait que, advenant son avènement au pouvoir, il construirait cette voie ferrée, s'engageant même, à ce que me dit un honorable collègue, à le construire plus tôt que ne le feraient les libéraux.

Il est trop tard maintenant pour se demander s'il y a lieu de construire le Transcontinental national. En 1904, la question était posée au peuple et résolue dans l'affirmative à la très grande majorité des suffrages. Mon honorable ami le ministre des Finances (M. White) ne dédaigne pas de ressasser les vieux arguments au sujet des