



L'INDUSTRIE.

Les articles du *Mail*, le principal organe du gouvernement du Haut-Canada, nous encouragent à continuer notre croisade en faveur de l'industrie. Lorsque nous voyons presque toutes les opinions que nous avons exposées depuis trois ans confirmées et partagées par un journal aussi important, nous avons bien le droit de nous réjouir, car c'est une compensation aux critiques malveillantes de certaines personnes, et une réponse à ceux qui ne voyaient dans notre zèle en faveur de l'industrie, qu'un but politique.

Mais nous devons nous réjouir surtout de voir la question industrielle faire si rapidement son chemin parmi la population anglaise. Quoique la province de Québec, soit la plus intéressée à développer l'industrie nationale, ses hommes publics ne paraissent pas encore prêts à faire de cette question le principal article de leur programme, la base de leur politique. En cela, comme dans tout le reste, il faut que le mouvement parte d'ailleurs, que l'initiative vienne des Anglais.

Hélas! c'est triste à avouer, mais c'est la vérité, nous dépendons beaucoup de l'énergie des autres provinces, nous sommes à la remorque de l'esprit d'entreprise et de l'activité des Anglais. On n'ose rien faire sans se demander: "Prenons garde, le Haut-Canada va-t-il marcher avec nous, le projet en question lui convient-il."

Nous en sommes là; la politique se fait un peu partout, en Angleterre, dans le Haut-Canada et les provinces maritimes, mais très peu dans le Bas-Canada. Nous vivons continuellement dans la crainte d'adopter une politique qui ne conviendrait pas aux autres provinces. La politique n'étant qu'une question de parti, on n'a que les opinions et les idées qui peuvent assurer le succès des partis. On oublie que si d'un côté ou de l'autre on adoptait une politique bas canadienne sur la question d'industrie, on finirait par rallier autour de cette idée tous les esprits bien pensants, et les autres provinces elles-mêmes comprendraient que la prospérité de la Confédération tout entière dépend du développement des ressources naturelles de chacune des provinces.

On parle d'émigration, de rapatriement; on semble prêt à faire des sacrifices pour attirer dans ce pays les étrangers et y ramener nos compatriotes émigrés; sachons donc que le meilleur moyen d'arriver à cette fin est de créer l'industrie.

Quand nous produirons ici les marchandises que nous importons des pays étrangers, quand nous aurons du travail à donner, nous garderons notre population et ceux qui sont partis seront heureux de revenir.

Déployons pour l'industrie le zèle que nous mettons ailleurs, faisons pour l'industrie les sacrifices que nous faisons pour des choses beaucoup moins importantes, et l'on verra le changement qui s'opérera dans notre prospérité nationale.

Le Bas-Canada a montré, durant la dernière session, ce qu'il pouvait pour l'industrie, lorsqu'il était uni. Qu'il fasse pour le fer ce qu'il a fait pour l'industrie du sucre de betterave et l'on verra jaillir la principale source de richesse de notre pays.

Écoutez maintenant ce que dit le *Mail*:

"Il est regrettable, dit-il, que l'opinion publique n'ait pas été induite, il y a plusieurs années déjà, à adopter une politique nationale pour le développement des ma-

nufactures du pays. Sur un grand nombre de questions, malheureusement, nous avons pris la manière de voir de l'Angleterre, et quoique nos opinions se soient modifiées sous ce rapport, cependant le changement ne s'est pas fait assez tôt pour nous faire profiter de la révolution que subit en ce moment le commerce de fer. L'élévation du prix du fer en Angleterre est une source de richesse en ce moment pour les Etats-Unis, et nous, quel profit en tirons-nous? On vient chercher notre fer pour alimenter les fournaies américaines, et les Etats-Unis ont fait depuis quelques années tant d'efforts pour développer cette industrie, qu'ils sont aujourd'hui en état de lutter avantageusement contre l'Angleterre."

Le *Mail* dit ensuite que les changements de tarif provoqués par les libres-échangistes sont pendant longtemps paralysé cette industrie, mais l'expérience a démontré que la protection lui était nécessaire, et depuis 1861 le tarif américain s'est maintenu à l'état de haute protection. Les manufacturiers anglais incapables de lutter avantageusement contre les manufacturiers américains ainsi protégés ont pris le parti, un certain nombre, de venir manufacturer aux Etats-Unis, pour ne point payer le tarif.

Le *Mail* dit alors exactement ce que nous disions il y a quelques jours.

"Que serait-il arrivé, dit-il, si nous avions, il y a douze ans, imposé un droit de quatre ou cinq piastres par tonne sur le fer étranger? Nous aurions gardé dans le pays les millions que nous avons portés en Angleterre et nous pourrions aujourd'hui produire et manufacturer tout le fer dont nous allons avoir besoin pour nos voies ferrées."

Les Américains ont l'avantage d'avoir du charbon de terre et c'est la raison pour laquelle, dit-on, nous sommes obligés de leur porter notre fer à l'état brut et de le racheter, lorsqu'ils l'ont manufacturé. "Mais, répond le *Mail*, si les Américains viennent chercher notre fer, pourquoi n'allons-nous pas chercher leur charbon dans le but de manufacturer nous-mêmes? D'ailleurs, une grande partie du fer que nous importons n'est-il pas fait avec du charbon de bois? Or, n'avons-nous pas le charbon de bois en abondance dans ce pays?"

Le *Mail* termine en exprimant l'espoir que le gouvernement prendra les moyens de tirer des mines du Canada le fer nécessaire à la construction du Pacifique."

Il suggère qu'un droit spécial soit imposé immédiatement sur la fonte et que ce droit soit donné comme bonus aux producteurs de fer canadiens pendant plusieurs années.

Nous recommandons cette dernière opinion du *Mail* à ceux qui nous ont dit qu'il ne fallait pas songer à élever maintenant les droits sur le fer, parce que l'augmentation du prix du fer serait nuisible aux grandes entreprises qui sont maintenant en perspective. Nous avons démontré dans le temps toute la futilité et le danger de cette objection, nous avons dit qu'avec de pareils raisonnements notre industrie n'aurait jamais de commencement.

L. O. DAVID.

Les propriétaires du fameux ballon *The Daily Graphic* viennent d'offrir à M. Donaldson de lui confectionner un nouvel aérostat, s'il veut tenter l'aventure. M. Donaldson a accepté, et l'expédition aérienne aura lieu vers le 15 du mois d'octobre.

COMMISSION ROYALE.

DÉPOSITION DE SIR JOHN A. MACDONALD.

Nous empruntons au *Nouveau Monde* l'analyse de cette déposition.

Sir John donna une narration historique de toute l'affaire du Pacifique depuis 1871, lors de l'admission de la Colombie dans la Confédération, avec l'entente qu'un chemin de fer serait construit entre l'Atlantique et le Pacifique dans l'espace de 10 ans. La chambre ordonna que l'entreprise serait exécutée par des compagnies particulières recevant l'aide du gouvernement. Des explorations furent faites; mais rien n'était prêt, quand il reçut la visite de M. Waddington, qui lui apprit qu'à sa sollicitation des capitalistes américains se rendaient à Ottawa pour faire des propositions relativement à la construction du chemin.

Sir John répondit qu'il croyait la chose prématurée: cependant il consentit à recevoir ces Messieurs avec Sir Francis Hincks tout en déclarant que le gouvernement ne serait en état de recevoir des propositions qu'après la session suivante. L'entrevue eut lieu et M. Waddington montra une liste de capitalistes de New-York qui étaient prêts à entrer dans l'entreprise. Parmi eux se trouvaient MM. Smith et McMullen.

Le fait de cette entrevue engagea le ministère à examiner quels capitalistes canadiens pourraient être induits à tenter l'entreprise. Il s'adressa à plusieurs MM. d'Ontario, sans beaucoup de résultats. A cette époque Sir Francis se rendit à Montréal, sans mission cependant; il vit Sir Hugh Allan et lui communiqua la liste des capitalistes américains. A son retour il communiqua le fait au ministère et la plupart des ministres trouvèrent que c'était une erreur. Lui-même Sir John pensait qu'il fallait d'abord former une grande compagnie canadienne qui pourrait ensuite chercher des ressources en Angleterre et aux Etats-Unis. Une conférence eut lieu à laquelle assistaient les ministres, Sir Hugh Allan, MM. Smith, McMullen et Hurlbut de Chicago.

A la question s'il avait des propositions à faire, Sir Hugh répondit en demandant si nous étions en mesure d'en recevoir. Sur une réponse négative, Sir Hugh dit qu'il ne pouvait rien faire. Cette entrevue avait lieu le 5 octobre 1871.

La crainte que l'entreprise tombât entre les mains des américains et des gens de Montréal induisit les capitalistes de Toronto à former la compagnie interocéanique qui avait M. le Sénateur Macpherson pour chef. Vers l'époque de l'ouverture de la session de 1872, le gouvernement était d'accord sur l'exclusion des américains de l'entreprise, et pendant la session il devint évident pour tout le monde que le Parlement exigerait cette exclusion.

Le gouvernement décida alors de favoriser l'incorporation des deux grandes compagnies qui offraient de construire le chemin, quitte à choisir ensuite celle qui offrirait le plus de garanties. Le bill adopté en chambre permettait l'amalgame des deux compagnies, ou la formation d'une troisième par le ministère au cas où une entente serait impossible. La politique du gouvernement a été constamment d'opérer la fusion des deux corporations. Des négociations eurent lieu dans ce but à la veille des élections. Une conférence eut lieu entre MM. Macpherson et Abbott.

Le résultat lui laissa espérer qu'il n'y avait pas de difficultés insurmontables, attendu que deux objections seulement s'élevaient entre les compagnies: celles de la présidence et du nombre des directeurs.

Pendant l'élection de Kingston il eut une entrevue avec Macpherson, et il constata que la difficulté au sujet de la présidence était telle qu'il résolut de tout ajourner après les élections. Le 26 juillet il télégraphia à Sir George Cartier comme suit:

"J'ai vu Macpherson; il n'a pas d'ambition personnelle; mais il ne peut en justice pour Ontario concéder aucun avantage à Québec en rapport avec la présidence ou tout autre chose. Il veut que la question de la présidence soit laissée à la décision du bureau. Sous ces circonstances, je vous autorise à assurer Allan que l'influence du gouvernement sera employée