

une dépêche parue dans la *Patrie* du 2 courant, la construction de cette usine aurait été décidée précisément après l'élévation du tarif par le gouvernement conservateur. Et la dépêche ajoute que c'est l'honorable député de Terrebonne (M. Parent) qui aurait souhaité la bienvenue à la compagnie "au nom du gouvernement canadien"—l'honorable député de Terrebonne que j'ai l'honneur de connaître personnellement pour l'avoir rencontré au cours de ma dernière campagne électorale, alors qu'il est venu prêcher l'évangile libéral devant des foules incroyantes de mon comté. Nul doute que la dépêche soit incomplète et que l'honorable député de Terrebonne n'a pas manqué l'occasion, "parlant au nom du gouvernement canadien", d'exalter la nouvelle politique qui a permis au magnifique comté représenté par mon honorable ami, et en particulier à la jolie ville de Sainte-Thérèse, de posséder une usine de cette importance.

Personne ne se refusera à féliciter le Gouvernement actuel d'avoir largement assisté les provinces dans la crise de chômage qui sévit au Canada. C'était pour lui un devoir de toute première urgence. J'ignore si, dans ces allocations de secours aux provinces afin d'enrayer le chômage, le gouvernement fédéral s'est réservé d'indiquer le mode d'emploi des sommes qu'il a fournies ou s'il entend le faire par les subventions qu'il pourra leur allouer à cette fin à l'avenir. Bien que ma connaissance de la situation économique du pays soit fort imparfaite et que je n'aie pas qualité pour suggérer une solution certaine, un remède souverain et infaillible, j'ose affirmer que, dans la province de Québec, et probablement aussi dans toutes les autres provinces du Canada, mais à des degrés divers, la solution du grave problème du chômage consiste principalement dans le retour à la terre. J'estime que notre pays est encore principalement agricole et que c'est par des encouragements aux cultivateurs qu'il faut commencer notre relèvement économique. Ainsi que l'a dit Théodore Roosevelt:

(Traduction) Le seul vrai moyen d'être utile à quelqu'un est de lui inspirer confiance en ses propres moyens et non pas de l'entretenir dans l'idée qu'on pourra toujours l'aider aux frais d'autrui ce qui est bien le pire enseignement à lui donner.

(Texte) Dans un admirable ouvrage qui a remporté en France un succès retentissant et qui a été magnifiquement traduit en anglais par notre compatriote sir Andrew MacPhail,—je veux parler de "Maria Chapdelaine",—Louis Hémon a tracé de la jeune fille canadienne française, fille de colons et future mère de défricheurs de la forêt, un inoubliable portrait; mais, à certains égards, ce portrait est aussi

celui de maintes autres jeunes filles canadiennes, qu'elles soient d'origine anglaise, écossaise ou irlandaise. Or "Maria Chapdelaine" doit, pour garder sa santé morale et sa beauté physique, son courage, son charme et son sourire, rester à la campagne et continuer à vivre la vie ancestrale. L'air des villes est malsain pour elle; elle s'y étiole et il en est de même de ses frères les Baptiste, les Andrew, les Jack et les Patrick, que le séjour des villes énerve, affaiblit, quand il ne les contamine pas de maux physiques, quand il ne les infecte pas de maladies morales, quand il ne leur inocule pas le virus socialiste et, ce qui pis est, communiste. Soyons-en assurés, il n'y a pas d'Hercule, pas d'adversité capable de terrasser le peuple canadien si, à l'exemple d'Antée, ses pieds ne quittent pas la terre, sa mère nourricière.

J'en arrive à l'importante question de nos chemins de fer. Il faudrait être aveugle ou de mauvaise foi pour ne pas reconnaître qu'actuellement leur situation n'est rien moins que satisfaisante. Graduellement, nos trois chemins de fer transcontinentaux ont été construits à travers le Canada: le Pacifique-Canadien, le Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique. De justes espérances justifiaient-elles d'entreprendre et de parfaire la construction de ces grands réseaux ferroviaires? Dans un discours qu'il a prononcé au Sphinx Club, à Londres, l'honorable Rodolphe Lemieux, ancien Orateur de cette Chambre, après avoir mentionné l'existence au Canada de ces trois grands chemins de fer transcontinentaux, prédisait qu'il serait bientôt nécessaire de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson et il s'écriait:

(Traduction) Oui, nous sommes fiers de notre réseau ferré. Hier encore, le comte Grey, gouverneur général du Canada, l'une des plus belles figures que l'aristocratie anglaise ait fournies au Canada, découvrait de nouveau la baie d'Hudson, connue des trafiquants de la compagnie de la baie d'Hudson, il y a deux cents ans; cette baie d'Hudson par où lord Strathcona, le haut commissaire canadien à Londres, nous vint il y a près de quatre-vingts ans. Je n'étais qu'un enfant lorsqu'il quitta l'Ecosse pour aller servir le Canada et l'Empire. On a redécouvert la baie d'Hudson. Car, avant longtemps, les trois transcontinentaux ne suffiront pas pour transporter notre grain; il faudra recourir à la voie plus courte de la baie d'Hudson. Et voilà qui vous montre l'importance du Canada et l'importance des placements étrangers chez nous. Tout cela est à l'avantage du Canada, mais surtout à l'avantage de l'empire britannique.

(Texte) Or, ces quatre chemins de fer—car le chemin de fer de la baie d'Hudson, dont l'honorable M. Lemieux proclamait la nécessité, a aussi été construit—sont presque tous dans un état financier précaire. Est-ce une raison pour taxer le Gouvernement actuel d'imprévoyance ou d'incurie? Nullement. Cet état de choses, dont nous déplorons l'existence,