

agricole n'en est pas moins incompréhensible. Le Canada ne devrait pas échouer là où d'autres pays ont réussi. C'est au gouvernement fédéral à s'occuper sérieusement de la chose. Les provinces ont pris certaines initiatives dans ce sens, mais l'expérience des autres pays démontre qu'il s'agit d'une œuvre nationale et que la législation doit venir de ce Parlement. À mon avis, rien, aucune autre réforme particulière, ne contribuerait autant à arrêter le mouvement de la campagne vers la ville et l'émigration à l'étranger, de même qu'à raffermir les espérances de ceux qui ont persisté dans l'agriculture que l'établissement d'un système semblable.

Le transport si onéreux pour les cultivateurs de l'Ouest est un autre problème très important. Etabli au cœur du continent, ayant à payer le transport de ses produits jusqu'aux marchés, ou des denrées dont il a besoin, c'est surtout le cultivateur de l'Ouest qui en comprend l'importance. Il demande le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson pour tâcher d'arriver à réduire ses frais d'expédition et d'achat, et il a dans l'idée que l'opposition à la réalisation de ce projet vient des compagnies actuelles de transport qui craignent la concurrence de cette route. La construction de cette voie a été entreprise afin de rapprocher de la mer les grandes régions cultivées de l'Ouest, et ce n'est plus le temps de l'abandonner lorsqu'il y a 332 milles d'achèves et que l'on n'est qu'à 90 milles de la baie. Si l'on a eu raison de construire jusqu'au point où l'on en est,—et les deux partis, d'accord jusque-là, sont par conséquent également responsables des espoirs suscités parmi la population des Prairies et dans l'esprit de bien des gens qui sont allés s'établir dans le nord,—l'on ne peut en rester là sans manquer gravement à la bonne foi nationale. Il faut le parachever, non seulement parce qu'il abrégera de 1,000 milles la distance entre l'ouest canadien et le marché de Liverpool, mais aussi pour la concurrence qu'il fera à la route Fort-William-Liverpool, déterminant ainsi l'abaissement des taux sur cette dernière.

Quant aux diminutions projetées des droits de douane, je suis certain que l'Ouest y verra un moyen de réduire les frais de production des industries fondamentales et l'indice des dispositions du Gouvernement à les diminuer davantage plus tard. En soi, les réductions proposées n'allégeront guère le fardeau du tarif, mais elles valent surtout comme indice que le Gouvernement reconnaît la nécessité de réduire le coût des choses essentielles à la vie ainsi que le coût des instruments de production. C'est surtout la remise de l'impôt de consommation annoncée dans le budget qui se fera sentir immédiatement. Nous croyons que les manufacturiers bénéficieront plutôt

[M. Bancroft.]

qu'ils ne souffriront d'une réduction appréciable des droits de douane. L'abaissement du tarif aura pour effet de faire baisser les prix, et la baisse des prix stimulera la demande pour les produits ouvrés. Je me permettrai, ici, de signaler une déclaration qui ne doit pas passer inaperçue. Plusieurs honorables députés ont sans doute lu dans les journaux le compte-rendu du discours prononcé le 11 avril dernier par le colonel A. F. Hatch, 1er vice-président de l'association des manufacturiers canadiens. Tous les journaux ont consacré, dans le temps, un certain espace à ce discours. Parlant des réductions annoncées dans le budget, il a dit :

Elles sont d'une très grande portée et représentent pour le cultivateur de l'Ouest qui est véritablement un étranger, une récompense qu'il obtient aux dépens d'autres parties du pays. Règle générale, le cultivateur de l'Ouest ne s'attache pas au pays. Il vit de conserves, achète tout ce qu'il peut à l'étranger, sème son blé le printemps, et, sa récolte et ses ventes faites, il s'en va passer l'hiver en Californie ou ailleurs dépensant son argent en dehors du Canada.

Voilà une curieuse manière, pour l'association canadienne des manufacturiers, de contribuer à l'unité nationale. Tandis que l'idée dominante des hommes d'Etat d'autrefois était d'édifier l'Ouest sur la confraternité, le bon vouloir et le véritable esprit national, les politiciens protectionnistes avant tout d'aujourd'hui considèrent l'Ouest comme une sorte de colonie peuplée d'étrangers et de gens inférieurs. J'appartiens à une famille établie ici depuis cinq générations et je tiens à dire à ces messieurs que je me fais gloire de représenter en Chambre une population que l'on qualifie dédaigneusement d'étrangers.

L'honorable député de Nanaïmo (M. Dickie) prétend que les Etats-Unis doivent leur grand développement industriel au droit prohibitif imposé sur le fer et l'acier. On peut différer d'opinion là-dessus. Alors même que l'honorable député aurait raison a-t-il tenu compte de ce qu'il a coûté au pays de développer son immense industrie de fer et de l'acier. J'ai à la main une circulaire publiée le 28 février 1924 par la "Fair Tariff League" des Etats-Unis. Cette société n'est pas libre-échangiste; son programme se rapproche plutôt de celui du parti conservateur au Canada. Il est dit dans cette circulaire que l'objet de la ligue est :

Un tarif équitable qui accorde une protection suffisante...

Voilà une expression qu'on entend souvent en cette Chambre.

...mais non excessive à l'industrie et à la main-d'œuvre américaines.

Au sujet de l'industrie de l'acier aux Etats-Unis, je trouve à la page 20 de cette circulaire :

Si on table le calcul sur la production normale le tarif actuel fait coûter les machines agricoles trop cher de 100 millions de dollars aux cultivateurs et de 50 millions aux fabricants.