

environ 4,500 hommes. Douze de ces établissements, employant 2,400 hommes, sont des succursales de maisons américaines. Les partisans du libre-échange, comme le député de Brome (M. MacMaster), pourraient-ils nous dire pourquoi ces industries sont venues s'implanter à Sherbrooke et à Drummondville? Est-ce uniquement pour les beaux yeux de la population de ces localités?

Je vous dirai pourquoi ils sont venus et ils n'ont pas eu d'autre raison que celle-ci: Ils sont venus non pas parce qu'il leur était impossible de manufacturer ces marchandises dans leur propre ville située à une courte distance, mais parce qu'ils voulaient profiter du marché canadien pour y vendre leurs produits sans payer les droits du tarif canadien. On dira: nous ne voulons pas que ces Américains viennent ici s'établir dans notre pays pour faire de grands profits et emporter l'argent chez eux. En ce moment, ils n'emportent pas beaucoup d'argent chez eux, mais ils mettent leurs propres capitaux dans leurs entreprises pour les maintenir jusqu'à ce qu'ils puissent obtenir de l'ouvrage. Ils emploient de la main-d'œuvre canadienne; ils payent de bons salaires et ils achètent des marchandises canadiennes. Ils édifient non seulement leur propre industrie mais la ville de Sherbrooke et d'autres localités où ils s'établissent. Ils achètent des marchandises canadiennes et des produits alimentaires canadiens. Les cultivateurs des régions voisines à des milles de distance, même des cultivateurs de Brome que représente l'apôtre du libre-échange, viennent à Sherbrooke, touchent l'argent de la vente de leurs produits agricoles et retournent satisfaits chez eux. Aurait-ils ce marché sans ces industries? La même chose s'applique à Drummondville. L'honorable député de Saint-Laurent-Saint-Georges (M. Marler) connaît tout ce qui concerne cette région du pays et il sait qu'il y a dix ans tout était bien mort dans la ville de Drummondville, commerce, propriété, celle-ci valant à peine le montant des taxes. Aujourd'hui la propriété dans la ville vaut trois ou quatre fois ce qu'elle valait il y a dix ans. Non seulement la ville a grandi, mais toute la région environnante a un marché pour ses produits. Si nous n'avons pas ces industries à quoi ferez-vous travailler les ouvriers? Que feront-ils? Traverseront-ils la frontière comme le font maintenant ceux qui ne peuvent pas trouver d'ouvrage au Canada?

Je ne dirai pas grand chose en ce moment de la question du tarif car j'aurai probablement l'occasion de parler sur quelques-uns des détails dont un grand nombre exigent des explications. J'estime que le ministre inté-

naire des Finances qui, je le dirai en passant, est d'ordinaire un bon et loyal citoyen, ainsi que ceux de ses collègues qui ont travaillé à la préparation du budget, sont arrivés à des conclusions d'une façon plutôt hâtive, et quand ils s'enquerront soigneusement ils s'apercevront qu'ils doivent modifier un grand nombre de changements qu'ils ont introduits, exemptant un article, en taxant d'autres avant de pouvoir satisfaire le public en général. Quand la question viendra en comité, j'espère avoir l'occasion de dire quelque chose sur plusieurs articles.

J'ai dit il y a un instant que je pensais que les difficultés spéciales confrontant les cultivateurs de l'Ouest et en réalité non pas tant les cultivateurs de l'Ouest que les cultivateurs et toute la population de l'Est, étaient les tarifs, les marchandises des chemins de fer. Les cultivateurs de l'Ouest ne souffrent pas autant que les gens de l'Est, parce que durant la guerre quand à trois occasions différentes les tarifs furent augmentés, ils l'ont été uniformément dans tout le Dominion. Mais quand il y a environ deux ans il s'est agi de réduire les tarifs, les cultivateurs de l'Ouest ont obtenu une diminution d'environ 30 p. 100, tandis que la population de l'Est a obtenu une réduction de 7 p. 100 et quelquefois moins. Par conséquent, l'expéditeur de l'Est a souffert beaucoup plus que l'expéditeur de l'Ouest. Je tiens à dire à ce propos que nos tarifs de transport sont d'au moins 25 p. 100 plus élevés qu'ils devraient l'être et trop onéreux pour le public. Je prendrai quelques instants pour expliquer ce que je veux dire. Il y a trois groupes de gens qui sont intéressés dans les transports. En premier lieu vient le producteur. Peu importe si le producteur est un agriculteur ou un manufacturier, c'est un exportateur de toute espèce de produits et par conséquent le marché mondial fixe la valeur de ses marchandises. Si nous consommons tout ce que nous produisons, nous pourrions élever le prix de nos marchandises à mesure qu'augmente le coût de la production, mais comme nous sommes des exportateurs, notre prix, comme je l'ai dit, est fixé sur le marché du monde. Je prétends que le producteur c'est le cultivateur, l'exploitant de la forêt, le mineur, le pêcheur et le manufacturier—chacun d'eux est un producteur. Le second groupe est le voiturier, que le transport se fasse par terre ou par eau, quiconque est engagé dans ce métier joue un rôle dans le transport des marchandises depuis l'endroit de production jusqu'au lieu de la consommation. Le troisième groupe comprend les intermédiaires. Peu importe qu'ils soient des agents, des vendeurs en gros ou en détail et