

tion que nous ne pouvons passer sous silence:

Cette assemblée de cultivateurs, d'industriels et d'hommes d'affaire, représentant les comtés de Waterloo, Brant et Perth, désire faire connaître qu'elle est d'avis que, après avoir organisé ses ressources, en hommes, en finances et matériel, pour aider le plus efficacement possible à mener la guerre à bonne et prochaine fin, le Canada a pour premier devoir de préparer l'opinion publique nationale et d'aider à préparer l'opinion publique à l'étranger, pour que dans le moindre délai possible s'effectuent:

1. Un système de tarifs préférentiels entre toutes les parties de l'empire britannique, afin d'encourager le plus possible et d'une façon pratique le commerce entre les diverses parties de l'empire;

2. Un système de tarifs synallagmatiques entre toutes les nations qui sont alliées dans la guerre actuelle contre les puissances du centre, afin de conserver pour leur bénéfice mutuel leur commerce réciproque;

3. Une entente entre les alliés pour donner un tarif préférentiel aux pays neutres.

Et ainsi de suite.

Je ne comprends guère, monsieur l'Orateur, que mon honorable ami n'ait pas abordé ce sujet. L'occasion était belle de le faire. J'espère que la session ne se terminera pas sans qu'il expose là-dessus sa manière de voir. Je le disais tantôt, j'ai toujours pensé que ce projet de réciprocité douanière entre la métropole et les colonies était impraticable, et qu'il en résulterait peut-être, et pour la Grande-Bretagne et pour les colonies, des complications dommageables vis-à-vis des autres nations de l'univers.

Mais je suis disposé à me laisser convaincre. Cette guerre a changé radicalement les opinions et les points de vue.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Et la situation.

L'hon. M. LEMIEUX: La situation aussi, certainement. Je déclare que je suis prêt à me laisser convaincre, mais j'aurais cru qu'un adepte comme mon honorable ami aurait fait bénéficier la Chambre de sa manière d'envisager la chose. Il est probable toutefois qu'il en parlera plus tard.

La question du transport, mon honorable ami en conviendra, a atteint au pays une phase critique, à cause, évidemment, de la destruction d'un grand nombre de navires depuis la guerre et du réquisitionnement d'un grand nombre de nos bâtiments par l'amirauté. Je recommande à mon honorable ami la lecture d'un article publié il y a quelques jours dans la revue "By-Water", et dont l'auteur est M. Wolvin, autorité bien connue, traitant des som-

mes énormes que paie le Canada aux Etats-Unis pour le transport sur les Grands lacs et sur l'océan. Parlant surtout du grain, il dit:

Pour transporter ce grain des ports américains aux importateurs étrangers, il a fallu au moins 500 vapeurs; chacun de ces vapeurs, en frais d'arrimage, approvisionnements et réparations, dépense dans le port, en argent sortant, une moyenne de \$1,200, soit un total d'environ \$600,000.

Ainsi nous avons sans broncher céder en bel argent à nos voisins du sud les sommes suivantes:

Navires des lacs...	\$ 4,125,828 00
Chemins de fer...	6,143,061 81
Dépenses dans les ports...	519,147 06
Dépenses dans les ports par les navires transocéaniques	600,000 00

\$11,388,036 87

Tout laisse prévoir que le blé, l'avoine et l'orge qui n'ont pas encore quitté les provinces de l'Ouest, le reste de notre merveilleuse récolte de 1915, vont encore contribuer aux Etats-Unis une égale somme, qui amènera le total, pour la récolte de 1915 à environ \$23,000,000.

Toute la situation est là.

Cet argent réel pourrait se garder ici, mais à la seule condition de donner sur les lacs la plus efficace protection aux navires, dans les ports de plus grandes facilités aux chemins de fer et aux vaisseaux transocéaniques, et au trafic canadien un service permanent de navires transocéaniques. Nos hommes d'Etat canadiens ressentent vivement cette perte quotidienne et, j'en suis persuadé, vont voir à développer nos moyens de transport dans l'est du Canada afin de pouvoir se charger de cette immense quantité de grain de l'Ouest, et vont s'efforcer de doter le pays d'un système de transports maritimes qui lui appartiendra en propre.

L'autre jour, je lisais là-dessus dans un journal de New-York le résumé d'un livre intitulé "Les questions nationales de 1916", que vient de publier M. Charles N. Fowler, qui fut président du comité des banques et du cours monétaire de la chambre des représentants à Washington. M. Fowler est d'opinion que de tous les problèmes économiques et commerciaux, celui du transport est pour les Etats-Unis à peu près le plus important.

Il expose avec clarté et d'une manière convaincante tous les faits de l'histoire maritime des Etats-Unis pour démontrer que chaque fois qu'ils ont eu un droit de défauteur sur les importations apportées dans des navires étrangers, les Etats-Unis comptaient toujours une superbe marine marchande et chaque fois qu'ils ont abaissé ou enlevé ces droits, leurs navires ont disparu de sept mers du monde. Il prône l'imposition d'un droit supplémentaire sur toutes les marchandises qui ne sont pas amenées ou transportées aux Etats-Unis dans des

[L'hon. M. Lemieux.]