

que le marché domestique progressait à raison de \$2,000 par année, et il est déjà, de tous les débouchés que nous avons, le plus important, soit pour le volume, soit pour la valeur; il excède du quadruple le chiffre de nos exportations.

Va-t-on délibérément détruire ce marché? Je dis, moi, qu'à moins de garder pour nos gens le marché domestique, nous agissons bien peu sagement. Est-ce que cette convention va nous être de quelque avantage? Non; selon moi, elle va nous causer un très grave préjudice. Elle va jeter le désarroi dans certaines branches de notre commerce, qui aujourd'hui se fait de province à province, entre l'Est et l'Ouest. Ce commerce suit aujourd'hui nos propres lignes de transport, nos chemins de fer et nos paquebots; il passe par nos ports et par nos grandes villes. Ces lignes vont être abandonnées, pour le sud, pour le marché américain. Cela va faire un tort grave à nos chemins de fer, à nos compagnies de transport, à ceux qui ont des vaisseaux et qui avaient réussi à se créer une honnête aisance dans l'exercice de leur industrie. Ils vont être sérieusement atteints par ce traité. Cela va nuire également à nos ports et à nos villes, par lesquels passent ces marchandises. Port-Arthur, Fort-William, Winnipeg, les ports de la baie Georgienne, vont cruellement souffrir, tandis que, d'autre part, Saint-Paul, Minneapolis, Duluth et Chicago en profiteront. Est-ce là une politique vraiment nationale? Est-ce là une politique que l'on doive inaugurer pour le bien de notre population? Elle ne lui convient pas plus aujourd'hui que ne lui convenait en 1879 la politique nationale alors inaugurée comme avantageuse au Canada. Nous avons aujourd'hui un commerce interprovincial de grande valeur dont le mouvement va de l'ouest à l'est, et vice versa. Tout cela va changer, et nous allons voir notre commerce s'acheminer vers les Etats-Unis par les diverses lignes et les divers embranchements qui viennent aboutir à notre territoire à tous les quelques milles d'une frontière qui a de deux à quatre mille milles de longueur. Le trafic qui passe par la province d'Ontario, qui filtre à travers la province de Québec et les Provinces maritimes, dans sa route vers l'Angleterre, par Halifax et Saint-Jean, suivra désormais une marche opposée et s'en ira par Chicago, Boston, Portland et New-York. Le Canada souffrira donc inévitablement du fait d'être ainsi privé de son commerce interprovincial et du bénéfice des transports qu'il exécutait jusqu'à présent, bénéfice qui va lui être retiré, du moment que cette convention sera mise à effet, laquelle convention aura pour conséquence de détourner le commerce de nos villes pour en faire profiter les villes américaines. Winnipeg est aujourd'hui une

des plus grandes villes du Canada, par sa population, sa richesse et ses entreprises. Que sera-t-elle dans quelques années d'ici?

Il est vrai qu'elle continuera à se développer, mais non pas à la même allure qu'elle l'a fait ces années dernières. Cela sera pour elle un coup pénible si cette loi est votée, car le blé qui passe aujourd'hui par Winnipeg prendra une autre route et franchira la frontière sans avoir touché à cette ville où il subissait l'inspection des agents de l'Etat. Il n'ira plus dans nos élevateurs de tête de ligne, et les cultivateurs de l'Ouest cesseront d'avoir autant à se plaindre de l'injustice qu'on leur fait à ces élevateurs par le mélange de leurs grains. Ces grains dorénavant iront aux Etats de l'ouest et seront vendus à Duluth, Chicago, Saint-Paul, Minneapolis et Superior, non plus à Toronto, Montréal et les Provinces maritimes. Telle sera la conséquence de cette convention mise à effet, et c'est donc un tort énorme qui va leur être causé. Notre commerce et nos transports vont se trouver américanisés. Il part de Winnipeg chaque semaine deux mille voyageurs qui parcourent avec leurs échantillons toute cette région de l'ouest en vue de commandes à recueillir pour les produits canadiens ou anglais, qui seront ensuite répartis dans l'Ouest par les maisons de gros de Winnipeg. Il se distribue chaque année par l'intermédiaire de ces maisons pour \$100,000,000 de marchandises à des magasins de gros ou de détail s'échelonnant depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique. Ces marchandises sont ainsi distribuées en conséquence des commandes prises par ces deux mille voyageurs. Qu'advient-il de ceux-ci? Ils seront remplacés par des voyageurs américains qui de Chicago, de Saint-Paul et de Minneapolis viendront nous vendre des viandes américaines, du bœuf en conserve, du bœuf frais de Chicago, de Kansas City, ou autres produits des Etats-Unis. Ils seront pour les nôtres de redoutables rivaux.

Mais cette convention aura d'autres conséquences. Elle tend à américaniser le commerce du pays. L'Ouest compte nombre d'Américains qui sont habitués aux produits de leurs propres pays et ils les achèteront de préférence aux nôtres, parce qu'ils les connaissent mieux. Ils créeront une demande pour ces articles et ils donneront leurs commandes à ces voyageurs de commerce. Ces commandes n'iront pas aux maisons de gros de Winnipeg, mais aux établissements de gros de Chicago, de Duluth et de Minneapolis, au détriment de nos grandes villes canadiennes, surtout au préjudice de Winnipeg et au bénéfice des villes des Etats-Unis. Notre commerce sera américanisé; le pays s'américanisera au point de vue social, commercial et industriel, au préjudice de notre peuple; bref, cette convention aboutira à la décadence de nos grandes villes et au progrès des cen-