

jour de ce que la convention tend à réduire de \$2,500,000 la somme des droits à être acquittés par les contribuables.

J'aimerais à donner lecture de l'article suivant que publiât récemment le "Shareholder":

S'il fallait en croire les producteurs hystériques auxquelles nombre de nos journaux donnent l'hospitalité à l'heure présente, le Canada serait menacé d'une véritable calamité. L'aspect politique des négociations tarifaires qui se poursuivent actuellement ne nous préoccupe pas, et peu nous importe que ce soient les libéraux ou les conservateurs qui gouvernent à Ottawa. Nous considérons cependant qu'il s'est publié beaucoup d'inepties au sujet de la négociation de la convention douanière, et que de tels écrits nuiront au Canada plus que n'importe quelle convention douanière que l'on pourrait négocier. C'est friser l'absurde que de prétendre que la convention à intervenir entre le Canada et les Etats-Unis amènera la dislocation de l'empire et l'annexion du Canada aux Etats-Unis. Ce raisonnement est trop puéril pour qu'on s'attarde à le relever. Il suffit d'énoncer une telle prétention pour en faire éclater toute l'absurdité. On en peut dire presque autant de la prétention que la ratification de la convention impliquerait la banqueroute de nos voies de transport.

Autrement dit, ces prophètes de malheur déclarent que le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc, le Canadian-Northern, deviendront de simples embranchements des voies ferrées américaines qu'ils alimenteront. L'histoire des entreprises de chemins de fer au Canada dément une telle théorie. Il est aujourd'hui reconnu que le Pacifique-Canadien est, sinon le plus grand, du moins l'un des plus grands chemins de fer du continent. Il paie un dividende de 10 p. 100 et son revenu et ses progrès en général ont été rien de moins que phénoménaux. Il est impossible de croire que nos chemins de fer canadiens laisseront bénévolement détourner le trafic de l'est au sud. Même les antagonistes du traité reconnaissent que l'un de ses résultats du traité sera de livrer à la colonisation de grandes étendues de nos régions de l'Ouest et d'attirer une nuée d'immigrants. Cela entraînerait incontestablement l'exportation de plus de grain et l'importation de plus d'articles ouvrés pour subvenir aux besoins des nouveaux colons. Par conséquent le trafic des voies ferrées canadiennes augmentera, au lieu de diminuer.

Pendant qu'au Canada nos prophètes de malheur prédisent le démembrement de l'empire et l'absorption du Canada par les Etats-Unis, les hommes d'affaires de New-York annoncent à leur gouvernement et à l'univers que Montréal s'est emparé du commerce d'exportation de grain de New-York. Il faut observer que 74 p. 100 des expéditions de l'Ouest passent maintenant par Montréal. En 1908, New-York a exporté 10,000,000 de boisseaux de froment, tandis que Montréal en a exporté 8,000,000. En 1910, les chiffres ont été de 6,000,000 pour New-York et de 20,000,000 pour Montréal. Ils prétendent qu'à la longue Montréal accapamera presque tout le commerce d'exportation du grain, non seulement celui de l'Ouest canadien, mais aussi une forte quantité du grain des états du Nord-Ouest.

Tous les économistes, et même ceux qui ne connaissent rien des doctrines économistes, savent que le commerce suit naturellement les voies les plus économiques. S'il en coûte moins cher pour transporter le grain à Montréal que pour le rendre à New-York, il se dirigera naturellement vers le premier port. En réalité, c'est ce qui arrivera, et grâce à l'amélioration de nos canaux, à nos installations terminales et au creusement du chenal du Saint-Laurent, Montréal continuera à recevoir de plus en plus le grain destiné à l'exportation. L'épouvantail que les intérêts protectionnistes ont dressé n'est même pas réel. Le Canada prend une telle expansion qu'aucun traité, ni aucune combinaison de traités ne saurait retarder ses progrès.

Quant à moi, je regretterais de voir que le Parlement adopte une politique dommageable aux industries manufacturières du pays. Je reconnais le rôle que les fabricants et les capitalistes canadiens ont joué dans l'édification de cette grande nation canadienne. Je reconnais que grâce à leur esprit d'entreprise et à leurs capitaux, ils ont permis aux ouvriers de trouver des emplois lucratifs et ont énormément accru la population de nos foyers industriels; mais, eu égard au passé du ministère et au patriotisme du ministre des Finances, ce serait folie de supposer un seul instant que le ministère ou le ministre des Finances feront quoi que ce soit qui mettrait en péril les intérêts industriels du Canada.

Cette question de patriotisme est si étrangère au sujet de la discussion, qu'on vient près de perdre patience en la traitant, mais on la met sur le tapis si souvent et avec tant de persistance qu'il semble nécessaire que tous ceux qui prennent part au débat fassent connaître leur fidélité, leurs ambitions et leurs aspirations, en ce qui a trait aux liens qui nous unissent à la mère patrie. Lorsqu'ils étaient au pouvoir, nos adversaires n'ont pas permis que la fidélité coloniale entravât l'application de leurs doctrines politiques. Il est notoire qu'une fois, lorsque sir John Macdonald proposait une ligne de conduite qu'on blâmait parce qu'elle serait probablement préjudiciable au lien britannique, il a répondu: "Tant pis pour le lien britannique". Ce sentiment n'a jamais, que je sache, été exprimé par un député de la droite, par un membre du parti libéral du Canada depuis 1896, alors que le présent ministère a pris les rênes de l'administration. Mais le patriotisme de nos adversaires est si éphémère qu'il est difficile de dire ce qu'ils considèrent aujourd'hui comme du patriotisme et ce qu'ils nommeront patriotisme demain. L'an dernier, c'était du patriotisme de dire que l'Allemagne était un cauchemar qui troublait les songes du peuple canadien, que celui qui devait fournir des fonds pour contribuer à la construction d'une flotte en Angleterre, pour aider à repousser une invasion allemande imminente. Nous n'entendons plus parler d'une