

ANNEXE No 2

qu'il existe maintenant une double barrière pour empêcher notre blé d'atteindre les marchés. D'une part, on peut remarquer que les conditions sont si sérieuses que certains chemins de fer, pendant les quelques dernières semaines, ont pris des wagons qui ont été dirigés vers les lacs pendant la première partie de l'année, pour les envoyer à des destinations américaines par les voies ferrées *Midland and Great Northern*, probablement afin que le débouché *viâ* les ports du lac Ontario ne soit pas complètement fermé. Ensuite, il y a le fait que d'immenses quantités de notre grain sont encore sur nos fermes et dans les éleveurs, principalement à cause des restrictions imposées à son transport au marché dans toute direction, particulièrement vers le sud, dans l'Alberta; on nous a dit que nous devrions expédier nos grains à l'ouest, mais les conditions sont telles, actuellement, que le prix coté à Vancouver est de \$25.50 la tonne pour l'avoine extra n° 1; et je suis informé par des personnes dignes de confiance qu'on n'y pourrait vendre aujourd'hui dix charges de wagon, même au rabais. A Seattle et à Portland, la même avoine a été cotée à \$34 la tonne, et à des endroits du Montana les prix offerts étaient de 50 à 55 cents par boisseau. Malheureusement le droit ainsi que les taux du fret nous empêchent de profiter de ces marchés avantageux; et en conséquence nous sommes forcés d'expédier à l'est par la longue route, à une lourde perte. Quant au foin, le prix est très élevé, de fait presque un prix de famine, dans les états côtiers et montagneux, ce qui est dû à la sécheresse du commencement de l'été et celle de l'année dernière. Dans l'Alberta, les pluies sont venues au commencement de la récolte, l'année dernière, et le rendement de foin est si considérable que le marché en régorge, et les cultivateurs demandent aux acheteurs de prendre leurs foins à n'importe quel prix. Le marché de la Colombie-Britannique, ordinairement bon, a complètement manqué; grâce au droit existant actuellement, le marché au sud nous est fermé et nous ne pouvons approvisionner les consommateurs de l'autre côté. En fait de bestiaux, les cultivateurs n'ont pu obtenir des Etats-Unis des animaux pour utiliser le fourrage dans l'Alberta parce que le tarif aurait absorbé tout le profit anticipé de semblable transaction.

Je ne sache pas que l'on ait amené d'animaux du côté américain, pour les engraisser; mais il ne s'est jamais vu autant de cultivateurs chercher des animaux à engraisser, que dans le commencement de cet hiver.

On a envoyé du Montana un grand nombre de moutons pour les nourrir avec le grain gelé, qui est très abondant dans l'Alberta, cette année; mais s'il n'y avait pas eu de droit sur les moutons, je suis convaincu qu'au moins 100,000 têtes auraient été dirigées de ce côté et que ces animaux auraient été engraisés dans ce pays.

Chevaux.—Le commerce du printemps est ouvert, et les chevaux sont offerts en vente en grand nombre dans tout l'Ouest. Je suis informé que c'est probablement l'intention du gouvernement de voir à ce que les règlements concernant l'importation des chevaux soient plus sévèrement observés à l'avenir comme le sont ceux concernant le bois. L'idée est apparemment que les cultivateurs et les compagnies du Canada, qui sont les principaux acheteurs de chevaux, soient forcés de payer plus à cause de la supposée protection des éleveurs de chevaux; l'Ouest, le pays qui emploie tant de chevaux, serait ainsi obligé de payer, pour ce dont il a besoin, le dernier prix demandé.

Pour ce qui est de l'expédition des machines, il y a peu à dire sur l'effet du tarif pendant les quelques derniers mois; mais, voyant que le fardeau n'a pas été réduit, il n'y a pas de doute que le poids du tarif est mis sur les épaules du consommateur. Il n'y a pas à vouloir passer la charge à l'intermédiaire ou au manufacturier. Elle tombe sur le consommateur aussi inévitablement qu'une taxe de toute autre nature. En tant que l'Ouest est concerné, voici sous quel aspect on doit considérer le cas. L'Ouest est engagé actuellement, et il le sera pour des années à venir, dans la construction de chemins de fer et autres travaux. La construction de ces chemins demande l'usage d'un nombre considérable de machines et d'instruments qui, si le tarif répond à l'objet pour lequel il est établi, coûtent à ceux qui s'en servent en moyenne 25 pour 100 de plus qu'ils pourraient les acheter sur les marchés du de-