

tionaux, des surplus ont remplacé les déficits dans leurs opérations. Au 31 décembre dernier, le surplus des opérations pour les six années écoulées depuis le changement d'administration formait un total de \$162,844,008, et pour l'année se terminant le 31 décembre 1928, le surplus des opérations se chiffrait à \$53,000,000, tandis qu'en 1920, les opérations se soldaient par un déficit de \$34,532,703. Donc, il s'est produit dans les opérations financières de notre grand réseau national une amélioration représentée par un déplacement de quatre-vingt-dix millions de dollars.

Le paragraphe suivant du discours du Trône m'intéresse tout particulièrement:

On a inauguré durant l'année le service maritime du Canadien National entre le Canada, les Bermudes et les Indes Occidentales. Nous pouvons en voir déjà les immenses avantages. Vu l'importance de notre commerce d'exportation, toujours grandissant, nous avons l'intention d'augmenter et d'étendre le champ d'action du service de transport afin de fournir aux exportateurs canadiens des renseignements commerciaux concernant les marchés de l'étranger. Nous nous proposons aussi d'établir de nouveaux commissariats de commerce sur des points stratégiques dans certaines parties du monde.

Le nouveau traité de commerce du Canada britannique avec les Indes Occidentales fut promulgué en Canada le 30 avril 1927 et mettait en vigueur, sauf en ce qui concerne les bananes, les tarifs préférentiels applicables d'après la convention de commerce de 1925 entre le Canada et les Indes Occidentales britanniques, les Bermudes, la Guyane anglaise et le Honduras anglais. La préférence que le Canada doit accorder au commerce des bananes était subordonnée à l'établissement d'un service de paquebots, tel que pourvu à l'article XIII de la convention.

Les îles sous le vent et les îles du vent qui devaient s'efforcer d'accorder une plus grande préférence l'ont effectué dans un degré appréciable. Les îles du vent ont proclamé formellement que la convention était entrée en vigueur le 30 avril 1927, date citée plus haut pour l'entrée en vigueur dans les autres pays. Les îles n'ont pas encore donné l'avis d'une proclamation officielle, mais elles ont fait savoir officiellement que des ordonnances avaient été rendues pour appliquer la convention dans Antigua, la Dominique, St-Kitts-Nevis et Monserrat, depuis le premier juin 1927. Ainsi, la convention n'est en force que depuis un peu plus que vingt et un mois. Mes honorables collègues se souviendront qu'avant la conclusion de cette convention, certaines personnes qui étaient censées connaître quelque chose du commerce des Indes Occidentales, prétendaient que nous avions avec ces îles tout le commerce dont nous pouvions en tirer. Qu'il suffise de dire que l'an dernier, en dépit

du fait que nous n'avions pas de navire convenables ni le service des paquebots de la "Royal Mail" qui ont cessé de faire ce trajet, et que la partie du traité concernant les bananes n'était pas encore en vigueur, le Canada a importé de ces îles des marchandises d'une valeur de \$22,165,689 quand, pour l'année précédente, nos importations des mêmes pays se chiffraient à \$17,825,086; et les exportations du Canada aux Indes Occidentales britanniques qui se chiffraient à \$17,702,013 pour l'année se terminant le 31 mars 1927, s'élevaient, l'an dernier, au montant de \$20,068,153.

La disposition du traité concernant les bananes deviendra en vigueur aussitôt qu'on pourra se procurer des navires convenables. Ces navires ont été lancés et feront bientôt le service. Le Canada consomme environ quatre millions de régimes de bananes par année. Ces bananes sont presque toutes achetées aux Etats-Unis, bien qu'une bonne partie d'entre elles viennent probablement des Antilles britanniques. Elles ont été transportées à des ports américains sur des navires des Etats-Unis, assujetties aux droits de quaiage et de courtage, et ont été ensuite expédiées sur des chemins de fer américains à l'endroit le plus rapproché des consommateurs. Ainsi, les bananes consommées à Winnipeg sont expédiées par les chemins de fer américains jusqu'à Emerson qui ne se trouve qu'à soixante ou soixante-dix milles au sud de Winnipeg. D'après les termes de la convention, les bananes ainsi expédiées seront sujettes à un droit de cinquante cents par régime, tandis que les bananes expédiées par les ports canadiens seront admises en franchise. Ceci va causer un changement dans le cours du commerce. A cause de la saison où les bananes parviennent à maturité, un pourcentage très considérable de ces bananes—quatre-vingt pour cent, je crois—sera expédié par voie du Saint-Laurent, alors libre de glace, vers Montréal, centre plus rapproché de la masse des consommateurs canadiens que ne l'est New-York ou Boston. Ces bananes nous viendront de la Jamaïque sur nos propres navires et seront expédiées sur nos propres chemins de fer vers les centres consommateurs du Canada. Pour vous donner une idée de l'augmentation du volume qui sera transporté par nos voies ferrées, on a estimé que le transport des bananes consommées au Canada pendant une année nécessiterait au moins six mille wagons ordinaires de marchandises.

Je ne puis prévoir qu'il y aura une augmentation du prix des bananes au Canada. La dernière fois que j'ai visité la Jamaïque, le prix d'un régime de bananes était d'un shilling et trois deniers, soit environ trente cents de notre argent. Chaque régime contient environ 120 bananes mûres. Ceci veut dire que la