

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Dans le moment. Ce sont probablement là les taux les plus bas qu'on ait jamais vus, et l'on m'informe que ces taux peuvent se comparer favorablement avec ceux de New-York.

M. COCHRANE : Le très honorable ministre peut-il nous donner les taux de transport de Chicago et autres points, pour le beurre et le fromage ?

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je ne puis pas donner les taux pour le beurre et le fromage. Ces taux varient beaucoup. Par exemple, de Midland à Liverpool, le taux est de 12½ cents. Cela donnerait 5¼ cents au navire et 7¼ cents au chemin de fer.

M. KEMP : Je porte autant d'intérêt à la route du Saint-Laurent que l'honorable député de la division Sainte-Marie, de Montréal. Mon intention n'était pas de provoquer le débat qui vient d'avoir lieu concernant cette route pour le transport des marchandises. Je parlais du transport des malles et des subventions que nous payons pour ce service. J'admets une grande partie de ce que vient de dire mon honorable ami, et j'ajouterais que cette année, à venir jusqu'à cette date, il s'est fait plus de trafic par voie du Saint-Laurent, que pendant toute autre période correspondante des années précédentes. Cela seul doit être une preuve de la supériorité de cette route, du moins pour le transport du grain.

Quant au beurre et au fromage, c'est une autre affaire. Pour les produits de l'industrie laitière, c'est la route populaire. Les expéditeurs canadiens ne veulent pas profiter des avantages que leur offrent les ports américains. La raison en est que dans les ports canadiens la température est moins élevée.

Pour ce qui concerne les taux de l'assurance, il ne faut pas oublier que lorsque le Pacifique Canadien fit l'acquisition des bateaux de la Compagnie Elder-Dempster, le taux des assurances sur ces bateaux fut diminué. C'est un avantage de plus, ajouté aux autres. Tout nous autorise à fonder plus d'espérances que jamais sur la route du Saint-Laurent. Je suis convaincu que le grain de toute la partie septentrionale de ce continent sera expédié par cette voie, de plus en plus grande quantité tous les ans.

Mais ce que j'ai surtout voulu faire remarquer, c'est ceci : Le ministre du Commerce vient de nous dire que la quantité de matière postale transportée par les navires canadiens, et pour laquelle nous payons \$150,000, était de 68,000 livres, ou environ 35 tonnes.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Cela ne comprend que les malles expédiées du Canada en Angleterre.

M. KEMP : En vient-il autant ?

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Pas tout à fait.

M. KEMP : J'admets que le "Tunisian" est un superbe navire dont nous avons le droit d'être fiers ; il y en a aussi un ou deux autres qui nous font honneur. Mais ils ne sont pas assez rapides pour le service postal. Au cours du débat, il a été démontré que 35 tonnes de matières postales sont transportées du Canada en Angleterre et environ autant d'Angleterre au Canada—disons 70 tonnes en tout. La subvention que nous payons serait donc à raison de \$2,150 la tonne. Le taux ordinaire du fret d'Angleterre au Canada par tonne de 2,240 livres, est de \$3 à \$5, et un peu plus, je crois, du Canada en Angleterre.

L'honorable ministre du Commerce dit que ce n'est pas tant pour favoriser la route de Rimouski, que pour procurer des avantages à la population des provinces maritimes que nous faisons ces sacrifices. Je ne crois pas que la population des provinces maritimes profite beaucoup de ces avantages. Voyons un peu en quoi cela consiste. Une voiture à marchandise ordinaire transporte 40 tonnes. Puisque toute la matière postale expédiée du Canada ne pèse que 35 tonnes, il est évident que les gens des provinces maritimes expédient leur courrier par voie de New-York.

M. CLARKE : Ces 35 tonnes comprennent aussi les colis postaux.

M. KEMP : Oui, toute la matière postale. Je crois qu'il est clairement démontré que les Canadiens ne se prévalent pas de ces avantages. Il me semble qu'il est temps que le gouvernement étudie cette question sérieusement et sache au juste ce qui en est. Aurons-nous une ligne de steamers rapides sur l'Atlantique ? Avons-nous les moyens d'en avoir une ? Quel est le programme du gouvernement sur cette question ? Nous ne pouvons pas continuer à payer \$2,150 par tonne pour notre service postal entre le Canada et l'Angleterre. Cela n'a pas le sens commun.

M. ROBINSON (Elgin) : L'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal peut avoir raison. Mais il a été pendant plusieurs années ministre des Travaux publics, et il a été à même d'améliorer le Saint-Laurent pour que les navires de fort tonnage puissent y naviguer sans danger.

Avant son entrée au ministère des Travaux publics j'ai eu occasion de descendre et de remonter le fleuve deux fois et j'ai trouvé que la navigation y était assez sûre pour moi, et dans ce cas, elle devait l'être assez pour lui et pour tous les membres du cabinet. Nous désirons tous voir le port de Montréal convenablement outillé, et nous voulons même en faire un port libre, si c'est possible. Mais il faut pour cela que les citoyens de Montréal s'intéressent à leur propre port. J'avais le plaisir de me trouver à Montréal, ces jours derniers, et ce n'était pas ma première visite. J'y ai habité, il y a 43 ans, et à l'exception du port, je n'y ai constaté que très peu de progrès, sur tout sous le rapport de la propreté.