

C'est la déclaration que j'avais préparée, et voici la lettre qui l'accompagnait:

Honorable H. H. Stevens,
Ministre du Commerce,
Ottawa, Ontario.

Cher monsieur Stevens,

Je vous écris au sujet des opérations de la compagnie appelée la Richelieu Corporation of Montreal.

J'ai résumé les faits dans la déclaration ci-incluse.

Les messieurs qui ont expédié des bêtes à cornes par l'intermédiaire de cette compagnie m'ont fait part de leurs griefs, et je leur ai demandé de me fournir les faits, en leur disant que je porterais toute cette affaire à votre attention.

Je les ai assurés que j'étais convaincu que le ministère désirait encourager cette industrie, et que tout acte d'une compagnie qui empêcherait l'expéditeur de recevoir le traitement voulu, et lui causerait des pertes, serait mal vu par le Gouvernement.

J'appelle donc votre attention là-dessus, non pas pour adresser des reproches, mais dans le but d'être utile, et pour que les ennuis de cet homme ne se répètent plus.

J'ajouterai que M. Scotchmer n'est pas le seul qui ait eu à se plaindre de cette compagnie.

Je crois que M. Scotchmer, en discutant cette affaire avec la compagnie, a reçu une lettre le menaçant de libelle...

C'est vrai; il a reçu cette lettre.

...ce qui semblerait être une violente manière d'agir. Si vous le désirez, je vous obtiendrai une copie de cette lettre.

A ma connaissance, M. Scotchmer évalue sa perte, touchant cette expédition, à environ 800 ou 900 dollars.

Cette région a expédié sept wagons de magnifiques bêtes à cornes. Ces bestiaux pesaient environ 1,500 ou 1,700 livres. Je pense que nous devrions nous efforcer autant que possible que l'expéditeur soit bien traité, vu que le cultivateur a certainement des difficultés à joindre les deux bouts.

Je vous serais reconnaissant de faire une enquête par l'intermédiaire de votre ministère à ce sujet, et me dire quels moyens on prend pour protéger l'expéditeur sous ce rapport.

Je vous remercie pour tous les renseignements que vous pourrez me fournir sur ce point, et je demeure,

Votre dévoué,

C'est la lettre et l'exposé que j'adressai au département du Commerce et à laquelle le ministre répondit sur-le-champ. Ma lettre est en date du 12 octobre, et la réponse en date du 13 octobre. Le ministre n'a pas cité le dernier paragraphe que voici:

En indiquant comme je l'ai fait l'attitude du département, je ne veux pas par là classer l'affaire; au contraire, j'entends en saisir le ministre aussitôt qu'il sera de retour à Ottawa.

Je compris par ce paragraphe que le département ferait quelque chose de nature, comme je le disais dans ma lettre, à prévenir la répétition de cas semblables. Je dirai bien franchement que son inaction m'a bien déçu. Je crois que s'il avait agi, les pertes, durant le mois de novembre, eussent été évitées.

[M. Golding.]

Il est bel et bon de dire que nous ne sommes pas responsables de ceci et de cela, mais je crois que les honorables membres de cette Chambre sont d'avis, du moins c'est le mien, que nous devons faire tout le possible pour protéger les cultivateurs. Ai-je besoin de dire que dans les circonstances actuelles ceux-ci ne sont pas en état de se protéger eux-mêmes. Ils ne sont pas capables d'entreprendre des procès, et quand on voit des hommes comme ceux qu'a mentionnés l'honorable député de Huron-Nord (M. Spotton) filouter et frauder les gens, je crois qu'il est du devoir du ministre du Commerce ou du ministre de l'Agriculture, ou de quelque autre d'empêcher cela.

Maintenant je dirai un mot au sujet de l'aménagement de ces navires. L'exposé présenté au département démontre clairement que le *Glentworth* n'était pas en état de transporter du bétail outre-mer, et je suis convaincu que le *Neiderholm* l'était encore moins. Quand nous avons discuté cette question à Montréal, l'Imperial Oil Company a déclaré que le combustible de trois voyages de ce navire avait coûté plus de \$18,000. Cela donne une idée de ce navire. On l'avait loué pour trois voyages et aussitôt après on l'a vendu comme ferraille. Je ne veux pas exploiter cette affaire au point de vue politique; elle est trop sérieuse de conséquences pour nos cultivateurs. Comme l'a dit l'honorable député d'Huron-Nord (M. Spotton), dans bien des cas c'est la ruine et l'abandon de la terre, chose fort grave dans des temps comme ceux-ci. Quand les députés signalent au département des escroqueries au préjudice de la classe agricole, je ne comprends pas l'inaction du département.

Celui-là n'est pas le seul que l'on m'ait signalé. Cette correspondance se rapporte à la Richelieu Corporation, mais il y a d'autres armateurs qui ont donné sujet de plaintes. M. Adams, qui demeure près Seaforth, commerçant de bétail depuis plusieurs années, a expédié vingt-cinq bestiaux en Angleterre, des animaux de choix m'a-t-il affirmé, et d'autres éleveurs de la même région ont confirmé la chose, et le prix qu'il en a touché l'a fort déçu. Nous avons eu un rapport à ce sujet:

Cette consignment a quitté Montréal le 21 novembre, et elle a été débarquée à Cardiff le 10 décembre, après une traversée de 19 jours.

L'honorable député de Marquette (M. Mullins) un grand commerçant de bétail a dit déjà dans cette Chambre qu'après douze jours sur l'eau le bétail commence à se détériorer. Le transport de cette consignment a duré dix-neuf jours. Le rapport ajoute:

On dit que la traversée a été très rude, et le bétail était crotté des pieds à la tête. Il fallut