

quintaux. S'il est vrai que la concurrence des Etats-Unis est négligeable, il n'en est pas de même de celle que nous livrent sur les marchés étrangers des pays comme la Norvège et l'Islande. Le prix de revient chez nos concurrents est moindre qu'en Canada. Cependant, une partie de la production canadienne est bien supérieure au produit norvégien et a l'avantage sur ces derniers pour le poisson mariné au Brésil et dans les ports méditerranéens.

Récemment on a songé à commencer une campagne d'éducation relative aux diverses branches de l'industrie piscicole, pour enseigner les meilleures méthodes de fumer le poisson, de le mettre en conserve et d'en faire profiter les pêcheurs de partout. Cette campagne doit être confiée à la direction de la commission de biologie d'Ottawa. On s'occupe d'organiser une station à Halifax qui, bien que conduite par la commission, se chargera de faire l'éducation des intéressés. A part cela on se mettra en mesure de connaître les mouvements migratoires du poisson dont on instruira les pêcheurs, à qui on enseignera les plus récentes méthodes en usage dans les pays européens.

Nous avons donc toute raison d'espérer une amélioration qui déterminera nos pêcheurs à revenir des Etats-Unis. Nous pouvons espérer une expansion de l'industrie de la pêche qui dépassera tout ce que nous avons connu.

Je veux dire un mot d'une autre question, concernant les mesures prises par sir Henry Thornton pour le progrès du port d'Halifax. Les résultats obtenus sont dus à trois causes. Le trafic de la navigation à Halifax a beaucoup augmenté. Cela est dû, premièrement, à la réduction de 10 p. 100 dans le taux différentiel appliqué aux marchandises débarquées dans les ports canadiens. Halifax a reçu des quantités de marchandises qui ont été distribuées dans tout le Canada. En deuxième lieu, le taux différentiel ayant été supprimé, Halifax se trouva sur le même pied que Saint-Jean et les autres ports et bénéficia d'une nouvelle classe de trafic, parce que le tarif resta égal. Troisièmement, sir Henry Thornton, en prenant la gestion du réseau de l'Etat, donna l'instruction à ses agents du trafic d'aller en Angleterre et de circuler parmi les émigrants afin de les déterminer à prendre les bateaux des compagnies qui ont des arrangements avec notre réseau national, telle que la compagnie Cunard et la White Star. Ainsi le trafic des passagers qui allaient aux Etats-Unis prit la direction d'Halifax. Alors qu'en 1922 le nombre des bâtiments qui entra dans le port d'Halifax était de 491, en 1923 on releva 768 arrivages.

Je possède les états relatifs au trafic du port d'Halifax pendant les années 1922-23 et 1924, depuis que sir Henry Thornton est à la tête des chemins de fer nationaux. Il y a lieu d'en être très satisfait. Le trafic des voyageurs et des marchandises par Halifax s'améliore.

Le tableau suivant indiquera l'augmentation des affaires dans le port pendant la saison 1923-24 comparé à celle de 1922-23. Cette

[M. Finn.]

statistique s'applique à l'intervalle durant lequel la navigation du Saint-Laurent est close, du 2 novembre au 22 avril:

	1922-23		1923-24	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Novembre 22 au 30 ..	16	69,550	23	120,924
Décembre.. .. .	73	389,421	83	464,938
Janvier.. .. .	72	373,722	91	534,689
Février.. .. .	67	331,422	81	535,138
Mars.. .. .	67	380,981	67	485,748
Avril jusqu'au 22..	51	324,115	65	462,854
	346	1,869,211	410	2,604,287

Le nombre des passagers débarqués en 1922-1923 a été de 11,242 et en 1923-24 de 28,588. En d'autres termes on a amené près de 16,000 immigrants de plus en 1923-24 qu'en 1922-23 grâce à la politique de sir Henry Thornton et à son administration du trafic, ainsi qu'à la politique de l'honorable ministre de l'Immigration et de son département. Je comprends que les chiffres pour l'été prochain dépasseront même ceux-là, parce que pendant les mois d'été—ce qui n'est jamais arrivé auparavant à Halifax—la ligne Cunard, la ligne White Star, lignes qui touchent aux ports de la Méditerranée ainsi que la ligne Holland-American, ont environ sept arrivées par semaine en tout à Halifax ce qui signifie qu'un grand nombre d'immigrants débarqueront dans ce port et qu'il arrivera du fret à destination de différents endroits du Canada, de sorte que le port d'Halifax sera en pleine activité cet été, comme il ne l'a jamais été auparavant. Les navires qui sont venus à Halifax étaient d'un modèle qu'on n'avait pas encore vu dans le port. Voici un tableau indiquant les noms et le tonnage des grands navires qui ont fréquenté le port:

	Tonnes
Belgenland.. .. .	27,200
Empress of Scotland.. .. .	25,037
Empress of Canada.. .. .	21,211
Minnawaska.. .. .	21,400
Laconia.. .. .	19,679
Samaria.. .. .	19,602
Andania.. .. .	18,950
Lapland.. .. .	18,565
New Amsterdam.. .. .	17,149
Tuscania.. .. .	16,700
Doric.. .. .	16,600
Cameronia.. .. .	16,288
Lancaster.. .. .	16,243
Veendam.. .. .	15,450

Ce sont des navires du plus grand tonnage qui partent de New-York et de Liverpool et de Stouthampton, de l'autre côté de l'océan, font escale à Halifax et débarquent des milliers d'immigrants, donnant de l'emploi à nos arrimeurs, apportant du fret qui doit être déchargé et prenant dans le port des provisions et des vivres. Avec cette perspective