

du cher les années passées, mais lorsque l'état de choses sera redevenu normal, les cultivateurs de l'Ouest souffriront indubitablement, à moins que nous ne puissions abaisser les frais de transports à leur bénéfice, car le coût élevé du transport du blé fera disparaître, ou réduira beaucoup, la faible marge de profit sur laquelle ils pourront compter. Si l'on n'étudie pas sérieusement la situation et si l'on n'y apporte pas de remède, les cultivateurs de l'Ouest se trouveront dans une situation pénible; ce serait un jour néfaste celui où le blé de l'Ouest canadien perdrait la place élevée qu'il détient sur les marchés du monde. Le prix du blé est établi, à Liverpool et l'on devrait diminuer autant que possible le long parcours par rail, au Canada. Les profits réalisés ou les pertes subies par les cultivateurs de l'Ouest canadien dépendent dans une très large mesure de la question de savoir si l'on a abaissé ou non le plus possible les frais de transport.

Dans le cas d'un chargement de soie valant plusieurs millions de piastres, et qui est transporté du Pacifique vers les grands centres de l'est, peut-être l'augmentation des tarifs n'a-t-elle pas beaucoup d'importance, mais une augmentation d'un ou deux cents sur le transport du blé ou autres produits agricoles peut transformer le profit en perte.

Quant à la question de l'assurance maritime, les améliorations faites dans le Saint-Laurent offrent toutes les garanties voulues, et il n'a pas plus à craindre sur le fleuve que sur l'océan. Je parle de la navigation en été. Pour l'hiver, les ports de Saint-Jean et de Halifax offrent aussi des routes sûres et il n'y a aucune raison d'exiger pour les vaisseaux partant de ces ports des taux d'assurance plus élevés que pour les navires partant de Boston et de Portland. Nos ports d'été et d'hiver sont bien en état de desservir le marché d'exportation de l'ouest et on ne devrait pas exiger des taux d'assurance excessifs.

Le Transcontinental a été construit avec l'idée non seulement de transporter les marchandises de l'Est vers l'Ouest et *vice versa*, mais d'assurer aussi un service rapide de postes et de voyageurs. Nous avons également perdu cette clientèle, qui a été accaparée par les ports américains et par le chemin de fer canadien du Pacifique. Cela aurait pris vingt-quatre heures de moins pour transporter voyageurs et dépêches de nos ports de mer à Winnipeg. Cependant, nous avons perdu cela. Il n'est pas surprenant que les chemins de fer nationaux ne rapportent rien. C'est cer-

tainement de là que provient la situation dans laquelle se trouvent actuellement nos chemins de fer. Non seulement, on n'a pas su faire usage du chemin de fer national transcontinental entre Winnipeg et Québec, mais le service du Grand-Tronc-Pacifique à l'ouest de Winnipeg a été grandement entravé, lorsqu'on a permis à Mackenzie et Mann de construire des lignes parallèles jusqu'au Pacifique. C'est ce qui a causé la déconfiture de Mackenzie et Mann sans parler de l'administration provinciale de la Colombie-Anglaise, et c'est pour cela qu'on entend parler aujourd'hui de déficits et d'insuffisance de trafic.

Voici un problème très grave et, comme je l'ai dit au début de mes remarques, mes observations n'ont aucun but politique; elles ne me donneront pas une voix de plus dans le comté de Gloucester. L'automne dernier le premier ministre, lors de sa visite en Nouvelle-Ecosse nous a traités de bolshévistes et de communistes; comme je m'étais prononcé assez ouvertement en faveur du libre-échange, j'ai supposé que je tombais dans cette catégorie et j'en ai été surpris. Le fait est qu'on m'appelle le "conciliateur" dans Gloucester et j'ai si bien réussi dans ce rôle, qu'on ne peut pas trouver aujourd'hui dix conservateurs dans mon comté. Mais je dis en toute sincérité et avec l'espoir que cela aura un effet salutaire sur les administrateurs, que ces derniers doivent améliorer la situation ou bien abandonner la partie. Le déficit augmente chaque année et leurs témoignages me font croire qu'il n'y a aucune amélioration à espérer pour l'avenir. Ainsi, j'ai lu dernièrement dans le *Journal d'Ottawa* que M. Hanna avait déclaré au comité chargé d'examiner la question des chemins de fer et de la marine marchande de l'Etat qu'il ne fallait pas changer les tarifs.

Voilà une triste perspective. Nous parlons du succès du Pacifique-Canadien, mais ceux qui le dirigent, depuis lord Shaughnessy et M. Beatty jusqu'au bas de l'échelle, sont des êtres humains, et on doit pouvoir trouver d'autres êtres humains capables d'administrer nos chemins de fer nationaux avec autant de succès. On ne peut pas se débarrasser avantageusement de ces chemins de fer. Ainsi le Grand-Tronc-Pacifique coûte à la nation trois fois plus par mille que le Transcontinental. Ce dernier n'a coûté que \$180,000,000 et rien de plus. A côté de cela, voyons ce que le Pacifique-Canadien a coûté à la nation. D'après les rapports de cette compagnie, il reste encore une somme de 70 millions due sur les terres qu'elle a vendues sans comp-