

plus. Mais ce n'est là qu'une question de détail.

M. CLARKE : Y a-t-il réduction dans les taux d'assurance ?

L'honorable M. TARTE : La compagnie de chemin de fer du Pacifique a pris des arrangements avec les Lloyds pour des taux bien plus bas. Je crois que la Compagnie Allan assure aussi ses marchandises à de meilleures conditions. Quand les compagnies d'assurances ne pourront plus invoquer notre négligence pour prétexte, elles seront forcées d'abaisser leurs taux.

M. CLARKE : A venir jusqu'à présent, les compagnies d'assurances n'ont pas eu à se louer de nous.

L'honorable M. TARTE : Les compagnies d'assurances ont subi des désastres dans le bas Saint-Laurent comme elles en ont subi dans d'autres parties du monde, et elles se sont montrées trop empressées à rendre la route du Saint-Laurent responsable d'accidents qui se sont produits ailleurs. Cependant, continuons à consacrer toutes nos énergies et nos ressources à l'amélioration de la route du Saint-Laurent. Il est facile d'avoir des phares et signaux de brume de première classe. C'est affaire de travail et d'argent. Depuis un an ou deux, le département de la Marine et des Pêcheries a beaucoup fait sous ce rapport. Il n'y a maintenant aucun danger qu'un navire puisse faire complètement naufrage, entre Québec et Montréal, même s'il lui arrivait un accident. A mesure que nous perfectionnons l'éclairage du fleuve, entre Québec et Montréal, la navigation y devient de plus en plus sûre. J'ai remonté le fleuve, il y a quelque jours, par une nuit très noire, et j'ai pu constater que l'éclairage entre Sorel et Montréal était si parfait que les plus gros navires peuvent marcher la nuit en toute sûreté. Le Saint-Laurent est maintenant aussi bien éclairé que la rue Sparks, et si nous continuons à améliorer ainsi nos cours d'eau nous allons nous attirer tout le commerce qu'il nous faut.

M. COCHRANE : Est-ce que les taux de transport, sur l'Atlantique, à partir d'un port canadien, ne sont pas plus élevés que quand il s'agit d'un port américain ?

L'honorable M. TARTE : Pourquoi en serait-il ainsi à l'avenir ? De New-York à Liverpool il y a 3,000 milles, et de Montréal à Liverpool 2,600 milles. Si nous rendons notre route absolument sûre, pourquoi ces taux seraient-ils plus élevés ?

M. COCHRANE : N'est-il pas avéré que, dans le moment, les taux de transport sont plus élevés d'Halifax et de Saint-Jean et même de Québec, qu'il ne le sont d'un port américain ?

L'honorable M. TARTE : Je parle surtout en me plaçant au point de vue du port de Montréal. Les taux de Québec sont à peu près les mêmes. Parfois ils sont plus éle-

M. TARTE.

vés, pour cette excellente raison que le port de Québec n'a pas pu fournir aux navires les mêmes sortes de marchandises que Montréal, mais en règle générale ces taux sont les mêmes. Je ne puis pas dire ce qu'il en est d'Halifax et de Saint-Jean, mais je crois pouvoir assurer que maintenant que le chemin de fer du Pacifique possède ses propres navires, nous allons pouvoir avoir des taux d'entier parcours aussi bas que ceux des compagnies américaines. Tenons-nous en à notre route canadienne, et tout ira bien. Les nations du monde, qui ont accompli quelque chose de grand, ne se sont pas laissées abattre dès les premières tentatives. Depuis quelque temps, je prends plaisir à lire l'histoire de l'empire allemand, qui est aujourd'hui la seconde puissance maritime. Comment cela s'est-il fait ? Tout simplement parce que les Allemands n'ont pas eu peur de dépenser pour améliorer leurs cours d'eau et subventionner leurs compagnies de navigation. Le commerce allemand est maintenant répandu par tout l'univers. Il n'y a pas de raison qui nous empêcherait de faire du Saint-Laurent la meilleure route qui se puisse trouver. N'oublions pas que cette route, pour le transport des produits périssables comme le beurre et le fromage, est bien supérieure aux routes américaines, par suite de la température plus fraîche que nous avons. Si l'honorable ministre de l'Agriculture veut bien me le permettre, je lui conseillerais de donner instruction à ses officiers de faire encore plus pour le port de Montréal. Sur les quais mêmes, on devrait installer des glacières pour recevoir le beurre et le fromage sortant des wagons. Chacun sait que le beurre et le fromage subissent de grands dommages, quand on les laisse exposer durant quelques instants à un soleil brûlant, quand même il ne s'agirait que d'un transport couvrant une distance d'un demi-mille. Par conséquent, je crois qu'il serait d'un immense avantage pour Montréal et nos autres ports d'avoir les aménagements qu'on trouve dans tous les ports étrangers bien outillés. Cela me surprend toujours d'entendre quelques-uns de nos amis se plaindre que nous dépensons beaucoup pour nos ports. En vérité, nous ne faisons que commencer à dépenser de l'argent. Qu'est-ce, en vérité, que 5 ou 10 millions dépensés pour un grand port national, à côté des 30 et 60 millions et plus dépensés par d'autres nations afin de mettre leurs ports en état de recevoir le trafic des navires modernes ? Je dois m'excuser pour avoir parlé si au long sur ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE : En réponse à l'honorable député qui m'a posé cette question, je puis dire que les taux courants, de nos ports à Liverpool, sont de 5½ cents par 100 livres de blé et autres grains.

L'honorable M. TARTE : C'est-à-dire durant la saison de navigation.