

Les résultats les plus clairs des opérations de la conférence, c'est que les frets ont subi une augmentation constante et que les règlements les plus sévères ont été mis en vigueur pour atteindre cette fin.

La conséquence naturelle d'une pareille situation a été de diminuer la valeur du tarif de préférence en faveur de l'Angleterre et de réduire le volume du trafic britannique à destination des ports canadiens. D'autre part, les produits des Etats-Unis transportés par rail et qui ne sont pas sujets à cette augmentation des frais de transport, ont profité des entraves ainsi mises au commerce britannique.

Jusqu'à ces derniers temps, le transport d'articles de nouveautés à destination de la province d'Ontario par la ligne Elder-Dempster revenait, et cela depuis des années, à 8 ou 10 shillings par 40 pieds cubes. Mais le jour où les navires de la Elder-Dempster furent vendus à une autre compagnie faisant partie de la conférence, les frets ont été relevés de 15 à 17 shillings et 6 pence sur les marchandises destinées au Canada. Actuellement, les frets sur les mêmes marchandises à destination de certains ports des Etats-Unis ne sont que de 10 shillings tandis qu'ils varient entre 15 et 17 shillings 6 pence si elles sont à destination des ports canadiens.

Il appert qu'il faut s'attendre à une nouvelle augmentation des frets, basée non pas sur les conditions de la concurrence mais sur le monopole. Cette nouvelle hausse des prix de transport réduira davantage le volume du trafic anglo-canadien et causera un tort énorme au commerce britannique. L'effet sur l'opinion du commerce britannique au moment même où les Anglais s'intéressent si vivement à toutes les affaires canadiennes ne peut guère être mis en doute.

L'effet sur l'opinion du commerce britannique au moment même où les Anglais s'intéressent si vivement à toutes les affaires canadiennes ne peut guère être mis en doute.

Le tableau suivant montre l'augmentation triennale des importations de 1892 à 1909, et la même moyenne des importations britanniques et américaines avec leurs pourcentages respectifs.

Avec l'assentiment de la Chambre je désirerais que ce tableau apparaisse dans les Débats:

Moyenne.	Importations totales.	Importations totales de la C.-B.	Pourcentage.	Importations des E.-U.	Pourcentage.
1892-4.....	\$ 113,134,051	\$ 40,209,671	35.54	\$ 51,609,339	45.62
1895-7.....	104,218,293	31,095,008	29.83	53,577,245	51.41
1898-1900.	149,386,833	37,751,580	25.27	88,457,424	59.21
1901-3.....	199,664,868	50,211,920	25.15	116,895,752	58.54
1904-6.....	259,496,447	63,750,411	24.57	154,746,860	59.63
1907-9.....	296,611,781	76,501,606	25.71	121,101,041	58.88

On remarquera que les comparaisons de la moyenne des pourcentages de 1892 à 1894 et de 1907 à 1909 sont les suivantes:

	G.-B.	E.-U.
1892-4.....	35.54	45.62
1907-9.....	25.71	58.88

la valeur en argent étant la suivante:

	G.-B.	E.-U.
1892-4.....	40,209,671	51,609,339
1907-9.....	76,501,606	121,101,041

Il s'ensuit donc que durant une période de progrès immense du commerce canadien, les importations de la Grande-Bretagne ont souffert une perte d'environ 10 p. 100 alors que celles des Etats-Unis ont augmenté de plus de 13 p. 100. Dans les années moyennes de

[L'hon. M. Graham.]

1892 à 1894, les Etats-Unis ont eu sur la Grande-Bretagne dans leurs exportations au Canada un avantage de \$11,399,668 et dans les années moyennes de 1907 à 1909, cet avantage a été porté à \$44,599,435, et cela malgré la préférence qui a été mise en vigueur en 1897 et a été augmentée en 1900.

La conclusion évidente basée sur les chiffres ci-dessus est que toute augmentation des tarifs maritimes signifie que le commerce de la Grande-Bretagne passe entre les mains des Etats-Unis et il semble certain que tout ce qui accroît les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis doit encourager l'organisation d'un service océanique du nord au sud, afin de répondre aux besoins d'un commerce plus considérable.

J'ai donné la note de M. Grigg et le tableau qui y est attaché.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre veut-il me dire comment il se fait qu'une note ait été envoyée par lord Grey et qu'elle ait fait le sujet de commentaires? Apparemment il n'en a jamais été question dans l'avis donné à lord Grey par le cabinet.

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ignore. Lord Grey dit dans sa lettre qu'elle lui a été remise par M. Grigg.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est étrange.

L'hon. M. GRAHAM: Il représentait la Grande-Bretagne au Canada à titre de commissaire du commerce. Je rapporte simplement ce qui s'est passé. Voici une résolution de Toronto dont on ne mettra pas l'orthodoxie en doute:

Considérant que l'on a appris à la chambre de commerce de Toronto que la North Atlantic Westbound Freight Conference se propose d'augmenter notablement les tarifs maritimes des ports de l'Angleterre à ceux du Canada, et

Considérant que le gouvernement canadien, dans le but d'établir des relations plus étroites avec la Grande-Bretagne a accordé un tarif de préférence de 3½ p. 100 pour les marchandises anglaises,

Il est résolu que toutes les compagnies d'expédition soient vivement exhortées de résister à toute augmentation projetée qui aurait pour effet de détourner vers les manufactures américaines le commerce que la préférence avait pour objet d'encourager avec la Grande-Bretagne et il est résolu de plus qu'une copie de cette résolution soit adressée au premier ministre et au ministre du Commerce avec la prière instante de la chambre de commerce de Toronto que le Gouvernement du Canada aide à conserver pour les habitants du Canada et de la Grande-Bretagne les bienfaits actuels de la préférence.

M. SHEARD: Quelle est la date de cette résolution?

L'hon. M. GRAHAM: Vers 1909.

M. SHEARD: Je n'étais pas à la Chambre alors.

L'hon. M. GRAHAM: Les honorables députés remarqueront que la Chambre de commerce de Toronto voulait convertir les païens ailleurs, et elle craignait tellement que la préférence britannique ne souffrît des tarifs mari-