

rier si la réciprocité a été défaite en 1911. Si cet arrangement avait été conclu, le peuple de l'Ouest en serait heureux aujourd'hui. J'ai eu le plaisir, grâce à la bonne invitation de mon admirable leader, de parler dans des assemblées tenues dans la Saskatchewan, l'automne dernier, et je me souviens d'y avoir déclaré que si le Canada avait eu la réciprocité en 1911, il n'aurait pas été nécessaire aujourd'hui d'avoir un parti agraire, car les cultivateurs seraient prospères et contents.

J'avais récemment le plaisir de lire dans les journaux le compte rendu de certaines déclarations du chef du parti agraire ou progressiste, l'honorable député de Marquette (M. Crerar) dans lesquelles il affirmait la même chose. Il déclarait que si la réciprocité avait été mise en vigueur, il n'y aurait pas besoin de parti agraire au Canada actuellement, car les cultivateurs auraient prospéré. J'ai été enchanté d'entendre exprimer ce sentiment par l'honorable député.

Le ministre se rappellera sans doute que lors de l'étude par la Chambre il y a deux ans, du projet d'acquisition du Grand-Tronc, j'ai averti les députés que les produits de l'Ouest, surtout le grain, au lieu de prendre la route de Saint-Jean ou d'Halifax, se dirigeraient sur Portland. L'honorable ministre m'a promis alors,—je n'avais pas de raison de mettre en doute sa parole et il aurait probablement rempli sa promesse, si on l'avait laissé libre—qu'il prendrait les moyens d'empêcher cette éventualité de se produire. Je l'ai averti que si nous ne prenions pas des mesures pour empêcher le transport à Portland de nos produits destinés aux ports de Saint-Jean (N.-B.), il se trouverait en face d'obstacles insurmontables, ou à peu près. Je regrette l'absence du nouveau ministre qui représente le Nouveau-Brunswick dans le cabinet. Je veux parler du ministre des Douanes (M. Wigmore). Au cours du mois de février, on s'est plaint, dans la ville de Saint-Jean qu'il ne passait pas de grain par le port de cette ville, tout le grain étant dirigé sur Portland. Une députation se rendit auprès du ministre et l'on adressa, en outre, certaines questions au chef de la commission des chemins de fer nationaux. M. Hanna répondit qu'il n'avait pas jusque-là expédié de grain à Saint-Jean, ni à Portland. Il ajouta, cependant, qu'il se proposait d'en expédier à Saint-Jean, aussitôt que possible, mais qu'il aurait pu arriver que le Grand-Tronc en eût transporté. Après recherche, on constata que le Grand-Tronc avait trans-

porté du grain de Montréal à Portland. Or, si cela doit continuer et si le grain doit passer par les lignes américaines, je dis à l'honorable ministre des Douanes, qu'autant vaudrait pour la population de Saint-Jean ne pas avoir de port. Elle a besoin non seulement de subventions pour son port, mais aussi de trafic et, nous le savons, à peine 24 p. 100 du grain transporté a passé par des ports canadiens.

M. McMASTER: Le ministre des Chemins de fer secoue la tête; mon honorable ami ferait mieux de prouver ce qu'il a avancé.

M. TURGEON: L'honorable ministre sait que je dis la vérité. Au cours des six derniers mois il a passé seulement 24 p. 100 du grain par des ports canadiens, le reste a pris la route des ports américains.

L'hon. M. REID: C'est tout le contraire qui est vrai; on devrait renverser ces chiffres.

M. TURGEON: Je n'ai pas, en ce moment sous la main les statistiques qui me permettraient de prouver mon affirmation, mais il est bien connu que de 24 à 30 p. 100 du commerce du grain de l'Ouest sont parvenus à des ports canadiens et que de ces 30 p. 100 la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien en accapare, au moins, de 88 à 90 p. 100, ce qui laisse une infime quantité au chemin de fer national canadien. C'est dans l'espoir qu'on pourra se prémunir pour l'avenir que j'insiste maintenant auprès du comité et auprès du ministre des Chemins de fer sur l'état de choses qui existe au Canada. Je le répète, nous avons perdu le commerce d'exportation et nous avons perdu les importations que la réglementation de trafic aurait valu à l'Ouest. Les plans et devis du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique ont été arrêtés spécialement en vue de la remorque de trains plus lourds que les autres chemins de fer n'en pouvaient remorquer,—leur aménagement les met à même de transporter jusqu'à 10,000 boisseaux de grain, en moins de temps et à un tarif moins élevé que d'autres voies ferrées ne pourraient le faire. Il faut des avantages de transport spéciaux pour celui du blé, à cause du faible profit que le cultivateur doit nécessairement retirer par suite de la longueur du parcours, ce facteur deviendra nécessairement dans l'avenir, beaucoup plus important qu'il ne l'a été, dans le passé. Il est exact qu'à cause de la guerre, les produits du grain de l'Ouest se sont ven-