

Un honorable DEPUTE : Il faudrait aussi des essieux à billes.

M. HUGHES : Oui, cela est essentiel. Je suis certain que cela va se faire prochainement, et que la capacité des locomotives va s'en trouver doublée d'au moins 50 pour cent. Je sais que nos taux de transport sont plus élevés qu'aux Etats-Unis ; mais, cette raison une fois trouvée, nous allons nous mettre à réduire nos pentes.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je crois qu'il est grandement temps que nos chemins de fer et nos paquebots soient aménagés de telle façon que les Canadiens qui vont en Europe puissent y trouver le même confort qu'aux Etats-Unis. Je vois, par les journaux, que chaque fois qu'un de nos ministres ou hommes publics va en Europe, il s'embarque à New-York. En règle générale, ils y sont interviewés par les journalistes de la grande métropole américaine, et ils racontent tout ce qui s'est passé au Canada. Je ne dis pas qu'ils se rendent à New-York en wagon spécial, car ce serait là trop forcer la note, mais l'Intercolonial est toujours à leur disposition. En été, ils peuvent partir de Montréal. Il est possible que les conditions de la navigation, sur notre beau fleuve, ne soient pas sûres, et qu'ils y courraient des dangers. Si cela est, on devrait attirer là-dessus l'attention du ministre des Travaux publics et du ministre de la Marine et des Pêcheries, afin que toutes ces vies précieuses ne soient pas plus longtemps en péril. Ils peuvent aussi partir d'Halifax, qui est l'un des plus beaux ports d'Amérique. Pourquoi les ministres ne donnent-ils pas eux-mêmes l'exemple, en partant toujours d'un port canadien ? Il est temps qu'on attire là-dessus leur attention.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député veut bien se rappeler, il s'apercevra que le premier ministre a lui-même donné ce bon exemple, en allant et revenant par la route canadienne.

L'honorable M. TARTE : Je désire rectifier ce que vient de dire le ministre du Commerce. Il a déclaré qu'il ne croit pas que nous puissions lutter avec le chemin de fer entre New-York et Buffalo. Mon honorable ami se trompe, et je puis ici parfaitement établir ce que je dis. La distance entre New-York et Buffalo, par chemin de fer, est exactement de 445 milles. La distance entre Depot-Harbour et Montréal est de 370 milles, et entre Midland et Montréal de 365 milles. D'un autre côté, les taux sont les mêmes pour Duluth, Chicago, Milwaukee, Buffalo, Fort-William, Port-Arthur et Parry-Sound. Ces taux étaient très bas l'année dernière ; il n'y a pas très longtemps, ils étaient tombés jusqu'à 1c. par boisseau de blé, pour le parcours entre ces points et les ports de l'Atlantique. La moyenne des tarifs, pendant toute la saison, a été de 1½c., ce tarif était le même par la route canadienne comme par la route américaine.

Quels étaient les taux entre Buffalo et New-York ? Ces taux étaient, en moyenne de 3¼ cents ou disons 3½ cents. Nous n'avions rien de plus élevé sur nos routes canadiennes. Le Canada-Atlantique et le Grand Tronc ont transporté du grain pour 3 cents le boisseau. Il n'y a pas de raison qui pourrait nous empêcher de lutter avec avantage, même dans les conditions où nous nous trouvons actuellement vis-à-vis des chemins de fer des Etats-Unis. La raison pour laquelle nous n'avons pas mieux réussi, dans le passé, n'est pas parce que les taux ont été plus élevés sur les lacs à partir des points de distribution du grain, mais bien parce que les taux de la route du Saint-Laurent à partir de Montréal, ont été plus élevés. Et pourquoi cela ? Parce que, je le répète et je ne saurais trop le redire, nous n'avons pas amélioré notre route du Saint-Laurent comme nous aurions dû le faire. Nous n'avons pas montré assez d'activité. Heureusement, les choses se sont améliorées tous les jours, et je crois pouvoir dire que les conditions de la navigation, entre Québec et Montréal, sont aujourd'hui excellentes. Depuis trois ou quatre ans, le Saint-Laurent a été éclairé, creusé, mieux éclairé et rendu plus sûr. Notre fleuve Saint-Laurent, d'ici un an ou un an et demi, ou deux ans au plus, aura entre Québec et Montréal une profondeur uniforme de 30 pieds à eau basse, c'est-à-dire depuis le 15 septembre jusqu'à la fin de la navigation et les autres mois cette profondeur sera de 33 à 35 pieds d'eau. La largeur en sera aussi de 450 pieds dans les parties en droite ligne, et de 600 à 700 pieds dans les courbes.

M. CLARKE : Le système de pilotage va-t-il être le même à l'avenir ?

L'honorable M. TARTE : Je vous concède volontiers que notre système de pilotage a laissé à désirer dans le passé. Ce système s'améliore cependant, bien que ce ne soit pas encore assez vite. J'aimerais que le département de la Marine et des Pêcheries prit charge de ce service, ainsi que je l'ai souvent conseillé, car le pays se trouverait alors responsable. Cependant, ce n'est là qu'une question de détail. Continuons à améliorer et à outiller notre route du Saint-Laurent. Faisons cela dès maintenant. Je partage entièrement l'avis de mon honorable ami le ministre du Commerce, dont la grande expérience nous est si précieuse, que nos cours d'eau nous offrent le seul moyen praticable de pouvoir lutter avec avantage contre nos voisins des Etats-Unis.

M. SPROULE : L'honorable député peut-il nous donner les taux de transport de Montréal à Liverpool ?

L'honorable M. TARTE : Je n'ai pas ces renseignements sous la main. Depuis un an ou deux il n'y a pas eu autant de différence que dans le passé entre ces taux et ceux des ports américains. Autrefois, cette différence représentait 50 pour 100, et quelquefois