

Au cours de l'année culturale 1922-1923 (du 1er septembre 1922 au 31 août 1923) les expéditions de blé canadien s'expriment par ces chiffres:

|                                           | Boisseaux   |
|-------------------------------------------|-------------|
| Aux Etats-Unis.. . . . .                  | 12,936,048  |
| Par voie des ports américains au Royaume- |             |
| Uni et ailleurs.. . . . .                 | 129,871,095 |
| Montréal et Québec.. . . . .              | 57,030,848  |
| Saint-Jean (N.-B.).. . . . .              | 12,014,152  |
| Vancouver.. . . . .                       | 17,829,671  |

mettant la part respective des expéditions dans les ports américains et canadiens de l'Atlantique à 65 et 35 p. 100 du total.

Les chiffres concernant l'exportation de notre blé pour l'exercice clos le 31 août 1924 sont aussi disponibles à l'heure actuelle. Les voici:

|                                             | Boisseaux   |
|---------------------------------------------|-------------|
| Aux Etats-Unis pour la consommation.. . .   | 21,320,242  |
| Aux ports des Etats-Unis pour l'exportation | 141,079,337 |
| Exportés de Montréal et Québec.. . . .      | 63,568,444  |
| Exportés de Saint-Jean.. . . . .            | 9,412,533   |
| Exportés de Vancouver.. . . . .             | 53,809,505  |

Total.. . . . . 289,190,061

Ces chiffres démontrent que les exportations par les ports de l'Atlantique continuent comme auparavant soit 66 p. 100 via les ports des Etats-Unis et 34 p. 100 via Montréal, Québec et Saint-Jean. Voilà un problème très essentiel et ces faits constituent par eux-mêmes un fort argument à l'appui de l'égalisation des tarifs de transport par la section des montagnes jusqu'à Vancouver.

Etant donné le pourcentage de notre grain, qui est exporté par les ports américains, je ne vois pas pour quelle raison nous ne tenterions pas tous les efforts possibles afin d'encourager l'expédition par les ports canadiens. En ce qui regarde la réduction des prix de transport sur la section des montagnes, je ferai observer qu'il n'y a pas de rampes plus raides, entre Edmonton et Vancouver qu'entre Edmonton et Fort-William.

D'après le rapport de la commission des grains, le parcours sur lequel est transporté ce fort volume de trafic outre-mer, est comme suit:

| Expédition par New-York—                                | Milles |
|---------------------------------------------------------|--------|
| De Winnipeg à Fort-William, par rail.. . .              | 420    |
| De Fort-William à Buffalo, par eau.. . . .              | 860    |
| De Buffalo à New-York, par rail.. . . .                 | 400    |
| De New-York à Liverpool, par transatlantiques.. . . . . | 3,100  |
| Total.. . . . .                                         | 4,780  |

D'autre part, si le grain était expédié directement par rail à Québec ou à Montréal, les chiffres seraient ainsi qu'il suit:

| Expédition par le Saint-Laurent—                            | Milles |
|-------------------------------------------------------------|--------|
| De Winnipeg à Québec, par rail (1,372 à Montréal).. . . . . | 1,350  |
| De Québec à Liverpool, par navires.. . .                    | 2,633  |
| Total.. . . . .                                             | 3,983  |

[M. Lucas.]

Le rapport de la commission des grains établit donc que le grain des provinces de l'Ouest exporté par la route de New-York doit être transporté sur un parcours de 800 milles plus long que s'il était expédié par Québec ou sur un parcours d'environ 650 milles plus long que s'il était expédié directement par rail jusqu'au port de Montréal. Et je citerai encore le passage suivant que je relève dans le rapport de la commission des grains:

Il est vrai que le grain expédié par New-York doit faire un plus court trajet par rail que celui qui est expédié directement par chemin de fer aux ports du Saint-Laurent; d'autre part, le grain est assujéti à deux transbordements, l'un à Fort-William et l'autre à Buffalo, qui n'ont pas leur raison d'être s'il suit l'autre route. Ces frais d'élévateur supplémentaires combinés avec les tarifs de transport sur les lacs ainsi que les assurances maritimes de Fort-William à Buffalo, frais qui sont inconnus sur la route canadienne par rail, font plus que compenser pour le trajet plus long par chemin de fer. Pour ne citer qu'un exemple, le coût du transport du blé de Fort-William à New-York, en octobre 1923, se décomposait comme suit:

|                                                                    | Cents par boisseau |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Frais d'élévateur, Fort-William.. . . .                            | 1.25               |
| Frais de transport sur les lac. Fort-William à Buffalo.. . . . .   | 5.20               |
| Assurance maritime.. . . . .                                       | 0.30               |
| Elévateur, Buffalo.. . . . .                                       | 1.00               |
| Frais de transport par chemin de fer, Buffalo à New-York.. . . . . | 9.10               |
| Elévateurs, New-York.. . . . .                                     | 1.00               |
| Total par boisseau.. . . . .                                       | 17.85              |

Le coût total par la route de la baie Georgienne s'élevait à 16.65c. par boisseau et à 15.45c. en suivant exclusivement la route par eau. Même advenant le cas où notre grain serait expédié aux ports de l'Est par la route exclusivement canadienne, nous constatons que les tarifs sont encore moins élevés que si nous l'expéditions par New-York. Nous constatons de plus, à la lumière de ce rapport, qu'en 1916, un prix de 6c. par boisseau pour le transport du blé de Winnipeg à Québec fut en vigueur sur le Transcontinental national; or, l'honorable M. Reid, le ministre des Chemins de fer de l'époque, déclara que ce trafic était profitable.

De grandes quantités de blé furent expédiées par cette route sous le régime de ce tarif de 6c. Cependant, plus tard, le tarif fut porté à 20c.  $\frac{1}{2}$  par boisseau avec le résultat que cette route fut abandonnée.

Le Gouvernement, à mon avis, ferait bien d'examiner ces problèmes afin de s'assurer s'il ne serait pas possible de fixer des prix qui contribueraient à faire passer de plus grandes quantités de grain par les routes canadiennes. Entre Armstrong et Québec, si nous avions des tarifs semblables à ceux du pas de Nid-du-Corbeau, de l'Ouest à venir jusqu'à Fort-William, le prix de transport d'un boisseau de blé