

COLONEL GRANT MORDEN A L'ESPOIR D'EX- PORTER DU BETAIL AU CANADA

Londres, 31 octobre.—Le lieutenant-colonel W. Grant Morden, est le seul député d'origine canadienne qui a pris part dans la Chambre des communes au récent débat qui s'est terminé par la levée de l'embargo sur le bétail canadien.

Colonel Grant Morden, petit éleveur de bétail de race, en Angleterre, a l'intention d'exporter au Canada. Il est convaincu que la levée de l'embargo n'entravera ni ses opérations ni l'élevage. Au contraire, dit-il, l'entrée du bétail canadien en Angleterre aura pour effet de faire mieux connaître mes animaux de race et j'en vendrai davantage. La promesse formelle faite à la Conférence impériale ne s'appliquait pas seulement au stigmata que comporte l'imposition de l'embargo. Le supposer serait méconnaître l'intelligence des hommes d'Etat canadiens. Fermer ainsi la porte à nos propres gens, établis dans les dominions, serait s'exposer aux pires conséquences. Supposez que cette promesse formelle ne soit pas entièrement remplie, serait-il possible d'avoir une seconde conférence impériale? Ne serait-il pas humiliant d'entendre le plus grand des dominions invités à une telle conférence, demander des garanties que les promesses faites par les représentants du gouvernement impérial seront tenues.

Citons également: Sir Campbell Stewart le directeur du *London Times*, Lord Beaverbrook, du *Daily Express* et un autre journal, le colonel Grant Morden, du *John Bull* et le *People* qui a une circulation de 500,000 exemplaires. M. Robert Donald qui a la direction de ce dernier, a stipulé que son contrat serait nul si la circulation n'atteignait pas le million.

J'arrive maintenant à la question du canal de navigation du fleuve Saint-Laurent, traitée par l'honorable représentant de Simcoe, (l'honorable M. Bennett): Je dirai tout d'abord que je ne connais pas d'honorables sénateurs mieux versés que lui dans cette question de la navigation sur les Grands Lacs. Il a été élevé sur leurs rives, il est parfaitement renseigné et j'approuve tout ce qu'il a dit. J'ai lu son discours et s'il ne le sait pas déjà, je lui dirai que la *Gazette de Montréal* lui consacre une colonne entière et l'approuve. Je ne parlerai pas de ce canal; l'année dernière j'ai abusé pendant trois heures de la patience de cette Chambre à ce sujet, et c'est assez. Il est toutefois consolant de savoir que durant l'été, la Chambre de commerce de Regina a nommé un comité de six pour étudier cette question et décider si le canal St-Laurent était nécessaire et s'il fallait en continuer les travaux. Le secrétaire m'informa que le comité, désirant avoir des renseignements, demandait six copies du discours que j'avais prononcé au Sénat sur ce sujet. Je les leur ai envoyées les priant simplement de me faire connaître leur décision quelle qu'elle soit. J'ai attendu assez longtemps. Le comité fit un rapport qui fut présenté à la Chambre de commerce de Regina et adopté à l'unanimité.

J'ai ici une copie de cette résolution. Le projet avait été rejeté à l'unanimité. Il est donc impossible de dire encore que l'Ouest soit en faveur du Canal du fleuve St-Laurent. Comme le dit l'honorable représentant de Simcoe, il y a beaucoup de navires mais pas assez d'élévateurs. Quelle était la cause de l'accumulation à Port Colborne l'été dernier? Les navires arrivèrent à l'élévateur mais ne purent pas décharger leur grain. Ils perdirent un temps précieux qu'ils auraient pu employer à faire un autre voyage. Ce retard diminua leurs profits au lieu de leur permettre d'abaisser leurs taux de transport et d'augmenter leurs recettes. Il faudrait construire à Midland des élévateurs comme ceux de Port-Arthur et Fort William. Le premier blé qui arrive du Kansas et des états de l'Ouest, passe par Chicago et l'on me dit que ce blé pourrait être dirigé sur le port de la baie Georgienne puis par chemin de fer sur Montréal pour être distribué dans les états de l'est et que le trajet par voie ferrée serait ainsi beaucoup plus court.

L'on a beaucoup parlé l'été dernier et au commencement de l'automne des profits exagérés réalisés sur les lacs. Et bien, ceux qui ont des parts dans ces compagnies de transport et qui n'ont touché aucun dividende, qui ne savent pas quand ils en toucheront même sur leurs actions privilégiées, comprennent qu'il ne peut y avoir de profits exagérés.

Quant à la coalition des intérêts, je crois que l'honorable représentant de Simcoe (l'honorable M. Bennett) conviendra avec moi que les propriétaires de navires de ma propre ville ne sont pas en sympathie avec ceux de chez lui.

Quelques chargements ont pu être transportés à 15 ou 16 centins par boisseaux, ou même 18 centins dans un cas isolé, mais il s'agissait alors de cabotiers venant des Etats-Unis, les navires réguliers ayant traité longtemps à l'avance et lorsque les taux étaient bas. Lorsque notre commerce est bon, ils lâchent les Etats-Unis et viennent chez nous. Voilà où notre loi fait défaut. Pendant que la république voisine ne nous permet pas de faire affaire chez eux, notre gouvernement, dont je suis un des partisans, par un arrêté ministériel, permet aux navires américains de venir ici et de récolter le peu de bénéfices dont nous pourrions profiter et qui nous aideraient à payer des dividendes sur nos actions privilégiées.

L'honorable M. TURRIFF: C'est très exact.

L'honorable M. CASGRAIN: Au printemps tout ce qui reste à Port Arthur et Fort William est expédié. Il y a peut-être de l'ac-