

1922, une balance favorable de \$122,000,000. Les marchandises provenant de pays étrangers et exportées de nouveau ne sont pas comprises dans ces chiffres que je donne pour ce qu'ils valent. Une balance favorable du commerce peut indiquer le manque des ressources ou du crédit nécessaires pour effectuer des achats mais dans ce cas, je suis convaincu qu'elle est un bon indice.

A l'avenir, il me semble que les nations baseront de plus en plus leurs tarifs et leurs relations commerciales sur des conventions réciproques motivées par les circonstances. Les nations se sont rendu compte par des faits concrets que chaque pays dépend de beaucoup d'autres, sinon de tous les autres pays. Ils doivent marcher ensemble et s'aider mutuellement. Les actions de l'un d'entre eux concernant même les choses les plus en usage peuvent affecter les autres. Nous en avons un exemple frappant aux Etats-Unis où les minotiers demandent à grands cris le blé dur canadien dont ils avaient interdit l'importation il y a moins d'un an. Ce nouveau tarif des Etats-Unis nous donna un rude coup qui se fit d'autant plus sentir qu'il affectait nos intérêts agricoles juste au moment de la baisse rapide du prix des céréales. Nos éleveurs de bestiaux dans l'ouest se trouvent aujourd'hui dans la pénible alternative de payer aux Etats-Unis un droit de un cent et demi ou deux cents par livre pour des bestiaux tenus au pâturage qui se vendent de six à sept cents la livre ou pour des animaux gras qui rapportent de 11 à douze cents la livre, ou bien de payer pour l'expédition de ces bestiaux un taux tellement élevé que l'industrie de l'élevage des bestiaux ne peut pratiquement plus s'exploiter avec profit. La même chose s'applique au blé et autres céréales. Nous ne pouvons pas dire que cet état de choses est entièrement dû au tarif de nos voisins, mais il n'en est pas moins vrai que ce tarif a beaucoup contribué à accentuer une crise déjà aiguë pour nos citoyens de l'Ouest. Il en résultera certainement un ralentissement dans notre immigration, et cependant, le président de la commission de nos chemins de fer nous assure que nos voies ferrées ne prospéreront que par l'accroissement de notre population et de l'immigration. Nous lisons ce qui suit dans le discours du Trône :

Etant donné la situation généralement défavorable de notre agriculture dans beaucoup de parties du Canada, malgré les récoltes plus abondantes de l'an dernier, il y aurait lieu de nommer un comité spécial autorisé à proposer des solutions et chargé de se renseigner à l'égard de diverses questions agricoles, comme celle du mélange des grains dans les élévateurs de tête de ligne qui sont propriété particulière, celle du placement des produits agricoles, celle du développement de l'industrie de l'élevage et des moyens de diversifier l'agriculture canadienne.

L'hon. M. HARDY.

J'ai tout lieu de croire qu'un traité de commerce pourra bientôt se négocier avec la république voisine, malgré les insuccès du passé à cet égard.

Toutes les classes du pays ont accueilli avec une satisfaction intense la nouvelle annoncée au discours du Trône de la levée de l'embargo placé sur nos bestiaux par la Grande-Bretagne. Nous nous en sommes réjouis non seulement à cause des avantages que nous en retirerons, mais aussi parce que c'est là une nouvelle preuve de la bonne volonté et de la gratitude de la Mère patrie à notre égard. Une fois de plus la Grande-Bretagne a prouvé qu'elle tient parole. Nous retirerons de cet acte, j'en ai la ferme conviction, tous les avantages que nous en espérons.

Le discours du Trône nous annonce qu'une commission royale sera nommée pour tenir une enquête au sujet des tarifs de fret et d'assurance du grain sur les Grands lacs et au sujet d'autres compagnies ou monopoles. On a porté des accusations injustes contre nos compagnies de transport et on a reproché à ces compagnies fusionnées de diriger le trafic du grain vers les ports et les routes des Etats-Unis au lieu de le diriger vers les ports canadiens. D'un autre côté, l'on prétend que les facilités d'emmagasinage au Canada ne sont pas suffisantes pour l'expédition de nos produits surtout dans la saison où il y a surabondance de trafic. Il est vrai cependant qu'une grande quantité de grain est expédiée vers l'est par voie de Buffalo et New-York, et il faut remédier à cette situation, si nous voulons que nos chemins de fer prospèrent. Si certains de nos expéditeurs de grain se servent des chemins de fer des Etats-Unis parce qu'ils y trouvent leur avantage, ou si les facilités d'emmagasinage au Canada sont insuffisantes, notre gouvernement doit adopter immédiatement les moyens de s'emparer de ce trafic considérable pour nos chemins de fer nationaux.

Toutefois, cette question est de peu d'importance si nous la comparons à celle du transport par voie ferrée. Je crois que le premier ministre de la Colombie-Britannique est actuellement dans la province d'Ontario, peut-être même à Ottawa, et qu'il a l'intention de discuter la possibilité d'expédier le grain en Europe par l'océan Pacifique et le canal de Panama. Ceci ouvre une large sphère d'étude. On objecte que l'emploi de cette route enlèverait beaucoup de revenus à nos voies ferrées, mais il importe surtout d'expédier notre grain à l'océan Atlantique ou Pacifique pour de là le transporter en Europe par la voie la moins dispendieuse, la plus commode et la plus rapide. Si l'on peut atteindre ce but en construisant des élévateurs sur la côte du Pacifique, je crois