

Unis 500,000 têtes de bétail; en 1923, nos exportations tombaient à 65,629 têtes; au cours de la même année, nous en avons expédié 39,856 têtes en Grande-Bretagne. Donc, nos exportations totales s'élevèrent, en 1923, à quelque 105,000 têtes contre 500,000 que nous exportions aux Etats-Unis seulement avant la mise en vigueur du tarif Fordney et vous avez là la mesure du tort que ce tarif a causé à notre industrie d'élevage. Cependant, nous n'avons pas raison de nous plaindre de l'attitude des Etats-Unis; s'ils ont jugé à propos d'élever une barrière contre l'entrée de nos bestiaux, c'est leur affaire, bien que cette mesure porte un coup terrible aux éleveurs canadiens qui doivent trouver d'autres marchés qui absorberont le surplus de notre production. C'est pourquoi il est si important que les tarifs de transport sur terre et sur mer soient aussi raisonnables que possible si on veut que nous atteignons les marchés de la métropole. Au cours des dernières années, je crois, les frets maritimes de nos ports à ceux de Grande-Bretagne ont subi une forte augmentation. De 1904 à 1912, les frets étaient de moins de \$8 par tête. A cette époque, les prix de transport sur les chemins de fer de Winnipeg à Montréal étaient de \$7.26 et les frets de ce dernier endroit à Liverpool étaient de \$7.30—une différence de 4c. seulement. L'an dernier, les prix de transport par chemin de fer de Winnipeg à Montréal étaient de \$10.20, tandis que les frets étaient de \$20. C'est là un point que je ne puis comprendre, bien que, peut-être, les compagnies de navigation soient à même de fournir des explications satisfaisantes. Personne ici ne soutiendra un instant que les frais d'exploitation des chemins de fer n'ont pas augmenté énormément durant les dernières années; les salaires, les prix des matériaux et de l'outillage ont augmenté beaucoup depuis les jours d'avant-guerre, et cependant, bien que, de 1904 à 1912, les tarifs de transport par chemin de fer de Winnipeg à Montréal et les frets de Montréal à Liverpool fussent presque les mêmes, nous constatons aujourd'hui que les chemins de fer transportent les bestiaux de Winnipeg à Montréal pour environ la moitié de ce qu'il en coûte pour les transporter de Montréal à Liverpool. Comment se fait-il que le prix du transport maritime ait augmenté si formidablement et que le transport par chemin de fer n'ait augmenté que d'une façon comparativement modérée durant les dernières années? Cette grande disproportion ne m'a jamais été expliquée jusqu'ici de façon à me satisfaire.

Voici la question qui se pose naturellement aujourd'hui: s'il y a une coalition, la proposition contenue dans la résolution va-t-elle offrir une solution satisfaisante? Je voudrais

[M. Forke.]

être capable de répondre sur-le-champ à cette question, mais je n'en sais rien. La chose mérite cependant considération. Depuis un certain nombre d'années, le prix élevé du transport maritime du Canada à l'Europe a causé beaucoup d'inquiétude à ceux qui ont tenu les rênes du pouvoir en ce pays; malheureusement les mesures que l'on a prises de temps à autre n'ont aucunement bénéficié aux exportateurs ni aux importateurs, et il est donc à peu près temps de nous réveiller et d'essayer de faire quelque chose pour remédier à cet état de choses peu satisfaisant. Je ne suis pas prêt à endosser tout de suite la proposition contenue dans la résolution. Je sais qu'on peut présenter de nombreuses objections contre quelques détails et nous pouvons nous attendre que, toute tentative de combattre une conférence ou une coalition suscite une opposition des plus énergiques de la part de ceux qui sont intéressés à voir subsister les tarifs élevés de transport maritime. Il est facile de comprendre que le Gouvernement assume dans les circonstances une responsabilité énorme. En entreprenant la lutte contre une coalition aussi gigantesque que la conférence de la navigation de l'Atlantique-Nord, il s'attaque à une tâche difficile et il aura affaire à forte partie. Je ne me sens tout de même pas disposé à abandonner la lutte et à dire que nous ne pouvons rien faire. Nous ne devons pas nous croiser les bras en disant: "Laissons faire les choses et tout finira par s'arranger."

Je ne désire aucunement critiquer le gouvernement britannique, mais j'ai vu récemment dans la presse anglaise un article disant que sir William Petersen ne peut s'attendre à bénéficier du "Trade Facilities Act" de la Grande-Bretagne pour financer son entreprise. Puis j'ai remarqué un entrefilet du *Morning Post*, un journal très respectable, monsieur l'Orateur.—ceux qui connaissent un peu la presse anglaise en savent quelque chose—un journal qui, j'en suis sûr, ne saurait voir d'un bon œil aucune proposition de ce genre, et qui dit:

Cet arrangement est une attaque funeste contre l'unité de l'empire.

Pensez donc! A-t-on idée qu'un Parlement ose examiner une entente comme celle qui est censée exister relativement à la coalition des transports maritimes sur l'Atlantique du Nord? Quand je vois le *Morning Post* prendre fait et cause pour cette conférence et prétendre que c'est attaquer l'unité de l'empire que de critiquer la conduite de cette conférence, cela me rend méfiant. On dit aussi—je ne sais pas ce qu'il y a de vrai dans cela—que les grands intérêts financiers ne sont pas trop favorables à cette tactique du Gou-