

et que le cultivateur et le manufacturier fussent incapables de donner plus de \$20 par tonne, l'un pour le transport de son grain et l'autre pour celui de son produit fabriqué, il ferait bien d'accepter ce prix-là lors même qu'il se trouverait d'autres personnes pour payer le tarif plus élevé de \$25 par tonne. J'ai exprimé l'avis que M. Hanna aurait raison de faire cette réduction spéciale du tarif de transport là où elle tendra à activer l'exportation des produits de nos terres, de nos établissements industriels, de nos mines, pêcheries et forêts soit aux autres possessions britanniques, soit au Royaume-Uni ou à l'étranger.

Pour que notre si lourde dette publique finisse par s'éteindre, il nous faut développer notre commerce d'exportation, et notre marine marchande nous aidera, j'en ai la conviction à atteindre ce but. M. Hanna est autorisé par le Gouvernement à fixer les tarifs selon qu'il jugera convenable de le faire; il peut, au besoin, les réduire afin de favoriser l'exportation des produits canadiens.

L'hon. M. LEMIEUX: A mon sens, on devrait s'en tenir au programme que comporte le projet de loi. Il nous faut établir nos ports sur les deux océans en ne perdant pas de vue que, ainsi que l'espérait le regretté sir Wilfrid Laurier, le Canada offrira la voie la plus courte pour le transit des marchandises entre l'Europe et l'Asie. Je compte voir Vancouver et Victoria devenir de grands ports de transit pour le commerce entre l'Europe et l'Orient.

La statistique m'a paru fort intéressante en ce qu'elle indique le développement du commerce entre le Canada et le Japon étant liés par un traité avec la nation japonaise, nous devons finir, en amenant les compagnies de chemins de fer et surtout les compagnies de paquebots à adopter des tarifs raisonnables, par nous rendre maîtres de la majeure partie du commerce de ce pays-là. La situation du Canada est plus avantageuse que celle des Américains à Seattle, à Portland et même à San-Francisco, et rien ne s'oppose à ce que le commerce entre Vancouver, Victoria ou Prince-Rupert et Yokohama devienne tout aussi volumineux qu'il l'est entre ces ports américains et le Japon, puisque la voie canadienne est la moins longue.

Les bulletins du commerce japonais établissent comme suit le volume des exportations du Canada au Japon:

1910..	..	..	..	Yen	850,126
1911..	..	..	..	"	333,932
1912..	..	..	..	"	664,463
1913..	..	..	..	"	1,839,426

[L'hon. M. Ballantyne.]

1914..	..	..	..	"	1,073,023
1915..	..	..	..	"	1,063,009
1916..	..	..	..	"	1,666,230
1917..	..	..	..	"	2,557,108
1918..	..	..	..	"	7,775,180

Voici maintenant, d'après les mêmes bulletins, la valeur des marchandises que le Japon a exportées au Canada:

1910..	..	..	..	Yen	4,261,792
1911..	..	..	..	"	4,006,046
1912..	..	..	..	"	4,808,263
1913..	..	..	..	"	5,090,018
1914..	..	..	..	"	4,994,125
1915..	..	..	..	"	7,024,068
1916..	..	..	..	"	11,301,990
1917..	..	..	..	"	16,158,202
1918..	..	..	..	"	27,158,805

On le voit, le volume du commerce d'importations et d'exportations entre Vancouver et Yokohama est considérable et grossit avec une extrême rapidité. Ce commerce, il faut le conserver et, si c'est possible, le rendre encore plus volumineux. C'est là le point essentiel. On me dit que si l'on faisait d'assez vives instances auprès des compagnies de navigation pour les déterminer à réduire leurs tarifs en faveur des exportateurs canadiens, nous trouverions en Chine et au Japon de merveilleux débouchés pour les produits des vastes plaines de l'Ouest.

Je ne veux pas m'étendre plus longuement sur ce sujet, car je crains de m'être déjà quelque peu écarté du règlement; mais il y va de l'intérêt de la Colombie-Anglaise et des provinces de l'Ouest, premièrement, de doter les ports de Vancouver, de Victoria et de Prince-Rupert d'installations de premier ordre et, d'autre part, de réduire le coût du transport, ce qui importe par dessus tout.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (les plans, etc., doivent être approuvés).

M. McKENZIE: Le ministre se propose-t-il d'exercer un contrôle sur la mise en train de l'entreprise avant que l'argent soit avancé? Le but de celle-ci serait-il déterminé? C'est une doctrine bien établie au sujet du vote de crédits par cette Chambre que le Gouvernement doit exercer quelque contrôle sur la dépense. Cette doctrine a été affirmée ici, l'autre soir, au sujet de crédits accordés même aux provinces et, bien que celui-ci soit sous forme de prêt, il est important que la Chambre et le Gouvernement continuent à avoir la haute main sur les crédits afin de s'assurer qu'ils soient bien employés.

Je vois par ce projet de loi que les plans d'améliorations doivent être soumis au Gouvernement, mais, à mon avis, de simples plans ne sont pas suffisants si le Gouverne-