

du Pacifique, et les compagnies d'éleveurs State et Goose-Lake ont construit chacune un éleveur chez nous. La compagnie d'éleveurs de Goose-Lake a acheté 70,000 boisseaux de blé avant que son éleveur fût terminé. Elle a construit un mur et a mis son blé sur la terre. Elle a pris les risques, mais n'a acheté que du blé sec et à 20 cents de moins que le prix courant.

La lettre continue:

Chaque employé d'un éleveur a envoyé une demande sous serment au commissaire des entrepôts pour avoir des wagons, prétendant que leurs wagons de grains étaient exposés à être endommagés. Chacun d'eux obtint trois wagons qu'ils remplirent immédiatement de blé sec pris dans leurs éleveurs, tandis qu'il y a une foule de cultivateurs qui ont des milliers de boisseaux de blé mouillé en dehors des éleveurs, et dans quelques cas reposant sur la terre nue.

L'auteur de cette lettre s'adressa à un résident de Winnipeg pour lui demander dans quelle classe ou catégorie on avait mis ce blé.

On lui apprit que six de ces wagons avaient passé à l'inspection à Winnipeg et qu'on leur avait donné un certificat de bon blé, c'est-à-dire, non endommagé, bien que sur les représentations des propriétaires d'éleveurs ils aient obtenu des wagons avant leur tour en disant qu'ils voulaient charger du blé endommagé. Je mentionne ce fait afin de faire comprendre à l'honorable ministre du Commerce la nécessité d'exercer une surveillance très active à ce sujet. L'autre question sur laquelle je veux appeler l'attention de la Chambre est plus importante encore.

Bien qu'il ne reste guère plus d'un mois avant l'ouverture de la navigation, et bien que le temps qui reste pour porter le blé endommagé aux endroits où on le fait sécher, afin de le sauver de la destruction, soit très court, les rapports montrent que le grain au lieu d'être expédié plus rapidement l'est au contraire avec plus de lenteur. C'est un état de choses graves. Pendant la semaine finissant le 29 février, 5,578 wagons de blé ont été inspectés, ce qui faisait une moyenne de 929 wagons par jour pour la dernière semaine de février. Mais lorsque nous arrivons au mûeu de mars, en commençant au 13, nous trouvons les chiffres suivants: mercredi, 13, 488 wagons; 14 mars, 490; 15 mars, 353; 19 mars, 312; 23 mars, 266; 24 mars, 109, contre une moyenne d'environ 1,000 wagons par jour inspectés durant la dernière semaine de février. Je veux donc faire connaître au ministre cette diminution extraordinaire dans l'expédition du blé à cette saison critique de l'année, et dans ces circonstances sérieuses afin qu'il applique un remède s'il y a possibilité. Je m'adresse à lui avec d'autant plus de confiance qu'il nous a dit que l'on travaillait aussi activement que possible à faire expédier le grain et que l'expédition se faisait régulièrement.

M. OLIVER.

Si l'écrivain de cette lettre dit la vérité, l'expédition ne se fait pas aussi bien qu'on l'avait espéré.

M. ROGERS (ministre de l'Intérieur): Qui a fourni à l'honorable député le renseignement concernant le nombre de wagons inspectés le 13 mars.

M. OLIVER: Je prends les renseignements pour les 13, 14, 15, 19 mars dans une information publiée dans le "Free Press" de Winnipeg. Les chiffres pour le 23 et le 24 mars m'ont été remis. Mais je n'ai pas devant moi l'exemplaire du journal dans lequel je trouve ces chiffres. Ils me viennent de la même source.

M. ROGERS: Est-ce que ces chiffres comprennent le blé qui part de Fort-William comme le blé qui y arrive?

M. OLIVER: Je le crois.

M. ROGERS: Je ne le crois pas. Je pense que les chiffres de l'honorable député sont inexacts.

M. OLIVER: Ces chiffres sont exacts et un peu alarmants à première vue, bien qu'il puisse y avoir une explication satisfaisante. J'aimerais à entendre l'explication du ministre quand la chose lui conviendra.

#### L'EST DU CANADA COMME CHAMP D'IMMIGRATION.

M. McCREA: Je désire appeler l'attention du ministre de l'Intérieur sur une question d'une certaine importance.

Les cantons de l'est dans la province de Québec—et ce que je veux dire s'appliquera également aux Provinces maritimes et à l'est du Canada en général—n'obtiennent pas leur part de la publicité faite par le Gouvernement dans les pays étrangers. Cette publicité est en grande partie en faveur de l'Ouest. Nous ne sommes pas jaloux de l'Ouest et ne demandons pas non plus que l'on diminue en aucune façon la publicité qu'on lui fait, mais nous croyons, tout en admettant que l'Ouest mérite l'attention que lui porte le Gouvernement, que les provinces de l'Est en méritent plus qu'on ne leur en donne. L'Ouest offre peut-être plus de chances que l'Est aux jeunes gens forts et robustes qui peuvent endurer des privations et qui veulent devenir riches vite.

Mais les avantages que l'est du Canada offre sont d'un autre genre. A celui qui comprend qu'on ne vit qu'une fois et qui veut que cette vie soit tranquille, je crois que l'est du Canada offre des avantages que l'ouest ne possède pas, et qui attireraient les immigrants chez nous si on les leur faisait connaître. Nous avons des conditions de vie qui n'existent pas dans l'Ouest. Outre la publicité que fait le Gouvernement lui-même, les compagnies de transport, les compagnies de chemins de fer, portent toute leur attention vers l'Ouest, et