

Autrement dit, tant que le ministère modifiera son programme de temps en temps, les chemins de fer Nationaux font bien de déléguer en Europe ces innombrables agents des transports, car il pourrait survenir un changement de politique ministériel qui priverait cette grande organisation de toute occupation. A cette occasion j'avais posé une question à sir Henry Thortorn et cela intéressera peut-être la Chambre de connaître la réponse. Je cite le même volume, page 98:

Q. Relativement au trafic des marchandises et des messageries du continent, avez-vous aussi une entente réciproque avec les lignes White Star et Cunard?—R. Nous avons une entente avec ces deux lignes pour ce qui est des passagers, des marchandises et des messageries.

Q. Je suppose que la politique des lignes White Star et Cunard par exemple, est aussi de pousser vigoureusement le trafic des marchandises dans l'Europe centrale?—R. Certainement, avec notre coopération, tout comme nous le faisons de ce côté-ci. Nous avons certains solliciteurs de trafic sur notre liste de paye qui s'occupent surtout de l'alimentation du trafic de ces deux compagnies.

Or, où sir Henry Thornton reçoit-il un mandat de ceux qui le paient, pour recruter cette clientèle? Il dit effectivement un peu plus loin: Je tends mes voiles suivant la politique du gouvernement au pouvoir. Avant longtemps, monsieur l'Orateur, il lui faudra tendre ces voiles dans une autre direction et le plus tôt cela viendra, mieux cela vaudra pour le public canadien.

Notre problème des chemins de fer est très grave. Les Etats-Unis, avec une population quatorze fois plus grande que la nôtre, n'ont que six fois plus de voies ferrées que nous.

Le Gouvernement voudra-t-il aider le réseau national en lui donnant des milliers et des milliers de wagons de produits bruts à transporter? Est-ce avantageux pour le chemin de fer national de transporter ces marchandises? Le tarif pour les 5e et 6e catégories, celles des produits bruts, de Montréal à Toronto est de 20½c., tandis que le tarif des mêmes produits travaillés est de 78½c. Autrement dit, le tarif du produit travaillé est quatre fois plus élevé. Il est donc évident que c'est en transportant des produits travaillés que les chemins de fer feront des bénéfices. Les trois quarts des recettes du chemin de fer national, aujourd'hui, proviennent du transport des produits bruts. Si nous voulions faire en sorte que ce soit des produits travaillés, on libérerait le chemin de fer national de ses dettes.

Regardez la situation géographique du Canada: nos villes se trouvent toutes à proximité de la frontière américaine. Les grandes villes des Provinces maritimes sont proches des états de la Nouvelle-Angleterre; dans Québec et Ontario des états centraux; dans

[M. Harris.]

l'ouest de centres comme Chicago, Minneapolis et Saint-Paul. Les grands centres de population de la Colombie-Anglaise sont aussi à proximité des Etats-Unis. Il faut en tenir compte, quand on étudie le problème de nos chemins de fer. Les chemins de fer américains qui transportent des marchandises à la frontière arrivent tout près de nos centres de population, si bien qu'ils font 90 p. 100 du parcours, tandis que nos chemins de fer n'en ont que 10 p. 100. Tant que cette situation continuera et tant qu'un bas tarif l'encouragera, nos chemins de fer s'enfonceront de plus en plus dans l'abîme de désespoir dans lequel ils sont tombés et ils prendront de plus en plus l'aspect d'une institution en déconfiture.

Le moment est venu d'essayer d'aider les gens qui sont aujourd'hui dans notre pays, de créer des occupations plus diverses et de régler la situation de nos chemins de fer. Pour y arriver, il faut diriger le commerce de l'est à l'ouest et réciproquement. Un tarif douanier peu élevé tend à faire approvisionner les Provinces maritimes par les états de la Nouvelle-Angleterre, permet à Buffalo d'approvisionner la péninsule de Niagara, et à Détroit la partie occidentale de l'Ontario. Un tarif peu élevé permet à Chicago, Minneapolis et Saint-Paul d'approvisionner l'ouest du Canada, et à Seattle, la Colombie-Anglaise. En résumé, un bas tarif tend toujours à empirer notre situation et à encourager un autre soi-disant poète à ajouter quelque rimes à l'un de nos journaux quotidiens sous le titre de "Bon sens commercial". Je cite:

The dollar bill you send down south

Or over to the States,

To get some finery you could buy

Within your own town's gates,

Is not as likely to come back

And meet your sweet caresses,

As if you kept it in your burg

By buying local dresses.

I've heard of men who, wanting shoes,

Just "beat it" to Seattle,

And spend a lot of B. C. dough

Changed into discs that rattle;

Then mighty gay in new shod feet

They hike back here with laughter

And shout, "Seattle's got you beat,

You're only trailing after."

My friends, so long as you support

The States and southern cities,

Yet earn your grub in this old town

While singing hard luck ditties;

How do you think our tradesmen can

Pay taxes, rent and labor,

And help the many unemployed?

"They need your business, neighbor!"

En terminant, je dirai que la meilleure chose qui puisse nous arriver, c'est des élections générales. Quand ces élections seront