

service ne pourront pas faire escale dans les ports étrangers?

M. DUFF: Si les ports canadiens ne pouvaient pas donner assez de trafic à la nouvelle ligne, il faudrait désespérer de l'avenir du Canada. En deuxième lieu, comme je l'ai dit tout à l'heure, le Gouvernement ne devrait pas faire une convention permettant à ces navires de fréquenter les ports étrangers, comme le font actuellement les vaisseaux de la marine de l'Etat.

Comme je l'ai dit, une des raisons qui doivent nous faire accepter cette convention, c'est l'obligation pour la compagnie de prendre et de débarquer ses cargaisons dans les ports canadiens, au lieu de le faire à Portland, New-London ou autres ports des Etats-Unis. Cette stipulation aura un effet direct sur l'acheminement du trafic. La préférence anglaise, inaugurée par un ministère libéral, a également eu son effet. Grâce à cette condition du traité qui oblige la compagnie à adopter les ports du Canada, on ne pourra plus prétendre que le ministère ne fait rien pour détourner nos expéditions de la voie de Portland en faveur de celle d'Halifax et de Saint-Jean, et autres ports canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Allons un peu plus loin. Les navires de la marine commerciale fréquentent les ports étrangers comme les ports canadiens. Notre collègue (M. Ladner) prétend que la convention Petersen n'empêche pas les steamers de la ligne subventionnée de faire la même chose, et ne donne aucunement au cabinet le pouvoir d'intervenir.

M. DUFF: La différence entre les deux cas, c'est que les navires de la ligne Petersen feront un service direct avec Montréal et les autres ports canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a rien de cela dans le contrat.

M. DUFF: Le contrat stipule que le service aura lieu entre les ports anglais, irlandais, européens et les ports du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

M. DUFF: Mais le contrat ne dit point que les steamers voyageront de Montréal à Portland ou New-York et de là traverseront à Queenstown en Irlande puis à Liverpool et Anvers.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le texte de la convention ne les empêche nullement de faire la même chose.

M. DUFF: C'est un point qui pourra être discuté en comité général, si c'est nécessaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ah, ah.

[M. Ladner.]

M. DUFF: C'est une chose qui pourrait se faire. Je ne crois pas que le Gouvernement s'oppose à une modification de ce genre.

M. GARLAND (Bow-River): Est-ce que le premier ministre n'a pas dit, l'autre jour, qu'on ne pouvait rien changer sans en conférer avec sir Wm Petersen. Par conséquent, le Parlement ne saurait faire cette modification.

M. DUFF: Si une conférence était nécessaire, je n'ai aucun doute que l'on pourrait obtenir le changement en question de sir Wm Petersen. La convention adoptée est explicite sur ce point: les navires doivent voyager directement entre un port canadien et les ports anglais et européens. C'est cette considération qui doit décider tous les représentants des Provinces maritimes à soutenir le Gouvernement, surtout ceux qui ont l'habitude de se plaindre que les exportateurs de l'Ouest envoient leurs grains à Portland. Voilà pourquoi les représentants des Provinces maritimes—et aussi ceux de l'Ouest à mon sens,—devraient voter à l'appui de cette convention; de fait, ces navires serviront à détourner vers les ports canadiens le trafic qui passe aujourd'hui par Portland.

La question du transport du blé outre-mer a été soulevée tout à l'heure et l'on me permettra peut-être de citer un extrait de rapport de la Commission d'enquête sur les grains à ce sujet. Il est bon de faire observer toutefois que les tarifs pour le transport du blé sont très variables. Quoiqu'il en soit, voici le passage que je relève à la page 206 du rapport de la Commission:

Les ports canadiens, c'est évident, doivent avoir en leur faveur un écart de 3c. par boisseau pour le transport du blé de la tête des Grands lacs à l'océan, s'ils veulent s'assurer ce trafic ou au moins une partie considérable de celui-ci, dans les présentes conditions.

En dépit du fait que New-York se trouve à 500 milles plus loin de Liverpool que la ville de Québec, les frets maritimes de New-York aux ports européens sont bien moins élevés que des ports du Saint-Laurent.

Pour ne citer qu'un exemple, au mois d'octobre 1923, —octobre est le mois le plus occupé en ce qui regarde le transport de blé canadien outre-mer,—le prix du transport d'un boisseau de blé de New-York à Liverpool n'était que de 6c. $\frac{3}{4}$ tandis qu'il était de 9c. si le même boisseau de blé était expédié du port de Montréal; voilà donc une différence de 2c. $\frac{1}{4}$ par boisseau en faveur du port de New-York. Les experts le plus au fait du commerce de grain affirment que les frets transatlantiques accusent un écart d'un shilling par 480 livres selon que les marchandises à destination des Iles-Britanniques partent du port de Montréal ou de New-York, ce qui équivaut à une différence de 3c. par boisseau en faveur de New-York.

Or, monsieur l'Orateur, quoique les prix de transport du grain ne soient pas soumis à cette conférence ou coalition, il est incontestable que les faits cités ci-dessus revèlent l'existence d'une disparité de traitement. Il est donc du devoir du Gouvernement et du