

ticle se trouvait cité un extrait du "Vancouver Province", un journal qui, comme les honorables sénateurs le savent, s'était toujours intéressé aux compagnies de transport, et conséquemment on peut supposer que tout ce que pourrait dire le "Vancouver Province" ne serait pas hostile aux intérêts des compagnies de transport, à moins qu'il ne crût que les intérêts de Vancouver de la côte en général étaient plus importants que cette question relative aux compagnies de transport. Le "Toronto Globe", citant le "Vancouver Province", a dit:

En raison de la guerre, le système des transports a été désorganisé, le prix des marchandises apportées ici de partout a augmenté, des droits supplémentaires ont été imposés, et le coût de la vie a augmenté, et bien que les exportations du Canada dépassent ses importations, cela ne s'applique pas à la Colombie-Anglaise. Les affaires qui se font dans le Canada oriental sont exceptionnellement considérables. Les provinces des prairies sont, aussi, prospères en raison de la bonne récolte qu'elles ont eue; mais dans la Colombie-Anglaise on n'aurait, à proprement parler, rien à faire, faute de vaisseaux, pour transporter nos produits aux marchés étrangers, et conséquemment ces marchés seront alimentés par les ports de la côte du Pacifique américain, par les ports orientaux et occidentaux. Il semble donc ridicule qu'auparavant le Gouvernement fédéral n'ait pas agi sur une recommandation quelconque faite pour l'accroissement des moyens de transport des marchandises partant de la Colombie-Anglaise ou y entrant pour remédier à l'encombrement du trafic. Il est évident qu'une grande partie de la population pourrait être employée dans les moulins, dans les chantiers forestiers, sur les quais, dans les élévateurs, les remorqueurs, etc., et sur des terres, par suite du plein développement de nos voies aquatiques. Il est inutile de croire que les voies aquatiques doivent compter sur la recommandation de l'association des manufacturiers du Canada oriental ou sur ce que peut dire un membre du parlement des provinces des prairies. S'il croit que cela peut nuire aux intérêts de Winnipeg ou d'Edmonton, il ne pourra se servir de la voie océanique qui se rend à la Colombie-Anglaise. Que dirait-il si la voie par eau qui se termine à Fort-William était fermée? La Colombie-Anglaise ne devrait pas être tenue d'offrir toutes sortes de raisons au Gouvernement d'Ottawa au sujet du service océanique demandé. Le fait que la Colombie-Anglaise considère ce service comme nécessaire devrait être suffisant, et, cependant la chose est laissée à l'appréciation du jugement d'autres personnes qui croient que les intérêts des gens de l'Est peuvent être lésés. Assurément la Colombie-Anglaise devrait savoir mieux que qui que ce soit ce dont elle a besoin. La loi des douanes n'impose aucune pénalité contre l'exportation de marchandises canadiennes. Elle tend seulement à déclarer que le transport en transit doit être fait après l'inspection d'un officier de douane. Le département des Douanes a-t-il le droit de refuser l'entrée libre de ces marchandises au Canada? Si le département des Douanes croit que le transport en transit doit se faire sous la surveillance de l'un de ses fonctionnaires, c'est lui qui doit le nommer,

autrement il n'y aurait rien pour empêcher l'importation sans surveillance de ces marchandises.

Le "Globe" ajoute dans une note à la fin de son article qu'il a été donné à entendre que ni les chemins de fer ni les fonctionnaires de l'association des manufacturiers canadiens ne s'opposaient à ce que ce droit soit accordé à la Colombie-Anglaise, et il a posé cette question: Qui donc conseille au ministre des Douanes de refuser ce droit? La question a été aussi discutée, en décembre, par un journal intitulé "Industrial Canada". Dans cet article on lit, entre autres choses:

Nous ne pouvons pas avoir trop de moyens de transport qui ne nous coûtent rien. Nous pouvons avoir et nous avons déjà de pareils moyens de transport qui nous coûtent cher à cause des intérêts élevés que nous payons et à cause des taux de péage coûteux que nous payons.

Le canal de Panama est une route naturelle pour le transport des denrées de l'Atlantique au Pacifique. Tant qu'il reste ouvert il est aussi certain que ces denrées doivent y passer qu'il est certain que l'eau doit couler sur les déclivités d'un terrain. S'il est suscité des obstacles pour empêcher que les marchandises canadiennes passent par cette route, les marchés seront alimentés par les marchandises des Etats-Unis auxquelles la route est toute grande ouverte.

Cela indique les désavantages que nous subissons et qui subsisteront s'il n'est rien fait pour faciliter le transport des marchandises du Canada oriental au Canada occidental.

Le "Vancouver Sun" dit, de plus, qu'une offre a été faite par la "Maple Leaf Line" pour le transport du trafic de New-York à la côte du Pacifique à la condition que des arrangements fussent faits pour permettre l'expédition des marchandises du Canada oriental de cette manière-là. L'offre a été faite, il y a quelque temps, avant qu'ait agi en septembre 1915, la chambre de commerce; et le "Vancouver Sun", en discutant cette question, a prétendu que cela permettrait de transporter à bon marché les marchandises canadiennes qui doivent être employées dans la Colombie-Anglaise et donnerait du fret devant être exporté de la Colombie-Anglaise. Il a ajouté:

Cela ne peut pas être approuvé parce que le ministre des Douanes, l'honorable J. D. Reid, a prohibé, par une lettre adressée à l'officier de douane au port de Vancouver, l'admission des marchandises anglaises qui arrivent par la mer, si elles ont passé par la ligne courte offerte par les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse à des ports comme ceux de Boston et de New-York.

Tout ce qu'il faut faire c'est de retirer cette lettre et de placer un officier de douane à New-