

en Europe, et les assurances maritimes faisant des conditions plus favorables sur la route de New-York nous sommes ainsi frustrés de notre commerce légitime, perdant l'immense commerce d'exportation, le montant qui devrait être réalisé par la manutention des deux tiers de notre blé, un commerce énorme aussi considérable en volume que toute l'exportation du grain de Montréal.

Rien d'étonnant à ce que les fermiers de l'Ouest et les habitants de nos ports de mer soient unanimes à critiquer un système aussi désastreux, système qui a été condamné par le Sénat du Canada en juin 1922, après une enquête approfondie, système forçant le producteur à payer des taux exorbitants, qui enlève à nos chemins de fer un revenu se chiffant à 15 ou 20 millions de dollars, qui pourraient être mieux dépensés à faire vivre nos employés de chemins de fer plutôt que ceux des routes prospères entre Buffalo et New-York. De plus cette politique prive nos ports de mer, spécialement Québec, Halifax et Saint-Jean aussi bien que Montréal, du commerce maritime sur lequel ils avaient le droit de compter depuis la construction du chemin de fer transcontinental par le gouvernement en 1904. Il était entendu à ce moment que le grain de l'Ouest serait transporté par ce chemin de fer aux ports canadiens outillés pour le recevoir. J'ai la conviction que c'est pour continuer la politique de Laurier et pour remédier à cette injustice que le premier article du discours du trône propose l'uniformisation des taux de fret. Pourquoi payerions-nous 21 cents par minot pour transporter du blé de Fort-William à Montréal ou Québec quand pour une égale distance à l'ouest de Fort-William, le taux n'est que de 11 cents?

Quant au contrôle des taux océaniques, rien peut-il être plus juste et plus raisonnable que de tenir compte, par une diminution proportionnelle des taux, de la distance épargnée? Mais que voyons-nous?

Halifax est presque 700 milles plus près de Liverpool que ne l'est New-York, Québec est plus près de 500 milles, Montréal de 350. Cependant, ces trusts maritimes qui font de gros profits, chargent trois cents de plus par minot pour transporter notre blé de Montréal en Europe que de New-York en Europe.

On ne peut que féliciter le gouvernement de prendre l'initiative de ce contrôle des taux maritimes. Espérons qu'il réussira à convaincre les assureurs à accorder un taux d'assurance égal aux vaisseaux fréquentant les eaux canadiennes et américaines.

Quant à l'amélioration et à l'outillage de nos ports sur le littoral est et ouest et sur le Saint-Laurent, il est évident que l'on ne peut s'attendre à satisfaire le commerce si on man-

que du nécessaire pour répondre aux exigences de la navigation moderne.

La production du grain dans l'Ouest est huit fois plus considérable qu'elle était il y a vingt ans. Malgré la nécessité d'une économie rigoureuse dans les dépenses publiques il faut tenir compte que la perte d'un commerce qui enrichit nos voisins du sud nous appauvrit d'autant. La solution de cette question est urgente.

Le Gouvernement est en train de la résoudre, puisqu'à Vancouver, à Prince-Rupert et à Montréal, des élévateurs et des docks sont en construction. Les travaux pour l'amélioration du port se poursuivent activement à Québec qui a cédé, il y a quelques années, au Gouvernement des propriétés valant 2 millions de dollars. Je comprends que l'Ouest et le pays des grands lacs sont pourvus d'élévateurs et hangars pour abriter 200 millions de minots de blé, tandis que les ports de l'Est, Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean n'en peuvent recevoir que 20 millions. Buffalo est aussi très bien outillé sous ce rapport et, en partie me dit-on, au moyen de l'argent canadien.

Quant au port de Québec, il souffre d'une injustice par le fait que les compagnies de chemin de fer exigent un taux plus élevé pour y transporter des marchandises de l'Ontario et de l'Ouest que pour transporter ces mêmes marchandises à Montréal, alléguant qu'elles doivent recevoir une compensation additionnelle en raison de la plus grande distance parcourue. Par contre, les compagnies maritimes chargent sur les marchandises expédiées de Québec le même taux que de Montréal, d'où il résulte que le port de Québec se trouve placé dans une position défavorable et injuste en considérant le tarif de long parcours, c'est-à-dire les taux combinés de chemin de fer et de transport maritime, bien que le total de milles soit le même. Il est évident qu'il faut remédier à cette situation intolérable.

Par la construction du chemin de fer transcontinental national, Québec se trouve plus rapproché par 214 milles de Winnipeg que ne l'est Montréal. Ce chemin de fer a été bâti en vue de relier les provinces de l'Ouest aux provinces de l'Est et d'ouvrir une nouvelle route pour l'écoulement des marchandises produites par les provinces de l'Ouest se dirigeant vers l'Europe avec Québec comme son terminus de l'Est.

Ce chemin de fer, bien que complété depuis plusieurs années, n'a pas encore été utilisé pour le grain. Un jour viendra, nous l'espérons, quand cette route bâtie au prix des plus grands sacrifices devra être utilisée pour rencontrer les besoins du commerce toujours grandissant.

L'honorable JULES TESSIER.