

Montréal. La quantité de grain de toute espèce, qui a passé l'année dernière, par ce port a été de 56,448,566 boisseaux. Durant l'année précédente, la quantité fut de 58,292,646 boisseaux.

La quantité totale de blé produite par le Canada en 1918 a été à peu près de 200,000,000 de boisseaux. Le Canada en a consommé pour son alimentation et la semence environ la moitié d'après une statistique que je crois être très exacte, ce qui lui a laissé environ cent millions de boisseaux à exporter. Cependant, nous constatons avec regret, comme les chiffres le prouvent, que la plus grande partie de ce grain est exportée par la voie de Buffalo. Mais ce n'est pas encore ce qui est le plus regrettable. Si nous pouvions seulement conserver chez nous le quart ou le tiers de notre commerce de grain, notre situation serait moins mauvaise qu'elle ne l'est. Mais de quoi sommes-nous aujourd'hui, menacés? Sous l'influence d'une mauvaise inspiration, selon moi, du moins, le gouvernement du Canada a décidé d'entreprendre l'approfondissement du canal Welland. Le temps d'empêcher l'exécution de cette entreprise est passé, parce qu'une si forte somme d'argent ayant été déjà dépensée dans cette entreprise, il faudra inévitablement la continuer. Mais quel sera le résultat? J'espère que le résultat nous sera profitable; mais je vais vous lire un extrait d'un journal des Etats-Unis—et j'en ai lu bien d'autres du même genre dans le passé—qui parle de la manière dont nos voisins des Etats-Unis apprécient l'approfondissement du canal Welland. Ce journal s'exprime comme suit :

Oswego, N.-Y., 18 octobre 1917.—Cette cité regrette extrêmement que le gouvernement du Canada ait suspendu ses travaux sur le canal Welland jusqu'après la guerre.—Oswego a profité peut-être plus que tout autre port des lacs de certains ouvrages publics du Canada. Avant la construction des gros vaisseaux maintenant en usage sur les lacs, Oswego était un grand centre commercial, et l'on espère que ce port recouvrera son ancienne activité lorsque l'achèvement du nouveau canal (l'approfondissement du canal Welland) permettra aux gros vaisseaux chargés de grain et de minéral d'y passer sans transborder une partie de leurs cargaisons.

Vu que la liberté du trafic, ou du passage, sur le canal Welland, doit être accordée par traité aux Etats-Unis, les plus grands vaisseaux canadiens des lacs délivreront à Oswego leurs cargaisons de grain à des barges des Etats-Unis de 1,500 tonneaux—ces barges navigant sur le canal traversant l'Etat de New-York jusqu'à New-York, au lieu des barges de 200 à 300 tonneaux comme on le fait à présent, et, ainsi, ces barges de 1,500 tonneaux feront concurrence aux gros navires canadiens déchargeant leurs cargaisons de grain sur les barges de 2,000 tonneaux navigant de Prescott ou de Kingston à Montréal.

L'hon. M. BENNETT.

Or, qu'est-ce que tout cela signifie? Je citerai un exemple. Disons que deux vaisseaux chargés de grain se trouvent sur le lac Ontario. Disons que chacun d'eux a une cargaison de 500,000 boisseaux de grain. L'Américain dit que, si le grain doit être exporté à l'Angleterre, le vaisseau qui le transporte prendra la direction d'Oswego.

Et pourquoi? Parce qu'à Oswégo la cargaison peut être transbordée sur des barges portant 50,000 boisseaux; qu'une procession de ces barges peut descendre jusqu'au port de New-York et que, dans ces conditions, on estime que le grain peut être transporté d'Oswégo à New-York à raison de 2½ centins le boisseau. Or, si vous ajoutez à ce taux un centin par boisseau pour le transport par nos grands vaisseaux, vous arrivez à un taux de 3½ sous par boisseau pour le transport à partir de la tête des lacs jusqu'à New-York par la voie américaine. C'est ainsi que la construction du nouveau canal Welland favorise si libéralement la route américaine au préjudice de la route canadienne. Mais quelques-uns contestent l'exactitude de cette manière de voir. Nous espérons qu'ils ont raison; mais n'oubliez pas que la période durant laquelle on transporte de grandes quantités de grain n'est pas celle qui s'écoule durant les mois de juin et juillet, c'est-à-dire, durant les mois d'été—c'est durant la saison d'automne, vers la fin de cette saison, alors que le port de New-York est ouvert et le port de Montréal est clos.

Mais, me dira-t-on, "vous faites très bien de révéler les défauts; mais vous devriez aussi indiquer un remède."—Ma réponse c'est que le gouvernement du Canada devrait commencer dès la prochaine saison à y remédier, si un remède existe, et avant que le transport se fasse via le canal Welland agrandi et par le service des barges américaines, nous devrions concentrer tous nos efforts pour diriger le trafic de grain vers le port de Montréal. Je suggérerai ceci:—L'année dernière, la saison du transport a été anormale. Le port de Montréal fut ouvert jusqu'au 17 décembre. Or, pourquoi ce port n'est-il pas tenu ouvert tous les ans non seulement jusqu'au 17 décembre, mais aussi jusqu'au 1er janvier? C'est simplement la question des frais qu'occasionnerait l'usage des brise-glaces. Que le gouvernement, l'année prochaine, pour la première fois, si la chose est possible en dépit des obstacles élevés par la nature—tienne un chenal ouvert de Montréal à Québec jusqu'au 1er janvier, c'est-à-dire, jusqu'à ce que tout le grain exportable ait été transporté jusqu'à Montréal.