

Le très hon. M. MEIGHEN: Le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Motherwell) l'aidera.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'aura pas besoin de l'aide de l'habile ministre de l'Agriculture. L'honorable député d'Oxford-Sud a lu une lettre qu'il prétend avoir été écrite par M. Preston, au sujet de la répartition des votes des immigrants. Elle ressemblait fort à une page de la loi relative aux élections du temps de guerre, laquelle tendait à répartir les votes de nos soldats, par tout le Canada, là où ces votes pouvaient être le plus utiles au parti tory. Ce qu'a écrit M. Preston dans cette lettre, même si cette dernière est authentique, n'est pas comparable à ce qu'on fit avec la loi des élections du temps de guerre. La lettre ne représentait que l'opinion d'un homme, tandis que l'avilissement des électeurs canadiens fut le résultat des efforts concertés de tout un parti qui adopta une loi à cet effet. J'en ai fini avec mon honorable ami.

Ce problème des transports, comme le savent tous mes honorables collègues, est ardu et il n'est pas nouveau. Je pense souvent à part moi que les difficultés que l'industrie, particulièrement l'agriculture, doit surmonter tiennent à des causes plus graves que la question du transport, avec cette seule réserve que le prix exorbitant du transport est l'un des obstacles au succès de l'agriculture. Lorsqu'un fermier conduit à la ville un chargement de foin non pressé, dans la vieille fourragère ordinaire, libre, retenu seulement par une perche fixée au sommet, tout le monde remarque que tous les chevaux affamés rencontrés le long de la route grignotent un peu de ce foin. Certaines gens sont assez charitables envers leurs chevaux, et ont assez peu de pitié envers l'homme qui s'en va vendre son foin, pour conduire un attelage près de la charrette et le laisser grignoter le foin tout le long de la route. L'on peut, à mon sens, établir une comparaison frappante entre ce procédé et les diverses opérations qui grignotent les produits de la ferme, des mines, des forêts et des pêcheries, depuis le moment où ces produits quittent le producteur jusqu'à ce qu'ils parviennent au consommateur. Jadis, nos ancêtres portaient à dos de cheval, un sac de blé au vieux moulin et en rapportaient une certaine quantité de farine et de produits secondaires. On disait, même en ce temps-là, que les meuniers prélevaient un joli droit de mouture. Un peu plus tard, le blé fut transporté, puis, la farine rapportée à la maison, dans une voiture tirée par deux chevaux; déjà ça se compliquait. Jusque-là il n'y avait qu'un péage, mais ensuite on se mit à transporter le blé à la ville, où on l'échangeait pour de la farine, soit deux péages. Plus tard on vendit et on employa le

produit de la vente à l'achat de farine; un nouveau prélèvement s'ajouta aux autres et le nombre des intermédiaires augmenta. Et l'on en est rendu au point que, me dit-on, quand l'un de nos bons amis transporte son blé à la ville, il n'en rapporte pas la farine mais du pain. Ainsi tout le monde met à contribution le chargement du blé avant qu'il arrive à destination. Je prends le blé comme exemple. Suivons-le à partir du moment qu'il quitte la ferme; il arrive à l'élevateur, où l'on prélève un certain pourcentage; puis, de l'élevateur au train: autre prélèvement; chez le courtier de Winnipeg qui l'achète, prélèvement; sur les Grands lacs, à bord des navires, prélèvement; et un autre courtier entre en scène, de même qu'au moment d'assurer la cargaison. De sorte que lorsque le blé est rendu à la mer, et qu'on paie le fret maritime, on a dû verser déjà plusieurs prélèvements; et il faut tenir compte d'un autre courtier, au moment de la vente définitive du blé. J'en suis venu à la conclusion que le grand obstacle que le commerce canadien doit surmonter—et il en est probablement de même dans les autres pays—est que nous n'avons pas encore trouvé le moyen de transporter le produit, du producteur au consommateur, sans subir des frais très lourds.

M. FORKE: Nous avons trouvé la solution désirée, dans l'Ouest.

L'hon. M. GRAHAM: J'allais toucher ce point. Dans l'Ouest, vous avez un syndicat pour la vente en commun du blé, lequel a produit des résultats satisfaisants. Mais, après une visite en Europe, et quand on a vu ce qui se fait en Australie et ailleurs, on doit admettre que le syndicat pour la vente en commun du blé n'a résolu qu'une partie du problème; à mon humble avis, on devrait trouver un moyen de diminuer la disproportion que l'on remarque actuellement entre le prix encaissé par le fermier de l'Ouest et le prix versé par l'acheteur de Liverpool, d'Anvers, de Hambourg. Plusieurs associations font une besogne fort utile, en expédiant nos produits à l'étranger. Mais ces produits doivent encore passer par un intermédiaire quelconque avant d'être réellement vendus au consommateur. Les mêmes remarques s'appliquent à la farine, peut-être dans la même mesure. Ce n'est qu'un exemple que je donne avant d'en venir à la discussion du fret maritime, parce que ce dernier constitue l'un, et non le moins important, des prélèvements dont les produits du Canada, comme sur ceux des autres pays font l'objet du moment qu'ils sortent du sol jusqu'à ce qu'ils soient parvenu au foyer du consommateur.