L'honorable JULES TESSIER: J'ai l'honneur d'appuyer la motion pour prendre en considération le discours de Son Excellence, et je demande l'indulgence de cette Chambre.

Après les années difficiles que nous avons traversées, il est consolant d'entendre Son Excellence annoncer qu'il y a progrès dans notre commerce extérieur, puisque nous avons diminué d'une manière notable nos importations et augmenté nos exportations avec un excédent en notre faveur de $260,000,000. Tous les économistes prédisent que les affaires vont s'améliorer en 1925.

A New-York et à Londres, on partage cette opinion. Il y a eu une crise dans l'industrie textile qui s'est fait sentir au Canada, moindre cependant que celle qui a sévi en Angleterre et aux Etats-Unis, où les manufactures de coton ont été en partie fermées alors que les nôtres travaillent dans de meilleures conditions. Aussi a-t-on vu des Canadiens qui, depuis quelques années, avaient été attirés aux Etats-Unis par l'appât de salaires plus élevés, revenir au pays en assez grand nombre.

Le sort des cultivateurs, tant dans l'Ouest que dans l'Est, s'est amélioré, et il suffira d'une bonne récolte cette année pour que le pouvoir d'achat de notre population donne un regain d'activité à nos industries.

Si ce progrès industriel et agricole se produit, ce sera tout à l'avantage de nos chemins de fer et au bénéfice de nos ports de mer.

L'Ouest se plaint depuis longtemps qu'il y a un trop grand parcours à faire pour que ses produits atteignent facilement la mer. L'ouverture du canal de Panama et l'outillage du port de Vancouver vont permettre à l'Alberta de se servir d'un port plus rapproché, ouvert toute l'année pour l'expédition de ses produits à un taux plus rémunérateur. Nous croyons que les produits de la Saskatchewan et du Manitoba en destination d'Europe, pourraient être transportés à meilleur compte par le Transcontinental *viâ* Québec.

Le programme du Gouvernement indique l'intention d'uniformiser les taux de fret, de contrôler les taux océaniques, d'améliorer l'outillage des ports du Saint-Laurent et du littoral de l'Atlantique et du Pacifique. Il y est aussi question d'immigration et d'activer la colonisation dans la région de la rivière de la Paix. Je dois aussi mentionner l'annonce d'une conférence entre les gouvernements fédéral et provinciaux où il sera question de modifier la constitution du Sénat.

La réalisation de ce programme est plein de promesses pour l'avenir.

Si nous considérons le fait que notre dollar comme celui des Etats-Unis vaut le pair, tandis que la livre sterling est encore dépréciée et le franc d'un pays riche et économe comme la France ne vaut qu'un tiers de sa valeur normale, nous ne devons pas être trop pessimistes. Cependant, d'où vient que malgré cet excédent de $260,000,000, dans notre commerce extérieur, il existe une dépression dans les affaires et une hésitation à risquer des capitaux dans des industries nouvelles, et comme conséquence de ce manque de confiance il y a chômage? Où est l'argent entré au pays, fruit de cet excédent reçu l'an dernier?

Nous avons eu le tort de verser aux Etats-Unis 100 millions de dollars en paiement de leur charbon lorsque nous en possédons ici en quantité illimitée.

De plus, nous avons payé au moins 20 millions aux chemins de fer américains, aux vaisseaux de leurs grands lacs, à leurs élévateurs, à leurs arrimeurs et ouvriers pour transporter notre grain vers Buffalo et New-York au lieu de le transporter à nos ports sur nos propres chemins de fer. Cet argent est perdu pour le pays et cette politique a été la cause de beaucoup de critique et de mécontentement.

Le rapport officiel des statistiques reproduit par *Le Soleil* (de Québec) démontrant le mouvement d'exportation du blé canadien pour l'année de moisson finissant le 31 août 1924 se lit comme suit:

	Boisseaux	Boisseaux
Vers les Etats-Unis, pour les consommateurs et les meuniers..		21,000,000
Vers les ports américains, par la voie de Buffalo, etc., pour les exportateurs..		141,000,000
Vers Montréal, pour exportation..	61,000,000	
Vers St-Jean, pour exportation.	9,500,000	
Vers Québec, pour exportation..	2,500,000	
		73,000,000
Vers Vancouver, pour exportation..		54,000,000
		289,000,000

Durant la même période, les taux de fret de Fort-William au Saint-Laurent et à Buffalo ont été les suivants:

Vers Montréal, par eau, en moyenne..	9¼ cts par boisseau
Vers Québec, par eau, en moyenne..	11⅓ cts par boisseau
Vers Buffalo, par eau, en moyenne..	2 cts par boisseau
Vers Montréal et Québec, par chemin de fer..	21 cts par boisseau

Lorsque le chemin de fer transcontinental fut d'abord ouvert au trafic, le taux du transport de Fort-William à Montréal et à Québec était de 6 cents par minot. Comme le taux actuel de 21 cents est prohibitif, le trafic est poussé vers les bateaux de Fort-William, de là il prend la route moins coûteuse de Buffalo à New-York. Les taux océaniques de New-York en Europe étant en moyenne de 3 cents par minot moins cher que ceux de Montréal