

nable ami se rendit donc à Londres et, après s'être enquis des faits tant dans la capitale anglaise que dans d'autres ports importants, il tira certaines conclusions et fit certaines suggestions. Sir Henry Dryton, tout en se rendant compte de l'importance du problème et de la nécessité d'agir avec prudence, tant dans l'intérêt des exportateurs canadiens que des lignes transatlantiques, constate cependant que de sérieux griefs existaient auxquels il fallait porter attention. L'honorable député n'est pas le seul qui ait été de cette opinion. Il y a trois ans environ, on se rappelle, à la demande pressante des représentants de l'Ouest en particulier, et d'autres peut-être, ce Gouvernement a nommé un comité spécial de la Chambre pour étudier cette question. Le rapport de ce comité est très expressif. Bien que je n'approuve pas toutes les conclusions du comité, il est certain qu'il a été prouvé à l'évidence qu'il y a eu des accords avec certaines compagnies maritimes loin d'être des plus favorables aux expéditeurs du Canada.

Qu'on me permette de rappeler un souvenir personnel parce qu'avant l'institution de ce comité et l'enquête qu'il a faite, j'ai offert quelques observations sur cet important sujet. Les honorables députés qui ont pris part à la session de 1921 n'ont pas oublié qu'au cours de mes quelques commentaires sur la Marine marchande canadienne, j'ai montré qu'elle n'était pas étrangère aux assemblées de la conférence des compagnies de navigation, je ne savais pas si les tarifs exigés étaient exorbitants ou non, mais je n'en ai pas moins déclaré alors qu'une ligne maritime possédée et exploitée par n'importe quel gouvernement ne devrait pas contribuer à fixer les tarifs sur les diverses marchandises. L'honorable député de Burrard lui-même (M. Clark) a avoué au cours de ses observations l'autre jour qu'il existait—dirai-je?—une conférence, une coalition dans le but de déterminer les tarifs. Loin de moi le désir de me montrer trop sévère pour les compagnies. Au contraire, je leur concède tout le mérite d'avoir fait beaucoup dans l'intérêt du transport, non seulement entre le Canada et la Grande-Bretagne, mais sur les sept océans. Discutons ce sujet en toute équité sans nuire injustement à ces grandes compagnies. Quant à moi, j'ai une vive et naturelle sympathie pour quiconque est engagé dans une industrie sur ces immenses nappes d'eau. Quiconque a voyagé à bord de ces gros navires, qui a été en relations d'affaires avec ces compagnies, qui a suivi leurs travaux depuis un demi-siècle et observé leurs progrès, reconnaîtra sans contredit les services remarquables qu'elles ont rendus au système de transport dans tout l'univers. Je

[M. Duff.]

suis donc sûr que le Parlement ne prendra aucune décision de nature à porter préjudice à ces compagnies à condition qu'elles se conduisent bien à l'égard de la masse du peuple.

L'inégalité des tarifs, comme je l'ai dit il y a un instant, a été discutée maintes et maintes fois, et peu après que l'honorable député de York-Ouest (l'hon. sir Henry Drayton) et le très honorable sir George E. Foster eurent été mêlés à cette question, il a été démontré qu'une certaine compagnie avait offert d'entreprendre la fixation des tarifs. Avant de lire une lettre à cet égard, laissez-moi vous dire qu'il fut décidé par la commission royale des dominions :

Qu'il n'est pas à désirer que les opérations des compagnies maritimes soient plus longtemps indépendantes de quelque mesure de surveillance du gouvernement.

Elle ajoute :

Nous trouvons intolérable que les armateurs britanniques soient en état de prendre ou de maintenir des décisions si directement préjudiciables au commerce anglais.

Maintenant, monsieur l'Orateur, on prétend que si les frets sont tellement élevés à l'heure actuelle, c'est qu'il n'y a pas assez de navires pour les abaisser. Cependant, il est de fait notoire que le tonnage global est aujourd'hui de 15 millions de tonnes de plus qu'avant la guerre. En réalité, il est d'environ 28 millions de tonnes représentant environ dix mille et quelque centaines de navires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je regrette d'interrompre l'honorable député mais ces chiffres ne comprennent-ils pas une étendue déterminée? D'après les statistiques officielles que j'ai devant moi, je vois que le tonnage total est d'environ 61 millions de tonnes?

M. DUFF: Je me base sur les chiffres des Lloyd.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense qu'ils ne comprennent qu'une certaine limite.

M. DUFF: Je crois que le très honorable député a raison, vu que je remarque dans un rapport de la marine marchande des Etats-Unis que dans ce pays en 1914, le tonnage était de 7,920,000 tonnes et, en 1921, de 18,282,000 et que, le tonnage brut des navires américains et étrangers était en 1921—pour les vaisseaux américains, 67,946,000 tonnes et pour les vaisseaux étrangers, 70 millions de tonnes. Mais ces statistiques montrent incontestablement que la raison invoquée—ce tonnage n'est pas disponible—ne peut être acceptée étant donné qu'il y a un si fort tonnage dans tout l'univers.

La proposition faite par le Gouvernement pour en arriver à quelque conclusion sous ce rapport est très importante. Il est dit dans