

Le rapport de la minorité non seulement confirmait la conclusion de la majorité, que la coalition ou conférence existait, mais allait plus loin et déclarait qu'il s'agissait d'un véritable monopole. Je désire donner ici lecture de certains passages des conclusions de la minorité afin d'en donner une idée:

Le système de conférence avec le rabais différé — évolution naturelle d'un commerce bien organisé avec des clients dont la plupart se trouvaient dispersés et sans organisation — a créé sur presque toutes les routes océaniques, un monopole dont les limitations, bien souvent, sont illusoire et dont l'influence tend à diminuer.

La minorité en est aussi venue à la conclusion suivante:

Elle a réussi à élever ou à maintenir les frets.

Le public doit, règle générale, payer des frets plus élevés qu'on ne paierait si le champ était libre.

Le système tend à accroître le nombre des navires et partant, la somme des capitaux engagés sur lesquels il faut payer intérêt.

J'attire l'attention de la Chambre particulièrement sur la dernière conclusion, car la situation à laquelle elle réfère est en partie responsable de l'état de choses dont nous souffrons aujourd'hui. Le résultat de la réglementation qu'ont imposée des frais excessifs a attiré une somme plus forte de capitaux vers les opérations maritimes et aujourd'hui nous avons un trop grand nombre de navires pour les cargaisons à transporter qui semblent, d'après le rapport, devoir encore se réduire. Le rapport de la minorité, comme celui de la majorité, conclut à ce que l'on donne au Board of Trade le pouvoir de tenter la solution du problème par conciliation. Cependant, les conclusions reflètent beaucoup l'opinion qui existe en Grande-Bretagne, et que le ministre des Chemins de fer a si bien exposée dans son discours, à savoir, que nous ne devons pas nous attendre au Canada que le comité impérial de navigation s'occupe de nos intérêts, pas plus que ne le ferait tout autre organisation nommée par le gouvernement britannique pour s'occuper de la réglementation des frets. Dans le rapport de la minorité, sir David Barbour a fait une réserve qui mérite, je crois, d'être citée:

Par exemple, il est arrivé dans le passé, et il arrivera de nouveau, que les membres de la coalition aient mal calculé les perspectives du commerce maritime et se soient procurés plus de navires que le trafic n'en exigeait ou n'en pouvait réellement utiliser.

Dans ces cas, on est fortement tenté de laisser le public subir la perte et la présence du monopole offre un moyen facile et commode de le faire.

Les extraits que j'ai cités exposent, je crois, une situation qui ressemble beaucoup à celle qui prévaut au Canada aujourd'hui. Les frets sont élevés et soumis à l'influence de la conférence des armateurs de l'Atlantique-Nord; on les maintient à un niveau qui permet aux compagnies de navigation intéressées de re-

tirer sur leur placement un profit plus élevé que ne permettent les conditions actuelles du commerce. J'en fournirai la preuve un peu plus tard au cours de mes remarques. Je crois avoir prouvé que les investigations britanniques ont mis à jour l'existence d'une coalition ou d'un monopole, que ce dernier a porté les frets à un niveau déraisonnable, et qu'il les maintient à ce niveau par la force dont dispose la coalition du fait de l'action collective.

Il me suffira, je crois, de mentionner en passant d'autres investigations qui ont été faites en Grande-Bretagne. Le ministre du Commerce a mentionné l'enquête de la commission royale des dominions lorsqu'il déposa cette résolution et le ministre des Chemins de fer l'a discutée en détail dans son discours de ce soir. Je ne répéterai pas les déclarations de mon collègue, mais je me contenterai de souligner un point important qui se rapporte directement je crois, à l'amendement de l'honorable représentant de Burrard (M. Clark). Voici: En 1910, le gouvernement britannique refusa de laisser adopter toute mesure de réglementation que demandait le gouvernement canadien, et les autorités britanniques suggérèrent une nouvelle investigation. Mon honorable ami de York-Ouest (M. Drayton), qui se rendit en Angleterre deux ans plus tard croyant trouver le gouvernement britannique mieux disposé et prêt à accorder au moins une certaine mesure de réglementation, fit rapport. J'ai ce rapport ici et je vais en citer une ou deux phrases pour démontrer que réellement mon honorable ami a dû s'adoucir un peu après son arrivée dans la métropole, car entre autres choses, il proposa une nouvelle investigation. Il dit:

Dans ce but, j'ai tenté d'obtenir la nomination d'une commission mixte chargée de conduire une investigation complète et de faire rapport sur les frets maritimes des compagnies qui s'occupent régulièrement ou de temps à autre du transport entre les ports des Etats-Unis et les ports du Canada.

Je prétends de plus que la commission, outre le rapport sur les points cités plus haut, devrait aussi, s'il y a lieu, recommander les mesures législatives que le parlement impérial ou le parlement du Dominion, ou les deux, devraient, à son avis, adopter.

Les honorables députés verront qu'après le refus du gouvernement britannique de prendre une décision avant de nouvelles investigations, l'honorable représentant de York-Ouest accepta le point de vue des autorités impériales et suggéra une nouvelle enquête à son retour au Canada. Nous n'avons qu'investigation après investigation et c'est encore l'objet de l'amendement que nos honorables amis de la gauche ont apporté à cette résolution. Maintenant que le Gouvernement possède tous les renseignements, mon-