

que ces compagnies ne gagnent pas leur argent en plusieurs cas; en vérité, elles font parfois plus que la gagner. D'un autre côté, elles sont reines et maîtresses. Il n'y a aucun moyen de réglementer leur service. Si elles se trouvaient sous la régie de la commission des chemins de fer, le public pourrait faire des recommandations à cette dernière qui leur ordonnerait de donner tel ou tel service, tandis que sous le présent régime, le ministre tente une fois par année de conclure avec elle un arrangement équitable, qui n'est pas toujours satisfaisant.

Le système fonctionne à peu près de la manière que décrivent mes honorables amis des Prairies lorsqu'ils s'opposent à certaines choses se rattachant à la protection. On commence par demander une subvention modique pour une route qui a besoin d'aide. Quelque temps après l'avoir obtenue, on s'en sert pour étouffer la concurrence qu'il peut y avoir. Un bateau subventionné peut naturellement en chasser un qui ne l'est pas, et il s'ensuit que bientôt le premier est seul à maintenir le service. Il commence alors à imposer ses volontés, comme tous ceux qui jouissent d'un monopole. Il refuse de faire escale là où il croit que le trafic est insuffisant; il relève les taux de transport et, finalement, il prend le Gouvernement à la gorge. Le temps de renouveler le marché arrive. Le public a besoin du service; il ne peut pas se passer du bateau. La compagnie tient la dragée haute au Gouvernement qui dit: "Que puis-je faire? Il n'y a qu'un bateau sur cette route et je suis obligé de permettre le relèvement des taux de transport." Cela ressemble beaucoup au régime de la protection.

Je ne blâme pas particulièrement la compagnie que ce crédit mentionne, bien qu'il y ait des plaintes à son sujet. Cependant, sur la côte du Pacifique, le chiffre des subventions s'élève à \$205,400 annuellement. C'est une somme considérable si l'on tient compte du peu d'étendue de la côte. Si ces lignes étaient mises sous la régie de la commission des chemins de fer, il y aurait un moyen d'appel afin d'obtenir un service raisonnable. Je me rappelle un cas qui s'est présenté il y a un an ou deux. Un établissement se plaignait à bon droit qu'une compagnie de chemin de fer donnait un service insuffisant. Ce service était des plus déraisonnables. La commission des chemins de fer intervint et elle apprit qu'une partie du service était par bateau. Sa réponse fut qu'elle ne pouvait pas réglementer le service par bateau parce qu'il n'était pas sous sa régie. Et il n'a pas été remédié à cet état de choses. L'agent de la commission a dit à celle-ci qu'elle n'avait pas de remède à offrir.

[M. Neill.]

Je voudrais savoir du ministre comment le Gouvernement accueillerait l'idée de soumettre les eaux côtières ou intérieures de la Colombie-Anglaise à la juridiction de la commission des chemins de fer afin que le public ait son mot à dire quant à la réglementation du service des bateaux. On a beau dire: "Si vous n'aimez pas le service, vous n'avez que faire de l'utiliser." En vérité, il nous faut utiliser celui que l'Etat subventionne, car il n'y en a pas d'autre. La commission des chemins de fer a reconnu qu'on avait un grand besoin d'elle pour la protection du public, et je soutiens que ce n'est que justice que nous ayons un tribunal quelconque pour vider un différend entre une puissante compagnie, d'une part, et une population plus ou moins éparse, d'autre part. J'aimerais entendre le ministre nous dire ce qu'il pense.

L'hon. M. ROBB: C'est la première fois qu'on nous demande d'assujétir ce service à la commission des chemins de fer. Je ne suis pas certain que mon honorable ami soit l'interprète de l'opinion des riverains à ce sujet. Si on lui demande instamment de placer ces compagnies sous la régie de la commission, le Gouvernement étudiera la question.

(Le crédit est adopté.)

Service à la vapeur entre Saint-Jean, les ports de la baie de Fundy et le bassin de Minas, \$8,500.

M. KNOX: J'aimerais savoir comment on arrive à ces sommes, si la subvention est annuelle ou si le paiement dépend de l'ouvrage fait.

L'hon. M. ROBB: Nous demandons des soumissions, le plus souvent. Parfois, cependant, nous prenons le meilleur bateau disponible. Le marché n'est passé que pour un an et il est subordonné à l'ouverture d'un crédit par le Parlement. Il est quelquefois très difficile d'obtenir des bateaux pour faire ce service et nous sommes obligés de temps à autre d'augmenter légèrement la subvention. Le service est en grande partie à l'usage des habitants des endroits éloignés dont la population est éparse et dont la clientèle est d'un avantage problématique.

M. GOULD: Pour les services de l'Atlantique, le total des subventions est de \$520,666, et il est de \$224,309 pour ceux du Pacifique. Pour les services régionaux, la somme est de \$904,766, soit une augmentation totale de \$3,500 dans le chiffre des subventions.

Je me demande si la raison énoncée par le député de Comox-Alberni (M. Neill) ne s'appliquerait pas aussi à l'Est, pour lequel les subventions sont plus considérables et plus nombreuses que pour la côte ouest. Les ren-