

ce que nous serons forcés de faire si nous voulons être justes envers les compagnies de navigation, parce qu'on ne peut pas s'attendre à ce que des gens qui ont de l'expérience dans les questions de chemins de fer puissent être au courant au même degré, des questions de navigation.

Les protestations que j'ai reçues proviennent de grosses maisons commerciales et industrielles de l'Ouest. L'une d'elles émane de la British Columbia Cement Company. Je n'ai pas l'intention de lire tous les télégrammes que j'ai reçus, car ils sont trop nombreux; je me contenterai simplement de donner le nom des compagnies. J'ai ici une dépêche de la Moore Whittington Lumber Company; une autre de la Cameron Lumber Company; une autre de J. H. Todd and Sons, Limited et une encore d'une des plus puissantes maisons de quincaillerie en gros de l'Ouest, MM. McLennan, McFeely et Prior. J'ai reçu de plus une protestation de la part de la Bourse des marchands de Vancouver, que le ministre a mentionnée.

En ce temps de crise commerciale, alors que les hommes d'affaires font l'impossible pour se maintenir à flot, est-il logique d'offrir à une nation comme la nôtre une législation qui aura pour effet de leur rendre la tâche encore plus lourde? Prenez le cas d'une maison de quincaillerie comme celle qui m'a envoyé une dépêche. Elle reçoit de grosses consignations de l'Est. Va-t-elle être mise à la merci des compagnies de chemin de fer si elle peut recevoir des approvisionnements plus considérables et plus variés par voie d'eau? Sera-ce juste de l'empêcher de profiter de la concurrence que les compagnies de navigation font aux chemins de fer? Quand je parle de concurrence, je veux dire qu'il est à craindre que les commissaires se laissent influencer jusqu'à un certain point par les relations qu'ils ont avec les compagnies de chemin de fer. Les deux réseaux sont intéressés dans des compagnies de navigation et ils pourraient s'arranger pour avoir des navires dans les ports au moment voulu pour transporter des marchandises de sorte que les armateurs indépendants seraient placés dans une fâcheuse posture du moment qu'ils ne pourraient plus concurrencer les compagnies de chemin de fer pour le transport des marchandises. Nous avons eu une marine marchande appartenant au Gouvernement et contrôlée par lui et ces navires étaient certainement en mesure d'assurer un excellent service à des prix raisonnables, mais qu'est-il arrivé. Le Gouvernement a dû se débarrasser de plusieurs de ces navires parce qu'ils ne rapportaient absolument rien. Les Etats-Unis eux-mêmes ont éprouvé beaucoup de difficultés

[M. Plunkett.]

à avoir une marine marchande susceptible de leur rapporter quelque chose et plusieurs de leurs transatlantiques reçoivent certaines subventions. Je prétends en conséquence, monsieur l'Orateur, que le jour où nous essaierons de placer les compagnies de navigation sous la coupe de la Commission des chemins de fer, ce sera un désastre. Il faudra de nouveaux règlements, plus d'inspections et plus de surveillance; il faudra créer une autre commission parce que les chemins de fer et les compagnies de navigation ne pourront certainement pas relever de la même commission. Il serait peu sage, il me semble, au moment où le commerce du pays commence à se relever, de faire un tel changement, étant donné surtout qu'il est vu d'un bien mauvais œil par les hommes d'affaires qui utilisent ce service. Je ne vois aucune raison qui puisse nous faire appuyer cette mesure et c'est pourquoi j'ai l'intention de m'y opposer.

L'hon. P.-J. VENIOT (Gloucester): Monsieur l'Orateur, à l'ordinaire j'aime à partager l'opinion de l'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill), qui présente souvent des avis utiles et fort pratiques. Mais je me vois forcé de m'opposer au projet de loi dont il saisit maintenant la Chambre. Si la mesure était adoptée, il y aurait conflit d'autorité entre la commission des chemins de fer et le gouvernement du Nouveau-Brunswick. Cette province possède un service de bateaux passeurs entre la terre ferme et trois îles de la baie de Fundy, comme deux ou trois de la baie des Chaleurs. Deux de ces îles se trouvent dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Dans le passé, le gouvernement fédéral accordait une subvention au bateau passeur du comté de Gloucester. Il a discontinué cette subvention depuis un an ou deux, mais le gouvernement provincial subventionne toujours les bateaux passeurs de la province et, en vertu de l'entente conclue avec les exploitants, il a le pouvoir de fixer le prix de transport des passagers et des marchandises. Si le projet de loi était adopté, nous enlèverions ce droit à la province pour le donner à la commission. A moins d'un travail énorme, celle-ci ne pourra pas régler aussi bien que la province le prix de transport sur les bateaux passeurs de chez nous. C'est pourquoi, à mon grand regret, je dois m'opposer au bill à l'étude.

M. NEILL: Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR: Je tiens à noter que la réponse de l'honorable représentant de Comox-Alberni (M. Neill) terminera le débat.

M. A. W. NEILL (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, j'ai été plus qu'étonné d'ap-