

pas de doute que si nous pouvions nous voir tels que les autres nous voient, je serais le premier à observer ma propre réaction psychologique plutôt que celle des autres députés. Mais le fait demeure que des députés se sont levés et ont offert ce qui semblait d'excellentes propositions au sujet de la réduction des tarifs de transport. Je fais surtout allusion à l'ébauche d'un projet qui a été présentée hier à la Chambre par l'honorable député de Waterloo (M. Euler) et qui consistait à acquérir le Pacifique-Canadien pour le joindre au National-Canadien, à utiliser notre Marine marchande et à encercler le monde avec nos propres lignes de transport. Pour lui, c'est le meilleur moyen, le seul moyen réel, celui que nous devons en somme adopter. Il a aussi déclaré qu'il était opposé au principe des subventions. Cependant, comme bien d'autres honorables députés il a dit en somme: "bien que je sois opposé aux subventions, bien que je connaisse un meilleur moyen, je voterai pour le moyen secondaire auquel j'ai peu confiance". Voilà l'étrange réaction psychologique, que j'ai remarquée. Je pourrai, comme je l'ai dit, manifester la mienne à quelqu'autre propos, mais pas dans ce cas-ci. Je suis opposé aux subventions en général et à celle-ci en particulier et je voterai contre la résolution. Si tous les honorables députés qui n'ont pas confiance dans les subventions et qui n'attendent rien de cette convention font de même, le ministre du Commerce devra retirer sa résolution et se conformer à la volonté véritable du Parlement. D'après les opinions exprimées par les honorables députés cette volonté semblerait demander la nomination d'un comité pour s'enquérir complètement sur toute la question des coalitions et des frets maritimes et propose au Parlement quelques moyens de maîtriser la coalition maritime; et c'est ce que nous ne pouvons espérer si nous approuvons cette résolution.

L'hon. J. E. SINCLAIR: Monsieur l'Orateur, je dirai quelques mots sur le sujet actuellement en discussion et je commencerai par souligner le raisonnement de l'honorable député de Calgary-Est (M. Irvine). Il s'est demandé d'abord s'il existait une coalition et il a répondu par l'affirmative; puis il a donné à entendre que rien n'établissait ni ne démontrait l'existence d'un monopole. Je reviendrai sur ce point lorsque je parlerai d'une enquête faite par la commission royale sur les coalitions maritimes. Continuons de suivre sa logique. Il nous a dit que c'était une erreur, une régression du progrès que de détruire les coalitions et les monopoles, et tout aussitôt après il a reproché au Gouvernement de ne pas essayer de briser le mono-

[M. Irvine.]

pole du transport sur les Grands lacs, de ne pas démolir les institutions financières du pays et de ne pas intervenir dans le conflit ouvrier dans la Nouvelle-Ecosse. Cela doit me dispenser de m'arrêter davantage aux remarques de l'honorable député de Calgary-Est.

En abordant ce sujet, je désire rappeler l'historique des efforts tentés dans le passé pour régler cette question du transport maritime et des frets. Mon collègue, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, a fait cet après-midi et ce soir une assez bonne revue de l'attitude du Gouvernement canadien et de la correspondance échangée entre le Canada et le gouvernement anglais sur ce sujet. Je voudrais ajouter à ces renseignements une analyse des enquêtes instituées par différents ministères qui se sont efforcés d'obtenir une certaine réglementation à ce sujet. Car il s'agit de savoir si le Gouvernement a raison de vouloir exercer un contrôle dans une certaine mesure sur les frets maritimes. Voilà, à n'en pas douter, le principe en jeu dans cette résolution, bien que certains honorables députés aient tenté de l'ignorer pour faire dévier la discussion.

Remontons à quelques années, et voyons quelles enquêtes l'on a faites. La première, je crois, a eu lieu en 1906 à la demande du gouvernement anglais qui nomma une commission d'enquête sur les frets maritimes. Cette commission consacra près de trois ans à ses travaux et présenta deux rapports, l'un signé par la majorité, et l'autre, par la minorité de ses membres. Le rapport de la majorité constatait l'existence d'une conférence qui commandait le prix des frets anglais, surtout sur l'Atlantique-Nord, laquelle tout en offrant plusieurs avantages, permettait aux armateurs de passer des contrats collectifs, chose qu'il leur eût été impossible de faire autrement. Comme remède, l'on conseillait aux armateurs et exportateurs d'autres pays de s'unir et de se constituer en cartel de défense afin d'être en état de combattre l'influence des coalitions maritimes. L'on proposait de plus d'autoriser le Board of Trade à s'interposer en vue de concilier les intérêts divergents en cas de conflit entre les armateurs et la conférence. D'après moi, le conseil de constituer un syndicat rival était absolument futile vu l'impossibilité de grouper les armateurs et exportateurs des autres pays de qui les coalitions obtiennent leur fret,—je crois qu'en émettant cette idée, ces messieurs savaient qu'il était impossible de la mettre en pratique, de même que le conseil de recourir à la conciliation était une gentille manière d'étouffer le projet de réglementation.