

jourd'hui qu'ils l'étaient en 1911; leur statut n'a pas été changé.

M. NEILL: Dois-je comprendre que le ministre dit que la Commission des chemins de fer adopta une ordonnance déclarant que la loi ne serait pas mise en vigueur?

L'hon. M. MANION: D'abord, le 15 février 1911, elle adopta une ordonnance la déclarant en vigueur mais, six semaines plus tard, le 28 mars 1911, elle dit avoir étudié la question de nouveau et publia la circulaire que je viens de citer, exemptant les navires faisant le service de port à port des compagnies de chemins de fer.

M. NEILL: La Commission des chemins de fer peut-elle au moyen d'une circulaire annuler la loi du pays?

L'hon. M. MANION: Je l'ignore; je ne puis entrer dans les détails de cet aspect de la question. Je suppose,—je ne fais qu'une conjecture en ce moment,—que cette loi devait être mise en vigueur au gré de la Commission des chemins de fer, ce qu'elle tenta de faire, mais elle s'aperçut que la chose n'était pas pratique. Je vous cite les faits, comme ils me sont communiqués par mes hauts fonctionnaires, comme partie de la tentative de placer sous la régie de la Commission des chemins de fer le trafic de port à port des chemins de fer. Je ne crois pas la chose plus pratique aujourd'hui qu'elle ne l'était alors.

Mais, en outre, il ne faut pas oublier ceci,—du moins c'est ce que je comprends: C'est que si ce bill devenait loi les services de transport du Canada seraient sous la régie de la Commission des chemins de fer tandis que les caboteurs et les navires étrangers ne le seraient pas, ou, du moins, il leur serait possible de fixer le transport et les tarifs de façon à ne pas l'être, et il pourrait en résulter une concurrence injuste pour nos compagnies de transport.

Puis il y a autre chose: le ministère du Commerce s'occupe des subventions accordées aux navires qui transportent les courriers, par exemple, ou des passagers sur certaines routes. Les services de transport auxquels le ministère du Commerce accorde ces subventions sont aujourd'hui sous la régie de ce département pour ce qui est des tarifs et des péages, tout comme ce projet de loi propose de donner cette régie à la Commission des chemins de fer. Sous ce rapport, les compagnies de transport sont aujourd'hui sous la régie du ministre du Commerce.

Je me contente de mentionner ces points brièvement; je n'entreprends pas de discuter la question dans tous ses détails, mais je l'ai étudiée soigneusement, assez pour en venir à la conclusion qu'elle n'est pas pratique. Bien

que je ne mette aucunement en doute la bonne foi de l'honorable député,—loin de là,—je crois qu'il devrait lui-même étudier davantage la question, ce que pourrait faire aussi le Gouvernement, avant de consentir à placer cette loi dans nos Statuts. Le public ne l'a pas demandée, à ma connaissance. L'honorable député a exposé son propre point de vue, mais personne autre n'a demandé l'adoption du projet de loi. Au contraire, depuis que l'honorable député a présenté son bill, il y a trois ou quatre semaines, j'ai reçu plusieurs expressions d'opinion contraire, et je suis sûr que d'autres honorables membres de la Chambre en ont reçu également. L'honorable député de Vancouver-Burrard (M. Hanbury) hoche la tête, il en a reçu aussi. Mon honorable ami de la Défense nationale (M. Stirling), le ministre de la Colombie-Anglaise, a aussi reçu des lettres de protestations de la Vancouver Merchants' Exchange, de la Chambre de commerce de Vancouver, des compagnies de navigation du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et d'un certain nombre de compagnies privées; j'en nommerai quatre. L'Anglo-British Columbia Packing Company, l'Associated Timber Exporters, la British Columbia Packers Limited et la Canadian Fishing Company Limited. Ce sont les noms que j'ai ici.

Etant donné ce déluge de protestations, je me permets de suggérer à mon honorable ami de retirer son projet de loi pour le moment et d'attendre à l'année prochaine, si lui et nous sommes encore ici, pour le présenter de nouveau, s'il y tient, après en avoir étudié plus amplement tous les détails. Il se peut, bien qu'il soit difficile de le prédire si longtemps d'avance, que nous siégerions encore à ce moment-là du côté du Gouvernement; on ne peut pas dire ce qui arrivera après les élections mais, en toute sincérité, je suggère à l'honorable député de retirer son projet de loi pour le moment. Cela vaudrait mieux, il me semble, que de le faire rejeter par un vote. Je considère que le besoin d'une telle mesure ne se fait pas sentir, mais s'il ne veut pas la retirer, le Gouvernement sera obligé de s'y opposer.

M. D. B. PLUNKETT (Victoria): Monsieur l'Orateur, vu que je représente une partie du pays où il se fait un gros commerce par cabotage, cette question a été souvent portée à mon attention par les hommes d'affaires de ce district. Je ne vois pas quel avantage on pourrait retirer en plaçant les compagnies de navigation sous le contrôle de la Commission des chemins de fer. Allons-nous commencer à faire l'éducation des commissaires pour qu'ils puissent comprendre quelque chose à la navigation? C'est cependant