

dont je parle. Je cite à même le témoignage de M. Cunningham :

Q. Quand vous étiez ici, hier ou l'autre jour, je crois que vous nous avez dit que vous aviez, en certaines occasions, mis de côté les tarifs arrêtés par le comité des transatlantiques canadiens et mon impression est que vous nous avez dit que cet écart des tarifs s'est produit environ une fois par mois. Ai-je raison? —R. La manière dont la question a été posée pourrait indiquer que cet écart des tarifs s'est produit une fois par mois, mais ce que je voulais dire c'est que le nombre total de cargaisons acceptées pourrait former un total de trente-six, pendant trois années.

En trente-six occasions, on a mis de côté les tarifs établis par cette conférence en essayant de satisfaire le peuple. On a aussi demandé au témoin sur quelles denrées ces réductions avaient été accordées. L'une d'elles était la viande, pour laquelle le tarif a été baissé de \$1.50 à \$1.25. Une autre était le cuir. Je cite :

Vous venez de nous parler de trois discussions au cours de vos quatre années d'exploitation. Dites-nous à quel sujet vous avez combattu pour des tarifs moins élevés et quelles denrées étaient intéressées?—R. Je me souviens que le cuir à semelle en rouleaux était un des articles pour lequel nous avons voulu satisfaire les demandes de l'expéditeur en accordant une réduction considérable.

Q. Avez-vous obtenu le consentement de votre association à cette réduction?—R. Oui.

La conférence n'est pas intervenue malgré la réduction consentie.

Q. Qu'entendez-vous par réduction considérable?—R. Je crois que c'était de \$2 à \$1 par 100 livres.

Tout le monde admettra que pour une réduction, c'en était une. Le tarif était réduit de moitié.

Le très hon. M. MEIGHEN: Des plaintes ont-elles été faites au sujet de la qualité des navires?

M. SUTHERLAND: Non.

Q. Combien d'expéditions cela comprenait-il?—R. Malheureusement, une fois que nous eûmes réduit le tarif nous n'avons pas eu de consignation.

Dans ces circonstances, qu'est-ce que le géant du transport des marchandises de la marine marchande de l'Etat pouvait faire? Il réduit le tarif de moitié et, cependant, les consignations vont à d'autres. On lui a demandé :

Q. Pourquoi est-ce allé à une autre ligne?—R. C'est le privilège de l'expéditeur.

Le Gouvernement va-t-il entreprendre de forcer les gens à expédier leurs marchandises par ces navires subventionnés si les tarifs sont réduits? Voilà une réduction de 50 p. 100 et, cependant, notre marine ne fait pas l'expédition.

On a aussi dit quelque chose devant le comité au sujet des bestiaux et l'explication a été que les navires du Gouvernement devraient être aménagés autrement afin de pouvoir transporter le bétail. Il n'y a pas de raison pour qu'on ne fasse pas ces réflexions. Il est

vrai que la marine de l'Etat ne s'est pas beaucoup occupé du transport des bestiaux, car, comme l'a fait observer M. Cunningham, cela n'avait rien de rémunérateur, les bestiaux étant transportés à perte. M. Cunningham a aussi démontré que cette conférence n'avait aucunement affecté le prix du transport des grains, de la farine ou des bestiaux; car ces articles n'étant nullement compris dans le programme de la conférence. Et on nous demande aujourd'hui de croire, en dépit de tout ce qui s'est dit, que la marine marchande de l'Etat faisait partie de cette coalition dans le but d'augmenter les taux. On a demandé au premier ministre pourquoi il n'avait pas retiré la marine de l'Etat de la coalition pour lui faire faire la concurrence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lors de l'enquête, est-ce qu'on a donné quelque preuve que la conférence exerçait un contrôle des tarifs sur le grain, la farine et les bestiaux?

M. SUTHERLAND: Je ne saurais le dire, mais d'après M. Cunningham, ces denrées n'étaient pas sous la haute main de la conférence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel est ce M. Cunningham?

M. SUTHERLAND: Il est gérant du mouvement des marchandises de la marine marchande de l'Etat. On a entendu une foule de témoignages, dont beaucoup sont contradictoires. C'est pour cette raison que l'honorable député de Brome (M. McMaster) et le comité désiraient vivement que le comité fût formé à la session suivante et, si le Gouvernement avait agi comme il convenait, c'est une chose qui lui aurait acquis la confiance du peuple. Si le même comité ou un comité analogue avait siégé lors de la dernière session, on ne connaîtrait pas ce soupçon qui règne actuellement dans l'esprit du peuple touchant ce contrat—un contrat qui, basé soi-disant sur le rapport du commissaire, a été préparé vingt jours avant que ce rapport ait été expédié au Gouvernement.

Le Gouvernement se trouve dans une situation très favorable parce que nous avons un immense réseau national de chemins de fer. Ces chemins de fer sont dirigés par la commission des chemins de fer et ils peuvent utiliser les navires de la marine marchande canadienne par cet immense réseau. Pourquoi subventionner une autre ligne pour faire concurrence à la marine de l'Etat et la ruiner? Cela me semble la conséquence inévitable du projet du Gouvernement; je n'en puis venir à d'autre conclusion. Nous avons soixante navires, dont plusieurs jaugent deux fois autant que ceux que l'on subventionnera, et les obligations croissantes que nous impose notre réseau de