

nous serons donnés bien du mal pour percevoir \$1,300,000 du public canadien; nous aurons remis ce montant à la compagnie particulière et nous aurons pris la peine encore une fois de le percevoir du public canadien sous forme de frets maritimes. Et voilà ce qu'on suppose être une diminution des tarifs!

L'hon. M. LOW: Deux ou trois fois ce montant.

M. IRVINE: L'honorable ministre me reprend pour dire que nous encaisserons deux ou trois fois ce montant. Je crois que s'il veut scruter ses chiffres de près il constatera que j'ai cité le plus gros rapport possible. Quant à moi personnellement, cela est loin de me satisfaire, que le ministre affirme que nous encaisserons deux ou trois fois ce montant; et je suis persuadé qu'il lui faudra apporter des preuves plus convaincantes que celles avancées jusqu'ici pour faire croire à la Chambre que nous ne donnerons pas dollar contre dollar à la compagnie Petersen,—que puisque nous lui donnons \$1,300,000 par année nous n'en recevrons pas en échange une plus grande valeur, fruit de l'abaissement des frets. Par conséquent, nous ne pouvons rien espérer de mieux: nous prenons un dollar dans un gousset, nous le glissons dans l'autre et puis nous tentons de nous auto-suggestionner au point de nous convaincre que nous avons réellement récolté un bénéfice.

L'hon. M. LOW: Si j'étais de cet avis, je retirerais la résolution sur l'heure.

M. IRVINE: J'en suis convaincu, et j'espère que le ministre arrivera à cette conclusion avant que j'aie terminé. Une des propositions que je compte faire au Gouvernement comporte précisément l'abandon de la résolution. Pour l'instant, je cherche à démontrer que le plus qu'on puisse attendre de ce projet, c'est la réduction des tarifs maritimes en ce qui regarde les dix navires subventionnés; on ne peut pas espérer plus.

Ensuite, bien que les coalitions commerciales soient la conséquence logique du régime sous lequel nous vivons, il faut empêcher les monopoles. Puisque nous ne pouvons pas prendre la direction opposée au progrès et avoir recours à une concurrence de coupe-gorge, comme on y serait obligé en suivant la politique du Gouvernement, il nous faut trouver un moyen quelconque de restreindre l'action de la coalition pour l'empêcher de devenir un monopole. Or, qu'on ne se trompe pas à mon égard. Je sais aussi bien que le Gouvernement que les tarifs maritimes sont élevés et qu'ils pourraient être un peu plus bas. Je sais également que les Canadiens et particulièrement les habitants de l'Ouest tien-

[M. Irvine.]

ment à ce que le transport coûte moins cher. Tout cela, on l'admet. Ce n'est pas parce que je m'oppose à ce que je considère être presque une absurdité à tous points de vue, à un projet qui ne peut faire autrement que d'aboutir à rien, ce n'est pas une raison, dis-je, pour qu'on me croie satisfait des tarifs actuels. Je ne veux pas qu'on se figure que je serais heureux de voir une grande société commerciale, une coalition ou un syndicat, maître des tarifs maritimes. En effet, je suis aussi et peut-être plus impatient que le Gouvernement de les voir diminuer. Mais cette réduction qu'on souhaite ne peut s'effectuer qu'au moyen d'un contrôle beaucoup plus impérieux et beaucoup plus fondamental que tout ce que le Gouvernement a proposé jusqu'ici.

L'amendement de l'honorable député de l'opposition (M. Clark) vise au moins à un contrôle approprié. Il n'est pas aussi positif que je l'aurais désiré, pas aussi spécifique quant au délai à accorder mais il me plaît mieux—ainsi qu'à mon collègue (M. Woodsworth) que la proposition que je viens de critiquer. La Chambre sait que j'avais une proposition meilleure à présenter—j'ai la prétention d'en avoir une—le règlement de la Chambre, si vanté et si acceptable, m'empêcherait d'introduire mon projet comme sous-amendement. Par conséquent mon collègue et moi, nous sommes obligés de voter soit pour ce que nous prenons pour une absurdité ou tout au moins une futilité, soit pour un amendement qui ne répond pas à tous nos désirs. Nous sommes obligés de voter pour l'amendement, parce qu'il vise à ce que nous croyons être la seule solution pratique. Il est possible que le résultat se fasse plus longtemps attendre si nous adoptions l'amendement, mais quand la réglementation qu'il préconise sera obtenue, elle sera efficace.

Le ministre des Chemins de fer a l'idée bien arrêtée que la démarche faite en 1910 pour que la métropole coopère avec les dominions afin de fixer les tarifs maritimes ayant échoué, dorénavant la même démarche échouera toujours. Il prédit, avec un enthousiasme extraordinaire, qu'il ne faut rien espérer d'une pareille proposition. Je dis avec le même enthousiasme et d'une façon aussi catégorique qu'il n'y a rien à espérer de ce minuscule projet que nous présente le Gouvernement. Maintes fois, dans cette enceinte, des députés ont protesté contre le système des subventions et j'espère que s'ils sont poussés à voter en faveur de celles-ci, ils se rappelleront les critiques qu'ils ont adressées à leurs collègues des Parlements antérieurs pour avoir commis le même impair. J'oserai dire, monsieur l'Orateur, que dans dix ans—peut-être même avant—il y aura ici des députés qui nous re-