

ligne de conduite. Et même au cas où le plan ne serait mis en vigueur que pendant une semaine ou une quinzaine, le trafic canadien serait paralysé au grand inconvénient de la population de l'Ouest, surtout si cela se produisait durant la période la plus occupée de la saison.

M. JACOBS: Et où iraient les navires irréguliers pendant tout ce temps? Est-ce qu'ils ne fréquenteraient plus nos ports?

M. LEWIS: Peut-être; mais quelqu'un a fait ici l'assertion que l'année dernière, pour ne citer qu'un exemple, les navires irréguliers n'ont pas transporté la moitié du grain qui fut expédié par les ports canadiens.

M. FORKE: Non, il a été dit qu'ils transportaient 62 p. 100 des chargements de blé du port de Montréal.

M. JACOBS: Si les bâtiments réguliers ne venaient pas, les navires irréguliers ne seraient-ils pas disponibles?

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Mon honorable ami veut-il que ceux-ci remplacent les navires réguliers?

M. JACOBS: Au cas où les premiers seraient retenus à l'ancre.

M. LEWIS: Je désire dire quelques mots au sujet du rapport Preston. Je n'y ai rien trouvé de neuf, je le crains.

M. MARTELL: N'est-il pas vrai que les navires irréguliers vont de place en place en quête de cargaisons, et que leur service est irrégulier, ce qui est tout le contraire pour les autres vaisseaux? Les steamers irréguliers font escale à quelque port pour y prendre des commandes, puis se dirigent vers un autre port pour y trouver un chargement. Ils n'ont aucun port d'attache mais sont toujours à la recherche de cargaisons. Les expéditeurs ne peuvent compter sur ces navires, et le plus tôt nous nous en rendrons compte le mieux ce sera pour nous. Il faut qu'il y ait un système déterminé de transport d'un lieu à un autre. Il s'agit de savoir s'il y a coalition ou non. Les honorables députés ne doivent pas se fier aux navires irréguliers.

M. LEWIS: Ce n'est pas ce que je suggérais. J'ai prétendu que si cette soi-disant coalition retirait les transatlantiques du port de Montréal, disons pour une période de dix jours ou deux semaines, ce serait un ennui pour plusieurs industries et beaucoup de particuliers au Canada, les affaires en général et le commerce seraient même dans le marasme. Je ne dis pas que ce serait fait, mais ce serait un moyen à prendre.

M. MARTELL: N'est-il pas vrai que quatre-vingt-dix-neuf sur cent des membres du Parlement ne connaissent pas la différence entre un bâtiment régulier et un navire irrégulier?

M. LEWIS: Je prierais l'honorable député de parler pour lui-même.

M. MARTELL: Je répondrai à mon collègue que je descends d'une race de marins et que je connais toutes les lignes de navigation de l'univers. Je ne condamne pas le discours de mon honorable ami mais je lui ferai observer qu'il n'obtiendra pas l'âge d'or par des lois quelles qu'elles soient. Les steamers irréguliers cherchent à trouver du trafic partout, mais si vous désorganisez le système établi depuis longtemps, par quoi allez-vous le remplacer?

M. LEWIS: Je ne suppose pas un seul instant que ce projet de loi va nous apporter l'âge d'or. Si je le pensais, je ne voterais pas en faveur de son adoption parce que je ne suis pas encore mûr pour le monde futur. Quant au rapport Preston, je n'y trouve rien de nouveau. Les premières dix ou douze pages traitent du rapport que nous avons déjà reçu à la Chambre au sujet de la commission agricole et autres rapports. En ce qui concerne les tarifs maritimes qu'il met de l'avant à l'appui de plusieurs de ses déclarations, ils se rapportent plutôt à d'autres pays qu'au nôtre, et je ne crois pas que ses comparaisons soient des plus justes, comme on l'a montré l'autre jour à l'égard du nombre d'immigrants au Canada en 1903 et 1924. Il n'y a pas de rapprochement entre les vaisseaux qui transportent les nouveaux sujets au pays. Je me rappelle y être venu moi-même en 1903. Je dois avouer qu'à cette époque le service était bon, très différent du temps où mon honorable ami de Cariboo (M. McBride) est venu lui-même. Lorsque je suis arrivé au Canada je crois que j'ai payé 60 dollars pour me rendre à Winnipeg; je ne suis pas sûr quel était le prix de la traversée. J'ai fait le voyage de nouveau en 1912, et si je ne me trompe, j'ai payé \$67. Je crois que dans la même classe aujourd'hui, le transport coûte deux fois plus. Mais il ne faut pas oublier que pour venir à Montréal, aujourd'hui du moins, les tarifs du port sont deux fois plus élevés qu'il y a deux ou trois ans. Les honorables amis comprendront sur-le-champ que tout a augmenté. On ne pourrait demander les mêmes prix que ceux qui étaient en vigueur à cette époque. D'un autre côté, je conviens avec plusieurs qu'ils sont exorbitants. Seulement, je me demande si ce projet sera couronné de succès ou s'il ne sera pas une entrave de plus pour les contribuables. C'est une manière étrange de procéder que de dé-