

Liverpool. En 1910, le transport de la même marchandise nous coûtait six shillings et neuf deniers la tonne de 40 pieds cubes, soit pratiquement \$150 la tonne de 40 pieds cubes, comme vous le constaterez par le connaissement ci-joint.

En 1910 et 1911 et durant plusieurs années auparavant, nous expédions chaque semaine un wagon d'instruments de musique à Liverpool, soit 18 instruments. Aujourd'hui nous n'en expédions pas un wagon par an, et aucun autre fabricant non plus, parce que les prix du transport ajoutés au prix de vente en portent le coût rendu en Angleterre au prix d'un piano bon marché de fabrication allemande ou anglaise.

Et retenez ceci :

Si je puis vous être utile de quelque autre manière, n'hésitez pas à vous adresser à moi, car je suis convaincu que les sociétés de navigation, y compris la marine marchande canadienne, se privent de fret en demandant des prix aussi exorbitants, et je me demande parfois si la marine marchande de l'Etat n'est pas la plus à blâmer sous ce rapport.

Ainsi, la marine marchande canadienne nous a demandé beaucoup plus cher que Pickford & Black, d'Halifax, pour transporter une consignation d'instruments de musique aux Antilles il y a quelques temps. Nous en avons une autre consignation de cinq instruments de musique cette semaine. Au lieu donc d'expédier par Montréal nous avons dû expédier par Halifax, mais la différence dans le fret maritime a plus que compensé le prix du transport par chemin de fer, de Montréal à Halifax.

Des déclarations aussi vigoureuses provenant d'hommes haut cotés dans le commerce justifient le Gouvernement de tenter quelque chose pour commander les tarifs de transport et arriver à les diminuer. Je pourrais citer plusieurs autres exemples si cela était nécessaire.

Je me rends bien compte que le transport doit coûter plus cher aujourd'hui qu'avant la guerre, mais je ne vois pas de raison pour expliquer une augmentation de 25 p. 100 dans le mois de mars 1924. L'on dit que les frets sont déterminés par la loi de l'offre et de la demande. Chacun sait pourtant qu'il y avait alors plus de navires disponibles que le transport n'en demandait, de sorte que je ne comprends pas pourquoi la conférence a relevé les prix de 25 p. 100.

M. CHAPLIN: L'honorable député citait, il y a un instant, une lettre écrite par un expéditeur, déclarant que le prix de la Marine marchande du gouvernement étaient plus élevés que ceux de Pickford & Black, mais il nous a dit aussi qu'il était à sa connaissance personnelle que Pickford & Black et la Marine marchande de l'Etat s'entendaient sur les frets et qu'ils demandaient les mêmes prix.

M. DUFF: Non; j'ai dit la Marine marchande du Canada et la Royal Mail Steam Packet Coy. Les marchandises mentionnées dans la lettre que j'ai citée ont été expédiées de Montréal, évidemment. Les prix demandés par la Marine marchande canadienne couvraient le transport direct de Montréal aux

[M. Duff.]

Antilles et même en acquittant le fret par chemin de fer de Montréal à Halifax, l'expéditeur trouvait encore son avantage à expédier de là par la ligne Pickford & Black; ce qui veut dire que l'entier parcours de Montréal aux Antilles via Halifax coûtait moins que le prix demandé par la Marine du gouvernement. L'honorable député saisira sans que j'insiste.

M. LEWIS: A titre d'armateur d'expérience, l'honorable député voudrait-il nous dire ce qu'il pense de l'effet de l'exploitation de ces dix navires par rapport à la prétendue coalition?

M. DUFF: C'est une grosse question.

M. LEWIS: Je m'adresse à l'honorable député parce que je connais son expérience à ce sujet.

M. DUFF: Eh bien, il se peut que l'exploitation des dix navires n'ait pas l'effet désiré, mais elle démontrera du moins au pays que le Gouvernement est déterminé à faire le possible pour briser cette prétendue coalition, si elle existe. L'effort peut échouer pour une raison ou pour une autre facile à comprendre. Ainsi supposons que j'aie la haute main sur une de ces lignes ou que j'en sois le propriétaire, j'essaierais d'amener mes amis à se joindre à moi pour tâcher de ruiner la société Petersen. On pourrait adopter plusieurs mesures pour déjouer le projet. Cependant, le Gouvernement a raison de tenter la réduction du fret et de vouloir prouver aux gens du pays qu'on s'occupe d'eux et que l'on va tenter tous les efforts possibles pour réduire le coût du transport sur l'Atlantique.

M. LEWIS: Si le comité en vient à la conclusion que le fret n'est pas trop élevé, vu les circonstances actuelles, l'honorable député sera-t-il encore en faveur de cette mesure?

M. DUFF: Je veux entendre les témoignages d'abord. Mais après avoir lu le témoignage qu'a rendu mon honorable ami de Swift Current il y a deux ans, devant le comité de l'agriculture, je crois qu'il va appuyer le Gouvernement en cette circonstance.

M. SUTHERLAND: L'honorable député a déclaré que le Gouvernement se proposait de faire quelque chose de pratique dans ce cas. S'il consulte le septième rapport du comité qui a siégé il y a deux ans, il remarquera qu'on y dit que, vu la diversité des sujets qu'on avait soumis, on n'a pu accorder à cette question toute l'attention qu'elle méritait. Aussi suggéra-t-on au Gouvernement de nommer plus tard un autre comité, ce que l'on aurait dû faire au cours de la dernière session. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas donné