

chiffre raisonnable. Puis le Gouvernement canadien possède maintenant une marine commerciale qui peut réglementer les prix jusqu'à un certain point. Ces faits peuvent modifier l'opinion du Gouvernement sur le sujet, mais quoiqu'il en soit, j'émet l'idée que la question soit examinée et que vous décidiez si nous devons insister devant le comité impérial du transport maritime, dans le sens des représentations faites par sir Robert Borden en mai 1919. Dans l'affirmative, je crois que vous serez d'accord avec moi pour dire que la cause du Canada devrait être préparée soigneusement par quelqu'un qui possède des connaissances techniques parfaites et qui comprend les questions de transport maritime, et qui viendrait ensuite rendre témoignage devant le comité. Il y a tant de propriétaires de navires dans le Royaume-Uni que naturellement la réglementation des frets n'est peut-être pas très désirée, et si vous décidez de presser la question devant le comité, je crois que l'on ne saurait préparer notre affaire avec trop de soin et d'attention. Vous aurez la bonté d'examiner la question et de me transmettre vos idées.

Sincèrement,

GEORGE H. PERLEY.

Si j'avais commencé par lire cette lettre, j'aurais abrégé considérablement mon discours, car sir George Perley, en un langage modéré, analyse exactement la situation, à savoir, qu'en Angleterre l'on n'est pas beaucoup porté pour la réglementation des frets maritimes. Cela est de toute évidence.

M. MORRISON: Le ministre veut-il nous laisser entendre que les manufacturiers anglais n'ont aucun intérêt à voir baisser les frets maritimes? Ne sont-ils pas aussi intéressés à voir réduire ces frets que les compagnies de transport le sont à les maintenir?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'irais pas jusque-là. Mais ils sont si nombreux et nous ne sommes que quelques-uns. D'ailleurs, la plus grande industrie de l'Angleterre est le transport; le succès de la Grande-Bretagne dépend surtout des profits de ses navires et, depuis le gouvernement jusqu'au dernier citoyen, la plupart des gens sont actionnaires dans les compagnies de navigation de la Grande-Bretagne. Bref, la grosse majorité des gens possèdent, directement ou indirectement, des capitaux placés dans les compagnies de transport de la métropole et la prospérité industrielle de ce pays dépend en grande partie du succès des compagnies de navigation. On ne peut les comparer à nous.

M. BIRD: Je me demandais si le ministre avait songé à la possibilité de représailles de la part du gouvernement britannique contre le gouvernement canadien et quel serait le résultat de ces représailles?

L'hon. M. GRAHAM: Quelle forme prendraient ces représailles?

M. BIRD: Après avoir lu le débat anglais sur le contrat Petersen, il m'a semblé que M. Guinness avait déjà lancé le premier boulet

et c'était peut-être là le présage d'hostilités entre le gouvernement britannique et le nôtre.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne me ferais pas une aussi mauvaise opinion du gouvernement britannique que celle-là. Naturellement nous avons dans ce pays des gens qui useraient de toutes sortes de représailles vis-à-vis des Etats-Unis à cause de leur tarif, mais un grand nombre d'entre nous ont l'impression que nous n'en retirerions aucun avantage. Je ne puis croire que l'on recourt aux représailles. Au contraire, j'imagine que la métropole aime à voir ses fils d'outre-mer se suffire à eux-mêmes.

M. BIRD: Je ne préconise aucune lutte de ce genre, mais c'est une idée qui m'a obsédé et je me demandais si le ministre s'attendait à de telles conséquences. Comme il dit, les profits maritimes sont essentiels aux gens de la métropole, et il est, conséquemment, naturel que le gouvernement vienne à la défense des intérêts de la navigation. Lorsque le gouvernement britannique retirera la subvention à la compagnie Petersen, j'ai cru que c'était le présage d'une lutte entre les deux gouvernements.

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne pouvons prévoir ce qui va arriver, mais je ne crois pas que le gouvernement britannique, si puissant, tente d'écraser le commerce du Dominion du Canada, car ce commerce est aussi nécessaire à la Grande-Bretagne qu'il nous est nécessaire et la métropole ne peut oublier le tarif de préférence que nous lui accordons. Mais il nous faut nous occuper de nos besoins dans la mesure de nos forces. Examinons un instant ce que pourrait faire le gouvernement britannique relativement au contrat Petersen. On a dit que le retrait de la subvention empêcherait sir William Petersen de conclure son marché avec nous. Mais si on empêche sir William Petersen de signer ce contrat, il ne recevra pas un sou, il ne nous en coûtera pas un sou. Mais nous allons de l'avant dans le but de créer une situation qui fera comprendre aux compagnies de navigation de l'Atlantique et du Pacifique que le Canada veut que l'on traite son peuple avec justice.

Maintenant, voici une lettre, datée du 16 février 1921, du très honorable chef de l'opposition, alors premier ministre:

Cher sir George Perley,

Après considération de votre lettre du 4 janvier, nous avons décidé de soumettre la question de la réglementation des frets au comité impérial de la navigation à une date rapprochée. Nous convenons aussi avec vous que l'aspect de la question au point de vue du Canada devrait être étudié avec soin, et on a demandé au docteur Magill, de la halle aux grains de Winnipeg, de se charger de ce travail. Dès que nous aurons