

pondis que je ne faisais que commenter les informations des journaux, les déclarations de sir William Petersen et de l'honorable membre (sir Henry Drayton). Là-dessus le ministre du Commerce fit cette réflexion: "C'est peu sûr".

Était-ce si peu sûr, en réalité? Voilà toute la question. A cette heure où la résolution est devant le Parlement, je constate que les nouvelles publiées dans la presse n'étaient pas loin de la vérité. Je me rends compte aussi que le discours du président aux actionnaires de la ligne Petersen était passablement exact quant aux détails. Je ne vois donc pas pour quelle raison le ministre du Commerce a bien pu parler "d'information peu sûre". C'était plutôt un splendide point de départ à mon sens.

On pose cette question: Pour quelle raison tente-t-on de discréditer M. Preston, qui a préparé ce rapport précieux? Eh bien! devant une cour de justice, j'ai toujours compris que la déposition d'un témoin est réduite à néant si vous êtes en mesure d'établir à la satisfaction du magistrat que cet homme s'est parjuré dans une autre cause. Je ne me prononce pas dans le cas de M. Preston; cependant, l'attitude adoptée par certains honorables membres de l'opposition officielle à son égard, vise, semble-t-il, à le discréditer afin d'annuler son témoignage. Pour ce qui est de l'opinion publique dans l'Ouest canadien, j'ai lieu de croire que les cultivateurs voient d'un bon œil les efforts sérieux du Gouvernement afin de renverser la conférence de l'Atlantique-Nord, et la résolution soumise à l'assentiment du Parlement. Voici pour quelle raison, on fera bon accueil à cette mesure: A l'heure qu'il est, nos cultivateurs sont dans l'impossibilité quasi-absolue d'élever du bétail et de l'expédition sur le marché anglais. Je désire avertir le Gouvernement toutefois que le cultivateur de l'Ouest est aussi un être intelligent et qu'il ne tient pas à voir sanctionner des lois fondées sur des principes malsains. Nos concitoyens ne désirent nullement voir le Gouvernement octroyer des subventions visant à la fixation de tarifs de transport de nature à stimuler un trafic artificiel entre le Canada et les Îles Britanniques, et dont l'abrogation ferait naître une situation encore plus mauvaise. Le Gouvernement aurait employé une méthode plus pratique, il me semble, si, pour commencer, il avait placé un vérificateur ou un comptable expert à bord de ces navires afin de se rendre compte des frais réels du transport du bétail outre-mer. Et après s'être assuré que le bétail peut être expédié en Angleterre à bien meilleur compte que les prix exigés par les compagnies de na-

[M. Lewis.]

vigation, ç'eût été le moment d'adopter des mesures sévères afin de remédier à la situation. Si d'autre part, il était établi que les compagnies ne réalisent pas de profits à transporter le bétail outre-mer sous le régime en vigueur, je doute fort que le Gouvernement actuel, ou n'importe quel autre gouvernement, serait justifiable de tenter de créer un débouché pour notre bétail sur le marché anglais par des méthodes artificielles. Mes commettants eux-mêmes, je le crois, s'opposeraient à une subvention, dans ces circonstances. Pour moi, sir William Petersen n'est guère intéressé à combattre la coalition des transports, puisqu'il annonce à ses actionnaires qu'il est impossible de réaliser des bénéfices sous le régime des tarifs en vigueur. Il n'est donc guère adapté au rôle qu'on lui assigne puisqu'il n'est pas convaincu que les tarifs en vigueur sont trop élevés. A ses actionnaires, sir William a annoncé ce qui suit: "Je crois qu'au printemps nos navires navigueront sous des auspices bien plus favorables". Et ce sera aux dépens de qui? Aux dépens du peuple canadien.

En thèse générale, je suis opposé au système des subventions. Nous versons déjà des subventions à certaines lignes maritimes pour le transport des courriers, mais je ne crois pas qu'il soit sage de distribuer de fortes sommes à droite et à gauche comme cela.

L'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a dit que s'il était à la tête d'une de ces grandes compagnies transatlantiques, il ferait tout en son pouvoir pour démolir cette coalition. Or, supposons pour un instant que la prétendue coalition déciderait qu'aucun navire ne se rendra dans le port de Montréal pour une période d'une couple de semaines au beau milieu de la saison de navigation. Quelle serait la conséquence d'une pareille attitude? Tout le trafic canadien serait disloqué et une bonne partie de notre commerce serait détournée vers les ports américains. Ce serait commettre un impair aux yeux de plusieurs d'entre nous, mais il est fort possible que les compagnies de navigation se décident à adopter un pareil plan.

L'hon. M. LOW: Mon honorable ami croit-il que le Pacifique-Canadien souscrirait à l'exécution d'un pareil plan?

M. LEWIS: Je n'en sais rien. En tout cas, nous ne combattons pas le Pacifique-Canadien; nous nous préparons à combattre, comme vous l'avez déclaré vous-même l'autre jour, la coalition de l'Atlantique-Nord qui comprend 8. 10 ou 12 puissantes compagnies de navigation. Or, si une pareille coalition existe,—et le Gouvernement soutient que c'est un fait,—rien ne saurait l'empêcher d'adopter une pareille