

plu à reconnaître au Gouvernement parce qu'il a décidé d'accorder une subvention à la compagnie Petersen.

Mais, puisque le Gouvernement a choisi cet exploit comme la plus haute manifestation de son courage, je désire l'examiner sous deux aspects. Je discuterai d'abord la méthode adoptée et, en second lieu, les résultats que nous avons raisonnablement le droit d'espérer. Mes honorables amis de la droite prétendent ne pas vouloir démolir la coalition, mais tout simplement régler les frets maritimes. Or, si les efforts que le Gouvernement est sur le point de tenter sont le moins efficaces, la démolition de la coalition s'en suivra inévitablement. De fait, le Gouvernement a l'intention d'acheter ces navires et de réduire les frets sur les marchandises qu'ils transporteront afin de faire diminuer les tarifs du transport maritime en général, ou du moins en ce qui regarde cette ligne particulière. On l'admettra certes, si les prix ne sont pas réduits du haut en bas ce sera là un colossal fiasco. Or, il n'y a qu'un seul moyen d'atteindre le résultat désiré ce serait de forcer toutes et chacune des compagnies transatlantiques à revenir au système de la concurrence et le rétablissement du régime de la concurrence à outrance en ce qui regarde les frets sonnerait le glas de la coalition maritime de l'Atlantique-Nord. En réalité, voilà le but que vise le Gouvernement; mais ce n'est ni désirable ni pratique. Examinons encore la méthode d'un peu plus près. Je m'oppose à son adoption parce qu'elle comporte des subventions à des compagnies particulières. Dans certaines occasions il peut être permis d'accorder des subventions. Je suis opposé au système en principe et plus que jamais dans le cas actuel. Indépendamment de la question de principe, mon aversion contre le système s'appuie sur l'histoire du passé et la façon dont il fut appliqué au Canada. Examinons pour un instant le cas des subventions accordées au Nord-Canadien. Nous n'avons cessé de lui accorder des subventions jusqu'à ce qu'enfin il fut devenu notre propriété, ce qui a été peut-être la meilleure chose qui lui soit arrivée. Cependant, l'objet de nos subventions ne s'est jamais réalisé. De plus, les subventions dont a joui le Pacifique-Canadien, comme l'a fait remarquer l'un de nos collègues, n'ont aucun poids devant la cour suprême. Et ils sont innombrables nos échecs relatifs à nos subventions aux compagnies particulières, en ce sens qu'elles n'ont jamais produit le résultat espéré. Le principe que comporte cette méthode, et les déboires dont il a été cause suffisent pour que nous condamnions cette résolution.

[M. Irvine.]

Cependant, quels sont les résultats pratiques que nous pouvons espérer? Je remarque que les adeptes ministériels de la résolution n'ont guère pu exprimer leur avis à son sujet. Ils préfèrent s'en rapporter au destin. Ils font appel à la confiance de la Chambre. Mais laissez-moi examiner sommairement cet aspect de la question. J'ai déjà fait observer que si le Gouvernement réussit à obtenir une réduction des tarifs maritimes pour le trafic de tout le nord de l'Atlantique ce ne sera qu'en détruisant la coalition, et ce serait là un mouvement réactionnaire. Tout ce qu'un gouvernement devrait tenter touchant les coalitions est de sauvegarder l'efficacité des services que celles-ci rendent possibles, et de voir à ce qu'aucun monopole ne lèse les intérêts du peuple. Mais aucun régime ne devrait essayer de renverser ce que les lois naturelles ont établi. Examinons cette question davantage. Il n'est pas probable que le trust soit terrassé, de sorte que nous n'avons guère à nous inquiéter à cet égard. Toutefois, quels seront les résultats probables si ce projet est mis à exécution? Il est certain que la coalition universelle ne sera pas défaite aussi facilement. La coalition de l'Atlantique-Nord à elle seule compte cinq cents navires, et ce n'est rien en comparaison du reste. La coalition universelle est concernée et est-il raisonnable de supposer que cette coalition voyant son existence en danger dans l'Atlantique-Nord, ne fasse rien pour se protéger? Comment donc! dix vaisseaux de plus ou de moins ne compteraient guère, mais les compagnies maritimes voient dans ce projet un mouvement réactionnaire et il n'est que naturel de songer qu'elles prendront les moyens de s'y opposer. Il n'est pas probable que la coalition demeure inactive. Si elle est aussi forte que le prétendent M. Preston et le premier ministre elle ne se laissera pas, sans résister, enlever ses privilèges par une aussi faible flotte de dix navires sur l'Atlantique. Ne sommes-nous pas dans une situation étrange à l'heure actuelle? Le ministère nous demande de dépenser environ \$1,300,000 pour briser une coalition que nous contribuons à maintenir en y gardant 60 p. 100 de notre propre Marine marchande exploitée à perte. Nos navires de commerce, d'après l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) font encore partie de la coalition, et le premier ministre nous avoue que celle-ci est si puissante que si nous en retirons nos navires, ils disparaîtront des mers. Maintenant, si nous ne pouvons retirer soixante vaisseaux de la coalition de peur de les vouer à la ruine, comment le Gouvernement espère-t-il en exploiter dix indépendamment de la coalition? Voilà des questions que le ministère a même évité de