

suprématie de la mer, de toutes les mers, fait, de nos jours plus que jamais, l'objet d'un monopole plus absolu, pourrait-on dire, que notre commerce intérieur, que ce soit le commerce ferroviaire ou fluvial. Le monopole est le maître absolu des transports.

Je pourrais citer d'autres témoignages de même nature; mais j'en ai assez dit pour faire voir le caractère des déclarations des négociants américains. Certains commissionnaires affirmèrent plus clairement la dépendance où les tient la coalition, comment le commerce en souffre et aussi que, à leur avis seul le Gouvernement peut donner le coup de mort à la coalition ou prendre les mesures qui entraîneraient sa disparition.

Un autre point que nous pouvons relever est la méthode employée autrefois, il y a dix ou douze ans, par les compagnies de navigation pour s'assurer la suprématie sur les compagnies qui ne faisaient pas partie de la coalition. On démontre dans ce document que l'on s'entendait d'avance et que, lorsqu'une compagnie voulait faire concurrence aux navires appartenant à la coalition, celle-ci frétait des vaisseaux pour transporter les marchandises à un prix moins élevé. A la fin, ces compagnies indépendantes étaient éliminées, ou absorbées par celle qui avait été la première à faire de l'opposition. Par cette méthode, qui consistait à forcer les compagnies à se joindre à la coalition ou à abandonner la lutte, le monopole put établir sa suprématie sur tout le commerce du Canada et des Etats-Unis, et même de tous les dominions et des nations étrangères.

Des exportateurs bien en vue ont de plus déclaré que tous les pays durent venir en aide à leurs compagnies de navigation, au moyen de subventions, afin de conserver leurs marchés. Comme résultat de l'examen poursuivi par le comité de la chambre des représentants de Washington, le gouvernement tenta de se procurer des navires; mais, les paroles prononcées cet après-midi par le ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'hon. M. Graham) et les résultats obtenus par les Etats-Unis de leur marine marchande démontrent qu'il est inutile de tenter de réglementer les frets maritimes de l'Atlantique en frétant des navires dont les propriétaires demeurent tous de ce côté de l'océan.

En passant, je fais remarquer que ce qui nous empêche, surtout, de nous servir de notre Marine marchande dans le but de réglementer le prix du transport, c'est que les ports et les havres sont aux mains de ceux qui forment le monopole; à moins donc que l'on ne puisse s'implanter en Angleterre, il est inutile de tenter de combattre le monopole, de ce côté de l'océan. On ne peut envoyer en Angleterre des navires qui reviendraient à vide. A moins que l'on ne s'entende avec les expéditeurs an-

glais, de qui dépendent les ports, les installations et aussi les courtiers maritimes, l'on ne peut guère espérer obtenir des cargaisons pour le retour. La proposition qui nous est présentée surmonte, si je ne me trompe, cette difficulté, car le personnage avec qui l'on a conclu le marché est en mesure de tourner l'obstacle qui se présente en Angleterre.

Un mot au sujet des critiques dirigées contre la Marine marchande. On nous a critiqués, dans toutes les parties de la Chambre, parce que nous n'utilisons pas cette flotte dans le but de combattre la coalition. Je ne veux pas exprimer mon opinion, mais on a déjà parlé de l'adaptabilité de la Marine marchande au commerce maritime. Je dirai, dans quelques minutes, qui retirera le plus d'avantages de notre projet. Mais je désire, auparavant, lire un témoignage rendu, devant le comité spécial de la Chambre qui, en 1923, fit un examen de l'état de l'agriculture, par un important exportateur de bestiaux de Montréal; et je pense que ce témoignage confirmera ce que j'ai dit. Il fut rendu par M. Duncan-A. Campbell, de Montréal, qui est exportateur de bestiaux et dont la besogne consiste, comme il le déclara au comité, à trouver des navires et à expédier des bestiaux pour le compte de ses clients:

Q. Vous mettez entre mes mains, monsieur Campbell, un relevé des animaux transportés à bord du *Canadian Commander*, du *Canadian Hunter*, du *Canadian Trader*, du *Canadian Ranger*, du *Canadian Raider*, du *Canadian Victor* et du *Canadian Rancher*.—R. Oui, pour la saison de 1921.

Q. Il a été transporté en tout 2,830 animaux?—R. Oui. Q. Avec une perte de 95 têtes, soit dans la proportion de 3.35 p. 100?—R. Oui.

Q. Voulez-vous nous dire si, selon vous, cette proportion est normale, ou trop forte?—R. J'ai déjà dit à ces messieurs que l'on peut assurer du bétail, — ou plutôt remontons plus loin afin que vous soyez mieux renseignés sur cette question d'assurance. A la conclusion de la guerre, lorsque je suis allé à New-York pour discuter la question des taux, le meilleur que j'aie pu obtenir fut un et demi p. 100. On m'a d'abord demandé deux p. 100, mais j'ai obtenu un et demi. Plus tard, j'ai fait baisser cela à un, puis à trois quarts de un. Le tarif était à trois quarts en mai et au commencement de juin dernier, puis nous avons obtenu cinq huitièmes de un p. 100. Il s'agit d'une garantie contre tous risques, couvrant l'animal depuis son entrée à bord jusqu'à la sortie, de l'autre côté de l'océan. Autrement dit, si l'animal est assuré pour \$150 et qu'il périsse, le propriétaire touche \$150.

Q. Le plein montant de la police?—R. Oui.

Q. Alors cette liste indique des pertes plutôt élevées?—R. Oui, la proportion est de 3.35; et pour l'autre, de 62.

Q. Qu'est-ce que cela signifie, monsieur Campbell?—R. C'est que ces bateaux ne conviennent pas au transport du bétail.

Et je demande à la Chambre de bien prendre note de ce qui suit:

La raison principale, c'est que les ponts de ces navires ont trois pieds de hauteur, c'est-à-dire la hauteur de cette table et qu'il faut mettre le bétail dans les côtés, sur les ponts mêmes, dont l'aménagement fait saillie et ne permet pas d'y fixer des supports. Alors, dès qu'une vague frappe les garnitures elle les dé-