

traitement de faveur était à certains pays au désavantage de la Grande-Bretagne. Sir George Perley écrivait vers la même époque que les tarifs "au cours des dernières années" ont été plus élevés qu'il n'est raisonnable; et sir Thomas White câblait au haut commissaire du Canada qu'il était très inquiet au sujet des tarifs et aurait voulu savoir si le gouvernement britannique coopérerait avec le Canada.

Par conséquent nous voyons que des tentatives ont été faites de temps à autres pour régler ce qui était considéré comme un mal par les divers gouvernements et les membres de ces gouvernements, pendant plusieurs années. Quels que soient les faits, chacun sait hors de tout doute que les tarifs ont été énormément élevés depuis l'existence de cette conférence, ou coalition, ou ce que vous voudrez bien l'appeler.

A ce sujet, permettez-moi quelques mots touchant le rapport Preston. Je ne crois pas nécessaire que nous nous occupions beaucoup de ce rapport. Je ne vois pas que la Chambre ait besoin de le discuter en ce qui regarde la question des transports et des tarifs maritimes. Il me semble que divers gouvernements et d'anciens membres du gouvernement actuel ont reconnu que les tarifs ont été uniformément plus élevés qu'ils ne devraient l'être; cela semble établi, même en dehors des preuves soumises dans le rapport de Preston. Je n'ai rien à voir dans la conduite de M. Preston que je ne connais pour ainsi dire pas et, d'après ce que je puis voir, cela n'a aucun rapport à la gestion. Si M. Preston présente les faits tels qu'ils sont, ces faits devront être l'objet d'une enquête indépendamment de ce que nous pouvons penser de M. Preston; et si ces faits ne sont que des suppositions, ils s'écrouleront d'eux-mêmes. Bien que n'étant pas avocat et n'ayant pas la pratique des tribunaux, je crois savoir que si un avocat a une mauvaise cause, ce qu'il a de mieux à faire c'est d'injurier son adversaire, afin de faire passer le temps et de montrer qu'il a du moins quelque chose à dire. Et même si ces injures à M. Preston peuvent avoir leur place en certaines circonstances, il me semble qu'elles n'ont rien à voir dans la question que nous étudions et, seuls, les faits que M. Preston nous a soumis sont ce que nous devons actuellement étudier. Les assertions de M. Preston sont-elles appuyées sur des faits? Voilà le point, car nous ne devons tenir compte de son rapport que dans la mesure de vérité qu'il contient. Il se peut fort bien que M. Preston ait voulu prouver trop, et, à première vue, il me semble qu'il eût mieux fait d'exposer les choses plus modérément. Son rapport eût été mieux vu pro-

[M. Forke.]

blement et l'on serait plus porté à le croire. Tout de même, je ne suis pas, comme certains autres députés, disposé à l'ignorer, car il se peut qu'une enquête démontre qu'après tout, il n'est pas si éloigné de la vérité.

D'autre part, les compagnies de navigation le contredisent formellement. Sir William Noble, de la ligne Cunard, déclare que si la Chambre entreprend de vérifier certaines affirmations du rapport, elle pourrait bien provoquer les mauvais vouloirs des compagnies. Voilà une déclaration assez grave, constituant presque une menace, et j'y appelle l'attention de la Chambre: le seul fait de se renseigner sur les opérations de la coalition indisposerait les compagnies de navigation contre le Canada. Eh bien, je ne crois absolument pas que ces compagnies fassent le commerce du transport par simple délassement ou pour les beaux yeux du public; elles y cherchent tout le profit qu'elles en peuvent retirer. Je ne crains donc pas qu'une enquête sur leurs opérations provoque leur hostilité ou nous soit domma-geable.

Je dirai quelques mots de la Marine marchande du Canada. Je citerai d'abord ce bref extrait de l'*Ottawa Journal*, pour rafraîchir ma mémoire et celle des honorables députés.

Si le gouvernement King croit qu'il existe une coalition dans le transport sur l'Atlantique, qu'il subventionne et emploie ses propres navires pour la combattre. La Marine marchande du Canada comprend 57 bons navires. Deux jaugent au delà de 7,000 tonnes brut, vingt-trois, au delà de 5,000 tonnes, quinze au delà de 3,000 tonnes, quinze au delà de 2,000 tonnes et un, 1,766 tonnes.

Cela représente approximativement 220,000 tonnes ou 125,000 tonnes de plus que les dix navires que M. Petersen doit fournir. Subventionner lorsqu'un de l'extérieur pour un service comportant moins de navires et aucun de meilleure qualité, quand nous avons cette marine d'Etat qui ne trouve pas de cargaison suffisante ou qui se détériore, quelle comédie!

Cette accusation portée contre le Gouvernement paraît assez sérieuse dans les circonstances, mais avant de nous prononcer, nous voulons savoir tout ce qui en est relativement à la Marine marchande canadienne. J'ai éprouvé beaucoup de plaisir à entendre l'autre jour l'honorable député de Caribou (M. McBride) discuter du transport maritime. L'honorable député est peut-être le mieux renseigné sur ce sujet, de tous ceux qui siègent parmi notre groupe. Malheureusement, je n'ai pu être présent lorsque l'honorable député de Lunenburg (M. Duff) a traité la même question et je n'ai pas eu non plus l'occasion de le lire dans les Débats, de sorte que je ne puis faire mon profit de ses remarques. Je crois que l'honorable député est plus connaissant que la plupart de ses amis en matière de navigation et c'est pourquoi je regrette d'avoir manqué son exposé des faits. J'ai cependant