

Tout le mérite ne revient pas au Gouvernement libéral. Nos amis ont de temps en temps des périodes de lucidité. Après que les électeurs, faute d'avoir compris la situation, eurent renversé le ministère, le successeur de M. le juge Mabee eut la même idée que son prédécesseur, à savoir qu'il faudrait trouver le moyen de régler les tarifs maritimes comme on avait le droit de fixer les tarifs terrestres. Donc, l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton),—je ne dirai pas copiant son prédécesseur, mais s'engageant dans la même voie—avait conclu très sagement qu'il fallait trouver une méthode quelconque pour être maîtres des frets maritimes. Nous avons discuté amicalement la chose ensemble plus d'une fois. Le gouvernement de l'époque, en vertu d'un décret du conseil, délégua l'honorable député de York-Ouest, alors président de la commission des chemins de fer, à Londres pour voir s'il ne pourrait pas arriver à un résultat. Voici le texte du décret qui lui confiait cette mission; il est daté du 23 juillet 1913:

Le comité du Conseil privé a été saisi d'un rapport du Secrétaire d'Etat intérimaire des Colonies en date du 15 juillet 1913, touchant la question de régler les tarifs de transport maritime.

Le ministre observe que le Gouvernement canadien a mis ce sujet à l'étude en 1910. Le 26 février de cette année, on a adopté un décret du conseil conseillant d'attirer l'attention du gouvernement de Sa Majesté sur cette question dans le but d'établir un tribunal mixte pour la réglementation et le contrôle des frets maritimes.

Au mois d'août suivant, une dépêche a été reçue du secrétaire d'Etat pour les Colonies avec un mémoire de la division maritime du Board of Trade, dans lequel il est dit que:

"Il ne semble exister aucune raison pour laquelle le gouvernement de Sa Majesté ne discuterait pas avec le gouvernement canadien la question de tenir une enquête conjointe au sujet des tarifs exigés et des facilités de transport offertes par les compagnies de navigation faisant le commerce entre les ports du Royaume-Uni et du Canada, soit sous forme de recommandations d'une commission royale, soit sous le régime de la loi des enquêtes et coalitions laquelle, nous croyons le savoir, vient d'être ratifiée par la législature canadienne."

Il ne semble pas qu'on ait agi selon ce conseil.

Le ministre, jugeant que le temps est opportun pour reprendre l'étude de cette importante question recommande que H. L. Drayton, gentilhomme, commissaire en chef de la commission des chemins de fer, soit autorisé à passer en Angleterre dans le but de discuter avec les autorités impériales la question de la réglementation par le gouvernement des tarifs imposés au public par les compagnies de transports maritimes.

Le comité agréé et recommande qu'il plaise à Votre Excellence d'envoyer une copie de cette note, si elle est approuvée, au très honorable secrétaire d'Etat pour les Colonies pour renseigner le gouvernement de Sa Majesté.

Le tout respectueusement soumis,

Rodolphe Boudreau,

Greffier du Conseil privé.

Jusqu'à cette époque, nous étions tous du même avis, nous n'avions pas besoin du rap-

port Preston ou d'un rapport de comité pour convaincre le gouvernement de 1911, comme celui qui lui a succédé, qu'on devait agir touchant les frets maritimes. On a envoyé l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) en Angleterre pour étudier la question. J'ai vu l'honorable député le jour de son départ et il était plein d'enthousiasme, mais j'ai fait observer qu'il nous rapporterait des renseignements que nous possédions déjà. Il a traversé, a fait de son mieux et mon intention n'est pas de discuter ce qui est arrivé ou n'est pas arrivé. Mais on n'a pas formé de commission pour surveiller les frets maritimes et, jusqu'à ce jour, rien n'a été fait. Je veux être juste et je concède qu'il existe des difficultés. Comme on l'a fait observer, l'océan ne ressemble pas à l'emplacement de voie d'un chemin de fer; si vous rendez l'accès d'un port trop difficile aux navires, ils iront vers un autre. En conséquence, les difficultés sont grandes. Mais il me semble que si le Canada avait eu les sympathies du Board of Trade anglais, qui fait partie du gouvernement britannique, en essayant d'arrêter des tarifs justes, nous aurions pu établir un tribunal qui aurait eu, au moins, quelque effet? Et le fait même qu'une coalition ayant pour but de régler des tarifs maritimes avait été formée dans diverses parties de l'empire aurait peut-être eu l'effet d'obvier à toute nécessité d'agir pour surveiller et régler ces tarifs.

On a posé une question qui me semble provoquer l'enthousiasme du chef de l'opposition (M. Meighen). On a dit: "Pourquoi n'utilisez-vous pas la marine marchande de l'Etat?" Je répondrai à cette question en temps opportun. Mais, avant de m'en occuper, je veux toucher à un autre sujet, parce que mon intention n'est pas d'attribuer au gouvernement de mon très honorable ami des choses qui reviennent à celui de son prédécesseur. L'autre jour j'ai examiné des lettres déposées devant la Chambre et j'y ai vu une lettre de sir George Perley au très honorable premier ministre de l'époque, aujourd'hui chef de l'opposition, lettre faisant observer l'exaspération des frets qui existent ou du moins que le peuple croit exister. Permettez-moi la lecture du premier paragraphe de cette lettre:

Londres, S.W., 4 janvier 1921.

Cher M. Meighen: Vous vous souvenez qu'au cours des dix dernières années, la question des prix de transport maritime a été fréquemment discutée, car ils semblaient toujours plus élevés qu'il n'était raisonnable et certains de nous pensaient qu'on pourrait les régler au moyen d'un corps semblable à notre commission des chemins de fer. Je suis certain que vous avez été vu plusieurs fois à ce sujet et j'ai eu l'occasion de m'occuper beaucoup de cette question quand je dirigeais le ministère du Commerce en l'absence de sir George E. Foster. Peu de temps après notre arrivée au pouvoir, alors qu'il remplissait les fonctions de premier