

publiée par la commission des chemins de fer en 1911. Voilà certes une situation extraordinaire! Allons-nous édicter des lois dans le Parlement du Canada pour constater, vingt-cinq ans plus tard, qu'elles ont été abrogées par une circulaire—pas même par un décret du conseil?

L'hon. M. MANION: En réalité, j'ai affirmé que la loi n'a jamais reçu d'exécution. J'ai dit que par voie de circulaire, instruction avait été donnée d'appliquer la loi, le 15 février, et que le 28 mars, par une autre circulaire, les chemins de fer ont reçu instruction de ne pas se donner la peine de classer leurs dossiers. La loi est toujours restée inopérante.

M. NEILL: On a révisé la loi en 1919. Y a-t-il une circulaire postérieure à cette année-là?

L'hon. M. MANION: La loi est inopérante depuis 1911.

M. NEILL: Telle est la situation. La Chambre a voté un projet de loi en 1904...

L'hon. M. MANION: En 1906.

M. NEILL: En 1906, et à en croire le ministre, la loi n'a pas reçu d'exécution avant l'envoi d'une circulaire. Mais le texte ne mentionne aucune condition de ce genre. Nous savons quelle est la filière à suivre. Nous stipulons qu'une loi s'appliquera en certaines circonstances ou que certains de ses articles deviendront applicables, comme il en va de la loi sur la marine marchande, sur proclamation émise par décret du conseil; mais il n'y a pas d'exécution à cause d'une certaine circulaire. Le ministre nous dit que la commission des chemins de fer a émis une certaine circulaire et qu'ensuite elle a pris peur et émis une autre circulaire pour arrêter toute l'affaire. La chose me paraît absurde. La vénérée circulaire a été émise en 1911. La Chambre a révisé la loi en 1918 ou 1919, je ne garantis pas que c'est l'année exacte, mais c'était vers cette époque. Une circulaire périmée, émise sept ans auparavant, a-t-elle annulé la loi refondue? S'il en est ainsi, cela semble fort extraordinaire. Il faudra saisir le comité des chemins de fer de la question pour qu'il s'enquière de ce point. Il y aurait lieu de constituer un comité spécial pour établir si le pays se gouverne à coups de circulaires. Nous avons entendu beaucoup parler de l'administration du pays par voie de décrets du conseil, mais voici une loi dont l'adoption remonte à vingt-neuf ans et qui a été révisée de temps à autre, et on la prétend inopérante à cause d'une circulaire émise par la commission des chemins de fer.

Le ministre dit qu'on pourrait assujétir au projet de loi des navires n'appartenant pas aux

[M. Neill.]

chemins de fer. Assurément, c'est l'objet du projet de loi. Ma conduite passée ne me donne pas figure de défenseur des intérêts acquis des compagnies des chemins de fer, mais s'il y a lieu d'assujétir à l'application du projet de loi un vapeur appartenant à un réseau de voies ferrées, pourquoi exonérer une société de navigation indépendante d'une compagnie de chemins de fer? S'il est à propos d'exercer un droit de regard sur les prix de transport, l'itinéraire de navires appartenant à une compagnie de chemins de fer et ainsi de suite, est-il inéquitable de penser qu'il faut soumettre aux mêmes règlements les vaisseaux de compagnies indépendantes?

Le ministre s'est contredit lui-même, car après avoir établi l'impossibilité absolue d'appliquer de quelque façon ou sous quelque forme que ce soit une loi de ce genre, il a ajouté que plusieurs navires sur la côte du Pacifique sont soumis à une réglementation pareille, car tout navire recevant une subvention quelconque de l'Etat est assujéti aux règlements établis par le ministère du Commerce. Il est légitime de soumettre les prix de transport, les itinéraires, la désignation des ports d'escale et ainsi de suite à la surveillance du ministère de Commerce, mais répréhensible de les soumettre à la réglementation exercée par la commission des chemins de fer?

L'hon. M. MANION: Le ministère du Commerce subventionne les propriétaires des navires en question et a quelque droit de surveillance.

M. NEILL: Bien, et parce que ces navires sont subventionnés, ils devraient relever de la commission qui réglemente le service des vaisseaux appartenant aux compagnies de chemins de fer et à l'habitude de cette tâche. Le ministère du Commerce, à mon avis, ne saurait guère passer pour un expert quant à la réglementation du commerce maritime. La plupart des sociétés de navigation de la côte du Pacifique reçoivent des subventions de l'Etat.

L'hon. M. MANION: Un grand nombre n'en reçoivent pas.

M. NEILL: Je ne suis pas de l'avis du ministre sur ce point, quant au Pacifique. Je ne sais pas ce qui en est de l'Atlantique. De façon naïve et presque pathétique, le ministre a exprimé l'espoir que, l'an prochain, les circonstances seront peut-être plus favorables à l'adoption de la proposition législative.

L'hon. M. MANION: Non à son étude.

M. NEILL: Je l'espère certes.

(La motion de M. Neill est rejetée sur division.)