

sieur l'Orateur, le peuple de ce pays désire le voir agir avec tout le soin et toute l'attention nécessaires en pareilles circonstances. Je désire exposer bien clairement la situation, car après tout, quand nous envisageons ce problème, il faut savoir la réponse à cette question: la situation est-elle celle que nous prétendons, et s'il en est ainsi, avons-nous à suggérer une méthode ou un projet meilleurs que la proposition actuelle du Gouvernement? Jusqu'à présent, monsieur l'Orateur, aucune suggestion pratique n'a été faite pour remplacer celle du Gouvernement. Tout bien considéré, je ne crois pas qu'un Dominion agissant seul puisse présenter une proposition meilleure que la résolution maintenant soumise à la Chambre.

Avant de discuter cette résolution, je désire communiquer à la Chambre le résultat d'une enquête tenue par le gouvernement des Etats-Unis en 1913. Comme aujourd'hui le Canada, ce pays avait des difficultés au sujet des frets maritimes; il désirait voir l'Atlantique ouvert au commerce américain et il sentait la contrainte exercée sur les prix du transport par les compagnies de navigation. Le résultat fut que la question fut référée au comité permanent de la marine marchande et des pêcheries de la chambre des représentants à Washington. Je ne lirai que la résolution de renvoi au comité, du 18 juin 1912:

Que ce comité soit autorisé à et requis de faire une enquête complète sur les méthodes et pratiques des diverses lignes de navigation, tant américaines qu'étrangères, et servant au commerce maritime ou étranger, pour s'assurer si quelques-unes de ces lignes de transport maritime ont conclu quelque accord, entente, arrangement, conférence, mise en commun ou autre combinaison en vue de fixer les prix et les tarifs, ou de donner ou recevoir des remises, des prix spéciaux ou autres avantages ou privilèges spéciaux, ou en vue de mettre en commun et de diviser les recettes, les pertes ou le trafic, ou en vue d'empêcher ou de détruire la concurrence.

Voici précisément la chose qui nous intéresse dans la proposition que nous sommes à discuter. Ce comité commença à siéger en janvier 1913 et il entendit les témoignages des propriétaires des navires, des marchands commissionnaires, des exportateurs et des hommes d'affaires du littoral de l'Atlantique qui étaient directement intéressés au commerce d'exportation et d'importation. Je dois expliquer que je n'ai pu savoir si le comité fit rapport à la Chambre des représentants, mais je sais qu'il soumit à la considération de cette dernière les témoignages qu'il avait entendus. Je citerai quelques paragraphes importants de ces témoignages. Je parlerai d'abord du témoignage rendu à New-York par un citoyen quant à la domination exercée par les lignes européennes sur les lignes faisant le service entre les Etats-Unis et le

Brésil. Ce témoin était M. Sydney Story, vice-président de la Pan-American Mail Steamship Company, de la Nouvelle-Orléans. Il dit:

Il n'y a pas de doute possible que nos entreprenants rivaux commerciaux ne livrent une rude guerre au commerce de notre pays. Je me trouvais récemment au Brésil, négociant avec le gouvernement pour obtenir de l'aide en faveur de notre effort américain de la Nouvelle-Orléans; les amis des lignes européennes qui ont la haute main sur le transport entre le nord et le sud de l'Amérique disaient ouvertement partout que ces dernières ne permettraient jamais à notre ligne d'exister et que nous serions chassés de leur route dans quatre ou cinq mois.

Voilà le témoignage d'un homme qui négociait avec les lignes de navigation maritime pour essayer de conclure un arrangement entre le Brésil et les Etats-Unis. L'agent d'une autre compagnie de navigation brésilienne, M. Joseph J. Slechta, dit dans son témoignage:

Pour ce qui est de la plus grande partie du trafic transatlantique, vous ne devez pas oublier que le Brésil, depuis cent ans, compte entièrement sur son commerce, et surtout sur son commerce avec l'étranger, et s'il lui faut imposer un traitement inégal ou prendre des mesures vraiment sévères contre ces lignes, ces dernières pourraient le "boycotter", ce qui lui causerait un tort sérieux. Telle est la situation qui lui est faite. Je dois informer le comité que, lorsque j'ai été requis l'autre jour de venir ici, j'ai câblé la chose à mon bureau-chef qui m'a répondu que son gouvernement prenait des mesures pour mettre effectivement fin à la coalition. J'ai demandé d'autres détails que je n'ai pas encore reçus. J'attends une réponse à ce sujet d'un moment à l'autre.

Ces témoignages nous font voir deux choses que nous devrions probablement prendre en considération. D'abord le Brésil a lutté durant longtemps, une centaine d'années peut-être, pour essayer de faire cesser les effets de cette domination injuste. Puis en fin de compte, ce gouvernement, après cent années de tentatives, en était rendu à essayer de briser ce monopole en accordant des subventions à d'autres lignes pour les engager à aller établir un service chez lui. La Chambre écouterait peut-être avec intérêt le témoignage de William Harris Douglas, de la firme Arkell & Douglas, exportateurs, de New-York, qui exprima clairement son opinion sur le monopole. M. Douglas dit:

Le président: Dites au comité ce que vous pouvez savoir de la situation du commerce, des relations existant entre les lignes de navigation avec lesquelles vous faites affaires.

M. Douglas: Le commerce d'exportation des Etats-Unis, comme nous le savons tous, est monopolisé par les propriétaires de navires étrangers. C'est une association d'Anglais, d'Allemands et de gens d'autres nationalités. Ils ont établi des routes maritimes allant de nos ports dans toutes les directions, pour ainsi dire, et qui encerclent le globe. Ces compagnies forment, en général, une alliance entre elles et leurs ramifications s'étendent à Hambourg et à Londres; elles tiennent des conférences en Europe, car c'est là que se trouve l'âme de tout l'organisme. Le principe de la liberté des mers constitue l'une des erreurs du peuple américain. La