

navigation sur l'Atlantique qui sont susceptibles de souffrir de la mesure projetée, n'ont pas, d'après leur propre déclaration, été appelées à exposer leur côté de la question ni à dire ce qu'elles feraient pour résoudre le problème. Et cela, à mon sens, trahit le désir du Gouvernement d'exploiter à son avantage politique ce fusil de bois, ce jouet d'enfant dont il menace la coalition, et dont il attend plutôt un effet électoral durant la prochaine campagne. Cela n'est ni prudent ni sincère.

L'hon. M. LOW: C'est un jouet d'enfant qui paraît produire beaucoup d'effroi.

M. LADNER: Non, ce qui effraye c'est la somme d'argent qu'il faudra pour faire partir le fusil. M. Preston dit dans son rapport que son enquête a duré plusieurs mois de plus qu'il ne s'y attendait, et cependant il n'a pas trouvé le temps de rencontrer ceux qui constituent la coalition ou la conférence de l'Atlantique-Nord.

Cette question, monsieur l'Orateur, intéresse au plus haut point l'Ouest canadien et surtout le port de Vancouver. C'est l'une des raisons qui m'engagent à prendre part à ce débat. Les exportations de la Colombie-Anglaise durant l'année écoulée le 31 mars 1922 se sont élevées à 71 millions de dollars et à 97 millions en 1923, pour sauter à 140 millions, soit un bond de 43 millions en 1924. Au delà de quarante-cinq compagnies différentes desservent Vancouver, la plupart tenant ligne entre ce port et le Royaume-Uni et le continent. D'après ce projet de convention, non seulement le pays risque 13 millions de dollars,—ou plutôt les donne,—mais tout le Canada est exposé à un désarroi général, dans le transport et le commerce. Il serait impossible de prévoir le moment où l'entreprise croulerait entraînant les conséquences auxquelles il faut s'attendre après semblable échec.

Je parlerai plus tard du contrat Petersen de 1897 avec le Gouvernement relativement à un service de navigation.

J'ai pris la peine de consulter l'histoire de la navigation dans l'empire britannique et je n'ai rien trouvé depuis quatre cents ans,—les subventions aux sociétés de navigation datent du règne d'Elizabeth,—qui ressemble à ce que ce Gouvernement se propose de faire contre cette immense coalition. En 1902, un comité permanent présenta au gouvernement anglais un rapport très complet sur les subventions aux sociétés de navigation, où se trouve cette déclaration très significative dans les circonstances actuelles.

L'intérêt du commerce compte dans la mesure seulement que le transport des objets de correspondance en suit les grands courants.

[M. Ladner.]

C'est-à-dire qu'après des siècles d'expérience en matière de transport maritime, le gouvernement anglais a pour principe de ne subventionner que le transport des objets de correspondance dans la direction des grands courants du commerce et non pas en vue de modifier les frets maritimes, ou d'encourager sérieusement le commerce. Ces subventions sont motivées, dit le rapport, par les grands courants commerciaux. Le gouvernement anglais, depuis cent ans, a voulu, moyen de ces subventions, assurer la rapidité et la régularité du service de la poste de même que l'usage de ces navires en temps de guerre. L'on ne s'est écarté de cette règle qu'une seule fois, pour établir un service entre les Antilles et la Jamaïque afin d'encourager le commerce de fruits de ces îles.

Les perspectives de ce contrat pour sir William Petersen sont significatives. L'on a déjà cité son allocution à ses actionnaires, mais elle mérite d'être citée de nouveau. Sir William Petersen qui est le président de la société laisse entrevoir à ses actionnaires les bonnes choses qui leur sont réservées. Je cite un publication du Board of Trade de Vancouver. Reproduisant des paroles que sir William Petersen adressait à ses actionnaires:

Il faut, de nos jours, aller à la recherche des affaires.

Apparemment, il s'est adressé sans tarder à notre Gouvernement.

J'ai entrepris un voyage d'affaires qui pourrait avoir un succès considérable pour ce pays. Le projet prendra naissance dans quelques mois et, de bonne heure au printemps, nous verrons nos navires prendre la mer dans des conditions beaucoup plus avantageuses que celles qui prévalent aujourd'hui pour les compagnies de navigation qui comptent sur les frets peu élevés. Nous serons indépendants du marché du fret actuel. Ce n'est pas une prophétie, mais presque un fait accompli. Je suis le plus fort actionnaire de cette compagnie et je vais acheter toutes les actions offertes en vente. Ne sacrifiez pas vos actions.

Sont-ce là les paroles d'un homme qui entend faire preuve de désintéressement à notre endroit? Ce sont les paroles d'un homme d'affaires avisé qui a obtenu un contrat désavantageux pour le peuple canadien, et il conseille à ses actionnaires d'acheter toutes les actions disponibles car les profits s'annoncent. Sir William Petersen possède actuellement trois vapeurs que les gens de Vancouver connaissent. Une compagnie de Vancouver en a affrété un, en 1924, pendant un certain temps; une autre compagnie de la même ville en a un en ce moment pour une certaine période. D'après les conditions du marché, sir William Petersen, comme l'ont fait remarquer plusieurs de ceux qui ont pris la parole, a le droit, aux termes du contrat, de se faire représenter par une compagnie que le Gouvernement devra reconnaître sans restriction.