

mesure, est depuis longtemps une pratique des grandes compagnies rivales. Oui, les coalitions sont l'aboutissement naturel de l'évolution qui se poursuit depuis un siècle. Mais s'il nous fallait une preuve spéciale de ce fait, nous devrions consulter le rapport du Comité relatif à la situation agricole de l'an dernier ou le rapport de l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton). Néanmoins, le ministre vient de nous assurer que le Gouvernement avait suffisamment de preuves de l'existence d'une coalition en 1910. Si le Gouvernement avait ces preuves, la Chambre ne comprendra pas clairement, ni le peuple canadien non plus, je crois, pourquoi en 1924 il a chargé un autre monsieur de s'enquérir à nouveau d'une chose touchant laquelle ils possédaient toutes les preuves désirées. C'est comme de raison un point secondaire, mais jusqu'ici le Gouvernement a soigneusement évité d'en parler et il doit avoir, il me semble, pour se dérober à une explication, une autre raison que celle qu'il fournit à la Chambre. Je conclus donc qu'il y a une coalition.

La question suivante, c'est: faut-il dissoudre la coalition et enrayer de cette façon sa croissance? Malgré le oui apparemment vibrant du ministre des Chemins de fer, je m'empresse de répondre par un non catégorique. Il est très exact que ce qui vient après la coalition, c'est le monopole, mais le monopole est le résultat du système auquel le Gouvernement donne son appui. C'est le fruit mûr, le fruit naturel du système dont le Gouvernement est le protagoniste, que sanctionne la civilisation moderne, et si nous ne sommes pas prêts à manger les fruits, nous ne devrions pas être prêts à répandre les graines. Le monopole est ce qui vient après la coalition, et la coalition est le résultat du régime de la concurrence. Nous ne pouvons rejeter les fruits. Force nous est de les cueillir. Ce n'est pas la petite organisation maritime de dix navires préconisée par le ministre des Chemins de fer qui va refouler le fort courant d'un siècle. Cela peut être joli à prononcer, mais au point de vue social, historique et scientifique, c'est absurde, et même si ce n'était pas une absurdité, ce ne serait certes pas la politique à suivre. Les associations représentent le progrès. Je mentionnerai quelques avantages des coalitions commerciales. Un des premiers, c'est l'amélioration du service. Dans le cas qui nous occupe, les transports maritimes, l'effet de la coalition sera de régulariser le service, de le perfectionner, de supprimer les services inutiles et donnera à la fin une diminution des prix du fret. La coalition assurera la permanence des tarifs et l'équilibre des affaires, car lorsqu'un négociant

a besoin d'acheter de grandes quantités de marchandise en Europe, l'incertitude des prix de fret l'embarrasse dans ses affaires. Si, au contraire, il est fixé sur la permanence des tarifs, il acquiert plus de confiance dans la conduite de son commerce.

La coalition produit également un tarif uniforme pour tous les chargeurs grands et petits et permet le succès des entreprises commerciales là où autrement elle ne pourrait réussir. J'affirme donc que sans entente de ce genre, sur la mer comme ailleurs, le commerce en général souffrira de la désorganisation, les exportateurs ne pourront pas obtenir un bon service et les équipages auront des gages insuffisants. Le ministre des Chemins de fer a reconnu la solidité de ce principe quand il a parlé tout à l'heure. Il a rappelé que ce principe est appliqué dans l'Ouest par le cartel des cultivateurs de blé constitué pour la vente de leur produit.

La création de la commission des chemins de fer a eu pour but, selon le ministre, d'obtenir une diminution du coût de la vie et d'assurer la permanence des tarifs. Tels sont les deux principes reconnus: celui de l'utilité d'une coalition et cet autre qui en découle d'être un moyen régulateur; mais il repousse la coalition des compagnies transatlantiques. Si le Gouvernement décidait de se porter au secours des agriculteurs de l'Ouest pour assurer la vente de leur blé à prix raisonnable et s'inspirait des mêmes méthodes qu'il suit dans l'affaire des tarifs maritimes, que ferait-il? Il offrirait des subsides pour la construction d'un élévateur particulier à Winnipeg, pour rompre la coalition des acheteurs de blé. Il n'en a rien fait cependant. Les cultivateurs eux-mêmes n'ont pas songé à prendre ce moyen. Ils se sont unis pour "venir à bout" de la coalition, suivant l'expression populaire. Au sujet de la coalition transatlantique, le ministre perd de vue le principe du cartel appliqué dans la vente du blé et cet autre principe que l'Etat peut régulariser les tarifs par une commission comme il l'a fait dans l'exploitation des chemins de fer. Le Gouvernement préfère subsidier une compagnie particulière pour faire tomber les prix. Il juge préférable de détacher par ce moyen un des membres du cartel, dans l'espoir que le cartel s'écroulera. Si le Gouvernement pouvait réussir à dissoudre la coalition, la question serait sérieuse. Ce serait arrêter le progrès dans sa marche en avant, mais je n'ai aucune crainte à ce sujet; l'évolution se fera irrésistiblement. Au contraire, c'est le Gouvernement qui s'expose en voulant se mettre en travers.

Je dirai plus tard ce que je pense du moyen de régulariser les tarifs. Tout ce que je dis à présent, c'est que les coalitions sont néces-