

de subventions qui, en principe, sont regrettables et ne sauraient se justifier que dans les cas de réelle nécessité nationale.

Le deuxième résolution est celle qu'ont adoptée les fermiers-unis du Manitoba à leur convention annuelle. La voici :

Considérant que le tarif actuel des compagnies maritimes pour le transport des bestiaux du Canada outre-mer, est excessif ;

Considérant que l'élevage est un des éléments essentiels du développement de l'agriculture ;

Il est, en conséquence, résolu que nous approuvons les efforts faits par le gouvernement fédéral pour abaisser les tarifs actuels.

Nous demandons, en outre, au Gouvernement de prendre tous les moyens légitimes et de faire tous efforts possibles pour réduire ces tarifs à un chiffre raisonnable.

J'ai cité ces résolutions pour montrer que cette question a soulevé un vif intérêt dans tout le pays. Le fait est qu'elle a une importance mondiale. Nous savons que la mer est la grande route du commerce pour toutes les nations ; mais quand il s'agit du nord de l'Atlantique, cela intéresse plus particulièrement la Grande-Bretagne, le Canada et les Etats-Unis. Devant la situation qui existe, il y a des gens qui trouvent que tout va bien ; d'autres qui trouvent que tout va mal. L'homme raisonnable recherchera quel est le juste milieu entre ces deux extrêmes, quelle est la véritable situation. J'ai déjà entendu dire, au sujet de la question qui nous occupe en ce moment, que c'était perdre son temps que de la discuter. C'est un peu exagéré. Ces optimistes croient que tout finira par s'arranger.

On ne peut pas nier qu'il y ait aujourd'hui une conférence maritime, dont une section, celle de New-York, s'occupe du transport vers l'est et l'autre, celle de Londres, du transport vers l'ouest. L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) a fait très justement remarquer, hier soir, qu'une pareille "conférence" ou "coalition"—peu importe le nom qu'on lui donne—peut avoir deux buts : Soit que ses membres se réunissent pour discuter les moyens d'améliorer les conditions de leur commerce, c'est-à-dire le commerce de transport ; soit qu'ils s'entendent pour bénéficier eux-mêmes ou faire bénéficier le public d'une situation. Toutefois, je n'ai jamais entendu dire qu'une coalition instituée dans ce but-là ait avoué d'autre intention que celle de servir l'intérêt public. Aussi une institution qui peut se rendre maîtresse de gros intérêts, éveille parfois de graves soupçons, même si le public a son mot à dire. Nous avons donc le droit de suspecter jusqu'à un certain point toute grande entreprise qui se rend maîtresse d'un genre quelconque de commerce ou d'industrie et de désirer l'occasion de savoir si, oui ou non, elle est dans l'intérêt public. C'est pourquoi nous pouvons maintenant demander : Quel est l'ob-

jet de cette conférence ? La question de régler les tarifs n'est pas nouvelle. Depuis longtemps elle est étudiée au Dominion, aux Etats-Unis et dans divers pays étrangers. Mais pour ne m'occuper plus particulièrement que du Dominion, j'ai sous la main, monsieur l'Orateur, quelques citations que je lirai à la Chambre avec votre permission, simplement pour démontrer que la question n'est pas neuve, qu'elle a appelé l'attention de divers gouvernements avant que le Gouvernement actuel fût au pouvoir. La première citation que je vais lire vient du hansard en date du 5 mai 1913. J'ai le volume sous les yeux et, si on le désire, je pourrai lire le contexte. La citation est empruntée au discours prononcé par le représentant de Portage-la-Prairie à cette époque (M. Meighen) qui disait (page 9317) :

Nous avons toutes les preuves de l'existence d'un monopole dans l'exercice arbitraire du pouvoir auquel nous avons dû nous soumettre jusqu'à présent. Je sais que le Gouvernement s'est occupé de cette affaire et qu'il a déployé de l'énergie. Je sais aussi qu'il n'est pas possible d'adopter les anciennes tactiques avec l'espoir de triompher de cette association. Nous ne pouvons pas espérer remporter la victoire en nous servant des armes anciennes. De quelle manière pourrions-nous réussir ?

Et après une remarque présentée par l'honorable M. Pugsley, le très honorable député (M. Meighen), ajoute : (page 9318)

L'honorable député dit que ces augmentations ont eu lieu depuis un an et demi environ. Elles ont commencé avant ce temps-là. Je ferai observer à mon honorable ami que le couronnement de l'œuvre de la conférence des armateurs de l'Atlantique-Nord ne remonte pas à un an et demi seulement. Cette conférence a mis la dernière main à son œuvre pendant que l'honorable député était ministre des Travaux publics.

Il faisait allusion à l'honorable M. Pugsley.

C'est du temps de l'ancien ministère qu'elle a formé son arsenal et fourbi ses armes. C'est durant toutes ces années-là qu'elle s'est hardiment mise en mesure de recueillir les avantages dont elle jouit maintenant. Elle a agi au grand jour. Elle a fait en sorte de chasser des mers les navires irréguliers et tout ce qui pouvait lui faire concurrence.

M. EULER : En quelle année était-ce ?

M. FORKE : En 1913. Je lis ces citations pour indiquer qu'une situation analogue à celle qui existe aujourd'hui existait autrefois et que de nombreuses demandes ont été faites à diverses époques pour qu'on s'occupe de ce problème. Tout le monde apparemment, a reconnu l'existence du mal. En 1914, l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton) a été envoyé en Angleterre pour étudier la question et, après une enquête approfondie, il ne semblait pas entrevoir de perspectives bien brillantes. Il est revenu et on n'a rien fait à cette époque. En 1918, la commission royale des Dominions fit rapport qu'il existait une coalition d'armateurs exploitant leurs navires au détriment de l'intérêt public et qu'un