

bestiaux avant que le bateau quitte le quai. Mais ils disent "Nous avons vu dans les journaux et ces gens que nous avons vus nous ont dit, —c'était vrai,—que le Gouvernement avait aidé cette maison, qu'il organisait cette consignment et qu'il appuyait la société". Certes oui le gouvernement l'appuyait dans ce sens qu'il avait aménagé le bateau. Tous les gouvernements ont dépensé pas mal d'argent en secours de toutes sortes depuis quelques années. Or jamais il n'y eut de cas plus méritoire que celui-ci. Je demande au premier ministre de même qu'au ministre du Commerce et au ministre de l'Agriculture qui sont à la tête des départements le plus spécialement concernés, de voir s'il ne serait pas possible de trouver le moyen d'aider tout de suite ces gens-là qui sont actuellement dans une situation excessivement précaire.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance

SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides sous la présidence de M. Tummon.

SUBVENTIONS AUX PAQUEBOTS-POSTES ET AUX NAVIRES

Crédit supplémentaire pour les subventions aux navires océaniques et aux caboteurs, et pour aider au transport du bois de construction de Churchill au Royaume-Uni, \$209,036.

L'hon. H. H. STEVENS (ministre du Commerce): Monsieur le président, je suis bien sûr que tous les honorables membres du comité regrettent le malheur qui est arrivé à un certain nombre de cultivateurs de la partie ouest de l'Ontario et dont l'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Elliott) a parlé avant la suspension de la séance. Je puis même ajouter que, pour ma part, j'approuve ce qu'il a dit à l'adresse des personnes responsables des pertes subies. A titre de ministre du Commerce, j'ai à exprimer mon opinion sur la question de responsabilité en cette affaire. Voici les faits.

Depuis deux ou trois ans, des exportateurs canadiens de bestiaux nous ont souvent demandé de leur obtenir plus d'espace sur les navires. Les propriétaires de navires hésitaient à équiper ces derniers en vue du transport des bestiaux. Ils m'ont dit, ainsi qu'à d'autres sans doute, que l'une des raisons qui les faisaient hésiter à équiper ainsi leurs navires était le chiffre élevé du coût initial, et qu'ils ne pourraient le faire à moins qu'on ne leur garantît un certain nombre de voyages. Ils m'ont aussi dit qu'ils avaient été jusqu'ici tellement désappointés par le défaut de continuité des exportations qu'ils ne voulaient plus

courir de risque. C'est pourquoi l'on a beaucoup manqué de navires pour l'exportation des bestiaux en 1931 et aussi durant l'hiver et le printemps de 1932-1933. Or, le ministère du Commerce, au moyen d'un crédit voté par la Chambre des communes et à la connaissance du Parlement, décida d'aider à l'installation de stalles dans les navires transportant des bestiaux de l'autre côté de l'Atlantique; seize navires furent ainsi équipés, les uns en 1931, les autres en 1933. Treize ou quatorze furent équipés en 1933. Voici ce que fit le Gouvernement ou plutôt le ministère du Commerce. Nous devions payer une certaine somme pour les frais d'installation des stalles. Chacune coûtait de \$12 à \$16. Je pense que le coût moyen de chacune fut d'environ \$12. Dans presque tous les cas, la compagnie d'expédition maritime s'engage à faire au moins trois voyages. Cela revenait à environ \$4 par tête pour chaque navire. Nous avons fait cela dans un grand nombre de cas. Cependant l'espace sur ces navires était en grande partie contrôlé par des courtiers de Montréal et par certains exportateurs de l'Ouest.

L'an dernier, après que nous eûmes équipé un certain nombre de navires, on nous demanda de le faire pour quelques autres. Nous pensions tout d'abord que nous en avions équipé un nombre suffisant, mais on s'efforça de nous démontrer qu'on avait besoin d'autres navires. Nous en cherchâmes sans en trouver. Plus tard, vers le milieu de l'été, la Richelieu Corporation, dont l'honorable député a parlé, nous demanda de l'aider à équiper deux navires. Je crois qu'au début elle demanda d'équiper trois navires. J'informai ces gens que je les aiderais de la même façon que j'avais aidé les autres pourvu qu'ils pussent établir qu'ils feraient l'exportation des bestiaux durant un temps suffisamment long. En même temps la Richelieu Corporation avait envoyé à Londres un représentant qui avait fait des arrangements avec les autorités du port qui s'étaient engagées à leur assurer de l'espace dans les parcs à bestiaux à Londres. Il y avait plusieurs années que des Canadiens avaient essayé d'obtenir des autorités du port de Londres de permettre l'accès de ce port aux bestiaux canadiens, mais ils n'avaient pas réussi jusqu'ici. La raison était qu'il n'y avait pas de navires transportant des bestiaux directement du Canada à Londres, et les autorités du port ne voulaient pas avoir d'abris à bestiaux dans le centre du port, prétendant que cela présentait des inconvénients. Néanmoins les représentants de cette compagnie, sans être autorisés ni aidés par le Gouvernement, et agissant de leur chef, allèrent faire des arrangements à Londres avec les autorités de ce grand port pour l'établissement de ces abris à bestiaux. Au point de