

Un certain nombre de plus petits vaisseaux ont été engagés dans le commerce du grain sur les lacs d'en haut; ils ne conviennent pas à la route du St-Laurent, étant d'un genre de construction qui les rend inaptes à passer par les canaux du St-Laurent avec un cargaison complète.

Pour atténuer la crise aiguë du combustible qui sévit la saison dernière, on employa des vaisseaux de la flotte à transporter du charbon des forts anglais au Canada; la quantité de charbon ainsi transportée a été de 108,139 tonnes.

Le déficit provenant du service de passagers aux Indes occidentales en 1922 s'est élevé à \$265,320.96, non compris les intérêts et la dépréciation. Ce service a été établi en vertu de l'arrangement commercial entre le Canada et les Indes occidentales, et comme compensation on a reçu des gouvernements des îles Bahamas, de la Jamaïque et du Honduras britannique des allocations se montant en tout à \$59,090. L'idée, en plaçant sur cette route des bateaux de la marine marchande du gouvernement canadien, était de sauvegarder pour des voies canadiennes le trafic canadien qui passait par les ports américains et aussi de s'emparer de tout le trafic qui pourrait se présenter. Une preuve que ce trafic n'est pas à dédaigner, c'est que le Pacifique Canadien a maintenant des vapeurs sur cette route.

Le service australien de la marine marchande du gouvernement canadien a été inauguré en février 1921 dans les intérêts du commerce canadien, au développement duquel il a beaucoup aidé. On a supprimé en mars 1921 l'allocation annuelle de \$140,000 que l'on octroyait auparavant à la New Zealand Shipping Company.

Ces navires ont eu, ces années dernières, leur bonne part du transport du bois d'exportation, mais ce trafic a diminué récemment. On a fait des arrangements en vue du trafic du bétail entre le Canada et la Grande-Bretagne que l'on s'attend devoir augmenter comme résultat des nouveaux règlements du gouvernement impérial pour l'admission du bétail canadien en Grande-Bretagne.

Le bureau d'administration a fait plusieurs recommandations importantes, entre autres que les intérêts dus au gouvernement ne soient considérés payables que dans le cas où ils seraient couverts par les gains, en tenant compte de la dépréciation. Ce remboursement des intérêts devant s'étendre sur une période de cinq ans. Sur les billets maintenant en possession du gouvernement, le déficit serait ainsi réduit de \$4,263,952 par année.

Naturellement cela ne soulagerait pas le trésor public; ce ne serait qu'un changement dans la tenue des livres.

Mais l'administration recommande encore que la valeur supputée des bateaux soit réduite au prix que l'on peut considérer comme le coût de reconstruction à l'heure qu'il est, et qu'ils estiment à \$50 la tonne, poids lourd, au lieu de \$191 la tonne qu'ils ont coûté.

Je remarquerai encore ici que les obligations du gouvernement n'en seraient pas moindres; ce serait encore question de tenue de livres.

Le bureau d'administration pense encore à se défaire d'un certain nombre de petits navires de la flotte qui ne pourraient servir au trafic d'outre-mer en concurrence avec des navires de plus grandes dimensions, et qui, tout en étant bons pour le trafic côtier, ne peuvent cependant servir au commerce à l'intérieur du Canada à cause de leur trop grand tirant d'eau pour les canaux et de leur genre de construction. Le cabotage canadien est assez limité, et le bureau d'administration est sous l'impression qu'on a trop de ces petits vaisseaux qu'on ne peut utiliser à bon escient, et que de s'en servir pour le trafic d'outre-mer pourrait entraîner de lourdes pertes.

Il n'y a rien dans ce rapport du bureau d'administration qui réponde à la question au sujet de l'opportunité de nommer un agent de douanes à New-York pour s'occuper du fret faisant le trajet de l'Est à l'Ouest, de Vancouver à Halifax ou à d'autres ports de l'est, et des ports de l'est à Vancouver via le canal de Panama, lorsqu'il y a lieu d'arrêter et de rompre charge à New-York.

Quant à moi personnellement, je puis me déclarer en faveur d'établir un poste de douanes à New-York pour faciliter cette opération. Le Gouvernement n'a pas encore pris de décision définitive et est à étudier la question à plusieurs points de vue; je comprends que les chemins de fer pourraient par là éprouver quelques pertes, mais je doute qu'ils en soient affectés d'une façon sensible. Comme l'ont dit quelques-uns des honorables sénateurs au cours de la discussion, par ce moyen, beaucoup de fret ferait le trajet de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est, qui ne se serait jamais déplacé autrement à cause des taux élevés des chemins de fer. Je crois que nous devrions considérer cette question à un point de vue très large; et en dernier ressort, nos chemins de fer bénéficieraient de tout ce qui contribuera à augmenter la prospérité du Canada.

Quand viendra le temps pour le Cabinet de discuter cette question d'une façon définitive et de prendre une décision, je ferai part à mes collègues des suggestions et des représentations qu'on a faites dans cette Chambre.

L'honorable M. REID: Quelques-uns de ces navires ont été construits pour servir aussi au transport de passagers; il y en a, dans le moment, sur la route des Indes occidentales, que l'on annonce en vente pour le premier août, c'est-à-dire justement dans le temps où l'on pourrait les utiliser sur cette route, pour la saison des touristes. Pourrais-je demander à l'honorable leader de la Chambre s'il a l'intention de s'occuper personnellement de cet aspect de la question et d'en parler à ses collègues du cabinet pour les engager, si possible, à donner à ces bateaux au moins un essai d'un an? Selon moi, ces vaisseaux qu'on a équipés pour transport de passagers peuvent être utilisés de cette façon; les pertes, s'il y en avait, ne seraient pas très grandes; et, de fait, je ne crois pas qu'on y perdrait. La nomination d'un officier des douanes à New-York, outre qu'elle tendrait à resserrer les liens d'amitié entre l'Est et l'Ouest, rendrait aussi de grands services à ces deux sections du pays, et fournirait aux habitants de la Colombie britannique l'occasion de se rendre à New-York et d'obtenir des marchandises expédiées soit par voie de New-York ou par voie du Canada.