

C'est le transport des marchandises qui constitue la meilleure source de revenu. Aussi, je ne comprends pas qu'on veuille porter une attention particulière au transport des voyageurs au détriment du transport des marchandises. Cette question est doublement importante si l'on songe que nous avons également une marine marchande. Nous voulons que cette marine transporte des passagers, d'où qu'ils viennent. Le trafic des voyageurs est rémunérateur pour les bateaux, mais non pour les chemins de fer. En conséquence, nous voulons tout le trafic possible pour notre marine marchande. Je ne puis souscrire à la théorie qu'il est avantageux de confier les marchandises transportées par nos chemins de fer nationaux à la ligne White Star, afin d'obtenir en retour quelques immigrants arrivant par ses bateaux. Je suggère au ministre qu'il devrait s'efforcer d'obtenir toutes les marchandises qu'il pourra pour sa propre ligne; c'est ainsi qu'il obtiendra un plus grand nombre de passagers pour ses lignes océaniques.

M. DUFF: J'aimerais à poser une autre question. La somme de \$1,700,000 n'apparaît pas dans l'état financier de 1922. A quel moment cette somme fut-elle accordée par le Gouvernement à la marine marchande du Canada?

L'hon. M. GRAHAM: Si je me rappelle bien, ce fut en novembre. Un mandat du Gouverneur général fut délivré pour 1 million de dollars. La somme de \$700,000 fut ensuite ajoutée aux crédits qu'on a votés il y a quelques jours. Je m'imagine que ces deux montants étaient destinés à payer les dettes accumulées au cours de l'année dernière.

M. DUFF: Ces versements furent effectués avant le 31 décembre 1922, date du dernier état financier?

L'hon. M. GRAHAM: Pas du tout. La somme d'un million a sans doute été payée avant cette date, mais les autres sept cent mille dollars ont été votés par la Chambre l'autre soir seulement.

M. DUFF: Cete somme n'a pas encore été payée?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais le dire, je ne le sais pas.

M. DUFF: Elle n'a pas été payée en 1922?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. DUFF: L'état financier ne mentionne qu'une somme d'environ 4 millions, payée par le Gouvernement à la marine marchande. Nous avons voté \$4,200,000 à la dernière session et il y a eu un mandat du Gouverneur

[Le très hon. M. Meighen.]

général pour un million, mais l'état n'indique que \$4,750,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il se peut que cette somme n'ait pas été payée avant le 31 décembre, car le mandat ne fut accordé que tard dans l'automne. Naturellement, c'était pour solder des comptes de 1922.

M. WOODSWORTH: A titre de représentant d'une circonscription de l'Ouest, je désire insister sur le fait que cette question n'est pas simplement d'ordre local, ou d'intérêt pour les gens de l'Est. Il devrait être bien compris, il me semble, que la marine marchande du gouvernement canadien est une partie essentielle du grand système de transports dont les chemins de fer nationaux constituent la partie principale. On a soulevé deux points au cours de ce débat, dont l'un a trait à l'utilisation que l'on peut faire de ces bateaux. Bien que certains honorables députés aient insisté sur ce point, il n'a pas été prouvé que ces navires ne conviennent pas au commerce, ou ne pourraient pas y être facilement adaptés. Mais la plus forte objection, que l'on n'a pas cherché à déguiser, est plutôt basée sur l'opposition de la part de certains députés au principe de la nationalisation. Pour ma part, j'ai été très heureux d'entendre le ministre nous assurer qu'on se proposait de faire un essai loyal de la marine marchande du gouvernement canadien.

En visitant quelques-uns de ces vaisseaux et en conversant avec les officiers et les hommes d'équipage, j'ai été frappé par le fait qu'il s'est déjà développé chez eux un fort esprit de loyauté envers le service de l'Etat. En outre, quelques-uns de ces hommes, qui sont au courant de l'histoire maritime des provinces de la côte, m'ont représenté que nous devrions maintenir notre marine marchande du Gouvernement, comme une sauvegarde contre la coalition des transports, qui s'est formée sur la côte de l'Atlantique. Ils disent qu'il y a quelques années, un grand nombre de nos marins furent pratiquement chassés des eaux canadiennes à cause de l'encouragement accordé aux autres bateaux, que l'on désignait ordinairement sous l'appellation de "navires norvégiens". Plus tard, le même groupe qui avait aidé les Norvégiens devint intéressé dans les industries de l'acier et du charbon et reçut des faveurs spéciales au détriment des marins canadiens. Plus récemment encore, on a employé des équipages orientaux dans le cabotage. On devrait aussi remarquer particulièrement que ces mêmes gros armateurs ont aujourd'hui étendu le théâtre de leurs opérations sur les Grands lacs, comme le démontrent les rapports de la