

Le très hon. M. MEIGHEN: Je maintiens qu'on aurait assez de 2½ p. 100.

M. MARLER: Alors vous voudriez simplement réduire le chiffre inscrit aux livres?

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfaitement; nous saurions mieux à quoi nous en tenir quant aux pertes.

M. MARLER: Je trouve qu'il y a un peu trop de théorie dans les propos de l'honorable représentant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si mon langage est purement spéculatif, alors l'inscription sur les livres de compte n'est pas réelle non plus. Je prétends que la perte accusée est plus grande que la perte réelle parce qu'une allocation de 2½ p. 100 pour la dépréciation, au lieu d'entre 4 et 5 p. 100,—je crois que c'est entre 4 et 5,—suffit à compenser tous les frais d'établissement dans vingt-cinq ans, et les navires devraient servir bien plus longtemps que cela.

M. DUFF: L'honorable représentant permettra-t-il un mot d'explication? Il a raison de dire que 2½ p. 100 soldera les frais d'établissement au bout de trente ans.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vingt-cinq.

M. DUFF: Mais il faut compenser la dépréciation pour d'autres raisons encore. Par exemple un navire peut rarement être assuré à sa pleine valeur et en prévision de la perte d'un ou de plusieurs au cours des trente ans la compagnie devrait verser certains fonds au compte de la dépréciation pour compenser la différence entre le prix de revient des navires et leur valeur assurée. Voilà, entre autres raisons, pourquoi il est nécessaire de réserver, en vue de la dépréciation, plus de 2½ ou 4 p. 100. Autre raison; dans le cours des vingt-cinq ans on sera peut-être obligé de faire des déboursés extraordinaires pour la réparation des chaudières et des machines en vue de quelque autre objet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Eh bien, je reconnais une certaine valeur à la première raison; mais je n'en attribue pas à la seconde; en effet, toute dépense du genre est comprise dans les frais annuels.

M. DUFF: Non pas les déboursés extraordinaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas bien pourquoi. Quoi qu'il en soit, j'ai voulu démontrer que ces chiffres donnent pour le moins une idée juste des pertes actuelles. Et comme c'est absurde, au fond, d'imputer des intérêts de 5½ p. 100 sur le prix payé en temps de guerre, surtout lorsqu'il s'agit de quarante-

[M. Marler.]

cinq navires que forcément on a construits pour les fins de la guerre. C'est à la guerre qu'il faut attribuer cette dépense; on ne peut pas en tenir compte lorsqu'on cherche à déterminer quelles sont nos pertes et à décider s'il faut continuer.

J'ai une autre plainte à formuler: il me semble que nos navires nous rapportent moins qu'ils ne devraient. Je n'ai jamais grande confiance en une entreprise dont la direction est confiée à des gens qui ne lui sont pas sympathiques. Avant notre acquisition du Grand-Tronc on pouvait comprendre que ce dernier donnât son trafic maritime à une ligne américaine et à la ligne White Star; seulement, depuis que le Grand-Tronc fait partie de notre réseau national il n'y a pas d'excuse à pareille conduite; s'il y en a une je voudrais l'entendre. C'est la marine marchande canadienne qui devrait faire les transports qu'on donne aujourd'hui à la ligne White Star; ce commerce ajouterait aux recettes non seulement de la marine mais des chemins de fer aussi. Pourquoi ces expéditions sont-elles confiées à d'autres? On m'apprend,—j'espère qu'il y a erreur, que la situation est changée,—qu'à l'heure qu'il est on n'a pas encore commencé à utiliser la marine de l'Etat pour ce mouvement. Si nous avions le trafic que le Grand-Tronc donnait à la ligne White Star et qui aujourd'hui devrait être acquis à la marine marchande canadienne, notre situation financière serait bien améliorée; peut-être même aurions-nous une balance du bon côté. Je ne vois pas bien pourquoi ceux qui sont capables de l'administration d'une voie ferrée n'auraient pas les aptitudes voulues pour l'administration d'une marine marchande. L'expérience des trois dernières années a démontré, ce me semble, qu'un chemin de fer peut être administré par un conseil de direction formé d'hommes d'affaires, alors même que le réseau serait la propriété de l'Etat. Quel est l'obstacle insurmontable qui empêche de gérer une marine de commerce quand il faut qu'elle soit administrée en rapport avec un chemin de fer?

En présentant les remarques que je viens de faire, j'ai voulu exposer au comité les raisons qui avaient poussé l'ancien ministère à adopter la ligne de conduite qu'il a prise, et afin de donner à nos honorables collègues une idée de ce que nous avons réellement, au lieu de penser, comme on leur fait trop souvent croire, que ce que nous possédons n'a aucune valeur. Le ministre de l'Agriculture s'écrie: "Oh, ils sont trop lents; ils ne vont pas assez vite". Or, la vitesse de ces navires varie entre 11½ et 13, ou 11 au minimum. Ce n'est pas moi qui l'invente; la vitesse de cha-