

est maintenant répandue que le Gouvernement est prêt à recevoir des offres pour les petits navires. Si nous gardons les gros et si nous nous efforçons vraiment de les utiliser, nous rencontrerons le pavillon canadien en différentes parties du monde.

M. DUFF: Le ministre a dit hier soir que, pendant les trois premiers mois de 1923, l'exploitation des navires a causé une perte de \$457,770.13. Sir Henry Thornton a publié un état concernant la période antérieure au 31 décembre 1922, état qui embrasse certaines inscriptions. Je ne l'ai pas sous la main, mais le ministre le trouvera peut-être. Néanmoins, j'ai mes notes. Au compte des profits et pertes, le ministre verra certaines sommes. L'une a trait aux créances à encaisser, qui ne peuvent être que des frets dus aux différents navires en armement. Elle est de \$840,063.31. Du côté du passif, il y a une somme de \$346,159.63 pour voyages inachevés, ce qui ne peut représenter, si je comprends bien, que la dépense probable de ces navires. S'il en est ainsi, ces deux inscriptions accusent un bénéfice de \$493,904.28. Je demande une explication à ce sujet. Le ministre déclare que les opérations pendant ce trimestre se sont soldées par un déficit d'à peu près \$457,000; cependant, si ces deux inscriptions sont exactes, il y a apparemment un bénéfice de \$493,000.

L'hon. M. GRAHAM: Quelques-unes des sommes à encaisser d'après ces écritures peuvent se trouver dans des banques de l'autre hémisphère. Les pertes dont parle mon honorable ami sont celles du 1er janvier au 31 mars de l'année courante. Les autres proviennent de l'an dernier.

M. DUFF: Cela ne saurait être, car l'inscription porte "Solde pour voyages inachevés."

L'hon. M. GRAHAM: Elle se rapporte à l'an dernier.

M. DUFF: Mais, les navires étaient encore en route et ils ont dû terminer leur voyage cette année.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit de voyages complets.

M. DUFF: Quelque chose cloche quelque part.

L'hon. M. GRAHAM: Cette somme représente, je le suppose, le coût des voyages inachevés.

M. DUFF: Voyages qui ont dû prendre fin pendant les trois premiers mois de cette année, n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM: Vous avez peut-être raison. Ce n'est, j'imagine, qu'une estimation du coût des voyages inachevés.

M. DUFF: Fort bien. Maintenant, que représentent les \$840,000 de créances à recouvrer. Ont-ils trait à des voyages inachevés ou à des voyages complets pour lesquels des frets sont impayés?

L'hon. M. GRAHAM: J'imagine que ce sont en grande partie des frets que d'autres compagnies n'ont pas acquittés. Il peut s'agir d'un échange de marchandises dont le réseau de l'Etat en d'autres lignes n'aurait pas payé le fret.

M. DUFF: Une partie de la somme ne représente-t-elle pas des voyages inachevés?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne le pense pas.

M. DUFF: Dans ce cas, les navires qui n'ont pas complété leur voyage n'ont-ils pas de frets à défalquer de ces \$840,000.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne l'affirmerais pas.

M. DUFF: Il est une autre question que je voudrais tirer au clair. Je constate qu'hier soir, le ministre a parlé du paiement de \$500,000 d'intérêt à même le surplus d'un million qui apparaissait le 31 de décembre 1920. A-t-il d'autres renseignements à ce sujet?

L'hon. M. GRAHAM: Je m'aperçois que j'ai été trop modeste. Si je me souviens bien, nous ne nous entendions pas hier soir au sujet du million sur lequel on avait payé \$500,000 à titre d'intérêt. Chaque fois que les recettes de ces navires dépassent les dépenses, l'excédent sert à payer l'intérêt des billets des compagnies que le Gouvernement détient. Tout le million a été employé au paiement de l'intérêt.

M. DUFF: Quand?

L'hon. M. GRAHAM: D'après l'état qui se trouve à la page 17 du rapport annuel de 1922. Ainsi, tout le million dont il s'agissait hier soir a été remis comme intérêt sur les billets que le Gouvernement détient.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par les navires qui avaient un excédent?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je désirerais dire un mot au sujet de la raison que le ministre a donnée pour confier les marchandises transportées par le chemin de fer national à la ligne White Star. Il dit que la compagnie des chemins de fer nationaux désirait avoir sa part du trafic d'immigration. Je ne crois pas que le service des voyageurs soit bien rémunérateur pour un chemin de fer. Il est vrai qu'il vaut mieux transporter le nombre maximum de passagers que les trains peuvent accommoder, mais ce n'est pas sur cela qu'une compagnie doit compter obtenir ses bénéfices.