

auront près de mille pieds, ce qui leur permettra de recevoir d'un seul coup tout ce qu'un remorqueur pourra traîner. Que ce soit un cas de faillite ou non, les allemands auront ce canal. Pendant ce temps-là ils prétendent être pauvres et disent ne pas pouvoir payer pour les dommages qu'ils ont causés.

En France, j'ai été très surpris de constater qu'il y avait 4,500 milles de rivières navigables et 3,000 milles de canaux. La profondeur maximum de ces derniers est de 8 pieds et la profondeur moyenne varie entre 5 pieds et 18 pouces seulement. Il y a en France, 19,000 hommes, 10,000 femmes et 16,000 enfants qui n'ont d'autre logis que les cabines aménagées sur les chalands qui parcourent ces canaux. On y a construit aussi des écuries, car on emploie pour mode de transport, 20,000 chevaux, 12,000 petites mûles appelées "bardots" et 10,000 baudets. La marchandise pesante est transportée par ces canaux, à meilleur marché qu'elle ne pourrait l'être sur les chemins de fer américains. Chaque matin, les baudets sont sortis de ce que l'on est convenu d'appeler l'écurie, bien que ce ne soit pas plus grand qu'une table ordinaire; on attache une corde sur chacun d'eux et ils commencent leur travail à une vitesse de 2 milles et demi à l'heure, guidés par les hommes qui les mènent à la parole seulement. Lorsqu'ils arrivent à une écluse, les baudets sont embarqués sur le chaland et on leur donne à manger pendant le trajet. Ensuite ils reprennent leur tâche. La femme est en bas, préparant les repas et prenant soin des enfants. Ces gens-là passent toute l'année sur ces bateaux qui leur appartiennent. Quelques-uns possèdent jusqu'à trois chalands; dans ce cas le propriétaire reste sur l'un d'eux d'où il dirige les opérations des deux autres. En France, ce genre de transport est peu coûteux.

La question de la prospérité du pays, tient une large place dans le discours du Trône. Il y a dans notre histoire moderne, un fait étonnant mais très significatif: C'est que la prospérité au Canada suit le parti libéral tout aussi sûrement que l'inertie est le partage du parti conservateur. Nous en avons des preuves, mais le baromètre du commerce, au Canada, n'est autre que le cours des actions du Pacifique-Canadien. Sous le gouvernement de sir Wilfrid Laurier, la cote de la Bourse varia de 62½ à 283. Les conservateurs arrivèrent au pouvoir et les prix courants tombèrent jusqu'à 122. Heureusement pour le Pacifique-Canadien, il y a eu un autre changement de gouvernement, et les actions reprennent leur marche ascendante. Il a suffi

d'une année pour qu'elles remontent à 150. Voici un diagramme des opérations de la Bourse, indiquant que de 1896 à 1911 ces actions montèrent jusqu'à 283 et qu'après cette date elles ont dégringolé jusqu'à 122.

L'honorable M. BRADBURY: Parlez-nous des compagnies maritimes canadiennes dans ce temps-là.

L'honorable M. CASGRAIN: Oh! elles étaient pauvres.

L'honorable M. BENNETT: Vous êtes cruel.

L'honorable M. CASGRAIN: Je crois qu'une commission royale a été nommée pour se renseigner sur les agissements des armateurs et des compagnies de transport sur les Grands-Lacs. C'est une question très sérieuse. Il s'agit non seulement des propriétaires de navires, mais de tout chantier de construction sur le Pacifique, l'Atlantique, les Grands lacs et le fleuve St-Laurent. J'ai rencontré aujourd'hui quelques propriétaires de ces chantiers et ils m'ont dit qu'ils ne pouvaient pas obtenir de commandes d'aucune sorte parce les gens sont dans l'incertitude quant aux conséquences de cette enquête.

Honorables messieurs, quel est celui, parmi vous, qui bâtirait une maison, sachant qu'un autre en fixera le prix du loyer?

Les chantiers de construction ont traversé une crise. En raison des conditions actuelles, le Canada fait construire en Angleterre 40 navires pour le service des lacs et du fleuve Saint-Laurent contre un seul dans nos propres chantiers. Pourquoi? Parce que les quarante autres entreront chez nous sans payer de douane. Est-ce là ce que vous entendez par la protection? Les Etats-Unis n'enregistrent aucun navire sans qu'il ait été construit chez eux et que son propriétaire soit citoyen du pays, et les permis de cabotage ne sont accordés qu'à ces conditions. Si un navire américain subit des avaries dans une eau étrangère et qu'elles soient réparées en dehors de son pays, un droit de 50 pour 100 est imposé sur ces réparations, y compris non seulement les salaires, matériaux, droits de dock et location du bassin de radoub mais aussi les honoraires de l'inspecteur. Si donc un navire américain subit des avaries sur nos Grands lacs ou ailleurs dans nos eaux, il se contente de les réparer sommairement, juste assez pour lui permettre de gagner les eaux américaines et nous perdons ainsi ces travaux que nous pourrions exécuter. J'ai dit que 40 navires étaient en construction dans les chantiers d'Angleterre. Si nous les avions construits au Canada—je vois que cela intéresse l'ancien ministre du Travail, (l'honorable M. Robertson)—nous au-