

une observation dans ce sens, l'autre jour, à un des éleveurs. On n'a objection au service de ces petits bateaux que pour ce qui concerne le transport du grain. Les autorités qui président à un de nos éleveurs à Port-Colborne ont demandé qu'il leur fût permis d'imposer aux plus petits navires un droit supplémentaire pour les fins de déchargement. Nous les avons priées de nous dire la raison de cette enquête, car il me semblait étrange qu'un éleveur de l'Etat imposât aux navires de l'Etat un taux plus élevé pour ces fins-là. Elles m'ont prouvé, d'une façon concluante, que c'était parce que les plus grands navires pouvaient décharger leurs cargaisons deux fois plus vite que ceux de faible tonnage, attendu qu'ils pouvaient se servir des deux grues. Je n'entrerai pas davantage dans les détails. Nous tenons à faire tout le possible pour répondre à l'intention exprimée par l'ancienne commission et la commission actuelle, c'est-à-dire pour arriver à vendre les plus petits navires et pour tirer, en attendant, le plus grand avantage des plus grands navires que nous possédons.

M. MACLEAN (York-Sud): J'approuve en grande partie ce que vient de dire l'honorable ministre, mais je proteste contre l'attitude du député de Lunenburg (M. Duff), non à cause de son opposition au réseau national, mais parce qu'il a cherché à le discréditer sous prétexte que les navires construits par ordre du gouvernement fédéral ont trompé notre attente.

M. DUFF: Ce sont deux sujets distincts.

M. MACLEAN (York-Sud): Distincts, sans doute; mais on a cherché à les associer afin de nuire au réseau national. On a pensé qu'en démontrant l'insuccès de l'exploitation de ces navires on discréditerait le réseau national, qui est exploité en rapport avec la marine. On reconnaît de plus en plus que le Canada a très bien fait d'acheter ces chemins de fer. Je crois donc qu'il faudrait conserver les navires nécessaires au trafic qui intéresse ce réseau. En matière de transport la navigation est un complément des chemins de fer; voilà pourquoi le gouvernement, qui a promis de faire un essai loyal de l'exploitation du réseau de l'Etat, devrait appliquer ce principe aux navires que nous possédons et qui nous ont coûté si cher. Il est certain que quelques-uns peuvent être exploités avec succès et aider à la solution du problème du transport. Le Gouvernement devrait donc les utiliser quand même il lui en coûterait quelques deniers, car je suis persuadé que désormais le réseau national va représenter un actif précieux pour le pays. Si

[L'hon. M. Graham.]

ces navires peuvent être exploités avec succès, et je me demande pourquoi ils ne devraient pas l'être, ils constitueront un accessoire important du réseau national et nous feront voir que nous n'aurons pas eu tort de nationaliser nos chemins de fer. J'ai confiance que désormais le résultat de leur exploitation va surprendre le public. Comme je le déclarais ici il y a quelque temps, le plus grand réseau de chemin de fer qui existe aujourd'hui dans le monde appartient aux citoyens du Canada, qui en sont les seuls actionnaires. Aux Etats-Unis, les grands chemins de fer ne peuvent espérer se maintenir que si le Gouvernement leur vient en aide, ils ne peuvent plus se procurer par eux-mêmes assez d'argent pour assurer leur succès. A tout considérer, nous avons donc absolument raison de nous féliciter de notre réseau national. Quant à nos navires, je ferai remarquer au député de Lunenburg que ce ne sont pas des "tramps". J'ai été étonné de l'entendre parler hier soir de ces navires comme de navires de catégorie inférieure, de navires d'aventure, dont il avait honte. Je suis heureux qu'on les ait appréciés autrement aujourd'hui; il n'y a pas lieu de les considérer comme des "tramps".

M. FORKE: On peut très bien dire cela des steamers.

M. DUFF: Comment les appelleriez-vous?

M. GERMAN: Que l'honorable député se rende bien compte qu'un navire sans ligne régulière n'est pas nécessairement d'ordre inférieur.

M. MACLEAN (York-Sud): Je sais très bien ce qu'il faut entendre par un navire "tramp". On a cherché à démontrer que si les navires étaient placés sous la direction d'une compagnie qui en organiserait convenablement le service, ils répondraient beaucoup mieux aux exigences du commerce.

Un navire "tramp" est censé prendre son chargement à la cueillette, se rendre d'un endroit à l'autre à la recherche d'une cargaison et lorsqu'on désigne ainsi nos navires, je suppose que c'est là ce qu'on veut dire. Et c'est à cette appellation que je m'oppose.

Je le répète, nos navires ne sont pas d'ordre inférieur, eu égard à ce qu'ils nous ont coûté. Les Etats-Unis en ont plusieurs qui ne valent pas grand-chose et celui qui est à la tête de leur flotte marchande a recommandé l'adoption par la nation d'une ligne de conduite à leur égard. Nous ne vendrons pas nos navires comme s'ils n'étaient que de la ferraille. Gardons-les jusqu'à ce que nous puissions les faire servir à un usage légitime. La nouvelle