

de ces deux cent vingt-six navires leur a coûté \$700,000, soit 160 millions, en tout. Ils ont été mis au rebut une fois terminés. Bref, le gouvernement américain a plus dépensé pour ces navires en bois que n'a coûté toute la marine marchande canadienne. Je ne puis dire de mémoire combien les Etats-Unis ont construit de ces vaisseaux de bois et de béton, mais un grand nombre qui ont également été mis de côté une fois achevés. Le service maritime de la république américaine est aujourd'hui d'environ de 2,250,000 tonnes, ce qui ne représente qu'une faible partie des navires qu'elle a mis en chantier. Elle a construit des vaisseaux se chiffrant à 11,000,000 de tonnes à un moment où les nôtres n'atteignaient que 300,000 tonnes. Mes statistiques peuvent être inexactes.

M. DUFF: 350,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Ces 11,000,000 de tonnes ont coûté au gouvernement américain \$3,500,000,000, et les navires qu'il a mis au rebut lui ont occasionné des pertes colossales. Il ne s'est pas encore libéré parce qu'il a été obligé de faire avec des compagnies de construction maritime, des marchés qu'il lui faudra régler. Quant aux 2,250,000 tonnes de navires qu'il exploite, ses pertes sont de 50 millions par année, indépendamment de l'intérêt sur le coût et de la dépréciation. La construction maritime des Américains se monte aujourd'hui à 20 millions par mois, soit 240 millions par année.

M. JACOBS: N'ont-ils pas mis leurs navires en vente?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pense qu'ils ont vendu leurs navires de bois comme rebuts. Mais ils n'ont pas les mêmes raisons que nous pour avoir une marine marchande. Ils n'ont pas de chemins de fer nationaux à exploiter en concurrence avec un réseau particulier considérable. Ils sont en tout autre posture. Ils n'ont pas entrepris la construction de leur marine marchande aussi sagement que nous. Leur exploitation s'est faite sur une bien plus grande échelle et beaucoup plus défectueuse. En outre, l'usage qu'ils ont ensuite fait de leurs navires ne saurait nullement être comparé à l'emploi raisonnable que nous avons fait des nôtres.

J'allais dire quelques mots de l'effet que nos chemins de fer nationaux auraient à cet égard. Certains députés nous conseillent de nous débarrasser de ces vaisseaux. Eh bien! je vous avouerai confidentiellement,—si je puis me servir de cette expression au Parlement,— je ne crains pas beaucoup que l'exécutif vende les navires de notre marine marchande ou nos chemins de fer nationaux.

[Le très hon. M. Meighen.]

M. JACOBS: Qui les achèterait?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais qu'il en est aujourd'hui qui seraient beaucoup plus empressés à en faire l'acquisition que lorsque nous cherchions à sauver de la faillite les diverses lignes qui appartenaient à des compagnies particulières et qui ont été nationalisées depuis. On a maintenant un système qui plaît aux capitalistes quel qu'ils soient, et on le sait. Je vois sourire des députés. Je connais mon sujet. J'avais reçu des offres même au moment où nous avons racheté ces chemins de fer mais je ne crains pas que le Gouvernement les vende. Certains membres du cabinet sont en mesure de se rendre compte du sentiment public mieux que cela. La lutte contre la nationalisation a été faite dans un but de campagne électorale, mais non en vue d'obtenir des résultats pratiques lorsqu'ils seraient au pouvoir. Et il en a été en grande partie de même à l'égard de la Marine marchande. On pourra vendre quelques-uns des navires. Bien que, je ne dirais pas,—car je ne prétends pas être un expert en ce qui concerne la qualité et l'objet des navires,—que l'on ne devrait en vendre aucun. Je ne crains pas d'affirmer qu'étant donné la situation actuelle ce serait folie que de disposer entièrement de notre Marine marchande. Je n'éprouve aucune crainte que le Gouvernement ne commette cette folie, nonobstant toutes les importunités possibles de la part de quelques-uns de ses adeptes et, sans aucun doute, d'autres intéressés dans le pays.

Comment pourrions-nous concurrencer le Pacifique-Canadien si nous n'avons pas de navires, alors que ce sont ces navires qui amènent le trafic à leur réseau de toutes les parties du monde? Au reste, nous ne pourrions avoir aujourd'hui notre traité avec les Antilles, lequel traité commercial vaut quelque chose et n'est pas préjudiciable comme l'ont été certains traités commerciaux. Nous avons la préférence aujourd'hui, non seulement une préférence meilleure qu'autrefois, mais meilleure que celle d'autres pays, tel que la Jamaïque, par exemple,—avec laquelle nous faisons des affaires considérables,—et cette préférence est de 25 p. 100. Nous ne pourrions la continuer; nous n'aurions pu l'avoir. . .

M. JACOBS: Ne subventionnons-nous pas des navires à destination d'autres parties du monde?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui; nous subventionnons les navires de la Royal Mail Steam Packet Co., à \$400,000 par année, et si nous nous débarrassons de notre *Canadian Forester* et notre *Canadian Fisher*, qui vont