

## SUBSIDES—DISCUSSION GENERALE—Suite.

## TRANSPORTS MARITIMES—Suite.

*M. Turriff*—Suite.

p. 100 imposé sur la marchandise anglaise, l'activité augmenterait entre les deux pays—3267.

*Hon. F. Oliver*—Armateurs de l'Atlantique constituent aujourd'hui la coalition la plus puissante, la plus monstrueuse dont le monde ait jamais été témoin—3269; augmentation dans les taux de transport est disproportionnée au changement dans la situation—3269; depuis 1914 le prix du grain s'est élevé à Liverpool, mais il s'est abaissé au Canada, tandis que le coût du transport maritime allait en augmentant—3270; il me paraît incontestable que si le coût du transport était resté le même qu'autrefois, le Canada eût bénéficié de la hausse du blé en Angleterre—3270; cette augmentation très considérable du coût du transport maritime pendant la durée de la guerre nous plonge dans le plus profond embarras—3270; pendant la durée de la guerre, il convient assez peu de faire des conjectures sur ce qui pourra peut-être survenir après la conclusion de la paix—3270; en égard aux conditions qui prévalent en ce moment, je considère que les nations alliées, compris le Canada, doivent ne faire porter leur pensées que sur une seule chose: la victoire—3270; quand nous aurons triomphé de l'ennemi, il sera temps de faire des projets et de songer à l'avenir—3270.

*M. Sinclair*—Il n'y a pas si longtemps nous pouvions nous vanter qu'il n'y avait pas un pays au monde, pas même l'Angleterre, qui possédait autant de navires comparativement à sa population que la Nouvelle-Ecosse—3271; avons commencé à descendre peu de temps après 1867—3271; une des causes qui ont contribué à détruire chez nous l'industrie de la construction navale, a été l'augmentation que le tarif a produit dans les prix de la construction—3271; pourvons-nous reprendre la suprématie maritime que nous avons perdue?—3271; province se féliciterait de toutes mesures qu'on pourrait prendre aux fins de ressusciter les chantiers maritimes—3271; au début de la guerre le Gouvernement aurait pu faire comme l'Angleterre—3272; réquisitionner les navires dont il avait besoin pour la guerre et le commerce et obliger les armateurs à travailler pour lui—3272; navires enregistrés au Canada devraient être sous la haute main du Gouvernement canadien—3273; notre tarif protecteur élevé nous embarrasse et ne nous permet pas de rivaliser, en ce qui a trait à la construction des navires avec la Grande-Bretagne, libre-échangiste—3273; France est un pays soumis à un régime de protection—3273; tout coûte à ce point cher qu'elle ne peut construire un navire, le mettre à l'eau et faire soutenir la concurrence avec le reste du monde dans cette industrie—3273; projet qui existe aux Etats-Unis et que le ministre du commerce a prôné, ne semble pas pratique—3274; nul capitaliste ne voudra agir de concert avec le Gouvernement—3274; aujourd'hui, une grande activité se manifeste aux Etats-

## SUBSIDES—DISCUSSION GENERALE—Suite.

## TRANSPORTS MARITIMES—Suite.

*M. Sinclair*—Suite.

Unis, dans la construction des navires—3274; depuis un an, ils ont diminué leur tarif. Ils ont rendu plus facile à un homme la tâche de la construction des navires—3274; ils n'ont jamais payé de prime, mais ils ont ouvert l'enregistrement aux Etats-Unis, des navires étrangers, ce qui a bien son avantage—3274.

*M. Bennett (Simcoe-Est)* — Regrettable qu'une grande quantité de notre grain ait été transportée par voie de Buffalo par le passé—3275; j'ai entendu dire que les trois quarts de notre grain du Nord-Ouest pour l'exportation passait par Buffalo—3275; désavantage dont souffrent les navires canadiens sur les Grands lacs—3275; après que le grain a été transporté dans l'Est il vient une accalmie dans le trafic des vaisseaux canadiens—3275; vaisseaux américains s'emploient à transporter du minerai provenant d'endroits du lac Michigan—3276; bateau canadien se mettrait en contravention avec les règlements de cabotage s'il faisait ce trafic—3276; pour chaque vaisseau canadien sur les Grands lacs il y a 40 ou 50 vaisseaux américains d'un tonnage beaucoup plus considérable—3276; personne ne veut plus aujourd'hui dépenser ses capitaux à construire des vaisseaux de 2,000 ou 3,000 tonneaux—3276; bateaux américains peuvent aujourd'hui transporter 500,000 boisseaux et réaliser \$25,000 par voyage—3276; qu'un seul moyen pour le Canada de faire les transports sur les lacs, c'est de fournir les vaisseaux—3276; si nous voulons que notre grain soit transporté par nos vaisseaux et nos voies ferrées, il n'y a qu'un seul moyen, c'est d'avoir un plus grand nombre de bateaux canadiens—3277; exemple du préjugé qui existe contre les vaisseaux sous pavillon canadien—3277; la Canada Steamship Company a fait enregistrer aux Etats-Unis son plus grand steamer—3277; veut avoir le droit de transporter des minerais américains pendant les mois d'été, ce qui ne lui serait pas permis si ces vaisseaux étaient enregistrés au Canada—3277; à Montréal les conditions naturelles sont contre nous—3277; ce n'est que tard dans l'automne que se fait le gros du transport des grains, et après le 15 novembre, la navigation se ferme dans le Saint-Laurent inférieur, non pas parce qu'elle y est impossible, mais parce que les taux excessifs des assurances sont presque prohibitifs—3277; la conséquence est que les grains sont transportés à Buffalo—3277; élévateurs à l'extrémité sud du canal de la baie Georgienne—3277; compagnie du Pacifique aurait pu transporter le grain jusqu'à Saint-Jean, et la compagnie du Grand-Tronc en aurait aussi transporté à Portland—3277; de cette façon le gros du trafic en transit aurait été divisé entre deux points canadiens—3277; un point sur la frontière et Midland, ou un autre port de la baie Georgienne où l'on aurait établi des élévateurs—3277; fortement en faveur d'un encouragement à la construction des navires en Canada—3279.

*M. Loggie*—Afin d'encourager la construction des navires il vaudrait mieux donner