

M. HANSON: Depuis combien de temps s'accumule ce déficit?

M. McLAREN: Deux ans.

M. GEARY: Ce chat est né avec une meule au cou.

M. HANSON: Monsieur le président, j'ai eu l'avantage, l'an dernier, de visiter les Antilles sur un de ces vaisseaux. Il m'a été donné, en route, de causer d'affaires concernant ces navires avec un homme très en vue, que je ne désignerai que par sa qualité d'administrateur délégué d'une des plus importantes maisons de la Trinité. Il me signala que ce service, qu'il estimait excellent—et je suis d'accord avec lui sur ce point—est en butte à une concurrence intense de la part de navires étrangers de la plus basse catégorie, et que le geste magnifique du Canada en établissant cette ligne en vue de favoriser le commerce interimpérial ne recevait aucun encouragement des expéditeurs des Antilles anglaises. Or, votre bilan reflète cet état de choses.

Si l'on observe les cargaisons des diverses lignes, on remarque qu'à peu près tout le sucre importé au Canada—du moins une partie très considérable—est transporté par des vaisseaux étrangers nolisés par l'*Ocean Dominion Line*, qui, je crois, appartient à l'*Aluminium Line of Quebec*.

Que l'on ait fait une bévue ou non lors de la négociation du traité avec les Antilles, je l'ignore, et je ne veux pas formuler d'accusations que je ne pourrais prouver. Quoi qu'il en soit, le fait reste que les colonies des Antilles ne sont nullement obligées de confier leurs exportations canadiennes à nos vaisseaux. Il en résulte chaque année d'énormes déficits d'exploitation, sans compter la dépréciation et les intérêts de la dette obligataire.

Il me semble que la situation appelle un remède.

Considérons l'île de la Barbade, dont la production principale est le sucre, bien qu'elle n'en produise pas autant que Cuba ou la Trinité. A peu près la moitié des 80,000 à 100,000 tonnes qu'elle produit annuellement va aux raffineurs canadiens. Cependant, notre ligne, handicapée par les tarifs inférieurs que pratiquent ces vaisseaux étrangers, n'en transporte guère une once.

Je tiens à signaler cet état de choses au Comité, car je suis d'avis que nous devrions faire des représentations aux gouvernements de ces colonies. Si ceux-ci s'attendent que le Canada observe non seulement la lettre, mais l'esprit du traité de commerce, ils doivent faire leur part. Je suppose qu'ils se conforment à la lettre de leur engagement, mais je soutiens qu'ils ne se conforment pas à l'esprit du contrat intervenu avec notre pays en 1928.

M. KENNEDY: C'est que les producteurs de sucre des Antilles sont dans la détresse.

M. HANSON: Sans aucun doute. Bien que leurs frais de production dépassent d'environ six dixièmes de cent la livre le prix de vente, il leur faut bien trouver un débouché pour leur sucre, car c'est leur seul produit.

Je ne suis pas un expert en la matière et ne me donne pas comme tel. Cependant, je me demande si notre ligne, qui ne rapporte que des déficits pendant que les transports vont à d'autres vaisseaux, ne pourrait pas faire quelque chose pour surmonter la concurrence qui l'enserre. Mais ce qui importe le plus, à mon sens, est de déterminer s'il ne serait pas possible de s'entendre avec les gouvernements de ces diverses colonies en vue de faire observer l'esprit de l'accord afin que nous puissions effectuer nous-mêmes ces transports qui vont à des vaisseaux étrangers. Il est honteux que nous ne puissions rien pour faire face à cette situation. Pendant que nous tergiversons, le contribuable canadien débourse annuellement un million et quart pour combler le déficit, et cela sans compter la perte des bénéfices qu'auraient rapportés les transports.

M. GEARY: Que pensez-vous que le gouvernement puisse faire?

M. HACKETT: Qui décide par quelle ligne se feront les expéditions?

Sir HENRY THORNTON: Les expéditeurs, monsieur Hackett, sauf, naturellement, que nous maintenons un service de sollicitation.