

tinete, qui subsiste par elle-même, ce qui nous permettra, au double point de vue de la comptabilité et de l'organisation, de faire voir de temps à autre aux colonies des Indes occidentales ce que le service coûte au Canada ainsi que le résultat découlant de leurs contributions aux frais de ce même service. La méthode prévue par cette loi, ainsi qu'on le verra lorsque nous en serons à l'article 3, vise à assurer les fonds nécessaires pour la construction des navires au moyen d'obligations garanties par le Gouvernement, et l'on compte, comme je l'ai dit lors de la discussion de la résolution financière, créer une caisse d'amortissement de vingt ans à l'aide des recettes provenant du service des marchandises et des passagers ainsi que des subventions versées par les colonies insulaires. Il est également à souhaiter, pour les fins de la comparaison, que cette Chambre sache de temps à autre quel est en réalité le déficit de ce service distinct, car cette comparaison doit se faire avec ce que nous avons versé pendant de nombreuses années sous forme de subventions à des compagnies particulières pour l'exploitation d'un service aux Indes occidentales. Somme toute, il s'agit simplement d'agir en hommes d'affaires éclairés dans le choix à faire de la manière de procéder, et de l'avis de tous ceux qui occupent des fonctions administratives aux chemins de fer nationaux, ainsi que de gens qui avaient déjà été mêlés à leurs opérations, il serait de beaucoup préférable d'organiser à cette fin une compagnie distincte, laquelle, cela va de soi, disposerait complètement de l'organisation de la marine marchande et de son personnel pour l'exploitation de ces navires. Je ne saurais rien dire de certain quant à l'avenir, mais je ne serais pas étonné si, dans la suite, l'on jugeait à propos de faire absorber graduellement la Marine marchande de l'Etat par cette compagnie plutôt que de faire entrer cette dernière dans la marine commerciale. Je ne tiens rien pour certain. C'est dans l'ordre des choses possibles. A mesure que nous avancerons dans l'examen de ce bill, nous verrons qu'il contient une disposition décrétant que les deux compagnies porteront le nom de Canadian National Steamship Company, et que l'on devra se servir de la même appellation qu'il s'agisse des navires de la Marine marchande ou de ceux de la Canadian National Steamships, Limited, advenant sa constitution en corporation d'après cette loi.

M. CANTLEY: Quel mobile inspire cette proposition d'après laquelle on fusionnerait la Marine marchande de l'Etat avec cette compagnie.

L'hon. M. DUNNING: Voici ce qui en est: lorsque la Marine commerciale canadienne a

été constituée, elle fut organisée à titre d'institution gouvernementale. C'est d'ailleurs ce qu'indique son nom. Dans la suite, après l'organisation des chemins de fer nationaux, l'administration de la Marine marchande de l'Etat fut confiée au conseil des administrateurs du réseau national. Lorsqu'il s'est agi d'autres institutions analogues,—c'est-à-dire les lignes de paquebots relevant du chemin de fer,—on jugea à propos, pour des raisons qui parurent motivées aux yeux des intéressés, de constituer en corporation la ligne de paquebots sous le nom de la ligne de chemin de fer, et aujourd'hui que l'expression "National-Canadien" évoque l'idée d'excellence au double point de vue efficacité et service, il en résulte un certain avantage de l'appliquer à un service de paquebots sous une administration en tous points identique à celle des chemins de fer eux-mêmes. C'est là une des raisons. Toutefois, ce n'est pas de ces projets que j'entends parler ici ce soir, mais je signale la chose comme une éventualité susceptible de se produire. Mon honorable ami de Vancouver-Centre dit que les termes de la charte ne diffèrent pas sensiblement de ceux de la charte de la Marine marchande de l'Etat, mais la méthode adoptée pour la financer diffère absolument de celle que l'on a suivie en cette circonstance et, à ses débuts, cette compagnie se trouve tout à fait exempte des engagements onéreux qui étaient imposés à la Marine marchande en ce qui concerne les frais de premier établissement, ainsi que la valeur des navires. Le coût des navires était beaucoup trop disproportionné à leur valeur actuelle.

L'hon. M. STEVENS: Mon honorable ami n'a pas répondu à ma question demandant à savoir quels seraient les membres fondateurs de cette compagnie.

L'hon. M. DUNNING: Je crois que le bill contient un article à ce sujet.

L'hon. M. STEVENS: La compagnie est organisée en vertu de la loi des compagnies et il faut que certains individus soient, en exécution de cette loi, constitués en compagnie. Qui sont-ils?

L'hon. M. DUNNING: Les directeurs du National-Canadien.

L'hon. M. STEVENS: La chose est-elle décidée?

L'hon. M. DUNNING: Certainement. J'assure mon honorable ami que nous n'avons aucune intention d'admettre des gens du dehors.

M. MacLAREN: Les navires de cette compagnie feront-ils le service seulement entre les ports des Antilles et du Canada, ou feront-ils escale aux ports américains?