

Navires chargés quittant les ports du Royaume-Uni pendant 10 mois écoulés fin octobre, avec l'indication du tonnage transporté.

	Anglais	Etrangers	Totaux
1913.	33,502,553	23,114,486	56,617,039
1921.	19,219,648	9,224,565	28,444,213
Diminution ..	14,282,905	13,889,921	28,172,826

On remarquera que le tonnage brut anglais a augmenté de 2 millions de tonnes, c'est-à-dire de 10 p. 100 depuis 1913 jusqu'à 1921, tandis que le tonnage pour tous les pays du monde s'est augmenté de 33 p. 100. Remarquons de même qu'en 1921 les cargaisons apportées au Royaume-Unis par les vaisseaux anglais ont diminué de 5,908,187 tonnes par rapport au tonnage de 1913. En 1921 les cargaisons parties du Royaume-Unis dans des navires anglais sont en diminution de 14,282,905 tonnes sur les exportations de 1913, portant la perte du chiffre des opérations à 20,191,092 tonnes, soit 33½ p. 100 du tonnage transporté en 1913 par la Marine marchande anglaise.

Cette situation est instructive. Avant la guerre la concurrence maritime avait tendance à régulariser les prix de fret. Mais après la guerre la construction maritime est devenue si active que le tonnage des navires en service dépasse aujourd'hui de beaucoup les cargaisons à transporter. On calcule qu'aujourd'hui il y a quatre navires pour effectuer le transport d'une quantité de marchandises que trois steamers pourraient transporter à l'aise. Dans ces conditions et étant donné que les armateurs ont les moyens de fixer eux-mêmes les prix de transports, quoi d'étonnant que les tarifs maritimes soient devenus exorbitants. Placé dans les mêmes conditions n'importe qui d'entre nous ferait produire aux tarifs de transport les recettes nécessaires pour nous donner un bénéfice sur tous nos navires, même ceux qui ne seraient pas en service. C'est pourquoi on exige des exportateurs canadiens des prix supérieurs à ceux qui seraient la règle si la loi de l'offre et de la demande avait franc jeu, comme ce devrait être pour arriver à un tarif raisonnable.

Quiconque dans la Chambre et au dehors a donné un peu d'attention à la question des tarifs maritimes depuis quinze ans dira que la conférence maritime du Nord-Atlantique exerce un pouvoir qu'elle ne devrait pas avoir et qu'il appartient au Gouvernement d'intervenir pour arrêter les tarifs excessifs actuellement en vigueur. La question est celle-ci: le plan du Gouvernement est-il meilleur dans les circonstances? Je prétends que personne n'en a proposé de supérieur à celui-là.

Le mérite essentiel du projet Petersen est d'être un régulateur des prix de transports sur l'océan. Pour atteindre le but on donne

[L'hon. J. E. Sinclair.]

de l'aide à l'entrepreneur, sir William Petersen, sous la forme d'une subvention de \$1,300,000 payée annuellement, à condition qu'il entretienne un service spécifié. Cette subvention lui est servie en versements mensuels au fur et à mesure des opérations. Ainsi, la compagnie Petersen ne touche rien d'avance; la subvention lui est payée après qu'elle a accompli son service aux termes du contrat. Pour prix de la subvention le Gouvernement se réserve le droit de fixer les tarifs sur les steamers transocéaniques de la compagnie. Dans l'exercice de ce droit le Gouvernement peut exiger que l'argent versé en subvention à la compagnie rentre dans la bourse des exportateurs canadiens à la suite d'une réduction des prix de transport sur les cargaisons destinées à l'Europe. Nous sommes convaincus que par ce moyen nous rendons un service avantageux aux producteurs. Je suis sûr qu'une grande partie de la classe agricole va profiter directement du service de la subvention en faveur des exportateurs canadiens.

J'ajouterais un mot pour répondre aux critiques qui ont trouvé que la mesure comportait un effort insuffisant. On a dit que le paiement d'une subvention pour un service de dix navires serait sans conséquence. Sans doute le nombre en est modeste. Mais il est curieux de constater que malgré tout, l'aide offerte à un si petit nombre de navires jette dans la perturbation un certain nombre d'intéressés, ce qui prouve que la mesure peut avoir de l'effet. Je suis convaincu que malgré qu'il s'agisse d'un effort modeste le résultat n'en sera pas moins profitable aux exportateurs canadiens. Puisqu'il faut s'occuper des moyens de faire face à nos obligations financières, il convient de favoriser notre commerce d'exportation et de l'encourager de toute façon. Nous avons constaté avec plaisir que nos exportations, depuis quelques années, dépassent nos importations et mettent la balance du commerce de notre côté. Pour continuer dans cette voie il faut faire en sorte d'assurer un profit raisonnable aux producteurs canadiens.

J'en ai assez dit, monsieur l'Orateur, pour faire connaître le point de vue d'un représentant d'une population essentiellement agricole. Quand la Chambre passera à l'examen des détails de la mesure il sera facile d'en faire voir tous les avantages qu'elle réserve à notre commerce d'exportation. Nous sommes tous d'accord sur l'utilité d'expédier nos produits par les voies canadiennes. L'application des conditions du tarif différentiel attire une grande partie de nos importations aux ports canadiens et aux chemins de fer canadiens. Ce que nous faisons pour nos importations nous est quasiment impossible pour les expor-