

de plus à l'heure. Passé certaines limites, il en coûte beaucoup plus proportionnellement pour augmenter la vitesse d'une locomotive ou d'une machine à vapeur. La vitesse moyenne des navires, beau temps mauvais temps, varie entre 10 et 11½ nœuds à l'heure; les deux plus gros navires de notre marine marchande filent, je crois de 11½ nœuds à l'heure. Mais, les expéditeurs prétendent que, pour les marchandises avariées, cette vitesse n'est pas suffisante. Pour transporter des produits avariés outre-mer, il faudrait, au dire des expéditeurs, que nos navires pussent maintenir une plus grande vitesse que celle-là. Est-ce exact? Je ne suis pas un expert en cette matière et je ne saurais le dire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela dépend s'il y a des installations frigorifiques. Vingt de nos navires sont pourvus d'installations frigorifiques.

M. DUFF: Tout expéditeur désire que ses produits soient rendus sur le marché le plus tôt possible.

L'hon. M. GRAHAM: Voilà l'un des aspects du problème. Pour ce qui est des arrangements avec les lignes White Star et Cunard, je répondrai à mon très honorable ami le chef de l'opposition (M. Meighen), que je n'ai jamais constaté autre chose que de bonnes dispositions envers la marine marchande du Canada, si ce n'est qu'on n'aime pas les navires de faible tonnage. De fait, sir Henry Thornton et tous les membres du conseil de direction avec lesquels j'ai eu l'occasion de discuter la question, sont fortement d'avis que nous devrions vendre les petits navires, mais conserver les plus gros; tous croient que les navires de fort tonnage sont très utiles. Avant la fusion du Grand-Tronc avec notre réseau de chemins de fer nationaux, le Nord-Canadien avait conclu une entente avec la ligne Cunard. Actuellement, une entente existe avec les lignes Cunard et White Star. Le comité doit se rendre compte que les chemins de fer nationaux s'efforcent d'obtenir leur part du trafic d'immigration, c'est-à-dire le trafic des passagers. A venir jusqu'aujourd'hui, nos navires ne sont pas aménagés pour transporter un grand nombre de passagers. Voilà pourquoi il est nécessaire de conclure des arrangements à cette fin avec d'autres lignes dont les navires sont en état de transporter les immigrants, c'est-à-dire des passagers et des marchandises. Je suis fortement d'avis que si la marine marchande doit être utile, en définitive ce sera surtout, peut-être, en coopérant à l'exploitation de notre réseau national.

Je ne désire pas induire en illusion, mais je suis en mesure de dire que les rapports que nous recevons touchant certains services de notre marine sont bien plus encourageants jusqu'à date que ceux de l'année dernière. La dernière saison, c'est vrai, fut assez désastreuse pour les compagnies maritimes et plusieurs grandes compagnies ont subi des pertes considérables. Je ne citerai pas de chiffres, mais on m'assure que certaines qui sont censées réaliser de forts bénéfices par l'exploitation de certaines routes, à notre idée, ont subi de lourdes pertes au cours du dernier exercice. Voici franchement mon avis,—et je crois que c'est là aussi l'avis de mes collègues,—le problème de la nationalisation et la question de nous en tirer le mieux possible sous le régime de la nationalisation constituent deux problèmes qui diffèrent du tout au tout.

Je ne veux pas discuter les divers aspects de problème de la nationalisation. Ce régime est en vigueur au pays et nous désirons en tirer le meilleur parti possible dans l'intérêt du peuple canadien. Les petits navires de notre marine marchande, c'est incontestable, sont très solides; mais sur les Grands lacs, ils ont à subir une sérieuse concurrence. Pour réussir dans le trafic des lacs il faut que les navires se spécialisent, si j'ai bien compris. Le trafic des lacs consiste dans le transport du grain, du charbon et du minerai. Or, si nos navires ne peuvent pas transporter du grain et s'assurer des cargaisons de retour, nous ne pouvons établir les tarifs assez bas. Prenons l'un de nos navires en service sur les Grands lacs, si solide et si bon qu'il puisse être pour un navire de cette dimension, il ne peut pas, à mon sens, faire concurrence aux navires genre dos de baleine.

Les navires de ce type sont construits de manière que leurs machines soient situées à l'arrière et que tout le reste de l'espace soit réservé à la cargaison.

M. DUFF: Ils peuvent transporter une cargaison cinq fois plus considérable.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, et le chargement ou le déchargement en est deux fois plus facile. On voit donc qu'un petit navire ne peut concurrencer avec avantage un navire de ce type-là. Nos plus petits bateaux sont bien adaptés au transport des marchandises en colis et au cabotage; ils conviendraient fort bien, par exemple, sur quelques-unes des routes européennes que mon honorable ami a mentionnées. J'espère qu'on fera une offre raisonnable pour les plus petits navires en vue de cette route particulière à laquelle ils conviendraient spécialement. On m'a fait