

M. SINCLAIR: J'ai donc dû mal le comprendre. Je n'ai jamais fait de proposition semblable. Il s'agissait à ce moment-là des mesures à organiser pour détourner le péril des sous-marins. Les Allemands avaient entrepris de couler tous les navires et nos voisins des Etats-Unis s'étaient déjà activement occupés de faire face à la situation, ayant décidé—c'est du moins ce que les journaux nous avaient appris—de construire 2,000 navires pour mettre obstacle à l'œuvre de destruction des Allemands. Si le Gouvernement avait pris des mesures semblables à celles qu'on s'occupait d'organiser aux Etats-Unis, il aurait pu, après avoir adopté un type, entreprendre la construction d'un certain nombre de navires ou induire des particuliers à le faire. Je crois avoir fait observer que le Canada pourrait construire une centaine de ces navires, mais je n'ai pas dit s'ils devraient être en bois ou en acier, considérant que c'est là un point dont la décision appartient au Gouvernement. Comme le ministre des Chemins de fer propose la construction de deux navires en bois au prix de \$600,000, je suppose que le prix de chacun sera de \$300,000. (Si le ministre du Commerce s'était fondé sur ces chiffres-là, il se serait rendu compte que la réalisation de mon projet n'eût occasionné qu'une dépense de \$30,000,000, ce qui est bien loin de 150 millions. Je ne sais où le ministre a pêché l'idée de ce qu'il m'attribue.

L'hon. M. REID: En discutant le sujet, l'honorable député a-t-il mentionné les proportions et le tonnage des navires à être construits?

M. SINCLAIR: Il s'agissait de navires de 2,500 tonneaux et d'un type officiellement adopté. Si le navire en bois du type adopté par le ministre peut se construire au prix de \$300,000, la construction d'un bâtiment en acier ne reviendrait pas à plus de \$450,000. Je dis donc, me fondant pour cela sur les chiffres du ministre, que la construction en acier des navires dont il a été question ne coûterait pas plus de \$45,000,000. On voit par là à quel point le ministre s'est trompé en m'attribuant l'idée de faire une dépense aussi considérable que celle dont il a parlé.

Depuis que le débat en question a eu lieu, le Gouvernement s'est aventuré en de très graves affaires. Par le rachat du Nord-Canadien, il engage la responsabilité de l'Etat pour au moins \$450,000,000, c'est-à-dire pour dix fois ce que coûterait la construction de cent navires en acier. Pour la con-

quête de la victoire, ces bâtiments nous seraient beaucoup plus utiles que la prodigieuse dépense qu'entraînera le rachat du Nord-Canadien. En venant demander l'ouverture d'un crédit pour la construction de deux navires en bois, le ministre n'annonce aucune politique; le Gouvernement n'a d'autre intention que de construire ces deux bâtiments. Ce qu'il en fera quand ils seront construits, nul ne le sait. De quelle aide deux navires de bois seront-ils au commerce de l'empire, au commerce mondial? Si le Gouvernement montre dans ce domaine autant de maladresse qu'en d'autres, cette dépense profitera bien peu à l'Etat et aux particuliers. Le ministre a parlé de mettre les bâtiments en service entre les ports et l'Atlantique et du Pacifique, en les faisant passer par le canal de Panama. Quel trafic compte-t-il recueillir sur un tel itinéraire, et où les bâtiments prendront-ils des cargaisons quand ils feront voile des ports de l'est pour la Colombie-Anglaise, en passant par le canal de Panama? Au retour ils pourront, j'imagine, apporter du bois de la Colombie-Anglaise.

Le projet me paraît impraticable; il y aurait plus de bon sens à construire des navires destinés à transporter nos produits en Angleterre. Je le répète, il n'y a en ceci aucun indice d'une politique, puisque le ministre ne dit pas qu'il sera construit un plus grand nombre de navires. A quoi bon alors faire la dépense de deux bâtiments en bois?

En 1897, les manufacturiers du Canada venaient prier sir John Macdonald d'inaugurer une politique susceptible de favoriser le développement de l'industrie canadienne. A tort ou à raison, sir John jugea que le protectionnisme était le système le plus apte à établir l'industrie canadienne sur une base solide. On sait quel fut l'épanouissement. Si au lieu d'établir un régime protecteur pour aider les manufacturiers à fabriquer faucheuses, moissonneuses et autres articles, sir John Macdonald se fût alors avisé d'entreprendre la construction de deux faucheuses, les gens se seraient moqués de lui. C'est pourtant ce que fait le ministre des Chemins de fer; aux gens qui lui demandent de formuler en matière maritime un programme qui leur permette d'entreprendre la construction de navires en bois ou en acier, il répond en se faisant ouvrir un crédit de \$600,000 et en annonçant qu'il se charge lui-même de la construction de deux bâtiments de bois.

Et cependant, il appelle cela un programme d'action.