

SUBSIDES—DISCUSSION GENERALE—*Suite.*TRANSPORTS MARITIMES—*Suite.*

*Sir George Foster*—*Suite.*

peuvent en hommes à tout ce qui s'y rapporterait et, dans la mesure possible en réglerait les tarifs—3257; elle serait autorisée à faire des marchés avec des compagnies pour la construction de navires conformément aux plans et aux règlements déposés aux chantiers maritimes du Canada, et l'on paierait aux constructeurs l'écart entre le coût de la construction au Canada et dans les ports européens; cet écart ayant été déterminé avec un soin minutieux par la commission—3257; ceci serait fait dans le but de permettre aux armateurs de faire construire leurs navires au Canada au même prix qu'en Europe—3257; dans le cas où la construction coûterait, en Europe, tant de moins par tonne qu'au Canada, la subvention consisterait en cet écart dans le coût, quel qu'il fût—3257; de cette façon, les armateurs canadiens seraient, pour la concurrence à venir, sur le même pied que ceux dont les navires auraient été construits en Europe—3257; la subvention devant être payable pendant dix ans, la construction des navires pourrait se poursuivre à la faveur de ces conditions pendant dix ans—3256; la commission se renseignerait d'une manière précise sur la différence qu'il y a et dans le prix de la construction et dans le prix de la navigation—3256; et paierait cette différence seulement, rien autre chose—3256; à ces fins, nous devrions mettre à la disposition de la commission \$15,000,000 ou \$20,000,000 et donner à la commission le droit de garantir les obligations des navires jusqu'à 50 p. 100 de la valeur de ces navires—3256; ces obligations porteraient un intérêt de 5 p. 100 et la Commission nationale pour son travail et sa surveillance retirerait  $\frac{1}{2}$  p. 100—3256; dans dix ans nous aurons fait l'expérience de la construction navale en payant une prime équivalant à la différence dans le prix de la construction au Canada et dans le prix de la navigation—3256; cette dernière subvention devant se payer tant que le navire serait navigable—3256; attirerait et encouragerait les placements de capitaux dans les constructions navales—3256; garantie ne serait donnée qu'à la condition que les obligations seraient soumises à un plan d'amortissement qui aboutirait à leur acquittement avant une date fixée—3256; j'ai la certitude que si ce projet se réalisait d'une façon permanente, le Canada fabriquerait lui-même l'acier nécessaire à ces vaisseaux en acier, ce qui développerait davantage nos aciéries—3257.

*Hon. Wm Pugsley*—Gouvernement aurait dû énoncer une proposition de son crû sur ce qu'on devrait faire, non pas de créer une marine marchande dans dix ans—3258; Gouvernement a manqué de clairvoyance—3258; au début de la guerre aurait dû acheter des navires partout où la chose aurait été possible—3259; nationalisation d'une entreprise maintient les prix dans de raisonnables limites—3259; grandes compagnies font mille pour cent de plus qu'elles n'étaient satisfaites de gagner avant la guerre—3259; si le

SUBSIDES—DISCUSSION GENERALE—*Suite.*TRANSPORTS MARITIMES—*Suite.*

*Hon. Wm Pugsley*—*Suite.*

Gouvernement avait commencé la construction des navires au début des hostilités, nous aurions aujourd'hui un grand nombre de navires prêts pour le service—3260; qui coopéreraient au transport des produits canadiens—3260; un citoyen de Saint-Jean, bien au courant de la construction des vaisseaux et de leur fonctionnement, dit que si on eût accordé un encouragement raisonnable, compris le dégrèvement des machines voulues pour la production de l'énergie auxiliaire, des hommes se seraient rencontrés qui auraient entrepris la construction de navires en bois et avant longtemps on en aurait pu construire un grand nombre—3261; deux cents navires en bois, avec une capacité de 2,000 tonneaux respectivement, constitueraient une importante addition à la marine du commerce du Canada—3261; que le Gouvernement présente demain un projet pour commencer immédiatement la construction des navires d'acier et de bois en nombre réellement suffisant pour faire face aux conditions actuelles et remplacer la marine marchande qui disparaît de l'océan en ce qui concerne le Canada, et il recevra de nous la considération la plus sérieuse—3262.

*M. Maclean* (York-Sud)—Grave problème qui intéresse le pays tout entier—3262; trop longtemps que le Gouvernement de parti existe en ce pays—3262; dans la crise actuelle nous devrions avoir un gouvernement national à la tête des affaires—3262; le seul moyen de donner une véritable solution à ces questions de transport, c'est d'obtenir le concours des deux partis et d'adopter une politique véritablement nationale, politique qui aura l'appui d'un Parlement réellement national—3263; nous devrions nationaliser nos voies ferrées—3263; adopter une politique nationale relativement au problème du transport transocéanique—3263; va falloir régler la difficulté au moyen de la nationalisation des navires—3263; inutile d'instituer une commission des chemins de fer pour la réglementation des tarifs, si nous ne pouvons réglementer également les tarifs de transport sur mer qui sont maintenant établis par les monopoles—3264; nos soixante ans d'expérience dans la construction des chemins de fer et le commerce maritime sont là pour démontrer que cet avantage dont le public a droit de jouir ne peut lui être assuré qu'au moyen de la nationalisation et de la réglementation de l'Etat—3264.

*M. Turriff*—Les cultivateurs et les tarifs de transport—3266; c'est le coût de transport qui détermine ce que le cultivateur reçoit—3266; si nous voulons encourager la construction maritime au Canada on devrait admettre en franchise tous les matériaux qui entrent dans la construction d'un navire—3266; cette manière serait plus avantageuse que de subventionner cette industrie—3266; un autre facteur important, c'est le fret à procurer aux vaisseaux qui reviennent—3266; en enlevant le droit supplémentaire de 7½