

L'hon. M. MANION: La lutte entre les libre-échangistes et les protectionnistes a pris fin cet après-midi. Il n'y a plus de libre-échangistes, à part quelques-uns dans ce coin.

M. CAMPBELL: Je ne vois aucune différence entre les deux anciens partis politiques sur la question du libre-échange. S'il est nécessaire de construire ces navires au Canada, —et j'espère qu'on les construira ici, même s'ils doivent coûter plus cher,—j'ai suggéré au ministre, il y a quelques jours, de faire payer par le trésor l'excédent du prix de construction afin que le surcroît de capitalisation ne soit pas porté au compte de ces navires et ne vienne pas paralyser le développement du commerce entre nos ports maritimes et les Antilles. Si l'on décidait de construire les navires au Canada, les compagnies canadiennes demanderaient sans doute des prix plus élevés, mais il doit y avoir moyen de contourner cette difficulté en se renseignant sur le coût relatif de la construction en Grande-Bretagne, dans les pays étrangers et au Canada. Après avoir fait ces calculs, le Gouvernement pourrait très bien payer la différence aux constructeurs canadiens. Si leurs soumissions sont trop élevées, donnez-leur à entendre qu'à moins qu'ils ne diminuent leurs demandes, la construction des navires sera donnée à l'étranger. Mais, dans tous les cas, la différence devrait être comblée par le Trésor.

M. CANTLEY: L'un des honorables députés qui viennent de prendre la parole a mentionné que les entreprises publiques ne sont pas traitées aussi bien que les entreprises privées. Dans les cas du genre de celui qui nous occupe, elles reçoivent plus que justice. Cela ne saurait faire l'ombre d'un doute. En ce qui concerne la Marine marchande du gouvernement canadien, personne ne peut dire qu'elle souffre de désavantages, en comparaison des compagnies de navigation. Je n'en connais aucun et je ne pense pas qu'on en puisse citer.

Il est étrange de voir les députés de l'Ouest se lever à tour de rôle et protester plus ou moins contre ce service. En vérité, 90 p. 100 de la farine consommée dans les îles de l'ouest et 98 p. 100 de celle employée dans les îles de l'est sont de la farine canadienne. En outre, de grandes quantités d'autres produits, de produits agricoles par exemple, sont expédiés du Canada aux Antilles. Ce commerce ne se ferait pas sans ce service. Ces navires remontent le Saint-Laurent pendant l'été et ont une route directe de Montréal aux Antilles. Voilà un avantage qu'on ne pourrait avoir autrement. Il est plus avantageux d'expédier par cette route que par les ports américains.

[M. Campbell.]

Je n'entrerai pas plus longuement dans ces détails, mais tous ceux qui sont au fait des affaires connaissent ces avantages.

En ce qui concerne la construction des navires, le ministre m'a convaincu qu'il n'a aucunement l'intention, pas plus que le Gouvernement d'ailleurs, de les faire construire sur le continent. Je nie que les navires construits sur le continent soient moins dispendieux à la longue, en tenant compte de l'expérience et des remplacements nécessaires, que les bateaux construits au pays. Les armateurs anglais ont acquis de l'expérience à ce sujet et ils ne sont pas prêts à recommencer. Si le ministre des Chemins de fer hésite quelque peu à faire construire ces navires au Canada, je pense que je puis dissiper ses doutes. Il y aura certainement de la concurrence. Quatre ou cinq chantiers maritimes,—au moins deux ou trois,—se feront une concurrence acharnée pour la construction des deux plus gros navires. Je comprends qu'il s'agit de navires d'environ 400 pieds de longueur et de 42 à 45 pieds de largeur. Il y a trois chantiers au Canada, et probablement quatre, qui peuvent construire ces deux navires. Je ferai remarquer aussi brièvement que possible l'avantage qu'il y aurait de faire construire les deux dans le même chantier. Le prix des dessins des détails, des moules, des gabarits et de cent autres choses se trouvera divisé en deux, si l'on construit deux navires au lieu d'un seul. S'il y avait quatre navires semblables à construire au lieu de deux, le prix de ces choses serait divisé en quatre. Quant aux trois plus petits bateaux, ils peuvent être construits à une demi-douzaine d'endroits au Canada. Je n'ai pas le moindre doute que l'on ne se fasse une vive concurrence pour en obtenir la construction. Je ne saurais dire ce qu'il en coûtera de plus ici qu'en Grande-Bretagne; le ministre le sait, mais il me semble qu'on devrait donner quelque avantage aux chantiers canadiens qui viennent en concurrence avec les chantiers anglais.

L'hon. M. DUNNING: Sans doute.

M. CANTLEY: Je remercie le ministre. J'ai terminé mes remarques, mais je rappellerai encore que ces navires remontent le Saint-Laurent trop à bonne heure dans la saison. Le ministre a répondu aux autres points que j'ai soulevés, mais il n'a pas parlé de celui-ci et je serais heureux s'il le discutait.

L'hon. M. DUNNING: La question de l'entrée trop hâtive des navires dans le Saint-Laurent, au dire de mon honorable ami, relève des autorités. Le Gouvernement ne se mêle pas de cela, mais, il va sans dire, je ferai part au bureau de direction des vues de mon