

M. SUTHERLAND: S'il y a des députés qui ont été au théâtre, l'autre soir, ils ont manqué une belle occasion, car s'ils avaient été présents à la séance de la Chambre, ils auraient été témoins d'une véritable représentation de vaudeville. Je n'ai jamais vu un ministre se donner en spectacle comme l'a fait, ce soir-là, le ministre de l'Agriculture, alors qu'il s'agissait d'une politique importante du Gouvernement. Je crois que le ministre des Chemins de fer (M. Graham) va adresser la parole aujourd'hui; j'espère qu'il discutera sérieusement, car il comprend les difficultés auxquelles le Canada doit faire face et que les défenseurs de ce contrat ont déjà signalées.

La subvention annuelle de £275,000 ne représente peut-être pas le chiffre final, car il suffit de l'autorisation du ministre du Commerce (M. Low) pour l'augmenter indéfiniment. Ainsi, il peut juger à propos d'avoir vingt, peut-être quarante, soixante ou même cent navires; il est donc impossible de prévoir les obligations que comportera la ratification de cet accord. Il est possible que nos obligations provenant du chemin de fer transcontinental soient une bagatelle en comparaison des dépenses que peut entraîner ce projet-ci. Malheureusement, le Gouvernement ne semble pas comprendre les responsabilités que le pays encourt, ni les difficultés qui réclament aujourd'hui une solution de notre part. On a besoin de pratiquer la plus stricte économie et tout le monde sait que ce n'est pas avec dix petits navires subventionnés par l'Etat qu'on pourra régir les tarifs maritimes.

Mais que fait-on de la Marine de commerce du gouvernement canadien? Le premier ministre répond: Elle n'est d'aucune utilité. C'est l'idée que beaucoup de gens se font de tout ce qui appartient à l'Etat. Il y en a qui disent que notre Réseau national ne vaut rien. Pour moi, je ne crois pas qu'un gouvernement puisse exploiter une entreprise aussi bien et aussi efficacement qu'un particulier ou une société; mais les chemins de fer qui forment actuellement le Réseau national couraient l'un après l'autre à la faillite, ils nous tombaient sur les bras et le gouvernement de l'époque ne pouvait faire mieux que de les prendre et de les exploiter. Nous avons la Marine de commerce de l'Etat qui compte soixante navires. Qu'a fait le parti libéral lors de sa convention nationale à Ottawa, en 1919? N'a-t-il pas condamné le gouvernement pour ne pas avoir fait plus pour venir en aide au service transatlantique de notre marine de commerce nationale? Monsieur l'Orateur, d'après le rapport que j'ai devant moi, la marine de commerce du gouvernement canadien ne fait pas si mauvaise figure, compa-

[L'hon. Geo. P. Graham.]

rée aux navires prévus dans le contrat de sir William Petersen. Le relevé du tonnage de notre Marine marchande que l'honorable député de Brandon (M. Forke) a cité n'est pas exact. Il y a dans le service quarante-deux navires jaugeant chacun plus de 4,500 tonneaux; trente-deux de plus de 5,000 tonneaux; vingt-six au-dessus de 8,000 tonneaux et deux de plus de 10,000 tonneaux soit soixante en tout. Cependant le Gouvernement propose de donner une subvention de £275,000 pour dix navires de 5,000 tonneaux. On répond que les machines sont de différents modèles. Oui, les vieux bateaux du type "bottle-neck" de l'entreprise de service transatlantique de 1897 avaient soi-disant des avantages sur tous les autres navires alors en existence, mais on s'aperçut plus tard qu'il n'en était rien. Il est bien possible que la supériorité que sir William Petersen revendique pour ses navires soit du même genre. D'abord, il n'a pas de navires. Certes, le contrat indique qu'il y en a un ou deux en construction, sous la foi d'un contrat qui va être soumis à un comité spécial de la Chambre. Cela prouve jusqu'à quel point le Gouvernement compte sur l'adoption de ce projet.

On a rendu certains témoignages devant le comité d'agriculture en 1923, relativement à la Marine marchande de l'Etat; mais je pense qu'on se fait une fausse idée de ce que sont ces témoignages. Le 21 mars 1923, M. Cunningham, chef du mouvement de la Marine marchande de l'Etat, déposa ce qui suit:

Par le président:

Q. M. Cunningham, en jetant un coup d'œil sur cette liasse, j'ai cru que nous devrions avoir d'autres renseignements sur ce point: Est-ce que les différentes lignes de Montréal font partie de la conférence de l'Atlantique-Nord?—R. Oui, monsieur.

Q. Je crois que vous avez dit à maintes reprises qu'en faisant partie de cette conférence la marine marchande du gouvernement canadien ne s'obligeait pas à maintenir les tarifs?—R. En faisant partie de cette conférence les représentants de la marine marchande du gouvernement canadien se réservent le droit d'agir indépendamment s'il le faut, en faveur des exportateurs canadiens.

Q. C'est une chose bien comprise entre les autres lignes et vous-mêmes?—R. Oui, monsieur.

Il ne semble pas que ce soit un si grand crime pour le chef du mouvement de la Marine marchande de savoir ce que faisaient les autres compagnies maritimes. Comment pourrait-on administrer une compagnie maritime autrement? On prétend que la Marine marchande de l'Etat n'a pas abaissé les tarifs; qu'elle était unie aux autres, qu'elle a pris l'attitude de spectatrice passive et a permis à la conférence de fixer des taux. Voyons ce qui a été dit à ce sujet lors de l'audience