

Six navires de la marine marchande du gouvernement canadien qui sont restés immobiles tout l'été à Goderich et à Midland ont été mis en service le 10 octobre pour transporter du grain de Fort-William aux ports de la baie Georgienne. Chaque navire a une capacité de 100,000 boisseaux de grain. L'équipage de chaque navire comprend vingt hommes.

C'est une chose intéressante pour nous et beaucoup de députés de l'Ouest se sont demandés pourquoi la marine marchande n'était pas utilisée pour le service des lacs. Chacun sait que la coalition sur les lacs a augmenté d'une manière exorbitante le prix du transport du grain. Je suis d'opinion que la marine marchande du gouvernement canadien pourrait aider beaucoup à briser la coalition sur les lacs et si le gouvernement a l'intention de présenter un projet de loi à ce propos, je demanderais qu'à tout prix il sorte sa marine de toutes les coalitions et s'en serve pour les enrayer.

Il se peut parfaitement que plusieurs de ces petits navires ne réalisent pas de bénéfices. Alors, si une enquête du ministre indique qu'ils ne donneront pas de bénéfice, désarmons-les absolument jusqu'à ce que nous puissions les vendre, mais conservons les navires pour lesquels il existe un espoir raisonnable de profit et utilisons-les au mieux de notre intérêt, formons-en un noyau qui serve au développement de notre grande flotte canadienne de l'avenir. J'ai grand espoir dans ce service. Je ne désire pas qu'on supprime, qu'on vende ou qu'on cède ces navires. Il se fait en ce moment une trop grande agitation à leur sujet et en ce qui me concerne, j'estime que nous pouvons adopter ce crédit.

L'hon. M. GRAHAM: La question de la nationalisation de la marine marchande est une conséquence de la guerre. Je ne discuterai pas comment et pourquoi c'est arrivé, mais nous l'avons. Qu'allons-nous en faire? Je sais que quelques-uns de mes amis croient que nous devrions vendre la marine marchande à l'enchère.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable ministre veut dire au rabais, au moins enchérisseur.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas croire cela. Ces choses paraissent faciles à ceux qui y regardent de loin mais que ceux qui sont mêlés à l'administration trouvent moins facile à faire. Quant à la stabilité des navires je n'ai jamais entendu personne discuter la stabilité de ceux qui composent la marine marchande du gouvernement canadien. Qu'il ait été sage ou non de les construire, autant que j'ai pu m'en rendre compte, ils ont été bien construits.

[M. Garland (Bow River).]

Les Etats-Unis ont construit un grand nombre de navires. J'ai eu l'honneur d'assister au lancement de quelques-uns qui ne sont jamais sortis de la baie où on les a lancés. Je parle des navires en bois. Les Etats-Unis ont maintenant un gros problème à résoudre avec un grand nombre de navires qu'ils possèdent et dont les frais d'administration s'accumulent, ainsi que les intérêts et dont beaucoup ne sont pas utilisés. Le président du Shipping board, Albert D. Lasker, a adressé au président un rapport qui pourrait avoir un certain intérêt pour nous. Je ne le lirai pas, je n'en donnerai qu'un bref résumé. Il conclut à la formation, pour l'exploitation de 450 navires, de dix-huit compagnies subsidiaires responsables à une compagnie générale, ou centrale.

Chaque compagnie s'occuperait de l'exploitation de vingt-cinq navires, en supposant qu'ils soient répartis également entre les différentes compagnies. Mais, la répartition n'est pas faite de cette manière, si j'ai bien compris. Chaque compagnie exploiterait plutôt un service donné et les 450 navires seraient répartis en conséquence. Il est intéressant de savoir que M. Lasker, à la fin de son rapport, conseille au gouvernement des Etats-Unis de ne pas perdre de vue la disposition définitive de ces navires, qui devraient être exploités par l'initiative privée. Cependant, de nombreuses années s'écouleront peut-être avant cela, et les navires seront passablement avariés lorsque le changement surviendra. Dans l'intervalle, le gouvernement des Etats-Unis s'efforce de prendre des mesures pour que les navires soient utiles et fassent leurs frais autant que possible. Voici un fait qu'il ne faut pas perdre de vue: en supposant que nous vendions tous les navires,—et je serais disposé à ce que nous nous débarrassions de quelques-uns des plus petits,—nous diminuerions nos frais d'intérêt, mais nous ne nous en libérerions pas complètement. Nous aurions encore des frais d'intérêt à acquitter indéfiniment sur le montant de notre perte. La vente de nos navires ne saurait donc nous débarrasser de ces frais annuels. Mon honorable ami a soulevé la question de la vitesse de nos plus gros navires. Ils ont atteint une vitesse de 13½ nœuds à l'heure au cours des essais, c'est vrai; mais aucun navire ne peut donner par tous les temps le maximum de vitesse qu'ils indiquent dans les essais, car ce serait très coûteux. Pour ne citer qu'un exemple, une locomotive qui remorque un train-express ou de marchandises, consommera pour ainsi dire le double de combustible pour atteindre une vitesse de 10 milles