

mentionner. Il est possible que le premier ministre trop ému par son sujet se soit trouvé dans une position désavantageuse en étant invité à les discuter trop à la hâte, mais ses paroles sont au hansard. Selon lui, les vaisseaux de la marine de commerce de l'Etat font partie de cette coalition qu'il va chercher à rompre en prenant le peuple canadien, et ces vaisseaux ne peuvent en être détachés en toute sûreté. Si ce n'est pas là une absurdité, c'est que je ne connais rien. Mais c'est une attitude que le Gouvernement nous demande d'approuver.

Et voici un autre résultat probable du projet, qu'a suggéré l'honorable député de Nelson (M. Bird). Si la coalition est aussi puissante que le prétendent le premier ministre et M. Preston, dans son rapport, si elle est dangereuse au point que nous n'osons soustraire nos navires à sa tutelle, alors ne pouvons-nous supposer avec raison que l'on dira au Gouvernement et à sir William Petersen: "Gardez vos dix navires pour le commerce canadien et nous attendrons que vous en soyez fatigués". "Combien faudrait-il de temps, dans les circonstances, pour que le Gouvernement câble à la coalition de venir au secours du commerce canadien? Que feraient dix vaisseaux, si toutes les autres compagnies maritimes refusaient le commerce canadien? N'oublions pas que la coalition, de l'avis du Gouvernement, couvre l'univers et, par conséquent, serait en état de boycotter le Canada.

Or si le Gouvernement ne veut absolument pas abandonner sa vaine tentative de désorganiser la coalition des compagnies de transport maritime dans l'Atlantique-Nord, la manière la plus efficace et la plus facile de s'y prendre serait, à coup sûr, de retirer d'abord de cette coalition les 60 navires appartenant à notre Marine nationale et les affecter au commerce canadien. Je croyais que le ministre des Chemins de fer allait nous expliquer un peu pourquoi on n'utilise pas la Marine marchande canadienne dans les eaux de l'Atlantique pour amener un abaissement des tarifs. Y a-t-il quelque honorable député qui a pu conclure, des observations du ministre, pourquoi ces navires ne sont pas utilisés? Le ministre dit que le Gouvernement actuel n'affecte pas la Marine marchande à ce mouvement parce que le Gouvernement précédent ne l'a pas fait. Voilà la conclusion logique de ce qu'il a dit. A mainte et mainte reprise d'honorables représentants du côté ministériel ont affirmé que les bâtiments de la marine d'Etat ne sont pas outillés comme il faut pour le mouvement de l'Atlantique. Voilà ce qu'on nous dit; mais par contre nous savons très bien que bon nombre de ces navires ont la capacité et la

vitesse voulues, et c'est là ce qui compte le plus dans un service de transport. Sans doute, faudrait-il leur ajouter par-ci par-là une cloison d'étanchement ou en changer très légèrement certains détails de construction, mais ce ne sont pas là des obstacles réels à l'utilisation de notre Marine marchande. Je suggère donc au Gouvernement, s'il veut sincèrement assurer l'abaissement des frets maritimes, d'affecter toute notre flotte marchande au mouvement des eaux septentrionales de l'Atlantique et, s'il le faut, d'y ajouter dix autres bateaux. De la sorte on accomplirait assez sûrement quelque chose. Mais le Gouvernement peut nous dire que cela coûterait très cher; que s'il agissait de la sorte il ne pourrait boucler son budget ni cette année ni l'an prochain. Libre à lui de nous tenir des propos pareils. Il n'en est pas moins vrai que c'est le public canadien qui devra payer, en définitive, que ces dépenses soient effectuées par une compagnie particulière ou par l'Etat. Au moins dans cette alternative, le public aurait son capital à la fin tandis que la réalisation du présent projet ne laissera en fin de compte que les recettes de la compagnie Petersen. Mais que ces navires soient construits par une compagnie à capitaux particuliers ou par le Gouvernement, le public canadien en sera toujours au même point; effectivement c'est lui qui devra solder les frais puisque les navires seront payés sur les recettes provenant des frets maritimes. Donc c'est le public, d'une manière ou de l'autre, qui devra solder la note. Par conséquent tout prétexte du genre est inepte.

On nous dit encore qu'alors même que les frets maritimes ne subiraient une réduction générale en conséquence de la flotte Petersen qui compte dix bâtiments, il y aurait une diminution des prix prélevés sur les marchandises que transporterait cette flotte. Concédonsons le point pour couper court à la discussion; supposons que les tarifs de ces dix navires seront inférieurs au régime général. C'est ce qu'on peut attendre de mieux de l'entreprise. Mais la compagnie Petersen fait-elle une spécialité de conclure avec le Gouvernement ou avec d'autres des marchés par lesquels elle s'engage à effectuer des transports à perte? La chose est peu probable. Il est donc raisonnable de supposer que nous allons payer à cette compagnie tout le service qu'elle nous donnera. Pour le moment je suppose que nous versons annuellement à l'entreprise Petersen ces \$1,750,000; je vais même jusqu'à supposer,—je suis libéral à l'adresse d'un gouvernement qui ne l'est pas,—que la diminution des frets nous rapportera \$1,300,000. Qu'avons-nous au bout du compte? Nous