

SUBSIDES—DISCUSSION GENERALE—*Suite.*

## TRACADIE—BRISE-LAMES ET D'EPAULEMENTS.

*M. Copp*—Nécessité d'un quai à Sackville—3310; trafic souffre de ce manque de facilités—3310; de l'ancien quai, il est impossible d'expédier le bois de service ou de faire la manutention des gros changements de bois qui autrefois arrivaient à ce quai, à destination de la ville voisine d'Amherst—3311; nous n'avons réellement pas les installations et les facilités voulues, et le quai neuf s'en va pour ainsi dire en ruine, sans être utilisé—3311.

## TRANSPORTS MARITIMES.

*Sir George Foster*—Transports maritimes et réglementation de tarifs—3247; toute la difficulté vient de ce que les navires sont rares—3248; c'est à cela qu'est due la hausse des prix—3248; marine marchande s'est trouvée par suite de la guerre, dans une déplorable confusion—3248; celle des puissances teutoniques a été absolument balayée de la surface des mers—3248; marine marchande employée en vue de soutenir les opérations de la guerre—3248; au transport des troupes et des munitions—3248; Grande-Bretagne a dû non seulement fournir à ses propres besoins, mais encore procurer à la France, à l'Italie, à tous ses alliés, les bâtiments qu'on lui demandait—3249; nombre de navires ont été détruits par l'adversaire—3249; les nouveaux navires construits de mois en mois pourront à peine remplacer les navires détruits par les opérations de la guerre—3249; la demande existant pour le transport des produits a été sans précédent dans l'histoire du monde—3249; on se ferait une idée incomplète de la situation, si l'on ne tenait compte, non seulement de cette disette de navires et de cette destruction de vaisseaux, mais encore de la diminution de la valeur de la marine marchande—3249; l'encombrement et la confusion résultant de cette situation dans les grands ports mondiaux a réduit la valeur de cette marine, parfois de moitié—3249; en présence de ces considérations, affirmer qu'un gouvernement ou une société, est responsable du relèvement des prix de transport, c'est formuler une proposition qu'on ne saurait prouver et qui est déraisonnable—3250; Canada n'a pas plus souffert que les autres pays—3250; relèvement des tarifs a eu lieu dans tous les pays—3250; maîtrise des tarifs de fret—3250; sur l'océan, il n'y a pas de système établi—3250; au point de vue international il est impossible, à moins d'entente entre les nations, d'obtenir le contrôle des tarifs—3250; Canada peut établir un tarif sur le navire partant de tel ou tel port—3250; alors ce navire transporterait des marchandises d'un port où il n'y a aucune restriction de ce genre—3250; ce serait plus avantageux pour ces navires d'abandonner le service subventionné du Canada et d'aller dans des ports où ils ne seraient soumis à aucune condition, pour y transporter du fret au prix courant de façon à gagner plus d'argent—3250; nous avons jusqu'à un certain point maintenu les prix des navires subventionnés dans de justes limites—3250; tarifs sont inférieurs à ceux des lignes non subventionnées—3251; l'affrètement des navires par le gouvernement

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

*Sir George Foster*—*Suite.*

n'aurait aucun effet appréciable pour soulager la situation au Canada—3251; seul moyen de faire face à la situation—3251; maintenir un tarif normal et laisser à chacun la chance d'obtenir l'espace qu'il pourra à bord des navires disponibles—3251; moyen de résoudre le problème—3253; augmenter les moyens de transport par la construction des navires—3253; construction des navires présente des difficultés—3253; ce serait certainement une politique très hasardée de consacrer des millions de dollars des deniers publics à l'achat ou à la construction de navires, aux prix exorbitants qui ont cours aujourd'hui—3253; prix qui rendraient impossible l'exploitation avantageuse de ces navires, si une baisse survenait à la fin des hostilités—3253; Gouvernement a fait des démarches pour faire construire des navires en bois—3253; reçu qu'une seule réponse—3254; demande d'une subvention de \$90 par tonneau—3254; n'avons pas accepté cette offre—3254; pas reçu une seule offre raisonnable—3254; construction de navires d'acier—3254; meilleure offre demandait une subvention de \$125 à \$135 par tonneau—3254; un pays dont la production est si grande et augmente sans cesse se trouve dans une position fâcheuse s'il ne construit pas et n'a pas à sa disposition un grand nombre de bâtiments de commerce pour son propre usage—3254; Canada devrait avoir un nombre raisonnable et toujours croissant de bâtiments marchands—3254; devrait chercher un moyen d'acquérir une bonne flotte marchande—3255; subvention à l'entreprise privée a ses inconvénients—3255; ce que les Etats-Unis projettent d'accomplir—3255; mettre une subvention de 50 millions à la disposition d'une commission—3255; pour encourager la construction des navires—3255; commission déterminera les types des navires, leur mode de construction et leur tonnage—3255; commission aura la direction du commerce maritime—3255; droit d'accorder des primes aux navires marchands—3255; réglementer les tarifs de transport—3255; ayant ces \$50,000,000 à sa disposition, elle peut faire des marchés pour la construction et l'achat des navires aux Etats-Unis, de même que pour l'achat des navires à l'étranger, ces navires devant être inscrits aux Etats-Unis et faire partie de la marine marchande américaine—3255; en faisant ainsi des marchés pour la construction et l'achat de navires, la commission est autorisée à devenir actionnaire de ces navires, mais elle doit avoir soin, en chaque cas, d'acquérir la majorité des actions afin de pouvoir toujours rester maîtresse de la situation—3255; Chambre de commerce de New-York a formulé un autre plan qui pourrait être appliqué au Canada—3257; Gouvernement fédéral pourrait être représenté par trois ministres dans une commission—3257; cette commission exercerait une surveillance et des attributions générales à l'égard des navires à être construits—3257; c'est elle qui déterminerait le type de ces navires, qui veillerait à leur équi-