

Toronto et Belleville. Libre de toute concurrence, elle peut maintenant demander les tarifs qu'elle veut pour les passagers et les marchandises. Les navires de la marine marchande canadienne nous offraient une perspective de soulagement de ces tarifs exorbitants, mais il semble que le Gouvernement veuille nous empêcher de réussir.

Je ne voudrais pas abuser du temps de la Chambre. La session a beaucoup trop duré. Je ne me plaindrais pas si la prorogation avait lieu ce soir. Le parlement fédéral de l'Australie expédie sa besogne en dix semaines; nous devrions en faire autant. Toutefois, j'appelle l'attention sur la page 51 du rapport sur les tarifs du transport des marchandises sur les lacs. On y voit qu'il existe un monopole, qu'il n'y a pas de concurrence et que les conditions ne sont pas ce qu'elles devraient être. Les ports des lacs sont encombrés et nulle réglementation ne régît les tarifs du grain, du minerai de fer, du charbon ou des colis. Plus j'étudie ce problème, plus je me rends compte qu'on s'est trompé en voulant se défaire de ces navires. Je répète qu'on ne les a pas construits pour les seuls besoins du moment. On songeait à l'avenir. Nous commettrions une grande erreur en vendant ces navires. Nul autre pays du monde n'en agit ainsi. La Grande-Bretagne a su sentir les chances d'affaires que révélait la double utilisation de la houille et de l'acier et le grand rôle que jouerait les moyens de transport dans l'exploitation de ces richesses.

La grande expansion industrielle de l'Angleterre n'est pas due à Cobden ni au libre-échange mais à la mise en valeur de l'acier et du charbon. La puissante marine de la Grande-Bretagne débuta comme marine marchande, il y a soixante-quinze ans. On y ajouta ensuite des vaisseaux de guerre. A cette époque, il n'y avait pas de "dreadnoughts". Drake, Frobisher et Hawkins étaient des officiers de marine marchande. Ils ont parcouru toutes les mers du monde et fait de l'Angleterre la grande puissance maritime qu'elle est aujourd'hui. Les Américains ont suivi cet exemple. Une conférence a eu lieu à Washington. Ont-ils adhéré aux accords conclus? Nullement. N'ont-ils pas transformé tous leurs chantiers de vaisseaux de guerre en chantiers de marine marchande? Je sais que nombre de chantiers de marine de guerre, sur le littoral de l'Atlantique, ont fait beaucoup de construction pour la marine marchande. Ils sont très occupés à construire des navires pour les particuliers et aussi pour le Gouvernement. Avant peu, les navires américains sillonneront les océans pour y recueillir le reste du commerce. Leur marine marchande égalera celle de l'Angleterre, la dépassera et ils espèrent acquérir

la maîtrise des mers au point de vue du commerce. Pour conclure, je n'approuve pas cette proposition. Nous avons dépensé 900 millions, je crois, pour aider directement en indirectement le réseau national. Le ministre en estimait hier soir les déficits à 6 millions, et l'on ne nous demande ce soir qu'un crédit de \$1,500,000. Je crois que toute l'allocation qu'il s'agit de voter ce soir est juste suffisante pour acquitter les dépenses courantes, parce que nous n'avons pas besoin de pourvoir à la dépréciation ni aux intérêts des chemins de fer ou de la flotte marchande que nous possédons. Le pays peut très bien dépenser un million et demi cette année pour donner à sa marine marchande un autre essai de deux ou trois ans non seulement sur l'océan, mais aussi sur les lacs. Je prétends que si le Gouvernement en fait un nouvel essai, elle accroîtra son chiffre d'affaires. Si l'on donne de nouvelles routes aux navires, ils prendront non seulement le commerce côtier, mais les plus petits navires s'empareront du trafic des Grands lacs. Il y a beaucoup de place sur les Grands lacs pour ces cargos. Ils peuvent descendre les lacs Erié et Ontario puis le fleuve jusqu'à la mer. Un rapport déposé il y a une couple d'années l'a prouvé. Est-il opportun de vendre ces navires lorsque le marché est encombré? Un grand nombre de navires, le long de l'Hudson, sont offerts en vente, mais les propriétaires ne veulent pas conclure la vente tout de suite parce qu'ils espèrent obtenir un meilleur prix que l'offre actuelle. Le marché est surchargé et ce n'est pas le temps d'effectuer la vente qu'on suggère. La marine marchande peut transporter du charbon, certains vaisseaux peuvent être aménagés pour transporter des bestiaux en Grande-Bretagne; d'autres peuvent transporter des marchandises inclus de charbon des Provinces maritimes à la tête des lacs.

On a dit que les représentants de la marine marchande assistaient aux assemblées de la coalition de l'Atlantique et l'on a critiqué leur conduite. Malgré cela, le chef du réseau national devient administrateur du grand monopole: la Canada Steamship Company. Sir Henry Thornton ne peut servir deux maîtres. Il n'aurait jamais dû entrer dans le conseil d'administration de cette grande compagnie de navigation qui a réduit à néant toutes les petites compagnies qui transportaient des marchandises depuis la tête des lacs jusqu'à Buffalo et Toronto. Cependant, le Gouvernement permet à l'un des administrateurs des chemins de fer nationaux de devenir le chef de ce monopole. On a prétendu qu'il entrait dans ce conseil administratif parce que le réseau national échangeait du trafic avec la