

sur le même pied que les nôtres ? Lorsqu'on aura pris ce parti les Canadiens seront prêts à engager leurs capitaux dans des entreprises de transport maritime et par là même à fournir de l'ouvrage à des chantiers de construction, etc., dans notre pays du Canada.

Monsieur l'Orateur, je crois que tout ce que renferme cet article n'est que trop vrai. Il se trouve sur le littoral de l'est du Canada une population honnête et nombreuse qui depuis des années se maintient grâce à la mer. Il fut un temps où notre marine était une des plus importantes du monde. Nos navires couvraient littéralement toutes les mers. La décadence a été très sensible depuis que les navires à vapeur ont remplacé les voiliers et que les navires en fer ont remplacé ceux en bois. Nous continuons à employer les navires en bois pour le cabotage, n'étant cette injuste concurrence. Comme on s'en rendra compte par l'extrait que je viens de lire, aucun marin, capitaine ou propriétaire de navire canadien ne saurait rivaliser avec les Norvégiens, dans les conditions où ces derniers opèrent. Des blancs de la côte du Pacifique ont fait beaucoup de bruit et se sont grandement indignés à propos de la concurrence des Chinois, et avec raison, je crois. Mais au moins les Chinois laissent au Canada quelque chose de ce qu'ils y gagnent ; ils portent des vêtements canadiens, achètent des aliments canadiens et habitent des maisons canadiennes. Or, ces Norvégiens n'utilisent rien de ce qui se fabrique au Canada. Ils emportent de la Norvège leurs provisions de bouche, l'huile pour leurs machines, les écrous et boulons pour leurs outillages, leurs câbles de réserve, leur goudron, le coton de rebut pour le nettoyage de leurs machines. Bref, le marin norvégien n'achète rien au Canada, si ce n'est quelques légumes, pour échapper au scorbut. On entend dire souvent aux marins canadiens que le matelot norvégien peut vivre du fumet d'un chiffon grasseux.

Nos gens ne sauraient accepter ni les gages ni la nourriture, et nombre d'entre eux ne voudraient pas accepter les embarcations, dont se contentent les Norvégiens. Comme je l'ai dit, nos marins souffrent de cette concurrence. Ils ne sauraient, dans les circonstances, rivaliser avec les Norvégiens. On va me répondre peut-être qu'en vertu des traités conclus par la Grande-Bretagne, les Norvégiens sont chez nous de leur plein droit ; et je regrette d'être obligé de le reconnaître ; mais la situation de nos marins n'en est pas meilleure pour tout cela. Il se trouve des Canadiens qui seraient disposés à engager leurs capitaux dans l'industrie du cabotage, si seulement ils étaient mis sur un pied d'égalité avec ces étrangers. Je m'en vais vous donner une idée, monsieur l'Orateur, du nombre de navires norvégiens employés par deux maisons canadiennes. On nous rabat souvent les oreilles du cri : "le Canada aux Canadiens," ce qui veut dire, en somme, que tout homme

sain de corps et d'esprit est invité à s'établir au Canada ; mais en ce qui regarde l'industrie du cabotage, il est évident que la devise est : le Canada aux Norvégiens. J'ai ici la liste des navires norvégiens à partance d'un seul port de la Nouvelle-Ecosse. Ils sont au nombre de 24, la plupart sont de grands navires et ils jaugent en tout 40,000 tonneaux. Entre 500 et 600 hommes y sont employés. Ces steamers font presque tout le commerce de cabotage de l'est de la Nouvelle-Ecosse. J'ai ici une autre liste de 15 steamers, aussi grands et aussi bien aménagés, à partance d'un autre port de la Nouvelle-Ecosse. Ces 40 grands navires norvégiens ont véritablement accaparé l'industrie des transports maritimes de la Nouvelle-Ecosse. Ils ont ruiné le caboteur canadien. Comme je l'ai dit, ces gens sont protégés par les traités, mais on devrait et on pourrait faire quelque chose pour améliorer la situation. Le Gouvernement, par exemple, pourrait accorder une prime ou quelque chose de cette nature, qui contrebalancerait l'effet des salaires trop peu élevés qu'on paie aux Norvégiens. Ceux-ci n'achètent rien au Canada et acceptent des gages qu'un marin canadien ne voudrait pas accepter. Ils s'embarquent souvent dans des navires dans lesquels des Canadiens ne voudraient pas se risquer. Ils se nourrissent d'aliments dont un Canadien ne voudrait pas se nourrir, et cependant ce sont eux qui accaparent notre industrie des transports maritimes. Je me rappelle que lorsque Charles Brown, connu d'un grand nombre sous le nom d'Artemus Ward, se rendit en Angleterre pour la première fois, il y a déjà quelques années, il envoya plusieurs lettres au journal de sa localité ; et dans une de ces lettres, écrite après qu'il eût séjourné quelque temps là-bas, il observait : "On permet aujourd'hui à cet Américain du nord de sortir de sa chambre en s'éclairant d'une bougie." Cela me donne à penser qu'un jour on permettra peut-être à cette colonie de l'Amérique du nord de conclure ses propres traités ; et je nourris l'espoir que nous serons alors, si nous ne le sommes plus tôt, en état de rivaliser avec les Norvégiens et de garder pour nous le transport des marchandises canadiennes le long du littoral. Je compte qu'on va prendre quelque mesure en vue d'aider nos gens, nos marins, nos navires à se maintenir dans cette industrie dont les Norvégiens se sont emparés.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Monsieur l'Orateur, je suis très heureux que l'honorable député de Hants (M. Black) ait soulevé ici cette question de la construction des navires. Au cours de l'enquête sur le tarif, on nous a priés, en divers endroits du Canada, d'encourager l'industrie de la construction des navires au moyen d'une prime. Cette question de la prime n'a pu être réglée à cette session-ci, car il a fallu remettre