

M. GARLAND (Bow-River): C'est peut-être vrai; mais cela ne diminue pas les qualités montrées par le vapeur dans cette circonstance.

J'ai déjà précédemment rappelé le cas d'un des bateaux de la flotte commerciale qui, à son premier voyage, fit un trajet de 13,000 milles sans accident avec des machines qui n'avaient pas été mises à l'épreuve. Voilà autant de faits qui établissent le bien fondé des observations de l'honorable chef de la gauche sur la marine commerciale de l'Etat. En affirmant, que les bâtiments de notre flotte peuvent exécuter n'importe quel service, le chef de l'opposition m'a encouragé à penser que le régime de la nationalisation a chance de réussir. C'est du reste mon opinion comme la sienne.

On a condamné le type des navires et proposé qu'on se débarrasse des plus petits qui ne peuvent, dit-on, faire un service rémunérateur. Un homme ordinaire se perd dans le fouillis des opinions contradictoires exprimées ici de divers coins de la Chambre et dans les journaux. Voici un passage que je trouve dans le *Boston News Bureau* du 19 mars 1923, au cours d'un article intitulé: "La marine britannique languit":

Dans quelques industries les vaisseaux de plus de 9,000 tonnes de jauge sont trop gros pour rivaliser avec des bateaux dont la capacité est la moitié moindre, à cause de l'insuffisance des cargaisons. Les armateurs qui ont ajouté à leurs flottes des bâtiments de grande dimension le regrettent aujourd'hui.

Ce qu'a dit notre collègue de Lunenburg (M. Duff) à propos du coût exagéré de nos vaisseaux, des sommes qu'ils ont coûté et coûteront encore aux contribuables est vrai en grande partie, mais le crédit en discussion est justifié. Après tout, pourquoi ne pas envisager la question sous son véritable jour, nous souvenant que notre marine d'Etat est une conséquence de la guerre, et, dans un esprit de bienveillance, travailler ensemble pour trouver le moyen de faire servir la marine commerciale au succès de notre réseau ferré national. Il me paraît possible d'espérer que ces deux exploitations vont rapporter des bénéfices basés sur le coût de premier établissement, comme quelques-uns le voudraient.

M. DUFF: N'est-il pas prouvé par les opérations des deux dernières années qu'en supposant que les bateaux de la flotte eussent coûté 100 piastres de la tonne au lieu de 200 il est inutile de compter sur un dividende dans leur exploitation?

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelles sont les lignes de navigation qui font de bonnes affaires en ce moment?

M. GARLAND (Bow-River): C'est ce à quoi je pensais. Je remercie l'honorable chef

de la gauche de l'avoir exprimé. Quelles sont les lignes qui depuis deux ans font des affaires rémunératrices?

M. DUFF: Il y en a plusieurs.

M. GARLAND (Bow-River): Je serais curieux de connaître les noms des compagnies qui font de bonnes affaires avec des navires du tonnage des nôtres engagés dans le même service. Je doute que notre ami soit capable de nous en nommer une seule.

Un point important, c'est de savoir si la flotte, au prix qu'elle a coûté, est susceptible de donner des bénéfices. La chose est impossible dans l'état actuel des affaires.

J'ajouterai que l'on peut insister sur ce point en disant que personne ne doit s'attendre à ce que la Marine marchande du Canada fasse des bénéfices tant que les navires seront employés comme compléments d'autres lignes ou d'autres services de navigation actuellement en existence. L'autre jour j'ai lu une dépêche venant de Londres et commentant l'établissement d'un nouveau service de passagers entre le Canada et les Antilles anglaises par la marine marchande du gouvernement canadien. L'article se termine ainsi:

Il est à espérer que la ligne de passagers entre le Canada et les Antilles anglaises aura un aussi grand succès que le service de fret qu'on a établi entre les deux pays dans les 18 mois passés.

Une autre dépêche de Londres, Angleterre, parlant du fait que la marine marchande du gouvernement canadien entreprend un service sur la côte ouest, dit:

La politique de la Marine marchande du gouvernement canadien a toujours été de supplémer plutôt que de concurrencer les services en existence.

Je dirai respectueusement au comité et à l'honorable député de Lunenburg que si nous transférons à la marine marchande les subventions que nous payons à la Royal Mail Packet Co. pour le service des Antilles anglaises, le service de l'Australie et d'autres services, la perspective de notre marine s'améliorerait notablement.

L'hon. M. GRAHAM: Quand la marine marchande a inauguré les services de l'Australie, la subvention a été discontinuée, en 1921. Elle était de \$140,000.

M. GARLAND (Bow River): J'espère sincèrement qu'on ne tentera pas de renouveler la subvention et je suis convaincu que c'est une raison qui a permis de réaliser un profit raisonnable sur le service du Pacifique. Une chose qui pourra intéresser les honorables députés de cette partie de la Chambre se trouve dans une dépêche de Toronto du 2 octobre dernier, disant: