

plusieurs déclarations relatives à la Marine marchande de l'Etat, que j'aimerais à lire.

M. DUFF: L'honorable député me permettra-t-il une remarque. Il a cité un extrait de l'*Ottawa Journal* portant sur le tonnage de la marine marchande de l'Etat. Le *Journal* n'a pas rendu justice à la Marine marchande: celle-ci comprend deux navires de 10,000 tonnes, vingt-trois de 8,500 tonnes et, si je me rappelle bien, environ vingt-cinq de 5,500 tonnes.

M. CALDWELL: C'est là leur portée en lourd et non leur capacité de charge,

M. DUFF: J'ai indiqué leur capacité de charge: la portée en lourd est l'équivalent de la capacité de charge, n'est-ce pas ?

M. FORKE: Je n'entends pas contredire sur ce point, car je m'y connais peu.

M. DUFF: Je voulais seulement faire remarquer que le *Journal* n'était pas juste à l'égard de la Marine de l'Etat. L'on m'accuse toujours de la déprécier et en rectifiant les chiffres du *Journal*, je voulais montrer mon impartialité.

M. FORKE: Je suis certain que nous apprécions tous la rectification. J'ai extrait quelques passages de la correspondance se rapportant à la Marine marchande de l'Etat et je veux parler d'une lettre adressée par M. B. Teakle au sous-ministre de l'Agriculture, où il est dit que les petits navires ne conviennent pas du tout pour le transport du bétail, et que les plus gros pourraient transporter 138 têtes de bétail, ce qui est bien peu en comparaison de la dépense. Il y a aussi une lettre du ministre de l'Agriculture à sir Henry Thornton, datée du 15 mars 1923, et la réponse qui dit que les vapeurs ne conviennent pas au transport des bestiaux. Il faudrait des réfections importantes qui coûteraient environ \$32,000 par navire et, d'octobre à mai, aux époques de gros temps, ces navires sont exposés à être submergés. J'ai aussi un mémoire qu'a préparé le ministre de l'Agriculture.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'où venait la dernière lettre ?

M. FORKE: Elle venait de sir Henry Thornton en réponse au ministre de l'Agriculture qui lui avait écrit le 15 mars 1923. Il dit que les vapeurs ne conviennent pas au transport des bestiaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quels vapeurs ?

M. FORKE: Ceux de la marine marchande du gouvernement canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne devait pas être question de tous les navires, car certains transportent des bestiaux actuellement.

L'hon. M. GRAHAM: Mais ils ne conviennent pas à cette fin. On ne peut les employer à ce trafic avec profit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Toutes les compagnies de transport se prétendent incapables de transporter les bestiaux avec profit aux frets actuels.

L'hon. M. GRAHAM: Je vous dis ce que sir Henry déclara—qu'aucun des navires n'est propre au transport des bestiaux; ce qui est vrai.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce qu'il a dit.

M. FORKE: Un autre mémoire du sous-ministre de l'Agriculture déclare:

On a prétendu que les petits navires ne conviennent pas au transport des bestiaux. Le fait que le *Commander* a subi des pertes considérables en octobre 1921 appuie cette assertion; ce navire perdit 57 têtes de bétail sur un chargement de 280 têtes.

Voici une citation qui ne se rapporte guère au même sujet, mais elle intéressera les honorables députés, je crois. Le ministre de l'Agriculture (M. Motherwell) déclare:

Si la marine marchande du gouvernement canadien n'était pas dans la conférence, ses navires obtiendraient probablement des cargaisons vers l'Est mais pour en obtenir vers l'Ouest il leur faudrait subir la concurrence de toute la conférence de l'Atlantique-Nord ou faire le voyage de retour sur lest.

Cette correspondance relative à la marine marchande du Canada n'est pas très encourageante. Pendant les quatre sessions auxquelles j'ai assisté dans cette Chambre, j'ai suivi plusieurs débats sur notre flotte, monsieur l'Orateur, et je n'ai pu établir exactement le trafic auquel les navires conviennent. Je crois qu'il est à peu près temps de nous rendre compte de la valeur des navires que possède le pays au point de vue du commerce maritime, et de savoir si notre marine marchande sera toujours une source de déficit. Naturellement, je comprends que les navires furent construits à une époque où le coût en était très élevé, et en conséquence nous n'avons aucune raison de nous attendre à un profit sur les capitaux engagés, mais il me semble que nous devrions déterminer au juste le trafic auquel ces navires conviennent et les faire servir à ce trafic de façon à retirer au moins les frais d'exploitation. Il est regrettable de voir les conditions actuelles se perpétuer. Je reviendrai sur ce sujet lorsque je traiterai du contrat Petersen.

Je reviens au commerce des bestiaux. Je ne sais trop en quelle année, mais au cours de celle qui a précédé l'adoption du tarif Fordney au Congrès, nous avons exporté aux Etats-