

des chemins de fer de l'Etat comparative-ment au nombre de milles de son réseau, je crois même qu'il est deux fois plus considérable.

Cependant, on vient nous dire, sous prétexte de grief: "La construction de ces navires vous a coûté trop cher, vous auriez dû en adjudger l'entreprise par soumissions et vous auriez pu avoir vos navires à l'époque où vous les avez construits, car ils constituaient une nécessité du temps de guerre. A l'époque où toute l'entreprise fut adjugée, vous auriez pu les faire construire à bien meilleur compte". A cela je répons et suis heureux de répondre, en toute justice pour un homme qui a fait partie du Parlement mais qui n'en fait plus partie et n'est plus ici pour se défendre: Jamais entreprise publique ne fut mieux administrée, au point de vue des affaires, que la construction de la marine marchande de l'Etat. Si nos adversaires en doutent, je les invite à faire valoir leur politique qui consiste à instituer des commissions, je les invite à nommer deux ou trois experts, plus un juge de leur choix, pour s'enquérir de toute la question de la marine marchande de l'Etat. Je serais heureux, comme tous les membres de l'opposition, d'ailleurs, que cette enquête eût lieu, mais personne ne la désirerait plus ardemment que l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries. Si l'entreprise de la construction de notre marine marchande ne fut adjugée par voie de publicité et de concurrence, c'est tout simplement parce qu'il n'était pas possible qu'elle le fût. Nous ne pouvions faire construire des navires sous ce régime quand ces travaux devaient occuper chacun des quatorze bassins du Canada et que le prix ne pouvait être uniforme pour tous. Je ne sache pas de pays qui fasse construire ses navires par adjudication publique au rabais. Pendant que nous faisons construire nos soixante-cinq navires les Etats-Unis en faisaient construire 1,553, mais non pas au rabais; l'Angleterre en faisait construire aussi très rapidement, mais non pas au rabais. Nous avons demandé la construction d'un navire d'un certain type, nous avons demandé combien il en coûterait pour le construire à un certain endroit et nous n'avons pas accepté la soumission la moins élevée. Chaque fois, la soumission du moins enchérisseur fut jugée trop élevée. Après avoir reçu l'indication du plus bas prix nous avons fixé un prix et nous avons dit aux constructeurs que s'ils ne pouvaient l'accepter ils n'obtiendraient pas l'entreprise; de là vient que nous avons pu construire notre marine au prix moyen de \$191 par tonneau, pendant que les Etats-Unis faisaient cons-

truire des navires de qualité inférieure comme l'événement l'a démontré à \$50 et jusqu'à \$100 de plus par tonneau. A cette époque l'Angleterre en faisait construire, elle aussi, et elle payait le même prix que nous.

M. JACOBS: J'avais compris que nous construisions des navires afin de procurer de l'ouvrage aux sans-travail.

Le très hon. M. MEIGHEN: En effet, mais cela ne voulait pas dire que nous paierions ces navires plus cher qu'ils ne valaient. Procurer de l'ouvrage aux sans-travail était l'une des raisons de la construction; cependant, je n'ai pas dit que c'était la seule. J'ai énuméré trois raisons principales et celle-là était du nombre; pourtant, je me fais fort de dire que s'il ne s'était agi que du chômage et si nous n'en avions pas tenu compte, le député de Jacques-Cartier et le représentant très vigilant de Montréal (M. Rinfret) seraient venus en tête d'une députation insister sur les besoins des sans-travail de leur ville.

M. MARLER: De quel autre représentant de Montréal, le chef de l'opposition a-t-il parlé?

Le très hon. M. MEIGHEN: De celui qui m'a interrompu le premier, du représentant de Georges-Etienne-Cartier (M. Jacobs); cependant, je suis aussi certain que le cœur tendre du député de la division Saint-Laurent (M. Marler) aurait également été touché. Je n'en doute point.

M. JACOBS: Puis-je dire que les sans-travail n'avaient pas besoin de mes services, attendu que M. Ballantyne surveillait les intérêts de la maison Vickers et d'autres grands établissements.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, M. Ballantyne prenait soin des ouvriers et les services de l'honorable député n'étaient pas nécessaires. Cependant, je déclare que, si M. Ballantyne avait failli à son devoir, les services de l'honorable député auraient été retenus et donnés de grand cœur...

M. JACOBS: A titre de membre de l'opp...

Le très hon. M. MEIGHEN: ...pour obtenir que des navires fussent construits.

M. JACOBS: ...mes chances auraient été minces.

Le très hon. M. MEIGHEN: En 1919, l'honorable député n'a pas fait mine de s'opposer au projet. C'est lorsque tout le programme était en cours d'exécution et presque complété qu'il a commencé à le combattre, alors qu'il n'y avait pas le moindre danger que