

*Le président:*

Q. Ces voyages accusent des pertes assez considérables?—R. Oui.

Q. Au point de vue affaires simplement, croyez-vous qu'il soit à propos de maintenir un commerce qui ne paye pas, et dans l'affirmative, pour quelle raison?—R. Il est assez difficile de répondre à cette question. D'abord nous possédons les navires, et nous y avons engagés des sommes assez considérables. Si nous voulions en disposer, il est fort douteux que nous puissions réaliser dans les circonstances plus qu'un pourcentage—et un pourcentage relativement faible—de leur coût. Et en second lieu, ces navires ont une certaine valeur—il serait assez difficile de dire de prime abord quelle est cette valeur—mais ils ont certainement une valeur comme complément maritime du réseau ferroviaire. La plupart des chemins de fer, et particulièrement le chemin de fer Pacifique-Canadien, ont trouvé profitable de développer un service très efficace de grands vapeurs qu'ils exploitent de concert avec le chemin de fer, et ils en retirent de jolis profits. Ils ont établi leur commerce; ils se sont créé des relations étrangères et ils ont posté des représentants à l'étranger, mais il est fort probable qu'au début ils ont eu des difficultés à surmonter et des dépenses à faire pour établir ces services. Toutefois ils ont réussi à rendre ce service payant après un certain nombre d'années, et cela démontre qu'il leur est utile.

Q. Voulez-vous nous laisser entendre que notre flotte actuelle, de 60 navires, pourrait en arriver à ce point un jour. Vous avez parlé du Pacifique-Canadien?—leurs vaisseaux sont d'un genre différent?—R. Oui.

Q. A votre avis, est-il possible de faire un succès des navires dont nous disposons actuellement, ou accumuleront-ils des déficits d'année en année?—R. Je n'aimerais pas à me déclarer catégoriquement à ce sujet, mais je hasarderai cette déclaration; c'est que considérant l'ensemble de notre marine marchande, il nous faut aller de l'avant ou reculer. Si nous croyons que cette marine peut être d'une certaine valeur dans les activités industrielles du peuple canadien, et pour le chemin de fer lui-même, je répondrai affirmativement à la question. Il nous faudra alors mettre ces navires en état de produire leur maximum de rendement. Par exemple, nous avons déjà vu en ce qui concerne le commerce des fruits et de certains autres produits que nous ne sommes pas aussi bien outillés au point de vue de la réfrigération que nous le devrions, et il est fort probable que si nous possédions des navires semblables à ceux de la *United Fruit Company*...

*L'hon. M. Graham:*

Q. Pour le commerce des Antilles?—R. Pour le commerce des Antilles, et même sur l'océan Pacifique, nous en ferions un succès. En plus, je sais que l'Argentine expédie des quantités considérables de viande en Angleterre. Pourquoi ne ferions-nous pas la même chose au Canada. Pourquoi ne le faisons-nous pas. Je ne vois pas pourquoi, du moins, je ne le vois pas à première vue.

*Le président:*

Q. Vous croyez qu'on pourrait faire un succès de ces 60 navires de cette manière?—R. Je crois que nous pourrions faire mieux à l'avenir que dans le passé, mais nous n'obtiendrons jamais le rendement maximum de nos navires, et nous ne servirons pas efficacement les industries du Canada, tant que nous ne nous mettrons pas sur le même pied que les autres compagnies de navigation.

Q. Voici où je veux en venir: je comprends votre point de vue et je suis tout à fait de votre avis, mais il nous faudrait posséder une flotte, exploitée de concert avec les chemins de fer Nationaux, semblable à celle du Pacifique-Canadien. Je voudrais savoir si la flotte que nous possédons peut être utilisée de cette manière, ou si elle sera toujours exploitée à perte, et doit être traitée à ce point de vue?—R. Je crois qu'il va être assez difficile de faire une entre-