

qu'elle a des vaisseaux sur les lacs et l'océan pour alimenter ses voies ferrées. Il est maintenant proposé de céder ces vingt-sept navires. Pourquoi le conseil d'administration ne vend-il pas également son hôtel et ses lignes?

S'ils tiennent à se débarrasser d'un moyen d'étendre leurs affaires, pourquoi ne pas se débarrasser de tout? Quant à moi, je ne vendrais pas un seul remorqueur, ou un allège ou un dragueur, en me basant sur l'information fournie au comité, au cours de la délibération. Je dirai plus, je ne crois pas que le pays approuve ce projet de vente. Ceux qui sont intéressés dans le transport sur les Grands lacs, à l'heure actuelle, désirent la concurrence. Une commission a enquêté les tarifs de transport sur les lacs, et avant même que son rapport ait été soumis, et certainement avant que la Chambre ait été saisie de la question, et après que la commission a entendu des témoignages nombreux, on vient proposer la vente de ces vingt-sept navires. Ces navires n'ont pas été construits entièrement pour l'usage actuel; ils ont été construits en vue des besoins futurs. Je ne sais pas qu'aucun autre pays au monde se propose de disposer de ses navires ainsi qu'on le projette ici. A quoi serviront les dépenses que le Canada a faites pour ses havres intérieurs, ses ports océaniques, et ses canaux, si, avant d'avoir réellement établi les services océaniques et les services des lacs dont la nécessité est urgente, on paralyse l'un des services nécessaires à la réduction d'un tarif de transport? En toute déférence pour les administrateurs de la Marine marchande canadienne, je ne crois pas que sir Henry Thornton soit la "panacée" à tous les maux du transport au pays, loin de là, nous, de ce côté-ci de la Chambre n'approuvons pas toutes les conclusions des administrateurs de la marine marchande. Comment se fait-il qu'un si grand nombre d'intérêts particuliers, tant en Canada qu'aux Etats-Unis désirent acheter ces navires? On dit que ces navires ne sauraient s'adapter à la navigation sur les lacs. Je ferai remarquer que neuf de ces navires ont été construits à Collingwood, d'autres à Port Arthur, et d'autres encore à Toronto, Midland et autres endroits, et qu'ils peuvent être exploités sur les Grands lacs. Je proteste énergiquement contre la vente projetée. Et je proteste en qualité de représentant d'un port intérieur qui dépense vingt-six millions de dollars en améliorations des havres.

Pour démontrer la nécessité d'améliorer les moyens de transport sur les lacs, je signalerai l'encombrement qui existe au hangar de la [M. Church.]

compagnie Kirkwood à Toronto, dont la grandeur est deux fois celle de cette chambre-ci, et qui est tellement rempli de marchandises, à l'heure actuelle, qu'il n'est plus possible d'en placer d'autres. La compagnie Kirkwood a prouvé, avec un seul navire, le succès de l'exploitation sur les lacs. Elle a demandé, au Gouvernement de lui laisser avoir deux ou trois autres navires, ayant démontré aux municipalités sur les bords du lac Ontario qu'elle peut très bien faire le transport, sur les lacs. Je suis très surpris que le Gouvernement recommande cette vente. On a appuyé sur le fait que ces navires avaient été construits avant la guerre, et on a demandé pourquoi même ils ont été construits. Ils ont été construits parce qu'ils étaient nécessaires pendant la guerre afin d'ajouter au tonnage et aider aux sans-travail.

Pendant les années 1916, 1917 et 1918, le chômage était tel que l'industrie de la construction des navires fut une bénédiction pour les grandes villes canadiennes. Cette industrie donna de l'emploi à vingt-six différentes classes ouvrières, y compris les charpentiers, les modeleurs, les charrons, les mécaniciens, les fabricants de chaudières et de tôles. Tous étaient des ouvriers habiles, et la plupart étaient d'anciens soldats. Pendant le service au front, ils n'avaient été payés que \$1.10 par jour, aussi, à leur retour au Canada, avaient-ils grandement besoin de travailler. C'est l'un des motifs pour lesquels il a été construit un si grand nombre de navires. Je crois que les difficultés d'exploitation seraient surmontées si le Gouvernement voulait retenir les services de marins d'expérience. On pourrait ensuite modifier les services de ces navires de telle manière qu'ils puissent payer les frais obligatoires et même rapporter un beau bénéfice.

On a dit que la naturalisation était responsable de la situation dans laquelle nous nous trouvons à ce sujet. Mais, il n'en est pas ainsi. Si ces navires étaient attribués au trafic côtier et au trafic sur les lacs, s'ils étaient utilisés autrement, si on leur donnait toutes les chances de réussir, on verrait le succès que l'on en obtiendrait en deux ou trois ans. La compagnie du Pacifique-Canadien a depuis de longues années un service admirablement administré et compétent, tant sur l'océan que sur les Grands lacs. La Canada Steamship Co. exploite aussi un service de passagers et de transport de marchandises. Elle a très bien réussi dans le district de Niagara et sur le Saint-Laurent. Malheureusement cette compagnie a mis ses concurrents hors d'affaires sur diverses routes, par exemple, sur la côte nord du lac Ontario entre