

M. HARRIS: Ce *Monarch of Bermuda* et les navires comme lui enlèvent tout le trafic des passagers aux navires "Lady". Je me souviens de revenir une fois qu'il n'y avait que dix-neuf passagers.

M. VAUGHAN: C'était peut-être pendant la morte-saison. L'an dernier pendant la saison des voyages les navires étaient passablement pleins. Je voudrais signaler qu'avant que la *Canadian National (West Indies) Steamships* prenne la direction de ces navires il existait un accord en vertu duquel le gouvernement subventionnait la *Royal Mail Steam Packet Company*. Cette compagnie dirigeait quatre bateaux vieux et lents qui allaient aux îles de l'est seulement. Je crois qu'elle touchait quelque \$350,000 par an du ministère du Commerce. Puis survint l'accord commercial entre le Canada et les Antilles vers 1927, et le ministère du Commerce invita diverses compagnies maritimes à soumissionner pour savoir à quel prix elles exécuteraient le service prévu dans l'accord commercial entre le Canada et les Antilles. Je crois que le gouvernement ne reçut qu'une soumission, celle de la *Royal Mail Steam Packet Company* qui demanda environ \$600,000 pour le service de l'est seulement. Si je me souviens bien on laissa entendre dans le temps qu'il faudrait \$200,000 ou \$250,000 de plus pour le service de l'ouest. Je crois pouvoir dire sans risque qu'une compagnie maritime indépendante n'aurait pas entrepris les deux services pour moins de \$800,000 par an.

M. HARRIS: Je fais cette observation générale: Le volume de nos exportations a augmenté constamment. Elles ont augmenté de \$76,000,000 à \$110,000,000, ce qui représente une augmentation de 40 p. 100, et une bonne partie des articles exportés était à destination des Antilles. Pour les six premiers mois terminés en juin, nous avons passé de \$3,000,000 à \$5,400,000, soit une augmentation de 20 p. 100. Ce service a participé à cette augmentation. Les chiffres inscrits au budget sont bas, et c'est très bien. La compagnie fera plus de profits cette année qu'elle n'en a jamais fait par suite de circonstances qui ne dépendent pas de nous mais qui tiennent plutôt à la situation mondiale. Je fais observer que l'estimation figurant au budget n'est pas élevée, et elle se rapporte à l'état financier pour l'ensemble du réseau et directement aux \$15,000,000, c'est-à-dire au déficit; pas le déficit de \$15,000,000, mais le déficit mentionné dans le budget. Je conviens que c'est un poste distinct, mais il se rapporte à tout ce qui est demandé sous forme de crédits.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, êtes-vous prêts à approuver ce budget figurant à la page 6?

M. JACKMAN: Monsieur le président, étant donné ce qu'a dit M. Harris il me paraît presque incompréhensible que cette ligne ne fasse pas de meilleures affaires qu'auparavant. Les *Canada Steamships Lines* ont produit un bien meilleur état pour les premiers six mois de cette année que jusqu'ici. Leurs navires suivent de nouveaux itinéraires, font de nouvelles affaires fort payantes et réalisent de très beaux bénéfices. Il semble difficile de comprendre pourquoi des navires affectés au service de haute mer comme ceux-ci ne font pas des recettes plus fortes qu'en 1939.

M. McCULLOCH: Il y aura très peu de trafic de passagers pour les Antilles.

M. COOPER: Appuyant ce qu'a dit M. Vaughan concernant le trafic des passagers je pourrais mentionner que les recettes-passagers en 1939 sont de \$547,000, et cette année elles sont seulement de \$140,000, \$400,000 de moins en recettes-passagers au cours des cinq premiers mois de l'année.

M. JACKMAN: Je suppose que le traité commercial vous oblige à maintenir ces navires pour ce service; vous ne pouvez pas les utiliser pour d'autres fins?

M. VAUGHAN: C'est là une de nos difficultés. L'accord commercial entre le Canada et les Antilles spécifie non seulement les ports d'escales mais aussi la fréquence du service, et les navires doivent s'en tenir à cette route. Ce n'est