

preneurs particuliers qui réclamaient la permission de construire des navires du même genre au pays?

M. MARLER: Si je me rappelle bien, le très honorable chef de l'opposition a affirmé tout à l'heure que le chômage était assez général en 1919?

Le très hon. M. MEIGHEN: En effet.

M. MARLER: Si les pays étrangers demandaient l'usage de nos chantiers pour y faire construire des navires, quelle nécessité y avait-il d'en construire pour notre compte en 1919?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne dis pas que ces commandes affluèrent en 1919, mais en 1920; je ne sais pas trop toutefois si nous n'aurions pas pu en obtenir en 1919. Je vais dire à mon honorable ami pour quelle raison nous avons refusé ces commandes. Nous avons été d'avis qu'il était préférable à cette époque, alors que l'Angleterre et ses alliés avaient un si pressant besoin de navires pour remplacer ceux qui avaient été coulés par les sous-marins allemands, de garder nos chantiers maritimes pour notre propre compte.

Je me rappelle fort bien,—et je n'ai pas du tout l'intention de soulever de discussion au sujet de la déclaration que fit à cette époque le présent Orateur de la Chambre des communes,—de l'approbation énergique que reçut le gouvernement de la part du représentant de la division de Maisonneuve (M. Lemieux), pour avoir adopté l'attitude que nos chantiers maritimes et nos ports devraient être utilisés pour la construction de navires pour notre propre compte et celui de nos alliés. A cette époque, l'Angleterre faisait construire des navires au Canada par l'intermédiaire de la Commission impériale des munitions. Voilà pour ce qui regarde notre programme de construction navale. Mais, on dit maintenant: "C'est parfait; vous avez eu raison jusque-là; vous avez suivi l'exemple des meilleurs experts du monde en la matière et agi comme eux en ce temps-là. Mais, après que les navires eurent été construits, vous auriez dû les vendre alors que le prix étaient très élevés. Vous n'auriez jamais dû commencer à exploiter la marine marchande; vous n'auriez pas dû créer une compagnie à cette fin. Au lieu d'exploiter la marine marchande à titre d'entreprise de l'Etat, vous auriez mieux fait de vendre les navires lorsque les prix étaient élevés et qu'ils étaient partout en grande demande." J'admets que les navires se vendaient bien et à un gros prix.

Certes, lors même que nous eussions dû avoir besoin des navires dans la suite, il eût été avantageux de les avoir vendus et d'en

[Le très hon. M. Meighen.]

acheter d'autres plus tard. N'est-ce pas là l'expérience de tout le monde? Est-il une seule maison de commerce qui n'eût pas mieux fait de vendre tout son actif il y a une couple d'années et d'acheter ce dont elle a eu besoin ensuite? Quand a-t-on constaté pour la première fois qu'il fallait vendre nos navires? Est-ce en 1919, quand nous achevions de les construire et que quelques-uns étaient déjà construits? Est-ce en 1920, quand la plupart étaient construits et que la compagnie était organisée, était en activité et pouvait montrer au pays qu'elle réalisait des profits? Non pas. Comme il arrive toujours dans la vie privée, on a commencé à exiger cette vente après l'événement. C'est toujours après l'événement qu'on connaît le marché. C'est alors qu'on nous a reproché d'avoir méconnu la situation et de ne pas les avoir vendus à l'époque où nous aurions pu en obtenir un bon prix. Cependant, un gouvernement a autre chose à prendre en considération que le simple état du marché. Nous avons alors fait l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique, nous possédions un réseau de 23,000 milles et, ce qui plus est, nous étions en concurrence avec le Pacifique-Canadien, la compagnie privée la mieux organisée, la plus considérable et peut-être la mieux administrée qu'il y ait au monde. Cette compagnie que nous avons pour rivale, dans tous les domaines, possédait des navires qui représentaient un total de 440,000 tonneaux pour les besoins de son réseau dans le pays et pour s'attirer du trafic de tous les ports de l'univers. Fallait-il croire que nous allions faire face à cette concurrence en nous débarrassant de la marine marchande que nous possédions? C'est bien ce que nous aurions dû faire si nous avions connu le marché, si nous avions su qu'il nous serait possible d'acheter, plus tard, d'autres navires à meilleur compte; mais, abstraction faite de la prévision du marché, on ne saurait prétendre que nous aurions dû prendre une autre attitude que celle que nous avons prise. L'actif que représente aujourd'hui la marine du Pacifique-Canadien d'après le coût de construction, est de 59 millions, s'il faut en croire le rapport annuel de cette compagnie. Par bonheur, le Pacifique-Canadien a pu faire construire ses navires à bien meilleur marché que nous n'avons fait construire les nôtres. Pourquoi? Parce qu'ils furent construits plus tôt, c'est-à-dire avant la guerre. Il est vrai que quelques-uns furent construits depuis, mais, en somme, ils ont coûté moins cher que les nôtres et leur tonnage est plus considérable que celui des nôtres. Le tonnage de la marine marchande du Pacifique-Canadien est plus considérable que celui de la marine