

Sir HENRY THORNTON: M. Hanson désire savoir combien de navires de moins nous avions en service. Je crois que la différence s'explique par le fait que nous avons abandonné certaines routes commerciales. Ainsi, deux de nos routes commerciales vers l'Europe nous ayant occasionné des pertes considérables, nous avons jugé à propos, étant donné l'excellent service assuré par des lignes particulières sur l'Atlantique du Nord, de les discontinuer et laisser le champ libre à l'initiative privée.

M. KENNEDY: Que pensez-vous de la question de laisser à l'initiative privée les routes vers l'Amérique du Sud?

Sir HENRY THORNTON: Il est concevable que si nous retirions nos vaisseaux de ces routes et pouvions mettre les résultats acquis à la disposition d'une compagnie privée, celle-ci pourrait trouver l'affaire avantageuse. Je ne sais pas. Il m'est presque impossible de me prononcer avec certitude.

L'hon. M. EULER: Risqueriez-vous une opinion?

Sir HENRY THORNTON: Depuis huit ans que les directeurs de la Compagnie et moi venons ici pour répondre aux questions, nous révélons des déficits. Comme administrateurs loyaux de la Compagnie, nous les avons expliqués de notre mieux. Nous sommes arrivés au point, cependant, où nous croyons qu'il y va de l'intérêt du peuple canadien que le gouvernement décide si nous devons continuer d'exploiter cette marine marchande ou si nous devons l'abandonner. Nous ne voulons plus, à moins que le gouvernement l'ordonne, assumer la responsabilité de ce déficit perpétuel.

L'hon. M. EULER: Ce que M. Hanbury propose n'est-il pas du ressort du ministère du Commerce?

M. HANBURY: Le ministère voudra peut-être une recommandation du Comité.

L'hon. M. MANION: Combien de ces routes que dessert à présent la Marine marchande du gouvernement canadien sont également desservies par des lignes privées qui nous font concurrence?

M. TEAKLE: Aucune, du Canada, sauf que la *Houston Line* a placé quelques navires sur la route sud-américaine, et nous ignorons quelle en sera la conséquence. Sur les routes australienne et néo-zélandaise, nous sommes seuls.

M. HANBURY: Quel serait l'effet du traité australien au cas où il en résulterait des exportations de bois? Y aurait-il des vaisseaux pour les transporter?

M. TEAKLE: Je crois qu'on en a pourvu un au moyen d'un subside.

M. HANBURY: Mais c'est un subside que le peuple canadien devra payer.

M. TEAKLE: Parfaitement.

M. GEARY: Après tout, monsieur le président, puisque la responsabilité en est au gouvernement, et ce ne serait pas préjuger l'affaire que d'approuver et transmettre le rapport.

M. HANSON: Je crois savoir que l'an dernier, 1930, vous aviez vingt-six vaisseaux en service. À la page 10 du rapport, vous montrez la disposition de la flotte en 1930, ainsi que le nombre de vaisseaux sur chaque route, et indiquez que vous en aviez quatre en réserve. Si vous vouliez bien me communiquer les chiffres correspondants de l'année précédente, j'appellerais votre attention sur quelque chose qui en résulte en fait d'exploitation.

M. TEAKLE: Nous avions 35 vaisseaux en 1929 contre 26 en 1930.

M. HANSON: Neuf de moins.

M. TEAKLE: Oui.

M. HANSON: En 1929, l'exploitation de 35 vaisseaux a produit un déficit de \$878,000, et en 1930, l'exploitation de 26 vaisseaux a produit un déficit de \$834,000. Il n'est pas nécessaire d'en faire le calcul pour constater que le taux du déficit augmente.