

vires en navires chauffés au pétrole coûtera très cher et les frais d'exploitation seront bien plus élevés qu'ils ne le sont aujourd'hui avec le charbon. On n'a aucune difficulté à se procurer du charbon, car il y en a dans presque tous les ports de départ, que ce soit en Nouvelle-Ecosse, dans le Nouveau-Brunswick, sur le Saint-Laurent ou aux Antilles. Que le ministre veuille bien tenir compte de cela.

L'hon. M. DUNNING: Les remarques de l'honorable député seront dûment considérées. Les propositions que j'ai communiquées l'autre soir au sujet de la transformation des navires ont été faites par les officiers de la Marine marchande. Toutefois, c'est un détail que je n'ai pas suffisamment examiné pour pouvoir dire définitivement ce qu'on fera.

M. CANTLEY: Je remercie le ministre de son explication. Voici un autre point que je voudrais exposer brièvement. Ces navires ont pris pour habitude, en été, lorsqu'ils viennent des Antilles, de terminer leur voyage à Montréal, au lieu de toucher à Halifax ou Saint-Jean, comme ils le font en hiver. Je considère que c'est une erreur. En tout cas, je ferai observer que ces bateaux ont eu l'habitude de remonter le Saint-Laurent trop tôt dans la saison. Autrement dit, le premier voyage jusque dans le Saint-Laurent se fait à une époque où la température et la glace ne conviennent guère aux passagers qui viennent directement du climat chaud des Antilles. Je connais personnellement des voyageurs qui, ayant ainsi remonté le cours du Saint-Laurent à travers les glaces, ont eu froid et ont été gravement malades, quelques-uns même ont dû être transportés à l'hôpital dès leur arrivée. Si les navires doivent remonter le Saint-Laurent en été, je conseille au ministre de retarder le premier voyage au moins jusqu'à ce que le golfe soit libre de glace. Ils ne devraient pas remonter le fleuve si tôt, et s'ils continuent de le faire, nos gens ne verront pas d'un bon œil ce voyage des Antilles. C'est en avril que les gens reviennent des Antilles où ils ont passé l'hiver. En avril et en mai, les navires qui viennent vers le nord sont bondés; c'est la même chose pour ceux qui vont vers le sud en automne.

Il y a une autre considération plus importante dans toute cette affaire, et c'est de voir l'Etat entraver l'initiative privée. Je suppose que le ministre y a pensé. Voilà de cent à cent cinquante ans que le trafic se fait entre les Antilles, Halifax et nos autres ports maritimes, et beaucoup de vieilles firmes en connaissent tous les détails. Elles ont connu les vicissitudes de la navigation à voile et à vapeur et connaissent l'immense évolution survenue dans ce commerce depuis soixante-quinze ou cent ans. Il est regrettable que ces

gens-là soient obligés aujourd'hui d'abandonner pratiquement leur commerce devant la concurrence d'une compagnie organisée par l'Etat, qui l'appuie de son influence et de ses ressources financières. J'allais faire une proposition à cet égard. Il y a quelques jours, tandis qu'on discutait le sujet, un des membres du cabinet nous a donné son estimation des pertes qu'entraînera l'exploitation de ce service; selon lui, elles seront d'environ \$750,000 pour baisser ensuite jusqu'à \$500,000. Supposons que le Gouvernement, au lieu de demander des soumissions pour la construction des navires, offre une subvention égale à ce qu'il est disposé à payer, c'est-à-dire au montant du déficit prévu. De cette façon on pourrait voir si l'on recevrait des offres des compagnies maritimes, soit de celles qui font déjà ce service ou d'autres qui seraient prêtes à l'entreprendre. Alors nous n'aurions pas à craindre que le coût soit supérieur à l'estimation des officiers du département, car après tout ce ne sont que des chiffres approximatifs. Je ferai remarquer encore une fois qu'il est injuste de gêner comme nous le faisons l'initiative privée, étant donné que ces navires-ci ou les bénéficiaires qu'on doit en retirer ne sont pas taxés comme ceux des compagnies privées. Lorsque ces dernières ont la bonne fortune de faire des bénéfices, nous leur en prenons une partie, sous forme de taxes. La concurrence semble injuste et je suggère de procéder dans le sens que j'ai indiqué ou de telle sorte qu'on puisse découvrir s'il ne serait pas possible de confier ce service à une compagnie privée plutôt que d'engager l'Etat dans un commerce tout nouveau et tout particulier.

L'hon. M. DUNNING: Je ferai respectueusement observer à l'honorable député qu'en proposant de s'efforcer de nouveau de faire exploiter ce service par une compagnie privée, il va absolument à l'encontre du principe avancé par son collègue de Calgary-Ouest (M. Bennett) à l'égard d'un autre projet d'égale importance. Puis-je dire que nous avons fait récemment deux tentatives pour obtenir des soumissions pour le service prévu par le traité, et comme le ministre du Commerce (M. Malcolm) l'a dit, l'autre soir, nous n'avons pas réussi. N'ayant pu obtenir des soumissions de compagnies privées, mon honorable ami nous demande, si je comprends bien, de faire nous-mêmes une offre à une compagnie de navigation privée pour qu'elle soit tentée d'entreprendre ces services. Si je me présentais à la Chambre avec une proposition semblable, je présume que je serais sujet aux critiques, fort opportunes il est vrai, de l'honorable député de Calgary-Ouest, ex-ministre des Finances, critiquées basées sur le même principe qu'il a si bien énoncé il y a un instant. N'ayant pas