

concurrence avec les chemins de fer canadiens et que les tarifs devraient aussi peu, sinon moins élevés que ceux des chemins de fer canadiens.

Ce sont les tarifs transatlantiques que discute mon honorable ami.

M. CURRIE: Je me propose de traiter tout à l'heure la question des tarifs entre l'Est et l'Ouest. Je parle actuellement de ce qu'il en coûte pour expédier des marchandises à l'étranger.

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable député faisait erreur quand il mentionnait les prix de transport exorbitants dont bénéficieraient les navires en bois. Il veut parler des tarifs transatlantiques.

M. CURRIE: J'en arriverai à cette question, si mon honorable ami veut bien se taire quelques instants. Je parle du fret transatlantique. On exige jusqu'à \$60 du tonneau, faute de navires. C'est la raison pour laquelle on demande des navires et les matériaux pour les construire. Le Gouvernement a donc parfaitement raison d'entreprendre la construction de navires, parce que d'ici à six ou sept ans le nombre de navires sera fort insuffisant. Tout navire en état de transporter des marchandises sur les mers, en aura pour la pleine capacité de son tonnage et obtiendra des prix très élevés.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais l'inconvénient, c'est que le Gouvernement n'a pas encore construit de navires.

M. CURRIE: Je vais de nouveau faire allusion à ce qui se passe chez nos voisins pour démontrer à l'honorable député de Saint-Jean qu'aux Etats-Unis, dans les six ou sept dernières années...

L'hon. M. PUGSLEY: Six ou sept dernières années?

M. CURRIE: Dans les six ou sept derniers mois, le tonnage est devenu insuffisant par suite des pertes effroyables causées par les sous-marins. Au début de la guerre, cet état de choses n'existait pas. Durant les deux premières années les pertes dues aux sous-marins étaient quantités négligeables. Mais, à l'heure présente, le tonnage océanique fait défaut. Si nous ne pouvons nous procurer du fer et de l'acier en lames—et chacun sait que nous ne le pouvons pas—it est ridicule de discuter la construction de navires en acier. On ne peut actuellement construire que des navires en bois.

J'aborde maintenant la question des échanges entre l'Est et l'Ouest. Le canal de Panama a été creusé dans le but de

transporter les marchandises américaines du littoral de l'Atlantique au littoral du Pacifique, et vice versa. C'est un grand avantage pour le Canada que nous puissions utiliser ce canal pour nos échanges commerciaux entre l'Est et l'Ouest. Nous avons l'avantage sur les Etats-Unis de posséder une escale à la Jamaïque et à d'autres îles des Antilles, qui font partie de l'empire britannique et dont plusieurs accordent un traitement de faveur aux produits canadiens. Cela constitue donc pour nous une situation fort avantageuse, et à la conclusion de la paix nous aurons des relations commerciales beaucoup plus étendues avec ces îles. Et il y a, en outre, le Mexique, le Vénézuéla et les autres pays de l'Amérique centrale, avec lesquels le Canada n'est entré en relations que tout récemment. Je sais, pour en avoir fait moi-même l'expérience, que le Canada commerce actuellement avec la Colombie et d'autres pays de l'Amérique centrale, alors que jusqu'ici ces pays n'avaient pas de relations de commerce avec le nôtre. Ce commerce peut prendre de vastes proportions.

Nous entendons toujours les représentants de la Nouvelle-Ecosse se plaindre de la façon dont le commerce du pays est dirigé. Ils se sont insurgés contre la politique nationale suivie dans l'administration du commerce, et par leur attitude, ils ont retardé de vingt-cinq ans le développement des provinces de l'Est.

Le fer est expédié de Sydney à Toronto, où il est transformé en poêles qui sont renvoyés à Sydney et à d'autres villes de l'Est, pour y être vendus ou exportés. Et pour maints autres produits, c'est le même procédé qu'on suit. Pourquoi un pareil état de choses? Tous ces discours au sujet du libre-échange ont eu pour effet de décourager les industriels des Provinces maritimes. Au lieu de suivre l'exemple d'Ontario et d'encourager la création d'industries locales, ils ont laissé leurs manufacturiers partir pour les Etats de la Nouvelle-Angleterre et y enrichir l'industrie de leur intelligence et de leur habileté. De fait, si vous visitez telle ou telle usine de la Nouvelle-Angleterre, et que vous y fassiez la connaissance du gérant, c'est-à-dire de l'homme dont le cerveau et l'énergie ont édifié ces vastes usines qui emploient des milliers d'ouvriers, presque invariablement vous découvrez que ce gérant est un Canadien, né à la Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick, et qui a fini par quitter son pays natal. Pour quelle raison? Simple-ment parce que ceux qui dirigent la poli-

[M Maclean (Halifax.)]