

commission qui a fait une enquête sur cette question.

Il semblerait que si nous devons prévenir le monopole des financiers et des industriels qui auraient la haute main sur le transport maritime des lacs et de l'océan, il faut que nous ayons nos propres navires et que nous en soyons les maîtres. Naturellement, nous aurons besoin, en outre, d'une inspection plus attentive et des services de quelque commission qui s'occupera de toute la question des tarifs du fret. Comme on l'a fait observer, il sera peut-être opportun de nous débarrasser de quelques-uns de ces vaisseaux. Il est incontestable que nous devrions les évaluer d'après la cote actuelle du marché. Certains députés nous disent que quelques-uns de ces navires ne nous sont guère utiles et qu'il faudrait les vendre presque à sacrifice. Je proposerais de les céder aux prix raisonnables du marché, et alors nous pourrions calculer nos profits et pertes sur cette base, et non d'après la valeur majorée ou fictive du temps de la guerre. Il y a les questions d'administration, mais je ne voudrais pas nuire au service ni compliquer l'application du principe de la nationalisation et de la juridiction de l'Etat.

M. DUFF: Est-il vrai que sir Henry Thornton, qui est président de la marine marchande canadienne, est aussi directeur de la Canada Steamship Limited?

L'hon. M. GRAHAM: Oui. Le Grand-Tronc a été représenté dans ce conseil d'administration depuis quelques années; il y a des conventions de trafic entre les deux compagnies. Sir Henry Thornton n'a aucune action de la Canada Steamship Limited et il n'a aucun intérêt dans cette compagnie si ce n'est de s'assurer que nous ayons toute notre part du trafic des lacs. M. Dalrymple, je crois, avait représenté le Grand-Tronc dans ce conseil d'administration et M. Hanna les chemins de fer nationaux. Lorsque les deux compagnies furent fusionnées, on a demandé au président de faire partie du conseil. Peu importe qu'il en soit membre ou non; l'un des autres directeurs le remplacerait tout aussi bien. Je le répète, sir Henry Thornton n'est nullement intéressé dans la Canada Steamship Limited, excepté pour voir à ce que le réseau national ait sa part des affaires.

M. DUFF: Nous ne pouvons espérer des tarifs moins élevés si sir Henry Thornton est directeur de la Canada Steamships Limited. Il ne devrait pas faire partie de ce conseil d'administration; c'est une erreur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a deux ans, c'était pis qu'une erreur, c'était un "crime".

M. DUFF: Un crime, alors. Je dirai encore aujourd'hui que c'est un crime.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me rappelle que l'honorable député de Lunenburg s'était montré plus énergique à ce sujet, à cette époque, que son chef. Il était question de "cumul de directorats"...

M. DUFF: Très bien! je n'ai pas changé d'opinion à cet égard.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je vois. "Cumul de directorats", "entreprises solidaires", pléthore d'organisation", tout cela était conspué par le pays et surtout la présence de M. Hanna dans le conseil d'administration de la Canada Steamships Limited, en était l'exemple le plus frappant.

M. CAMPBELL: Le Gouvernement a-t-il essayé d'empêcher la marine marchande canadienne de naviguer dans les eaux de ces compagnies de navigation? On a répété avec insistance au cours de ce débat que notre marine marchande devrait être employée à rompre ces coalitions. Nous avons la preuve incontestable aujourd'hui qu'il y a un monopole qui contribue à la hausse des tarifs. J'avais quelques articles à lire à ce sujet, mais il est un peu tard. Si la discussion de ce crédit n'est pas terminée avant la suspension de la séance, je pourrai y revenir.

L'hon. M. GRAHAM: Ce sujet sera débattu lorsqu'un rapport du comité de la Chambre sera présenté. Il n'est pas sujet à débat maintenant, car j'en aurais parlé durant l'étude de ces articles.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la Séance

M. CHURCH: Je ne veux pas retenir le comité plus qu'il n'est nécessaire vu que le ministre, si je ne me trompe, désire s'absenter et il a montré beaucoup de patience. Cependant, je tiens à protester contre la vente projetée de vingt-sept navires de la marine marchande canadienne. J'ai vingt-cinq ans d'expérience comme commissaire du port et avocat d'armateurs de la région d'où je viens. Pour assurer le succès des chemins de fer nationaux il nous faut un service des lacs et de l'océan. L'une des raisons pour lesquelles la compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien a eu tant de succès est