

cun de ces navires a été éprouvée avant que nous en prenions possession. Je ne sais pas si les fonctionnaires qui assistent en ce moment le ministre sont en mesure de donner les chiffres officiels, mais je sais que le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries peut le faire, parce qu'il a le résultat des expériences faites. Ces expériences ont montré pour tous les navires, sauf les deux plus grands, une vitesse de $11\frac{1}{2}$ à 12; celle du *Forester* et du *Fisher* était de 13. Eh bien, je dis ceci: si on peut leur reprocher quelque chose, c'est qu'ils sont rapides. Les armateurs ne veulent pas de navires trop rapides, car ils coûtent trop cher en charbon. Huit nœuds et demi ou neuf nœuds à l'heure, c'est tout ce qu'il leur faut. Le fait est que bien que ces navires de la marine marchande de l'Etat puissent filer à onze et demi, douze et même treize nœuds, ils ne font pas cette vitesse-là, car cela coûterait trop cher; mais ils pourraient le faire et il est absurde, je dirais même injuste envers la Chambre, d'entendre dire par le ministre de l'Agriculture que ces navires ne vont pas assez vite. Ils sont aménagés comme de bons navires doivent l'être; ils ont été construits d'après les plans des meilleurs constructeurs qu'on puisse trouver. C'est le modèle anglais et je dirai à mon honorable collègue de Cariboo (M. McBride) que c'est le même modèle que les armateurs anglais adoptent pour la construction de leurs bateaux. Treize d'entre eux ont une installation frigorifique et tous sont munis d'un télé-mètre pour la direction du navire. Plusieurs ou du moins les plus grands chauffent à l'huile et d'autres chauffent à l'huile et au charbon. Ils sont absolument modernes, quant à la construction, et d'un modèle courant à notre époque. Evidemment, si nous avions pu prévoir les événements, si nous avions eu cette infinie sagesse qui n'est pas de ce monde, on aurait peut-être réalisé des bénéfices en vendant, bien qu'on eût été obligé, je crois, de racheter plus tard, mais, il est vrai, à des prix moindres. A part cela, étant donné les circonstances de l'époque, on a eu raison d'agir comme on l'a fait.

M. DUFF: N'est-il pas vrai que l'ancien bureau de direction dont M. Hanna était le président avait décidé il y a plus d'un an de vendre vingt-sept de ces navires?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est vrai que l'ancien bureau de direction avait suggéré de vendre les plus petits navires, et il avait peut-être raison.

M. GARLAND (Bow-River): Je félicite le très honorable leader de l'opposition d'avoir fait au moins un éloge modéré de ces navires

et de la politique du ministère qui en ordonne la construction. Je n'ai pas l'intention de vanter ni de défendre cette politique. J'ai pensé à l'époque que c'était une entreprise ridicule, pour ne pas dire onéreuse. L'expérience a démontré qu'elle a été onéreuse, mais elle n'a pas prouvé définitivement qu'elle fût ridicule. Pour nous qui envisageons la chose comme le commun des mortels et non comme des experts en matière maritime, il est très intéressant de constater que cette politique est surtout attaquée par ceux d'entre nos honorables collègues qui ne voient pas la nationalisation d'un bon œil. Voilà ce qu'a révélé le débat. Que nos honorables collègues veuillent bien se rappeler l'histoire et la situation de la compagnie du Pacifique-Canadien. Vaut-on dire que cette compagnie aurait pu atteindre le rang qu'elle occupe aujourd'hui dans l'univers, si elle n'avait pas constamment cherché à s'étendre dans le domaine maritime? Nous sommes fiers, nous Canadiens de cette expansion extraordinaire des affaires de la compagnie du Pacifique-Canadien en Orient, dans le Pacifique, dans les mers du sud, dans l'Atlantique, en un mot partout où l'on navigue. Je souhaite ardemment à notre réseau une expansion semblable. Je voudrais le voir se développer dans la même mesure que le Pacifique-Canadien et j'espère même qu'il le surpassera un jour. (*Exclamations*). Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Rhéaume) qui tourne cette remarque en dérision, n'a-t-il pas la même ambition? J'espère que si. Le temps peut venir, et j'y compte, où le réseau national canadien sera sur un pied d'égalité avec le Pacifique-Canadien au point de vue des transports maritimes.

M. JACOBS: Comme entreprise appartenant au public?

M. GARLAND (Bow-River): Comme entreprise appartenant au public.

M. JACOBS: Mon honorable ami fait preuve d'optimisme.

M. GARLAND: J'ai dans le peuple une foi que mon honorable ami ne partage peut-être pas. J'ajouterai que les honorables députés de la droite semblent ne pas être conséquents quand ils défendent un crédit de 2 millions pour l'acquisition d'un hôtel à Paris afin d'agrandir les affaires du réseau national canadien, alors qu'ils prennent une attitude différente touchant la Marine marchande. Ils veulent amener autant de commerce européen que possible au réseau national canadien. Cela n'est peut-être pas dans le domaine des possibilités immédiates mais nous comptons y arriver plus tard et nous espérons que le réseau national