

L'on adoptait les méthodes suivies par les hommes d'affaires, bien qu'une exploitation semblable par le Gouvernement puisse offrir quelque désavantage si on la compare au travail de même nature poursuivi dans le cas d'une entreprise particulière—de forcer ceux qui sont à la tête de ce chemin de fer de voir à ce que les marchandises transportées par cette ligne se rendent à destination.

Je suis convaincu que si l'Intercolonial n'accapare pas ce service, quelque autre chemin de fer se l'assurera en vue d'un bénéfice certain. Si l'Intercolonial continue son exploitation pour remplir la fin pour laquelle il a été construit, il doit saisir toutes les occasions favorables qui se présentent d'étendre le champ de son exploitation. Si je ne me trompe, ce service de steamers avec les Antilles constitue une de ces occasions favorables. Cependant, si cela est impossible, on devrait accorder une subvention en vue d'un service qui permettra à nos exportateurs de rivaliser avec les compagnies étrangères à changes égales. Le service qui existe aujourd'hui est loin d'être satisfaisant, nous le savons tous. Ceux qui exploitent maintenant ces lignes de steamers ont établi une industrie considérable et, si l'on tient compte des subventions accordées, on peut dire que ce service est aussi bon qu'on pourrait l'espérer dans les circonstances. Toutefois, on pourrait faciliter ce commerce et en élargir les bornes; je suis certain que si l'on établissait un meilleur service de bateaux à vapeur—de préférence, celui dont je viens de parler et qui se rattacherait au service de l'Intercolonial—les résultats seraient des plus satisfaisants et pour le chemin de fer et pour les exportateurs et, par ricochet, pour le producteur et le fabricant canadiens. On a imposé à cette compagnie de navigation des conditions qui sont onéreuses, je l'affirme. On l'a obligée de faire arrêter ses vaisseaux à des ports où l'on ne trouvait pas de cargaison assez forte pour rapporter quelque bénéfice à cette compagnie. Ainsi que le faisait observer le député d'Halifax (M. Maclean), il serait plus avantageux pour cette compagnie de ne pas tenir compte de ces cargaisons que de faire des arrêts à des endroits où la quantité de fret à expédier est insignifiante.

M. PUGSLEY: Les renseignements qu'on a fournis à l'honorable député ne sont pas exacts quant à ce qui se rapporte à Saint-Jean. Le commerce qu'on expédie de ce port suffit amplement aux frais d'entretien d'une ligne de steamers.

M. McCURDY: La subvention n'est accordée que si l'un de ces navires fait escale à Saint-Jean une fois tous les vingt-deux jours, mais on m'informe que le montant total perçu pour le transport du fret pour

M. McCURDY.

chaque voyage à Saint-Jean ne représente que \$1,000, en moyenne. Quiconque connaît par expérience le commerce d'expédition par bateau à vapeur peut calculer si cette somme de \$1,000 pour le transport du fret donne raison aux intéressés de continuer ce service.

M. PUGSLEY: Mais, si l'un de ces navires ne fait escale qu'une fois tous les vingt-deux jours à Saint-Jean et une fois à Halifax tous les onze jours, un autre navire se rend à Halifax une fois tous les onze jours. N'est-il pas vrai qu'on expédie par chemin de fer une grande quantité de marchandises de Saint-Jean à Halifax en transit, parce que ces marchandises sont périssables? Ces articles passaient par Saint-Jean alors que nous avions le service qui se fait à Halifax maintenant.

M. McCURDY: Quand s'est opéré ce changement?

M. PUGSLEY: Il y a environ huit mois. A l'expiration de leur entreprise, MM. Pichford et Black ont insisté pour établir un service moindre, affirmant qu'ils ne pouvaient continuer la même entreprise en retour de la subvention qu'ils recevaient. Une entente temporaire fut conclue; elle subsiste encore; d'après cette entente, MM. Pichford et Black s'engageaient à faire arrêter leurs navires tous les onze jours à Halifax et tous les vingt-deux jours à Saint-Jean. On m'informe que c'est à cause de ce service insuffisant que les expéditeurs envoient leurs marchandises par chemin de fer à Halifax, plutôt que d'attendre le steamer à Saint-Jean. Cette convention est injuste en ce qui concerne le port de Saint-Jean.

M. McCURDY: Le point que je veux établir, c'est que, tenant compte des avantages qu'il faut accorder en vue d'étendre le commerce entre le Canada et les Antilles, je n'entends pas qu'on accorde la préférence à un port, plutôt qu'à un autre. Que le commerce prenne donc la route de son port naturel. Tout le monde sait qu'avant le jour où l'on a commencé à accorder des subventions aux compagnies de navigation, le commerce des Antilles se restreignait à certaines localités pour des raisons parfaitement naturelles. Voilà la réponse que je voulais donner à l'honorable député de Saint-Jean. Je n'entends point parler en faveur d'un port au préjudice d'un autre. Notre but ici est de trouver le moyen d'étendre et d'augmenter notre commerce avec les Antilles.

ACQUISITION PAR LE GOUVERNEMENT DES LIGNES TELEGRAPHIQUES ET TELEPHONIQUES.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Je regrette l'absence de l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier).