

L'hon. M. MANION: Puis-je dire que la question m'est connue, car j'ai reçu des protestations du docteur Price et de plusieurs autres des Provinces maritimes, et je les ai communiquées au président. Il y a là une assertion qui commande l'attention de la direction, et du Gouvernement aussi, si elle est fondée. L'on fait remarquer que dans le cas des navires de l'Etat sur le Saint-Laurent les contrats sont réservés aux chantiers du Saint-Laurent; tandis que dans le cas de celui-ci, qui intéresse exclusivement les provinces Maritimes, on a invité des offres des chantiers du Saint-Laurent aussi bien que de ceux des provinces Maritimes. Je crois que ces gens ont parfaitement raison de prétendre que la même méthode devrait être suivie dans les deux cas; après tout ce navire est assurément un bâtiment de l'Etat. J'incline qu'il nous faudra rectifier cela et inviter des soumissions des provinces Maritimes pour la réparation de tous les navires publics ou bien réserver aux compagnies des provinces Maritimes les contrats portant la réparation de bâtiments qui desservent exclusivement les provinces Maritimes. Pour être juste il faut agir dans un sens ou dans l'autre.

L'hon. M. EULER: Il me semble qu'il entre en jeu ici un principe bien clair. Va-t-on exploiter le réseau national purement comme une entreprise commerciale ou va-t-on, dans une certaine mesure, le faire servir à des fins d'ordre national? Nous avons, par exemple, la loi des tarifs-marchandises pour les provinces Maritimes et aussi ce que j'ai noté tantôt,—j'espère que je n'ouvre pas encore une question délicate,—l'affaire du charbon. Je ne me plains pas de la Loi des tarifs-marchandises à l'intention des provinces Maritimes, ni du régime en ce qui concerne le charbon; seulement je trouve que ceci est sensé: Si nous allons nous servir du National-Canadien, et déboursier ses fonds en partie pour des fins d'ordre national, alors ce n'est pas le réseau qui devrait porter la perte qui en résulte, mais bien le gouvernement national.

L'hon. M. MANION: A vrai dire, nous avons fait voter un crédit distinct pour le transbordeur de l'île du Prince-Edouard et les installations de tête de ligne. M. Smart m'apprend que cela figure au déficit des lignes de l'Est. Ce n'est pas mon impression; mais c'est ce qu'il me dit. Je ne suis pas sûr qu'il ait raison; quoi qu'il en soit, nous votons ce crédit. Je dis, pour la gouverne du comité, que les gens de l'île du Prince-Edouard, pour quelque raison, nous ont eux-mêmes demandé d'en agir ainsi. L'an dernier la perte a été de \$270,000; et nous avons fait voter un crédit distinct à la Chambre des communes.

L'hon. M. EULER: Ce n'est pas imputé contre les chemins de fer?

L'hon. M. MANION: Je ne sais pas. Je ne le crois pas. Pouvez-vous nous le dire, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: C'est compris dans le déficit.

L'hon. M. EULER: J'insiste encore une fois sur ce principe. Je trouve injuste à l'endroit du réseau national, une entreprise d'affaires, de lui imputer des pertes,—appelons cela des pertes,—qui résultent de ce qu'il ait fait quelque chose dans l'intérêt national, et non pas particulièrement dans l'intérêt du National-Canadien.

L'hon. M. MANION: Pour être juste envers le Pacifique-Canadien,—et je n'ai pas d'autre raison,—je dois dire qu'à ma connaissance le Pacifique-Canadien achète beaucoup de houille canadienne, non pas tant dans l'Est, mais dans l'Ouest, alors qu'il ferait peut-être des économies s'il achetait du charbon américain. Voici ma seule raison de signaler la chose: Non seulement est-il du devoir du Pacifique-Canadien d'en agir ainsi, et je leur en fais tous mes compliments, mais c'est également le devoir du National-Canadien de faire, parfois, ce qu'il fait effectivement. Comme les deux réseaux sont de grandes entreprises canadiennes, il me semble que de ce chef il leur incombe certains devoirs.

L'hon. M. EULER: J'incline à croire qu'en cela leur intention est d'entretenir les bonnes dispositions de leur clientèle.