

nier du navire. Ainsi donc si, par exemple, le navire se trouvait pris dans les glaces, comme il l'est actuellement dans le détroit de Canso, et devait passer la nuit sous le vent de l'île de l'Ours ou de la pointe au Sable, il n'y a pas de vivres à bord et personne pour faire la cuisine. Je remercie l'honorable député de Queen-Lunenburg (M. Ernst) d'avoir demandé si le vapeur rapporte. Nos honorables collègues connaissent le dicton à propos des risques qu'il y a à s'aventurer sur un terrain dangereux. Mais parce que le Gouvernement a réduit la subvention de \$10,500 à \$9,500, la compagnie de navigation a dû supprimer le cuisinier et la femme de chambre, si bien que les passagers ne peuvent pas avoir un repas à bord et que l'équipage doit attendre d'être rendu à Mulgrave ou Guysborough pour manger. L'honorable député comprendra sûrement que du moment qu'un navire ne peut avoir à bord ni cuisinier, ni femme de chambre, ni vivres, la compagnie ne doit pas faire grand argent. Je dis au ministre du Commerce qu'il n'est pas juste que les gens qui exploitent ces services, et qui parfois ont dû acheter des bateaux spécialement pour cela, se voient un bon jour, sans avoir été consultés, comme je l'ai déjà dit, privés d'une partie de leur subvention, pour permettre au Gouvernement de faire belle figure.

C'est particulièrement vrai dans le cas de mon honorable ami le député de Queen-Lunenburg. Je m'intéresse autant que lui à ce service entre Halifax et La Have qui a été supprimé, si bien que les gens de cette importante région doivent maintenant porter leurs marchandises à 12, 14 et 16 milles de Bridgetown jusqu'à La Have ou à Riverport. Le Gouvernement, simplement parce qu'il est avare ou parce qu'il ne sait gouverner et percevoir assez de revenus, supprime le service de navigation entre La Have et Halifax.

L'hon. M. VENIOT: Le ministre peut-il me dire le nombre de voyageurs et la quantité de marchandises qui ont été transportés sur la ligne de Charlottetown, Victoria et Halliday's-Wharf?

L'hon. M. STEVENS: Le navire a fait 211 voyages; il a transporté 3,580 passagers, 10,000 barils de marchandises et 184 têtes de bétail.

L'hon. M. VENIOT: Quelle est la distance?

L'hon. M. STEVENS: Le service est assez irrégulier, mais le plus long parcours est de 26 milles.

M. REID: Quels sont les noms des compagnies subventionnées sur le littoral du Pacifique?

L'hon. M. STEVENS: Le service de la Chine?

[M. Duff.]

M. REID: Citez-les tous. Je voudrais savoir surtout ce que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien reçoivent pour leur service côtier là-bas.

L'hon. M. STEVENS: Les voici:

Service de Chine: British Canadian Steamships, Limited.

Service de l'Afrique du Sud: Java Pacific Line.

Service du courrier sur la Chine et le Japon: Canadian Pacific Railway Company.

Service à la Nouvelle-Zélande et à l'Australie: Canadian Australasian Line.

Service de Prince-Rupert et de l'archipel de la Reine-Charlotte: Canadian National Steamships Service.

Service à Victoria et aux Antilles: Canadian Transport Company, Limited.

Service de Vancouver et aux ports du nord de la Colombie-Anglaise: Union Steamships, Limited.

Service de Victoria, Vancouver et Skagway: Canadian Pacific Railway Company.

Côte occidentale, service de l'île de Vancouver: Canadian Pacifique Railway Company.

M. REID: Le ministre se rappellera peut-être que, l'an dernier, j'ai discuté avec lui sur les mesures à prendre pour faire en sorte que les compagnies emploient une forte proportion de main-d'œuvre blanche. Le Gouvernement a-t-il fait des démarches à cet effet? Le ministre avait dit, je crois, que des pourparlers seraient engagés après la fin de la session.

L'hon. M. STEVENS: Je ne pense pas pouvoir ajouter grand'chose à ce qui a été dit l'an dernier. Pour ce qui est du service entre la côte de la Colombie-Anglaise et l'Orient, le service principal est évidemment le très beau service postal transpacifique de la Canadian Pacific Steamships. La compagnie déclare bien franchement que, gênée comme elle l'est par la concurrence de plus grosses lignes japonaises et de nombreuses lignes américaines,—j'ai la liste quelque part devant moi,—dont toutes sont subventionnées deux ou trois fois plus que les compagnies canadiennes, il serait impossible pour le Pacifique-Canadien de faire concurrence à ces autres services et de payer les gros salaires qui seraient donnés à un équipage exclusivement composé de blancs. Voilà une des raisons.

Bien entendu, il faut se rappeler que nous ne sommes pas maîtres de la situation, sauf dans la mesure de ce que nous payons pour le transport du courrier. Ensuite ces navires vont à Hong-Kong, terminus oriental qui est territoire britannique, et les Chinois de Hong-Kong, qui revendiquent le titre de citoyens britanniques, réclament le droit de servir sur ces bateaux tout comme les autres, et je ne vois pas qu'on puisse le leur nier. La troisième raison, c'est que ces navires naviguent une grande partie du temps dans les eaux tro-