

pourrait en être immédiatement transmis par télégraphe, et du secours pourrait être envoyé d'Esquimalt ou Victoria.

Exploration se rattachant aux inondations qui se produisent le printemps à Montréal et dans le voisinage \$1,500

M. MITCHELL : A-t-on fait un rapport à ce sujet ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Les rapports ont été soumis à la Chambre, à l'exception du dernier, qui, m'a-t-on dit, doit être terminé dans quelques jours.

Communication par vapeur sur les lacs Huron et Supérieur \$12,000

M. MITCHELL : Quels sont les détails de ce crédit ?

M. McLELAN : C'est pour le transport des malles à 12 ou 15 endroits le long de la baie Georgienne, jusqu'au Sault.

M. MITCHELL : Quels sont les navires qui reçoivent le subside ? Quels en sont les propriétaires ?

M. McLELAN : Je ne connais pas les propriétaires ; il y a plusieurs compagnies. La "Northern Transportation" en recevait une partie l'an dernier, ainsi qu'une autre compagnie faisant le même service dans la même direction.

M. MITCHELL : L'honorable ministre devrait être en mesure de nous dire quelles compagnies reçoivent le subside, d'où partent les navires, à quels ports ils arrêtent, le nom des navires employés, et tout ce qui se rapporte à ce contrat. Les explications devraient être détaillées et précises.

Sir CHARLES TUPPER ; Ce service est en opération depuis plusieurs années.

M. MITCHELL : Raison de plus pour que l'honorable ministre soit en état de donner des explications.

M. SPOULE : Je puis dire à l'honorable député qu'il y a deux lignes, l'une partant de Collingwood et l'autre d'Owen-Sound. Les navires arrêtent à tous les ports des deux rives jusqu'au Sault Sainte-Marie.

Communication par vapeur avec les Iles de la Madeleine \$7,800.

M. MITCHELL : Que signifie ce crédit ?

Sir CHARLES TUPPER : Ce service est en opération depuis plusieurs années entre Pictou et les Iles de la Madeleine. C'est, comme l'honorable député ne doit pas l'ignorer, le seul moyen de transmissions régulières pour les malles.

Communication par vapeur entre Halifax et Saint-Jean, par voie de Yarmouth et Port-Medway \$7,500.

M. LOVITT : Je remarque que c'est le seul crédit qui ait été réduit de toute la liste des subventions ; et en outre on y a ajouté la disposition que les navires devront faire escale à Port-Medway. L'honorable ministre sait que cette ligne est en opération depuis dix ans, et qu'avec la subvention de \$10,000 les navires ont fait escale à Lunenburg, Shelburne, Liverpool, Yarmouth et autres ports. Port-Medway est à neuf milles de Liverpool. Je crois que le moins que le gouvernement puisse faire c'est de rayer Port-Medway.

Sir CHARLES TUPPER : Ce n'est pas l'intention d'obliger le vapeur à faire escale à Port-Medway, mais cette disposition est insérée pour l'obliger à établir une correspondance avec cette localité. Il y a un petit bateau à vapeur qui reçoit une faible subvention du gouvernement provincial, et \$500 de ce crédit lui permettront de faire la correspondance, qui serait sans cela tout à fait impraticable, je l'admets avec l'honorable député. Il dit que la subvention est accordée depuis dix ans. C'est parfaitement vrai, mais souvent on subventionne une ligne jusqu'à ce qu'elle puisse se soutenir par elle-même, et alors on abolit complètement la subvention ; et nous croyons qu'une subvention de \$7,000 pour cette ligne suffira amplement, et nous avons ajouté ces \$500 pour permettre à la compagnie d'établir la

Sir HECTOR LANGEVIN

correspondance avec Port-Medway, au moyen d'un petit vapeur, de façon à donner des communications à cette localité, mais ce n'est pas du tout l'intention d'obliger le navire à y faire escale.

M. JONES (Halifax) : Est-ce que l'honorable ministre croit qu'il est juste non seulement de réduire la subvention, mais encore d'obliger la compagnie à employer un autre navire. On remarquera que c'est le seul crédit qui ait été réduit ; ces localités n'ont d'autres moyens de communications que par eau, tant d'un côté que de l'autre, jusqu'à ce que les chemins de fer soient terminés. J'espère que le gouvernement trouvera moyen de maintenir la subvention primitive, jusqu'à ce que le chemin de fer soit terminé entre Lunenburg et Liverpool.

Subvention aux steamers pour un service entre Campbellton et Gaspé et les ports intermédiaires. \$12,500

M. JONES (Halifax) : Je remarque que le steamer *Admiral* ne se rend qu'à Dalhousie.

Sir CHARLES TUPPER : Aujourd'hui que le chemin de fer se rend à Dalhousie, le steamer s'y relie à cet endroit.

M. WELDON (Saint-Jean) : Les gens de Campbellton s'en plaignent, et si le steamer reçoit une subvention pour se rendre à Campbellton, il devrait s'y rendre.

Le général LAURIE : Je demanderai au gouvernement s'il ne pourrait pas continuer la subvention à la ligne faisant le service entre Charlottetown et Halifax. Les marchands de Halifax en général, prétendent que la chose serait très désirable.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député, appuyé par un grand nombre des marchands d'Halifax, a fait des pressantes représentations. Il est très difficile, en général, d'abolir une subvention, mais l'honorable député remarquera qu'il y a nombre de lignes subventionnées qui font le service avec le port d'Halifax. Il y a des communications avec l'île du Prince-Edouard, par le chemin de fer d'Halifax et Pictou, et une ligne subventionnée de steamers de Pictou à Charlottetown. Il y a une autre ligne subventionnée à Shédiac et Summerside, et ces lignes de communications sont si nombreuses que nous désirons beaucoup abolir ces subventions partout où c'est possible, et nous croyons, dans les circonstances, pouvoir nous dispenser des services de celle-ci. Je le regrette personnellement, parce que cette politique nuira aux personnes qui ont maintenu la ligne jusqu'à présent ; mais le gouvernement ne s'est pas cru justifiable d'accorder cette subvention, et je crois qu'on est à former une compagnie qui se propose d'établir un service sans exiger de subvention.

Pour des communications directes par steamers entre le Canada et Anvers ou l'Allemagne, ou les deux \$30,000

Sir CHARLES TUPPER : Nous avons aboli les subventions de \$24,000 chacune pour un service direct, l'un avec Hambourg et l'autre avec Anvers, et nous avons accordé à la place une subvention de \$30,000, à la condition que le gouvernement belge contribue une somme égale, de façon à établir une ligne de communication de première classe, par vapeur, entre la Belgique et le Canada. De vives représentations ont été faites par des citoyens de Montréal contre la réduction des deux subventions accordées pendant un grand nombre d'années aux lignes White Cross et Munderloh, et nous avons beaucoup regretté de ne pouvoir nous rendre à leurs désirs. Nous avons cru que ces lignes étaient virtuellement subventionnées par le gouvernement, afin de les mettre en situation de faire concurrence à des capitalistes privés qui faisaient, dans une grande mesure, le même service, et que nous n'étions pas justifiables de continuer cette subvention ; mais nous avons préféré accorder \$30,000 à une ligne de première classe, à la condition que le gouvernement belge contribue une somme égale. A moins qu'il ne le fasse, nous ne dépenserons pas un sou de la subvention.