

devrions certainement pouvoir augmenter cette vitesse dans l'avenir.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est une question difficile à résoudre. Je ferai remarquer à mon honorable ami que si la compagnie Allen se conforme aux conditions du contrat que j'ai faites avec elle, la traversée entre Rimouki et Moville se fera en un temps presque aussi court qu'entre New-York et les ports européens. Les steamers de 17 nœuds la feront en six jours, et à l'exception d'un ou deux "levriers de mer," c'est le temps que prennent les autres steamers pour faire la traversée de New-York. Or, il faut y songer sérieusement, avant d'augmenter la dépense de trois quarts de million à un million et un quart pour le seul avantage de raccourcir la traversée de 14 à 15 heures. Je sou mets la question à mon honorable ami. Qu'il veuille bien considérer que la traversée de Moville à Rimouski étant plus courte, elle se fera aussi rapidement avec des steamers de 17 nœuds, que celle de New-York avec des steamers de 20 nœuds. La moyenne de la vitesse serait augmentée si au lieu de n'avoir que le "Bavarian" et le "Tunisian" comme bateaux subsidiaires aux deux principaux, nous avions aussi le "Parisian" et le "Pretorian". D'après les chiffres que j'ai ici je constate que le "Tunisian" a fait la plus grande partie de ses traversées en six jours et demi. En juillet sa moyenne a été de 6 jours et 21 heures; en août 6 jours et 8 heures; et ensuite 6 jours et 9 heures. En automne naturellement, lorsqu'il y a de la brume ou de la glace les traversées sont plus difficiles, et ont pris 7 jours et 8 heures. Mais le "Tunisian" et le "Bavarian" ont fait leurs traversées la plus grande partie du temps en beaucoup moins de sept jours. Les distances que j'ai données à l'honorable député sont les plus courtes possible. Mais sur la côte de Terre-Neuve, un steamer est souvent obligée de dévier beaucoup au sud, ce qui augmente la distance à parcourir. Je dois mentionner aussi que je n'ai pas cru devoir insister trop rigoureusement sur les termes du contrat lorsque les retards ont été causés par la brume. Si nous étions trop sévères à ce sujet les capitaines seraient peut-être tentés d'aller à grande vitesse dans la brume et mettre ainsi en danger la vie des passagers. Conséquemment, lorsque le steamer a été retardé par la brume ou la glace, j'ai usé de clémence.

M. MONK : Quel sera le tonnage de ces deux steamers à turbines, et viendront-ils à Montréal? Mes amis viennent de me dire que l'honorable ministre peut se dispenser de se lever à chaque réponse.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je vous sais gré de votre amabilité et si je me sens fatigué je resterai assis. En réponse à la question qui vient de m'être posée je dirai que je crois que les nouveaux steamers auront un tonnage de 8,000 à 10,000 tonneaux.

Le sous-ministre croit que ce sera 10,000. Les steamers à turbines, ainsi que mon honorable ami le sait, prennent beaucoup de vogue.

M. SPROULE : Le tonnage ne se trouve-t-il pas stipulé dans le contrat?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Pas directement; le contrat stipule quelle sera la vitesse; et c'est là à peu près le moindre tonnage compatible avec la vitesse réglementaire.

M. MONK : Le très honorable ministre n'a pas dit, je crois, si les navires devaient ou non se rendre jusqu'à Montréal.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est ce que j'ai compris des messieurs Allan.

M. MONK : Le très honorable premier ministre sait-il si ces steamers sont pourvus de compartiments frigorifiques?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui, le contrat le stipule d'une manière formelle.

M. CLARKE : Si j'ai bien compris les chiffres donnés par le très honorable ministre la vitesse moyenne du "Bavarian" et "Tunisian", l'année dernière, n'a été que de 14 nœuds.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne pense pas qu'elle ait dépassé ce chiffre.

M. CLARKE : C'était là la vitesse; elle n'a pas dû dépasser ce chiffre. Maintenant, nous devons avoir deux navires de 14 nœuds et deux navires de 17 nœuds. La vitesse moyenne ne sera que d'un peu plus de quinze nœuds. Et nous payons £2,250 sterling pour le voyage d'aller et retour de chacun de ces navires de 17 nœuds, et £750 sterling pour chaque voyage d'aller et retour pour les navires de 14 nœuds. Il me semble, étant données les fortes subventions que nous payons, que nous aurions le droit de compter sur une augmentation de vitesse.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai tenté tous les moyens possibles; mais je ne puis pas réussir à engager les propriétaires de navires à soumissionner à de meilleures conditions.

M. CLARKE : La situation sera celle-ci—et mon très honorable ami sait que tel est le cas actuellement—que tout en subventionnant les navires pour le transport des dépêches du Canada, nous verrons la plus grande partie de nos dépêches transportées par voie de New-York et de là expédiée dans des navires anglais ou étrangers.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Mais mon honorable ami (M. Clarke) observera qu'il part un navire chaque jour de New-York. Dans ces circonstances, il nous est impossible d'effectuer le transport d'une partie considérable de notre correspondance. En outre, les dépêches à partance des endroits situés à l'ouest de Kingston sont expédiées nécessairement par voie de New-York,