

mois de juillet suivant, demandant des soumissions pour ces services. Il divisa les soumissions en quatre classes différentes qu'il appela les services A, B, C, D. Quant à ce qui concerne le service D, on le laissera, je suppose, complètement de côté dans notre discussion, parce qu'aucune des soumissions envoyées n'a été acceptée par le gouvernement et aucun bateau n'a été mis sur cette route.

M. FOSTER : Il n'a pas été reçu de soumissions.

M. DAVIES (I.P.-E.) : L'honorable monsieur dit qu'il n'a été reçu aucune soumission, et par conséquent, en ce qui me concerne, je ne me propose pas de parler directement ou indirectement du service D. Les trois autres services A, B et C, consistaient dans les services suivants : "A," de Halifax ou Saint-Jean à Cuba et retour, avec escale à la Havane et à Matanzas ; "B," de Halifax ou Saint-Jean à la Jamaïque et retour, avec escale aux Bermudes et aux Îles Turk ; "C," de Halifax ou Saint-Jean (via Yarmouth pour le service par Saint-Jean) à Demerara et retour, avec escale à certains ports intermédiaires.

Les annonces demandant des soumissions contenaient les conditions suivantes qui sont importantes pour l'argumentation que je me propose de présenter à la chambre plus tard, pour montrer que l'honorable monsieur n'a pas agi dans les meilleurs intérêts du pays :

Les services ci-dessous seront mensuels et devront être faits par des steamers ayant une vitesse de pas moins de 12 nœuds à l'heure, et pour les services A, B, et C, par des steamers ne jaugeant pas moins de 1,000 tonneaux et avec aménagement pour au moins 30 voyageurs de première classe, et quant au service marqué D, par des steamers de pas moins de 2,000 tonneaux de jaugeage avec aménagement pour au moins 30 voyageurs de première classe.

Quant aux services A, B, et C, les personnes désireuses d'accomplir ces services avec des navires de tonnage et de vitesse moindres que ci-dessous cités, pourront présenter leurs soumissions, en spécifiant la vitesse et le tonnage des navires qu'elles désireraient offrir, bien que les conditions qui précèdent soient celles que désire le gouvernement.

De sorte qu'on verra que pour ces trois services, l'honorable monsieur désirait se procurer des bateaux de 1,000 tonneaux de jaugeage pouvant filer 12 nœuds à l'heure et aménagés pour transporter 30 voyageurs de première classe. L'honorable monsieur se réserve cependant le droit d'accepter des steamers de moindre tonnage, non seulement pour des classes spécialement désignées, mais s'il le désirait, une classe inférieure de bateaux. L'honorable monsieur reçut un grand nombre de soumissions. Je n'entrerai pas dans tous leurs détails. Je désire en premier lieu attirer l'attention de la chambre sur une soumission, celle que l'honorable monsieur a reçu d'un M. Joseph Wood, de Halifax. La correspondance relative à cette soumission est très maigre, mais il me semble que M. Wood a été traité avec très peu de cérémonies et très malheureusement traité dans l'intérêt du pays. M. Wood avait écrit au gouvernement le 15 février 1889, lorsque la chose fut discutée pour la première fois devant la chambre, pour demander au ministre des finances de lui donner des renseignements sur le projet qu'il proposait :

QUAI CENTRAL.

HALIFAX, N.-E., 15 février 1889.

CHER MONSIEUR, — Je vous serais obligé si vous vouliez me faire part du projet de communications par navigation, entre le Canada et les Antilles, etc., auquel vous avez l'intention d'appliquer un crédit de \$60,000 de subside, mentionnés dans les estimations soumises au parlement.

Je suppose que vous demanderez de nouvelles soumissions, et que tous les subsides qui ont été votés devront être distribués autrement, et quelles seront soumises de nouveau à un concours loyal et public.

En égard au mal que je me suis donné et les dépenses que j'ai faites, il y a deux ans, pour préparer mes propositions, etc., pour le service des Antilles, j'espère que vous voudrez bien me faire part de toutes les informations.

Lorsque votre gouvernement a demandé des soumissions, en 1887, je croyais que vous désiriez réellement faire des affaires.

Il faut construire des steamers propres au service que vous exigez, et à moins que vous ne demandiez des steamers, avec toutes les améliorations modernes, pour épargner le charbon, etc., tout subside se trouvera gaspillé.

Votre tout dévoué,

JOS. WOOD.

M. Wood, qui a écrit cette lettre, est, si j'ai bien compris, un monsieur qui fait le service dans les steamers depuis des années et qui, présentement, commande un steamer, naviguant entre la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Edouard ; évidemment, d'après le ton de sa lettre, il est antérieurement entré en négociations avec le département, et il a jugé qu'il n'avait pas été convenablement traité, et qu'il espérait que dans les circonstances actuelles, le gouvernement voulait sérieusement faire des affaires. Mais il a signalé le fait, que les événements subséquents ont établi, qu'il n'était pas permis à l'honorable ministre d'ignorer, savoir : que des steamers convenables pour le service doivent être construits, et qu'à moins que le gouvernement n'ordonne la construction de nouveaux steamers, les subsides seraient gaspillés. Lorsque les soumissions furent demandées, M. Wood a soumissionné en son propre nom. Il a soumissionné pour le service entre Saint-Jean et Halifax, et Demerara, en faisant escale à des ports intermédiaires.

Il dit :

J'ai offert pour cette route un steamer de 700 à 800 tonneaux, vitesse 12 nœuds à l'heure, et aménagement pour trente passagers de première classe. Ce steamer devait être construit en Ecosse et classé 100 A 1, au Lloyd, et devait être prêt pour le service, le 1er septembre, 1890.

Le subside payable par le gouvernement devait être de \$20,000 par année, payable dans la proportion de \$2,000 pour chaque voyage, aller et retour, à raison de dix voyages par année, et le contrat devait être accordé pour cinq ans.

Avec cette soumission, se trouvait une lettre, dans laquelle il dit que ce serait un bateau de première classe, supérieur à tout steamer employé présentement dans le commerce, et qu'il coûterait environ \$110,000. Il a aussi fait mention du mal qu'il s'était donné, durant les trois dernières années, pour établir une ligne de steamers canadiens, entre le Canada et les Antilles, et il disait :

Si ce dernier effort que je fais présentement, reste sans résultat, s'il y a beaucoup plus de retards apportés à la décision de cette question, je me verrai forcé, naturellement, de renoncer entièrement au projet.

Le 24 septembre, il reçut une lettre du sous-ministre des finances, lui intimant que sa soumission n'était pas considérée comme suffisante, et qu'elle ne saurait, en conséquence, être acceptée.

Avant de passer outre à la soumission de M. Wood, je dois dire qu'il a offert un bateau satisfaisant, sous tous rapports, aux exigences que le ministre des finances croyait nécessaires, sauf en ce qui concerne le tonnage. Le tonnage exigé était de 1,000 tonneaux, et il offrit un bateau neuf de 700 à 800 tonneaux, et il proposa de le mettre en course vers le mois de septembre, 1890. Il faut bien observer que le ministre des finances, en demandant des soumissions, tout en disant que le gouvernement voulait avoir un bateau de 1,000 tonneaux, deman-