

nement pourrait s'exposer à quelque risques. Si les Lloyds que le directeur général des Postes a invité à venir visiter nos améliorations et qui n'ont pas répondu à notre invitation, ne veulent pas se montrer raisonnables, le gouvernement pourrait devenir notre propre assureur. La chose est possible. Les compagnies anglaises devraient comprendre que nous sommes maintenant une nation ; nous parlons constamment de 50,000,000 et 100,000,000 de dollars. Si mon honorable ami et ancien collègue voulait élever la voix et se montrer énergique sur cette question d'assurance, je suis convaincu que les Lloyds finiraient par céder. La route du Saint-Laurent a été améliorée et nous continuons à l'améliorer tous les jours et cependant, plus nous faisons de travaux, moins les compagnies d'assurances paraissent en tenir compte.

Lorsque la Compagnie du Pacifique inaugura son service maritime, on alléqua comme raison pour diminuer les taux, que la compagnie était certaine de pouvoir s'assurer les services des meilleurs employés. Mon honorable ami de Saint-Laurent (M. Bickerdike) a eu raison de dire que les enquêtes faites l'automne dernier sur les accidents survenus, ont démontré que ces accidents étaient dus à l'incapacité ou à la mauvaise conduite des officiers de ces navires. Je suis porté à croire que quelques-unes des compagnies engagent des officiers sans expérience. On ne peut avoir des employés compétents aujourd'hui à moins de leur payer des appointements raisonnables.

M. BROCK : Il nous serait bien plus facile d'atteindre le résultat que nous avons en vue, si nous étions un peu plus modérés dans notre désir d'obtenir un service rapide. Le gouvernement semble vouloir obtenir à tout prix un service de 20 ou 22 nœuds. Je crois qu'il serait bien plus facile d'en arriver à une conclusion satisfaisante sur cette question, si le gouvernement voulait se contenter d'un service de 18 nœuds. C'est là un service que plusieurs lignes de steamers pourraient donner, et qui se trouveront exclus du concours si on exige une plus grande vitesse. On prétend que les voyageurs sont toujours disposés à parcourir la plus longue distance possible par terre, afin d'abrèger la durée du voyage sur l'océan. C'était ce raisonnement que l'on se faisait il y a quelques années passées, lorsque des navires de qualité inférieure faisaient le service de l'Atlantique. Mais avec le confort qui règne aujourd'hui à bord des steamers de première classe, on n'est pas aussi pressé de diminuer autant que possible la durée de la traversée de l'océan. Et c'est ici que se présente la question des assurances.

Il est bien plus facile d'assurer un de nos steamers de première classe faisant le service entre Liverpool et Montréal, que d'assurer un steamer qui est obligé de traver-

ser l'océan à une vitesse de 22 nœuds à l'heure. Les taux sont bien moins élevés pour les premiers. Le navire qui traverse d'Europe en Amérique, dès qu'il approche des bancs de Terre-Neuve, ou de la rive canadienne est exposé, durant certaines saisons, à être retardé par la brume durant deux ou trois jours. Un steamer faisant 22 nœuds ne peut aller plus vite dans la brume qu'un steamer de 18 nœuds et son entretien coûte beaucoup plus cher. La différence dans le coût de l'entretien des deux steamers est énorme.

J'admets avec le député de Sainte-Marie (l'honorable M. Tarte) que les compagnies, dans leur désir d'exploiter leurs navires à bon marché, emploient des officiers sans expérience, et c'est probablement là que l'on doit chercher la cause d'un certain nombre d'accidents. On devrait s'efforcer d'employer des marins capables de conduire les navires en toute sûreté. Les compagnies de steamers semblent n'avoir de considération que pour le capitaine qui peut faire faire la traversée à son navire le plus rapidement possible. L'ignorance de la part de ces marins est en partie responsable des accidents qui se sont produits près des côtes, ainsi qu'en remontant le Saint-Laurent. Je considère que nous payons un prix très élevé pour le plaisir de gagner une heure ou deux en vitesse. Ayant moi-même fait la traversée de l'Atlantique plus de cinquante fois, j'ai une certaine expérience sur cette question, et je sais qu'avec le confort actuel, les voyageurs ne sont pas aussi impatients d'abrèger le voyage qu'autrefois. Avec le confort qui existe à bord de ces navires, la lumière électrique dans les cabines, de la musique exquise, des salons et des fumoirs meublés avec le plus grand luxe, un menu recherché, et tout le bien-être possible, les voyageurs, règle générale, jouissent trop du voyage pour avoir bien hâte qu'il finisse. Il y a quelques années, lorsque nous étions obligés d'aller fumer sur le pont et que les cabines étaient placées exactement au-dessus de l'hélice, c'était une autre affaire, et il n'est pas surprenant que les voyageurs fussent désireux de faire la traversée aussi rapidement que possible.

Actuellement, les voyageurs ne tiennent pas à payer un prix supérieur, pour risquer la traversée dans un steamer faisant vingt-deux nœuds à l'heure, quand ils peuvent faire la traversée à bord d'un steamer ayant une vitesse de 18 nœuds à bien meilleur marché.

Dans les négociations que le gouvernement pourra entamer pour obtenir un service rapide sur l'Atlantique, je le prie de s'occuper plus de la sûreté des voyageurs que de la vitesse des navires. Plus la sûreté sera grande, moins élevée sera l'assurance. Si vous insistez pour obtenir un service de 22 nœuds, vous ne pourrez vous procurer du fret, parce que les taux de transport devront être très élevés pour couvrir les frais d'assurance additionnels et ce qu'il en