

délibéré, et sans subvention, trois ou quatre voyages, nous ne gagnons rien sous ce rapport.

Lorsque je demandai au ministre du Commerce s'il y avait quelque entente au sujet du service de Glasgow et Dublin, il me dit qu'il n'y avait eu aucune entente, mais qu'il espérait pouvoir faire entrer ces vaisseaux dans l'arrangement. Supposons qu'il fasse la chose, alors, on dépensera, pour un nouveau service, une somme supplémentaire; mais cela ne nous donnera pas plus qu'un ou deux voyages de plus que le nombre de l'année dernière par des steamers d'occasion, sans subvention.

Maintenant, quant à la subvention supplémentaire de \$15,000 à la ligne Furness, cela donne un service direct de Saint-Jean durant les mois d'hiver, et aussi un service direct de Halifax, faisant deux services directs d'hiver, et un service ordinaire en été.

Chacune de ces villes obtiendra cet avantage, consistant en ce qu'on ne sera pas forcé, dans l'une, de tenir compte du fret de l'autre. Mais je signale ceci: c'est que la politique de l'ex-gouvernement consistait à arrêter le paiement des subsides alloués aux steamers du port de Portland, et de prendre ces \$126,000 pour les diviser entre les steamers des ports canadiens, de sorte que les cinq douzièmes de cette somme iraient aux steamers des ports d'hiver maritimes.

M. ELLIS: Vous parlez de prendre \$125,000 pour les diviser, mais une forte partie de cette somme irait naturellement à Montréal.

M. FOSTER: Je n'ai pas dit que je voudrais donner toute cette somme aux ports maritimes. Ce que j'ai dit, c'est que le service d'hiver constitue environ les cinq douzièmes de tout le service, et que les cinq douzièmes de cette somme, c'est-à-dire un peu plus de \$50,000, iraient au service d'hiver des ports maritimes, de sorte que, d'après la politique de l'ex-gouvernement, les ports d'hiver de Saint-Jean et de Halifax auraient eu droit à \$50,000. Considérant ce qu'on a accordé aux lignes Furness et Beaver, vous auriez alors un montant de beaucoup plus considérable pour encourager le commerce d'expédition de ces ports, que celui qu'on trouve dans les estimations du gouvernement. Mais, d'après la politique du gouvernement actuel, vous retirez d'une main ce que vous donnez de l'autre, et c'est ce que vous n'auriez pas fait, en vous conformant à la politique de l'ex-gouvernement.

Pourquoi le subside de la ligne Beaver lui a-t-il été accordé?—Pour constater si l'on pourrait attirer au port de Saint-Jean le fret d'hiver en voie d'expédition à Liverpool, et pour compenser le désavantage de Saint-Jean par rapport à Portland dans la distance du transport par terre; de sorte que si nous avions enlevé à Portland son subside pour le transporter à Saint-Jean et Halifax, cela aurait ajouté d'autant à l'encouragement de ces deux ports.

Mais la politique du gouvernement actuel se résume à ceci: c'est que, tandis qu'il donne un certain montant pour encourager le transport direct du commerce par voie de Saint-Jean, il accorde plus, d'un autre côté, pour le transport par voie de Portland, port rival de celui de Saint-Jean. Par suite, le subside de ce dernier port se trouve virtuellement presque gaspillé. L'encouragement que, d'un côté, vous donnez à Saint-Jean, au moyen

d'un subside, vous le lui enlevez, de l'autre, en accordant un subside à Portland, car, par là, vous empêchez le subside accordé à Saint-Jean ou Halifax de compenser l'avantage de la route de Portland, en tant que cette route est encore subventionnée.

Tel est donc l'exposé du cas.

Je regrette que le gouvernement n'ait pas adhéré à la politique de l'ex-gouvernement. Le sentiment du pays, je crois, est que, si nous affectons les deniers publics au développement du commerce ou du transport des malles, nous devrions accorder ces deniers aux steamers qui ont nos propres ports pour point de départ et d'arrivée.

Quant à la raison de l'existence d'un contrat qui apporte le gouvernement, je l'ai examinée, et j'ai démontré, je crois, la fausseté de cette raison.

Eh bien! M. l'Orateur, voilà un exposé simple, et juste aussi, je crois, de la question. J'ai voulu faire un exposé juste et simple, par égard pour le sentiment du pays et par amour de la justice et de la vérité; et j'ai voulu démontrer que la position du gouvernement relativement à son interprétation du contrat, attribuant à ce contrat l'effet de l'obliger à l'exécuter encore toute une saison, est opposée à l'opinion de l'ex-gouvernement, opinion que nous possédons à présent de ce côté-ci de la Chambre.

Le seul cas où nous avons discuté quelque peu la question, en dehors de mon interpellation au ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), fut celui du 17 septembre, et à l'époque de cette discussion, certainement, il n'y avait pas eu de réponse indiquant l'intention de mettre fin ultérieurement aux subsides accordés aux ports des Etats-Unis.

Mais le gouvernement peut résoudre en un instant cette partie de la question. Il ne peut pas changer le fait qu'il a ignoré la politique de l'ex-gouvernement, et qu'il a consenti à accorder ce montant pour une autre année entière, c'est-à-dire, qu'il a prolongé d'une année l'effet du contrat. Mais il peut rendre claire cette partie de la question, en faisant déclarer simplement par son chef s'il se propose, passé l'automne de 1897, de donner un subside aux vaisseaux naviguant entre un port des Etats-Unis et l'Europe, et faisant escale à nos ports.

Cette déclaration serait bonne pour ce qu'elle contient; mais elle n'effacerait pas l'erreur de cette année.

À ce propos, je veux signaler au gouvernement un autre fait très important.

Portland accomplit un effort extraordinaire cette année, pour déterminer le cours du commerce en sa faveur. Cette ville exécute d'immenses travaux pour l'avantage du commerce, intéressant dans une très grande mesure les compagnies de chemin de fer à ces travaux, et fait tout ce que peut une dépense excessive d'argent pour attirer le commerce de son côté, et en diriger le cours vers son port. Le subside que le gouvernement canadien accorde à la ligne qui a son point de départ, cette année, favorise Portland sous ce rapport; et le retard des résultats que nous croyions définitivement obtenir par l'expérience de l'an dernier, est rendu certain par le fait que ce subside est encore continué à Portland, et que nos propres ports des provinces maritimes n'ont pas tout l'avantage qu'ils devraient posséder en cette année décisive où Portland fait tant pour assurer à son port, le commerce, non seulement actuel, mais futur.