

wright). Je dois avouer que, bien que je ne sois pas très nerveux, je ne me sentirais pas particulièrement à l'aise en confiant mes os à un navire qui ferait 20 nœuds en montant le golfe. Il est trop près de terre pour aller à cette vitesse. Il pourrait le faire sans doute par un beau temps, mais il y a beaucoup de temps, pendant lesquels il serait tout à fait dangereux de le faire.

Pour ces raisons, j'ai peur qu'il ne soit virtuellement hors de question d'espérer cette vitesse. Puis il faut se charger d'obtenir, non pas de garder ce que nous avons, mais d'obtenir un trafic de passagers de haute classe, et cela, avec la difficulté alternative, pendant une grande partie de l'année, de débarquer les passagers à Halifax pour un long voyage en chemin de fer, à travers un pays exposé à une température quelque peu rigoureuse, ce qui n'est pas fait pour attirer un trafic de passagers de haute classe. Voilà les difficultés qu'aura à rencontrer un service de 20 nœuds.

Ce qui serait réellement utile au Canada, c'est un service d'environ 17 nœuds. On l'obtiendrait à un prix beaucoup moindre avec des navires construits en grande partie en vue du transport du fret, navires dont le service sera beaucoup plus économique et qui conserveraient, du moins, le transport de nos marchandises que nous sommes en danger de perdre avec le temps. Nous avons voté un demi-million, lorsqu'on nous a dit que nous aurions un service de 20 nœuds. J'espère qu'il n'en résultera pas qu'on nous demandera, à quelque future session, d'approuver, ou qu'on nous dira que nous avons approuvé d'avance l'octroi d'un demi million pour quelque chose de tout à fait différent d'un service de 20 nœuds. Mon opinion est que nous pouvons obtenir un service de 17 nœuds pour beaucoup moins que cela, et qu'il nous sera relativement plus avantageux. Il ne sert de rien de vous dire que nos steamers sont capables de voyager à une vitesse de 20 nœuds, si nous ne pouvons leur faire donner à peu près cette vitesse. Je voudrais non-seulement que le contrat stipulât que le navire sera capable d'aller à une vitesse de 20 nœuds, mais qu'il fixât la durée du voyage d'un port à l'autre. Combien de jours et d'heures durera la traversée, depuis le point de départ jusqu'à l'arrivée à Québec.

Sir JOHN A. MACDONALD : Je ne veux pas que le comité soit sous l'impression que nous nous restreignons à un service de 20 nœuds. C'est la proposition qui était faite dans le contrat, et quand celui-ci fut passé, ça été avec l'entente que le steamer sera capable de donner une vitesse de 20 nœuds. Nous comprenons qu'un steamer capable de faire 20 nœuds sur une distance mesurée en eau calme, ne pourrait maintenir cette vitesse moyenne dans la traversée de l'Atlantique. Les steamers qui font le service avec New-York et qui donnent cette vitesse moyenne, ne donnent pas toute leur vitesse possible et si nous réussissons à obtenir d'un steamer de 20 nœuds, une vitesse moyenne de 18 nœuds ou un peu moins, dans la traversée de l'Atlantique, c'est tout ce sur quoi nous comptons. Tout ce que nous désirons, c'est d'avoir une ligne de steamers transatlantiques assez rapides pour que la malle et les passagers n'évitent pas la ligne pour aller à New-York, mais que nous ayons une ligne de première classe qui, tant pour les passagers que pour la malle, sera recherchée par les gens qui traversent l'Atlantique, et une ligne qui fera assez avanta-

M. BLAKE

geusement concurrence aux steamers faisant le service avec New-York, pour qu'on considère que nous disputons à conditions égales le trafic du transport transatlantique.

M. BLAKE : Avec les avantages que les lignes de New-York possèdent déjà, la concurrence énorme qui se fait et les magnifiques steamers qui sont sortis des chantiers depuis deux ans, si l'honorable ministre propose de faire concurrence aux steamers de New-York pour le trafic des passagers, cette proposition est la plus hardie que j'aie jamais entendu formuler.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Si j'ai jugé trop sévèrement l'honorable premier ministre au sujet de la nature de la proposition que nous discutons et d'autres propositions, je lui rappellerai qu'il a maintes et maintes fois fait à la chambre de très extravagantes promesses, sur la non-réalisation desquelles nous avons plus d'une fois attiré l'attention. Il ne s'agit pas à l'honorable ministre qui a fait les déclarations que l'on sait au sujet de la population que nous attirerions au Nord-Ouest au sujet des résultats de sa politique agraire au Nord-Ouest, et au sujet de beaucoup d'autres choses que je pourrais mentionner, de se montrer très indigné, parce que nous hésitions à croire qu'il ne se laisse pas égarer encore une fois par sa nature optimiste en ce qui concerne le service océanique. Tous ceux qui ont traversé fréquemment l'Atlantique savent, très bien que l'établissement d'une ligne rapide comme celle que l'honorable ministre a mentionnée offre des difficultés pratiques très considérables et entraîne une dépense de beaucoup plus lourde. Je suis certain de rester en deça de la vérité, quand je dis que pour obtenir un navire capable de faire 20 nœuds à l'heure, il en coûte virtuellement le double du prix, par comparaison avec un navire de 17, sinon de 18 nœuds. Je ferai remarquer à l'honorable ministre que les steamers de New-York auxquels il espère faire concurrence, maintiennent pendant une grande partie de la traversée une vitesse moyenne de plus de 20 nœuds, comme le prouve un examen de leurs livres de bord. De sorte que, s'il se propose de leur faire concurrence, il lui faut obtenir non-seulement des steamers capables de faire 20 nœuds, mais des steamers capables de maintenir cette vitesse pendant une traversée ordinaire sur l'Atlantique, au moins dans la saison d'été.

M. FOSTER : Je demanderai à l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake) si ses remarques avaient trait à une ligne de 17 nœuds. Il n'a pas dit si son attention a été attirée alors sur un steamer ou une ligne de steamers de 17 nœuds, ou s'il proposait une traversée moyenne de 17 nœuds de port en port.

M. BLAKE : Je crois qu'une traversée de 17 nœuds est la plus rapide que l'on puisse obtenir sur la ligne projetée.

M. McNEILL : Le comité se méprend peut-être un peu sur la quantité de fret que transporte ces vapeurs océaniques. Lorsque la question a été discutée il y a quelque temps, plusieurs opinions contradictoires ont été exprimées sur ce point. Dans les premiers jours de la session, je demandai au député de Halifax (M. Kenny) de rechercher et de me dire quelle quantité de fret ces steamers pouvaient transporter. L'honorable député écrivit aux agents de quelques-unes des compagnies, et il