

sions prendre les moyens de les faire cesser. Ils ont promis d'envoyer une délégation, mais je n'en ai pas encore eu de nouvelles.

M. CLARKE : A cette occasion a-t-il été question d'une ligne transatlantique rapide ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Il n'en a pas été question.

M. KEMP : D'après tout ce qui s'est dit à cette reunion, l'honorable ministre peut-il nous laisser espérer que nous obtiendrons bientôt une réduction dans les taux d'assurance ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Je ne voudrais pas me permettre de parler en leur nom, mais ces messieurs se sont montrés très bien disposés envers le trafic canadien et ont protesté de leur désir de nous rendre justice. Cependant ils ont expliqué que les Lloyds ne sont pas une institution ayant des taux fixes, mais que les taux sont déterminés par les assureurs, pour chaque cas particulier. Quand il s'agit d'assurer un navire, le courtier se rend à l'endroit où se tiennent les assureurs et il leur soumet un mémoire indiquant le chiffre de l'assurance qu'il désire avoir sur tel ou tel navire. Il indique le taux qu'il veut payer et tous les assureurs qui acceptent ce taux sont libres de le faire. Le courtier connaît les exigences des assureurs, il calcule approximativement quel sera le taux exigé et celui qui est fixé est accepté comme étant l'expression de l'opinion la plus générale parmi les assureurs.

La grande difficulté consiste à amener les assureurs à modifier leurs opinions. J'ai constaté dans le comité, d'excellentes dispositions en faveur du Canada et un désir sincère de la part des assureurs de se laisser convaincre, si c'est possible, que notre route ne mérite pas d'être traitée en paria, comme elle l'a été. Il est possible qu'une correspondance ait été échangée entre le ministre de la Marine et des Pêcheries d'alors (l'honorable M. Sutherland) et les assureurs. Je me suis surtout efforcé de les amener à signaler les objections qu'ils avaient à envoyer des personnes compétentes qui constateraient elles-mêmes que ces objections n'existent plus, ou si elles existent encore, de les faire disparaître.

M. KEMP : Je désirerais avoir des renseignements sur ce que nous payons actuellement pour le transport de la maille jusqu'à New-York et à travers l'Atlantique.

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : Les taux sont fixés par la convention postale internationale, et je ne puis pas dire, de mémoire, ce que nous payons.

M. KENDALL : Il y a un côté de cette question que je tiens à faire ressortir. Je crois que les compagnies d'assurance ne sont pas les seules à blâmer. Les compagnies de steamers sont responsables d'une grande partie des naufrages qui ont lieu. Comme preuve, je peux citer deux incidents

Sir WILLIAM MULOCK.

dont j'ai eu connaissance. Je me trouvais, par hasard, dans les bureaux d'une grande compagnie de steamers, à Londres, et j'ai entendu un directeur de la compagnie reprocher amèrement à un capitaine de n'avoir pas été plus vite au cours de deux de ses derniers voyages. Le capitaine donna pour excuse qu'il s'était trouvé pris dans un brouillard et que s'il avait marché à plus grande vitesse il se serait exposé à briser le navire sur des banquises. J'ai aussi entendu le directeur lui dire que s'il n'était pas disposé à faire de meilleures traversées, on trouverait quelqu'un pour le remplacer. Une autre fois, je faisais la traversée entre Halifax et Londres. Nous avons eu du brouillard pendant la plus grande partie de voyage. Cette fois je n'ai pas entendu la conversation moi-même, mais j'ai appris à Londres que ce capitaine, comme le premier, avait été menacé de destitution s'il ne faisait pas de traversées plus rapides à l'avenir. Je revins au Canada sur le même bateau. Nous sommes arrivés près des bancs de Terre-Neuve la nuit et par un temps de brouillard. On demanda au capitaine de modérer. Il promit de le faire, mais continua à la même vitesse. A 6 heures du matin, le brouillard devint plus épais et nous aperçûmes une banquise tout près du navire. Les faits que je rapporte peuvent être corroborés par un capitaine de navire bien connu dans les provinces maritimes. Parlant des accidents qui ont eu lieu dans le Saint-Laurent l'année dernière, ce capitaine qui a navigué longtemps dans le golfe et qui n'a jamais subi d'avaries, disait que pas un seul de ces accidents ne serait arrivé sans l'ambition des capitaines de raccourcir la durée de la traversée. Il ajoutait que tout ce que nous pourrions faire sous forme de phares et de sirènes, aux endroits dangereux, n'empêcheraient pas les accidents, tant que les capitaines ne recevront pas instruction des compagnies de ne pas côtoyer de trop près les endroits dangereux.

L'honorable M. TARTE : Tous ceux qui ont voyagé par la route américaine et la route canadienne savent, qu'à l'automne, il y a autant de brouillard sur les bancs de Terre-Neuve par la route américaine que par la nôtre. J'ai fait plusieurs voyages par les deux routes et je puis dire que l'on rencontre autant de brouillard en partant de Boston, de New-York et de Philadelphie qu'en partant de Québec. Les Lloyds anglais ne peuvent donc pas prétexter le brouillard pour augmenter les taux d'assurance. Je crains que la véritable raison ne soit l'énorme quantité de trafic qui se fait entre les ports des Etats-Unis et ceux de l'Angleterre. L'influence des Américains est trop forte pour nous.

Nous traversons une période de nationalisation des services publics. Les gouvernements se montrent de plus en plus disposés à accepter de lourdes responsabilités. Il me semble que quand la réputation et le commerce d'un pays sont en jeu le gouver-