

Sir JOHN A. MACDONALD : L'honorable député dit que ce projet est impraticable. Je ne connais pas de projet d'initiative ni de mesure émanant de la droite que l'honorable député ne qualifie pas de la même manière. Il dit que cette folle proposition de toucher à un port français est la raison pour laquelle le projet a échoué.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : L'une des raisons.

Sir JOHN A. MACDONALD : Eh bien ! ce sont les MM. Anderson eux-mêmes qui ont exigé comme l'une des conditions, qu'ils auraient la liberté de toucher à Cherbourg ou à un autre port français, en sus du port anglais, afin qu'outre l'immigration de première classe dirigée d'Angleterre au Canada, ils eussent toute l'Europe pour amener du trafic à leurs steamers. C'était l'un des détails de la convention que les MM. Anderson trouvaient le plus avantageux. Le contrat fut signé. Il fut convenu que, pour la somme de \$500,000, cette ligne serait établie, mais M. Anderson, qui était ici, déclara que c'était un très vaste projet et qu'il fallait deux millions de louis pour construire les steamers prévus par le contrat. Conséquemment, tout en exprimant la conviction qu'il pourrait faire les arrangements nécessaires, il voulait un *locum penitentie* de deux mois, expirant vers le 1er décembre, pendant lequel il aurait la faculté d'annuler le contrat. Il se rendit en Angleterre, et avant l'expiration des deux mois, il écrivit qu'il regrettait d'avoir à renoncer au contrat. Je regrette que, par suite de la négligence coupable de mon honorable ami, le ministre des finances, le document ne soit pas déposé pour donner le texte même de la communication des MM. Anderson.

Nous nous disposions alors à annoncer pour demander de nouvelles soumissions, ou voir si nous ne pourrions pas trouver des gens plus courageux que les MM. Anderson. A cette époque, l'honorable député le sait, des contrats considérables furent accordés par l'amirauté anglaise pour la construction de navires de guerre, et il y eut en outre une hausse considérable dans le prix de construction des navires en fer, de sorte que les personnes les mieux renseignées sur la question, nous dirent qu'il était inutile pour nous d'aller sur le marché à cette époque, que nous ne trouverions personne pour accepter le contrat au prix d'un demi-million ; les chantiers maritimes étaient activement occupés à la construction de navires pour la marine, de gros contrats étaient adjugés. Par suite des travaux donnés au chantier maritime par le gouvernement de Sa Majesté, le prix de construction des navires en fer haussa tellement qu'on nous dit, et nous fûmes conseillés ainsi par des personnes vivement intéressées à voir s'établir ce service rapide, qu'il était inutile pour nous d'aller sur le marché. Aujourd'hui, les contrats ont tous été donnés et ils sont en bonne voie d'exécution ; et le prix de construction des navires baisse très rapidement, et nous nous proposons d'essayer de nouveau d'obtenir une ligne de steamers rapides pour la somme de \$500,000.

L'honorable député dit que ce serait folie de proposer qu'un navire de 20 nœuds à l'heure ferait ces 20 nœuds dans le golfe Saint-Laurent. Ce n'est pas la proposition. Les steamers pourront ou ne pourront pas risquer une vitesse de 20 nœuds dans le golfe, mais nous voulons des steamers capables de faire 20 nœuds, que le port d'arrivée soit Halifax ou Québec. Nous voulons obtenir la plus grande

vitesse possible, égale à celle des steamers dont le port d'arrivée est New-York et nous espérons y réussir.

M. BLAKE : Je n'ai pas bien compris si le ministre des finances entend que cet arrangement temporaire s'applique exclusivement aux steamers de la ligne Allan, ou si les meilleurs navires de la ligne Dominion seront aussi engagés dans ce service.

M. FOSTER : Je crois que les Allan emploieront, durant la prochaine saison, comme ils l'ont fait durant la dernière saison, le *Vancover*, qui est le meilleur steamer de la ligne Dominion.

M. BLAKE : Il serait très peu satisfaisant que le service temporaire fût moins efficace qu'il ne l'était il y a quelque temps, au moyen d'un arrangement en vertu duquel, je crois, le *Vancover* et un autre steamer alternaient avec les steamers les plus rapides de la ligne Allan ; de sorte que nous avions, en vérité, l'avantage de voir les meilleurs steamers affectés à ce service particulier. Tout le monde sait que les steamers de la ligne Allan sont de plus en plus distancés et lents, et nous serions plus mal que jamais si un arrangement comme celui-là n'était pas conclu. Mon opinion personnelle est que nous courons grand risque de sacrifier la proie pour l'ombre, en essayant de mettre à exécution le projet de l'honorable ministre. Je ne vois pas qu'il y ait de grands avantages à avoir des navires capables de traverser l'océan à une vitesse de 20 nœuds à l'heure, ce qui n'est pas du tout la même chose que de faire un mille mesuré dans un port. Et à moins que nous puissions utiliser ces steamers océaniques de 20 nœuds à une vitesse approchant de cette vitesse pendant toute la traversée, un navire de 20 nœuds offre beaucoup de désavantage. Un navire comme celui-là exige une énorme dépense de force de locomotion et de combustible ; il est très dispendieux par les machines, très dispendieux par le service relativement, et il a relativement très peu de capacité pour le transport du fret, parce que son type et ses exigences d'emmagasinement de charbon l'empêchent de transporter beaucoup de fret. Conséquemment, c'est un navire dispendieux à construire, dispendieux à faire mouvoir, dispendieux quant au service, et improfitable pour le transport du fret. Il tire ses profits du transport des passagers de la plus haute classe, aux plus hauts prix, et du transport d'un tonnage limité de fret dispendieux de classe supérieure.

Or, si ce navire ne peut donner toute sa vitesse, ce n'est pas un profit de l'engager pour ce service. Il y a deux raisons pour lesquelles je crains que nous ne puissions espérer de voir le navire donner toute sa vitesse. L'une est la difficulté climatique. Je parlais, il y a un an ou deux, avec l'un des principaux propriétaires de la ligne Dominion, et il me disait que le steamer rapide *Vancover*, dont le ministre des finances vient de parler, avait voyagé pendant deux saisons consécutives sans avoir une chance, soit au voyage d'aller, soit au voyage de retour, de donner toute sa vitesse. Il en était empêché par les brouillards ou par quelque autre chose et il ne trouvait pas l'occasion de faire sa marque pendant la traversée. Je suppose qu'il est peu patriotique de ma part de parler ainsi, mais il n'en est pas moins vrai que notre climat offre une difficulté sous ce rapport.

L'autre difficulté est celle mentionnée par l'honorable député d'Oxford-sud (sir Richard Cart-