

paquebots de tout premier ordre. Il ne faut donc pas aborder la question avec l'idée que notre service n'est pas très satisfaisant ou qu'on ne l'a pas considérablement amélioré en ces années dernières.

Mon honorable ami a en outre exprimé l'opinion que l'ancien Gouvernement n'a contribué que fort peu à l'amélioration du service. Ce n'est pas exact. A l'avènement du cabinet libéral, en 1896, la subvention accordée au service de l'Atlantique n'était, je crois, que d'environ \$125,000 par année. L'an dernier, elle s'élevait à \$600,000. C'est cette même somme que le ministre des Finances demande à se faire voter pour le prochain exercice.

On peut voir par là que l'ancien Gouvernement a très largement subventionné ce service de paquebots. Outre les \$600,000 payés à la compagnie Allan et au Pacifique-Canadien, l'ex-ministre des Postes (M. Lemieux) a octroyé d'assez fortes subventions au Nord-Canadien et à la ligne White Star.

Sans vouloir accaparer les instants de la Chambre, je dois dire que la population a droit de compter—la population du Nouveau-Brunswick et mes commettants de Saint-Jean—que si l'on doit établir un service plus rapide sur l'Atlantique, on ne choisira pas arbitrairement un port canadien plutôt qu'un autre, qu'on ne donnera pas à entendre au monde entier qu'Halifax est le seul port canadien qui soit accessible pendant toute l'année, et qu'il sera permis aux entrepreneurs de désigner eux-mêmes le port canadien dont ils se serviront. Au nom du port de Saint-Jean, nous avons demandé qu'il en fût ainsi. En ce qui concerne le service des dépêches, on devrait faire l'essai de ce port; nous voulons bien qu'on en compare les avantages à ceux du port d'Halifax et que, si le service doit être amélioré, on laisse les entrepreneurs libres de choisir entre les deux. Nous consentirons volontiers à ce que l'on se prononce de cette manière sur les avantages qu'offre le port de Saint-Jean. Mais je crois qu'il est de mon devoir de protester, au nom de la population de Saint-Jean, contre l'idée, lancée comme étant celle du Gouvernement, que le port d'Halifax est le seul des Provinces maritimes qui se prête, hiver comme été, à l'amélioration du service des dépêches sur l'Atlantique.

M. TREMAIN: Cette question intéresse si profondément la province dont je suis l'un des représentants, que je croirais manquer à mon devoir envers mes commettants si je ne faisais quelques observations.

Je suis bien aise que cette occasion nous soit fournie d'énoncer notre avis sur le service perfectionné que nous comptons tous voir établir sur l'Atlantique entre le Canada et la Grande-Bretagne. Je dois dire tout d'abord que j'admire la persis-

M. PUGSLEY.

tance, voire même l'éloquence, que déploie l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) pour faire valoir les avantages du port de cette ville. Je l'admire d'autant plus que je me rends pleinement compte de la difficulté de sa tâche.

Je ne me propose pas de discuter les avantages relatifs qu'offrent les ports d'Halifax et de Saint-Jean, je m'abstiendrai même de dire un seul mot susceptible de faire tort à ce dernier; mais on me pardonnera de faire observer que tous ceux qui ont eu l'occasion de s'enquérir des avantages de ces deux ports et d'étudier la question, se sont prononcés en faveur d'Halifax. Il est certain qu'Halifax est un des plus beaux ports naturels du monde entier; c'est tellement le cas, que le Gouvernement fédéral n'a pas encore jugé nécessaire d'y faire de grandes dépenses pour que les plus grands navires puissent y entrer. D'autre part, on a dépensé, on dépense encore à Saint-Jean des millions pour rendre ce port accessible aux grands transatlantiques et lui donner ce dont la nature a doté le port d'Halifax.

Un mot maintenant de l'amélioration du service de l'Atlantique. La première question qui se pose à l'observateur est celle de savoir si l'état actuel des relations de commerce entre le Canada et la mère patrie suffit à motiver l'établissement d'un tel service entre Halifax et la Grande-Bretagne. Jusqu'à présent, le Canada a avancé à grands pas dans la voie du progrès, nous nous plaisons à espérer que son développement se poursuive avec plus de rapidité encore, et, comme le service actuel de paquebots ne suffit déjà plus au volume de notre commerce, il devient du devoir du Gouvernement de prendre immédiatement, ou à une date rapprochée, des dispositions susceptibles de répondre aux besoins actuels de notre commerce, tout en ne perdant pas de vue que ces exigences ne tarderont pas à devenir plus grandes encore.

Se fondant sur les besoins du commerce, l'ancien Gouvernement avait jugé nécessaire de construire un chemin de fer transcontinental, mais nous avons constaté qu'il en est de cette entreprise comme de beaucoup d'autres de celles qu'il nous a léguées, c'est-à-dire qu'elle n'est qu'à moitié conçue; en effet, au lieu de faire aboutir le Transcontinental national à un port de l'Atlantique, il en a arrêté la construction à Moncton, laissant ainsi à l'esprit de progrès et d'entreprise de son successeur le soin de trouver à ce chemin de fer un débouché sur le littoral de l'Atlantique.

Si elle eût été entreprise par un gouvernement composé d'hommes pratiques, cette voie ferrée se prolongerait aujourd'hui jusqu'au bord de la mer, et tout porte à croire—qu'on me pardonne de le dire—qu'Halifax en serait le terminus.

Il n'est guère besoin de rappeler que le trafic de l'Ouest doit s'acheminer soit vers