

rejeté, et pour les raisons alléguées hier ici même, je dois m'opposer à cet amendement.

(L'amendement de M. Carvell est rejeté à main levée.)

On adopte la motion et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

OBSERVATIONS SUR LE RAPIDE TRANSATLANTIQUE.

M. BORDEN propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. A. K. MACLEAN (Halifax) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire présenter une courte observation sur la question de l'établissement d'un service de paquebots rapides sur l'Atlantique et je veux surtout faire valoir les titres d'Halifax à devenir le terminus canadien de ce service. Je désire éviter tout ce qui pourrait prêter à discussion, et me borner à mettre en lumière la nécessité d'établir à bref délai ce service transatlantique et les titres du port d'Halifax à ce service quand il aura été créé.

Pendant nombre d'années, la question du perfectionnement des communications transatlantiques entre le Canada et la Grande-Bretagne a accaparé l'attention des deux partis politiques ici et s'est imposée aux vives préoccupations des gouvernements qui se sont succédés au pouvoir. Le service transatlantique existant, bien qu'il ne réponde peut-être ni aux besoins du pays, ni aux aspirations de nombre de nos concitoyens, s'est toutefois graduellement perfectionné. Signalons encore ici à cet égard le reveil graduel de l'opinion publique qui doit bientôt aboutir à la fondation d'un service canadien de transatlantiques rapides, ne le cédant à aucun autre service.

Par un vœu adopté au cours d'une conférence impériale il a quelques années, la Grande-Bretagne, le Nouvelle-Zélande et l'Australie, ont donné leur adhésion au principe du service de paquebots rapides entre la Grande-Bretagne et les possessions britanniques. Il n'est peut-être pas étonnant que ce projet ne se soit pas encore réalisé. Il était préférable de laisser au temps le soin de mettre bien en lumière toutes les difficultés inséparables de cet important service, de sorte que, lorsque l'heure sonnerait pour l'établissement réel de ce service, il serait autant que possible, exempt des erreurs commises sous l'impulsion du moment.

Je le répète il n'est pas absolument regrettable qu'on ait donné amplement de temps à l'opinion publique pour se développer. Il est préférable que le service, une fois qu'il sera définitivement établi, soit autant que possible, à l'abri des erreurs. La chose a d'autant plus d'importance que, d'après l'idée conçue par ceux qui s'intéressent à ce service, il faut que le service transatlantique entre le Canada et la

M. HAZEN.

Grande-Bretagne ne le cède à aucun autre en rapidité.

Je n'entends pas discuter les propositions formulées, il y a quelques années, à la conférence impériale, en vue de l'établissement d'un service de paquebots baptisé du nom de "All-Red Route". Je désire m'en tenir strictement à cette partie du projet se rattachant au service entre le Canada et la Grande-Bretagne. A mon avis, à cette étape de notre existence nationale, le Canada, sans se préoccuper de ce que font les autres nations sœurs, doit prendre sans retard les mesures voulues pour l'inauguration d'un service transatlantique rapide, ne le cédant à aucun autre au monde. L'établissement du service de la route "All-Red" se réalisera sans doute dans un prochain avenir, et fatalement il sera suivi de nombre de fâcheux retards; mais rien ne saurait empêcher la réalisation immédiate de cette partie du projet entre la Grande-Bretagne et le Canada.

Faute d'un service transatlantique rapide de la fréquence voulue entre le Canada et la Grande-Bretagne, un fort volume des transports qui s'achemineraient par cette route, si ce service était établi, se dirigent vers les ports des Etats-Unis. Voilà pourquoi je pose la question: A cette étape de notre existence nationale, n'est-il pas temps d'établir un service transatlantique rapide, ne le cédant en rien à ceux des ports américains et qui répondrait parfaitement aux besoins de nos exportateurs et importateurs, comme à ceux du public voyageur.

Grâce à sa situation géographique le Canada se trouve plus rapproché que les Etats-Unis de l'Europe à l'est et de l'Asie et de l'Orient à l'ouest, ce qui fait de la route canadienne la route la plus courte entre l'Europe et le Canada, puis entre l'Europe et l'Asie et l'Orient.

Dotée d'un service convenable, cette route deviendrait la route préférée des voyageurs entre l'Europe et l'Asie ainsi que pour le transport des marchandises de luxe et de détérioration facile. Un fort volume de nos explorations en Europe sont similaires à celles des Etats-Unis, et les produits de facile détérioration bénéficiant d'un plus court trajet par la route canadienne donneraient à nos exportateurs un avantage sur les ports américains. Notre futur développement en population et en richesse assurerait à ce service transatlantique le rapide progrès de ses transports et de ses affaires.

Une comparaison des routes respectives entre la Grande-Bretagne et New-York, en regard de la route entre la Grande-Bretagne et Halifax, prouve que cette dernière supporte favorablement la comparaison. Les distances sont favorables à la route canadienne. L'observation scientifique a en outre prouvé que le tantième de brume sur la route canadienne est bien inférieur à celui de la route de New-York. Sur cette

M. HAZEN.