

poser la situation aux compagnies d'assurances et leur faire comprendre la valeur des travaux que nous faisons tous les ans dans le Saint-Laurent, on réussirait à rabaisser les taux à un chiffre qui nous permettrait de lutter avec les expéditeurs américains.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : La discussion semble s'être écartée du sujet. Je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre qui voudrait demander l'abolition de cette subvention de \$150,000,- car c'est cela seul qui nous assure un service régulier. Si nous devons nous contenter des navires qui font le trafic, ils arriveront et partiront quand cela fera leur affaire. L'honorable député de la division Sainte-Marie, de Montréal (l'honorable M. Tarte) se laisse toujours emporter quand il parle de la route du Saint-Laurent et des améliorations du port de Montréal. Cette année le port de Montréal a eu un avantage, parce qu'on a aboli les péages sur les canaux et cela a eu pour effet d'augmenter le trafic. J'espère que non seulement Montréal, mais d'autres ports canadiens, deviendront aussi des ports libres et je ne doute pas que tous en retireront un accroissement de trafic. La question de la propreté des rues de Montréal est quelque peu étrangère au sujet qui nous occupe et je n'en parlerai pas. Il y a une chose cependant que nous ne devons pas oublier, et c'est que le port d'Halifax est de 250 milles plus rapproché de l'Angleterre que tout autre port canadien.

M. KEMP : Que dites-vous de Sydney ?

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Le port de Sydney n'est pas ouvert à la navigation toute l'année. Je suis un partisan de Sydney ; je suis né dans l'île du Cap-Breton et tout ce qui intéresse cette île me tient au cœur. Je voterais des deux mains en faveur de Sydney, si ce port était ouvert toute l'année. Il n'y a pas de dragages à faire dans le port d'Halifax. Il possède déjà tout ce qu'il faut, si ce n'est peut-être quelques quais de plus pour les navires. On se moque de temps à autre des marchands d'Halifax et l'on prétend qu'ils sont arriérés. Cependant nous avons dans notre port sept ou huit quais auxquels les plus gros navires peuvent accoster et ces quais ont été construits par les marchands d'Halifax, avec leur propre argent et sans le secours de personne.

J'ai entendu avec plaisir un représentant d'Ontario s'intéresser au port d'Halifax et on me permettra de faire quelques remarques concernant les idées exprimées par l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Je suis un homme âgé, mais sur cette question d'une ligne rapide, je professe probablement des opinions plus avancées que celles du gouvernement.

M. CLARKE : Ce n'est pas difficile.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : Si nous possédions une ligne rapide, les voyageurs s'en serviraient du moment que nous pourrions

leur démontrer que la traversée est de deux jours plus courte que par New-York. Les Etats-Unis sont un grand pays et les Américains eux-mêmes viendraient s'embarquer au port d'où le voyage serait moins long. Celui qui désire aller en Europe avec sa famille, cherche à échapper au mal de mer autant que possible, et il choisira toujours la ligne par laquelle il devra rester le moins longtemps en mer. Je ne regrette pas de ne pas avoir une ligne rapide à l'heure qu'il est, car je ne suis pas du tout satisfait de la vitesse que le gouvernement exige de ces navires.

M. ROBINSON (Elgin) : Une dame qui désire aller en Europe et qui veut échapper au mal de mer devrait prendre le bateau à Montréal pour s'habituer au balancement du navire, avant d'arriver en pleine mer, et elle ne sera pas malade. Tous ceux qui redoutent le mal de mer devraient s'embarquer à Montréal ou à Québec et non à Halifax.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : On ne peut pas s'embarquer à Montréal en hiver.

M. KEMP : L'honorable député de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) peut-il me dire si les navires anglais sont assurés dans nos compagnies canadiennes ?

M. BICKERDIKE : Non. Il n'y a pas de compagnies canadiennes assez puissantes pour entreprendre ce genre d'affaires. Ces assurances se font entièrement par les Lloyds d'Angleterre.

M. KEMP : C'est ce que je pensais et le navire vaut ordinairement plus que la cargaison. Le directeur général des Postes peut-il nous dire ce qui a été fait, par les ministres qui sont allés à Londres l'été dernier, concernant l'assurance des navires anglais qui prennent la route du Saint-Laurent ?

Le DIRECTEUR GENERAL DES POSTES : J'ai assisté à une séance du comité des Lloyds et j'ai expliqué que l'opinion générale, au Canada, était que les compagnies anglaises imposaient des taux différentiels au détriment de la route du Saint-Laurent. Ces messieurs ont donné des raisons qui paraissent justifier leur manière d'agir, bien qu'ils attribuassent cependant à la route du Saint-Laurent des désastres dont elle n'était pas responsable. Je crois qu'ils mettent sur le compte du Saint-Laurent les accidents éprouvés par un navire qui aurait pris cette route, même si l'accident s'est produit sur les côtes d'Ecosse ou d'Angleterre. Quoiqu'il en soit, ils ont protesté de leur désir de mettre fin à tous taux différentiels, et au nom du gouvernement, je les ai invités à envoyer des représentants au Canada, pour étudier la route du Saint-Laurent et signaler les difficultés et les dangers qu'ils voudraient faire disparaître. J'ai même promis, au nom du gouvernement, de payer tous les frais de cette inspection afin que nous puissions connaître au juste quelles sont leurs objections, pour que nous puis-