

diées par la route canadienne et par voie de New-York respectivement, nous saurions le le cas que notre population fait de la route canadienne.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je puis fournir quelques renseignements d'ordre général. Je suis certain qu'au moins les six-septièmes des lettres qui partent du Canada se rendent à New-York. La plus grande partie de la correspondance commerciale à l'ouest de Montréal passe par New-York. Les malles des provinces maritimes sont surtout d'Halifax à Saint-Jean, mais la plus grande partie de ces matières postales, c'est-à-dire les journaux, etc., est transportée sur nos navires. Il en passe très peu par New-York.

M. CLARKE : Le très honorable ministre peut-il citer quelques chiffres pour nous donner une idée du poids de ces malles ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous n'avons jamais pensé qu'il pût être question du plus ou moins de poids de ces malles. Il n'y a aucun doute que si l'on ne voit là que du fret, le prix payé pour le transport des tonnes de fret que nous expédions ainsi se trouverait être fort considérable. Mais ce n'est pas là la raison pour laquelle cette subvention a été accordée à l'origine, ou a été depuis continuée. On avait en vue d'encourager l'utilisation de nos ports canadiens, et je puis ici rappeler à l'honorable député—peut-être ignore-t-il la chose—que la subvention accordée dans les commencements à la ligne Allan était au moins trois fois aussi considérable qu'à présent. Je crois que cette subvention, avant la confédération, s'élevait à \$408,000 par année. Dans la suite, elle fut réduite à \$200,000, puis on l'abaissa jusqu'au chiffre où elle est actuellement—entre \$150,000 et \$170,000.

Le point qu'il s'agit de prendre en considération c'est que cette subvention a été accordée surtout afin de maintenir nos communications. C'est chose aisée, en été, d'envoyer nos malles de Montréal et de Québec, mais afin de maintenir nos communications en hiver—ce à quoi cette Chambre a toujours attaché une grande importance—nous sommes obligés d'accorder de fortes subventions aux navires partant de Saint-Jean et d'Halifax, ou bien sans cela nous n'aurions pas, dans ces ports, l'excellent service que nous avons maintenant. Un honorable député m'a demandé quelle était, en moyenne, la vitesse maintenue sur ces steamers. La vitesse moyenne du "Tuisian" est de 13 7-10 nœuds, celle du "Parisian" de 13 3-10 nœuds, du "Bavarian" de 13 3-10 nœuds, et de l'"Ionian" de 13 6-10 nœuds. Je crois que l'honorable chef de l'opposition m'a aussi posé une question au sujet des distances. La distance entre Moville et Rimouski, par le cap Race, est de 2,455 milles et entre Moville et Halifax, par le cap Race, de 2,254 milles. Mon honorable ami

(M. Tarte) nous a demandé combien de voyages avaient été faits en moins de sept jours. Sept voyages ont été faits en moins de sept jours, la majorité étant de plus de sept jours.

L'honorable M. TARTE : Il y a des navires très rapides quittant presque chaque jour New-York et d'autres ports des Etats-Unis, et pendant plusieurs années encore nous allons être obligés de passer par les Etats-Unis. Mais, tout de même, il est fort à désirer que nous cherchions au plus tôt à établir une ligne entièrement canadienne.

M. COCHRANE : Personne ne dit le contraire.

L'honorable M. TARTE : Je sais, mais il peut y avoir certains membres qui ne sont pas aussi bien disposés que moi en faveur de la route du Saint-Laurent.

M. MACLEAN : Je crois que pour avoir un service rapide entre l'Amérique et l'Europe, il faut aller d'un port canadien à un port anglais. Je crois aussi que si nous avions une bonne fois le courage d'établir une ligne rapide transatlantique, les voyageurs des Etats-Unis se dirigeraient vers le Canada, et au lieu de payer tribut aux Américains, ce serait les Américains qui nous paieraient ce tribut. Mais il nous faut un gouvernement qui aura l'énergie d'attacher son nom à cette œuvre. Il pourrait nous en coûter beaucoup dans les commencements, mais nous pouvons faire face à cette dépense, et cela contribuerait énormément à faire connaître avantageusement le Canada en Europe. J'ai déjà étudié le sujet, et il est maintenant admis qu'un transatlantique rapide peut n'avoir qu'une capacité de 5,000 tonneaux, l'important étant qu'il devra avoir été construit spécialement pour faire la traversée le plus rapidement possible. Nous avons les ports les plus rapprochés de la Grande-Bretagne, et nous ne devrions négliger aucun effort pour établir ce service rapide. Voilà déjà des années que nous y songeons, et nous sommes encore plus loin que jamais de la réalisation de ce projet. Il est probable que Sydney est le port le plus rapproché, ou bien il pourrait y avoir à Terre-Neuve un port d'où la traversée de l'Atlantique pourrait se faire en deux jours par ces nouveaux steamers à turbines. Il faut que le gouvernement s'y mette avec énergie, si nous voulons avoir ce service rapide. Je crois que le gouvernement devrait faire un effort pour résoudre la question au plus vite, en s'en tenant à quelqu'une des propositions que je viens d'émettre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le poids représenté par le transport des malles, sur les steamers de la ligne Allan, du 1er avril 1902 au 1er mars 1903, a été comme suit : lettres et cartes postales, 7,330 livres ; autres matières postales, 60,795 li-