

L'année dernière, cependant, la Chambre le sait, une ancienne compagnie responsable proposa d'entreprendre un service d'hiver depuis le port de Saint-Jean jusqu'à Liverpool directement, avec l'idée sincère que la chose pouvait être faite avec succès et qu'elle pourrait démontrer, si on lui accordait une légère subvention, la possibilité du commerce d'hiver, et d'un commerce économique, des ports canadiens, pour toutes marchandises possibles, même des Etats-Unis.

Le gouvernement accepta la proposition de la ligne Beaver, et l'on fit un contrat pour un service expérimental d'hiver, pour lequel une subvention de \$25,000 fut donnée.

Sans entrer dans les détails, qu'il suffise de dire que de l'avis de tout le monde, l'expérience fut un succès sans nom : qu'en matière de vitesse, en matière de voyage rapide jusqu'aux ports de Montréal et Toronto et aux ports intérieurs, et sous le rapport des cargaisons transportées, les steamers de la ligne Beaver, et ceux faisant le service au port de Saint-Jean pour le trafic alors développé, se montrèrent les égaux des steamers de la ligne Allan faisant le commerce avec Portland et faisant escale à Halifax.

De fait, il a été déclaré en chambre, et établi par les données statistiques, que le fret était livré plus vite à Montréal et Toronto, par les provinces maritimes, que lorsqu'il était transporté à Portland par la ligne Allan, faisant raccourciement avec le chemin de fer du Grand-Tronc.

Lors de ce débat, on discuta la question de faire, à l'avenir, d'un port des provinces maritimes, un port terminal pour le fret et pour la maille, et la chose fut discutée sur un mémoire de la chambre de commerce des provinces maritimes, je crois, demandant cela ; et en réponse à cette demande, le gouvernement, après délibération, adopta un arrêté ministériel qu'il est peut-être aussi bien de consigner aux *Débats* :

Sur un rapport daté du 29 janvier 1896, du ministre du Commerce, disant qu'il a étudié un mémoire de la chambre de commerce des provinces maritimes, composée de plusieurs chambres du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île du Prince-Édouard, mémoire adressé à Son Excellence le gouverneur général, signalant le fait que depuis quelques années, après la clôture de la navigation sur le Saint-Laurent, le fret canadien, transporté sur les steamers subventionnés par le gouvernement canadien, après que les mailles ont été débarquées à un port de transit, a été débarqué et expédié à un port étranger au détriment des provinces maritimes, et demandant que cette question fut sérieusement étudiée et qu'à l'avenir, des subventions fussent accordées aux steamers faisant le service entre les ports du Royaume-Uni et les ports canadiens seulement.

Le ministre prétend, qu'à son avis, l'attitude prise par la chambre de commerce est sage, et que le moment est venu où le trafic avec les ports canadiens est suffisant pour justifier le gouvernement de retirer les subventions aux vaisseaux faisant le service avec les ports étrangers sur ce continent, et qu'il serait de l'intérêt du Canada de subventionner des steamers requis pour le service direct des ports canadiens sans affecter les contrats existants.

Le ministre recommande que, si cette minute est adoptée, une copie en soit adressée, de la manière ordinaire, un secrétaire de la chambre de commerce des provinces maritimes.

Le comité soumet la résolution ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Cet arrêté fut adopté le 21 février 1896. Dans le débat qui a eu lieu sur la question d'une subvention à la ligne Beaver, le député de Saint-Jean (M. Hazen) fit une étude élaborée de la question, et consigna aux *Débats* l'histoire des négociations et les résultats du commerce d'expédition jusqu'alors. Mais je veux surtout faire comprendre à la

M. FOSTER.

Chambre comment le ministre du Commerce du jour (M. Ives) exposait alors la politique et l'action du gouvernement. Il disait :

En réponse à une pétition de la chambre de commerce maritime des provinces maritimes, le gouvernement vient de décider qu'à l'expiration des contrats existants, nulle subvention ne sera donnée à aucune ligne de steamers touchant à un autre port qu'un port canadien, de ce côté de l'Atlantique. Voilà quelle est la politique arrêtée du gouvernement, et nous espérons que cette déclaration, jointe à ce qui a été fait à Saint-Jean, aura pour effet d'augmenter considérablement le trafic dans les ports canadiens durant l'hiver.

Ainsi, nous avons l'historique complet de la politique du gouvernement, et l'arrêté en conseil que je viens de citer fait tout simplement une exception pour les contrats existants—et cela est juste du reste. Voilà pour ce qui est de cette question.

Maintenant, nous prendrons les déclarations de mon honorable ami, le ministre des Finances, qui dit d'abord qu'il n'existait aucun contrat réel, mais qu'il n'y avait eu qu'une entente d'après laquelle le contrat fait en 1891 était continué d'année en année. Voici les faits : Le premier contrat avec la ligne Allan datait du 14 décembre 1891, et devait expirer le 24 décembre 1892, et une des dispositions de ce contrat stipulait :

A cette date, le contrat devra cesser absolument.

Ainsi donc, le dernier contrat fait avec la ligne Allan prenait fin, d'après ses termes mêmes, le 24 décembre 1892—c'est-à-dire à la clôture de la navigation. Maintenant, quant à savoir s'il y a eu d'autre contrat que cela, le fait est que ce contrat resta le même, et par arrêté du conseil—ce qui est une autorisation officielle et efficace—fut prolongé d'année en année. Le 12 septembre 1892, il fut renouvelé pour un an. Le 17 mai 1893, il fut renouvelé pour un an, à partir du 24 décembre 1893. Le 12 juin 1894, il fut renouvelé pour jusqu'à la clôture de la navigation sur le Saint-Laurent en 1895, et le 7 septembre 1895, il fut renouvelé pour un an depuis la clôture de la navigation, en 1895, jusqu'au 25 novembre 1896.

Or, le 25 novembre 1896, le dernier contrat accordé par arrêté du conseil cesse absolument, soit dans un mois environ de la présente date. Aucune disposition dans le contrat de 1891, oblige le gouvernement de donner un avis. De fait, ce contrat est rédigé de telle manière, qu'une disposition particulière retire à la compagnie le droit d'exiger un avis, car ce contrat déclare distinctement et carrément :

Le contrat devra alors (le 24 décembre 1892) cesser absolument.

Et il ne reste en vigueur que par ces arrêtés successifs du conseil. Or, M. l'Orateur, lorsque l'arrêté du conseil du 21 février dernier, renouvelant ce contrat pour jusqu'à la clôture de la navigation de la présente saison—c'est-à-dire jusqu'au 25 novembre 1896—fut passé, cela devint le contrat existant, tombant sous le coup de l'exception faite par le gouvernement, par ses arrêtés du conseil. Toute question d'intervention disparaît entièrement avec l'expiration du contrat, et ce contrat cessera d'exister, à moins qu'il ne soit renouvelé le 25 novembre 1896.

C'était la politique expresse du gouvernement exposée dans ses arrêtés du conseil, et exposée ensuite dans la chambre par le ministre du Commerce, que l'on ne renouvelerait aucun de ces con-