

service durant les deux dernières années, aurait dû être suspendue plutôt que de continuer un service qui a donné si peu de satisfaction au pays.

J'ai été heureux de lire dans un journal anglais, un extrait d'un journal canadien, lequel je n'avais pas encore vu, disant qu'une compagnie avait été formée récemment, en Angleterre, composée des propriétaires des steamers de la ligne Allan, de la "Naval and Armament Construction Company of Barrow-in-Furness" dont le marquis de Hartington est le président, et qui a construit les magnifiques steamers dont l'honorable député d'York-nord a si plaisamment parlé, et d'autres capitalistes anglais, qui s'étaient associés aux fins d'acheter tous les steamers de la ligne Allan pour les employer au transport du fret, et aussi, dans le but de construire quatre steamers rapides pour faire le transport océanique des malles.

Je me réjouis d'apprendre que les honorables députés de la gauche sont d'avis que nous devrions nous efforcer d'obtenir, pour nos malles, un service océanique efficace, pour la raison que le trafic du fret et des voyageurs suivra nécessairement la même voie que les malles. C'est ce que j'ai prétendu au sujet de la ligne de steamers destinés aux Antilles, mais je regrette de dire que, durant deux années, j'ai attiré l'attention de la chambre sur cette question, et que je n'ai pas été appuyé par les honorables députés de la gauche.

Nous devons remercier le gouvernement d'avoir établi le service postal entre les Antilles et notre pays, pour la même raison que l'honorable député d'York-nord vient de donner en faveur du service océanique des malles, savoir : que le trafic des voyageurs, du fret et du commerce en général, suivra nécessairement la même voie que les malles.

Je partage l'espoir exprimé par l'honorable député que, avant la fin de la session, le gouvernement sera en état de dire à la chambre que les efforts qu'il a faits et qu'il fait pour obtenir une amélioration dans le transport océanique des malles, ont été couronnés de succès.

M. FOSTER : Je ne crois pas que l'on puisse reprocher à l'honorable député d'York-nord (M. Mulock) d'avoir demandé des renseignements au sujet de cette question, question importante, ainsi qu'il l'a dit avec raison.

La chambre ne doit pas oublier que l'acte qui autorisait le gouvernement à dépenser un demi-million de dollars pour établir une ligne de paquebots rapides sur l'Atlantique, entre ce pays et la France et l'Angleterre, donnait aussi le pouvoir de dépenser une somme d'argent pour l'établissement d'une ligne de steamers rapides et de premier ordre sur le Pacifique. Cet acte contenait aussi certaines dispositions à l'effet d'inaugurer une ligne de paquebots entre le Canada et l'Australie. Il autorisait un plan qui contenait trois projets différents.

Le gouvernement s'est mis à l'œuvre au sujet de ces trois projets, et jusqu'à ce jour, l'un d'eux a été exécuté, et exécuté d'une manière qui fait honneur au Canada et dont nous avons raison de nous enorgueillir. Nous avons maintenant sur le Pacifique, dans la grande voie de communication entre l'extrême orient à travers ce continent et l'Europe, la plus belle ligne intercontinentale de steamers que l'on puisse voir dans l'univers, et, à part le service transatlantique, on peut dire qu'elle est parfaite.

Toutes les compagnies ne ressemblent pas à celle qui a construit les navires qui traversent aujourd'hui

le Pacifique sous des auspices si favorables. Bien que le gouvernement ait consacré beaucoup de temps, et, je pourrais dire, plus de temps et plus d'attention au service Atlantique des malles, il n'a pas réussi à le mener à bonne fin à raison de diverses causes. Les raisons qui ont retardé la réussite du service Atlantique des malles, ont été fournies durant le dernier parlement.

Depuis que les messieurs Anderson ont abandonné le projet, le gouvernement a ouvert des négociations avec d'autres compagnies, mais plusieurs choses sont survenues qui empêchent le gouvernement de dire que le projet a réussi. Néanmoins, les négociations ont continué avec certaines compagnies anglaises, et elles étaient en bonne voie de progrès, quand certaines circonstances ont occasionné un délai.

En premier lieu, M. Bryce Douglas, qui est venu ici et avec qui le gouvernement a eu des relations personnelles et satisfaisantes, est mort subitement. Ainsi que mon honorable ami le sait, M. Bryce Douglas était un membre éminent de la compagnie qui a construit la ligne des steamers du Pacifique qui ont tant de succès.

En outre, certaines difficultés financières ont surgi à Londres, pendant la durée desquelles il aurait été imprudent d'essayer à terminer une affaire aussi importante, comprenant non seulement l'établissement d'une ligne de steamers de premier ordre entre le Canada et l'Angleterre, mais aussi celui d'une ligne semblable entre le Canada et l'Australie, exécutant ainsi les deux autres projets du plan général formé il y a deux ans.

Ces circonstances ont empêché ce projet de réussir. Je puis ajouter que les négociations continuent encore, et que le gouvernement n'a rien oublié de tout ce qui peut faire réussir ces projets ; et avant la fin de la session, j'espère que le gouvernement pourra fournir des renseignements plus précis et plus favorables que ceux qu'il peut donner aujourd'hui.

J'ajouterais, et je crois que la chambre acceptera mes paroles dans le sens que je les prononce, que nous comprenons la grande importance qu'il y a d'avoir un service océanique de premier ordre entre le Canada et l'Angleterre, aussi parfait que n'importe quelle ligne de steamers qui traverse l'Atlantique, et la subvention généreuse, accordée par le parlement au gouvernement, a été employée dans ce but autant que les circonstances l'ont permis.

La motion est adoptée.

#### MOTIONS DES DÉPUTÉS.

M. L'ORATEUR : Je désire faire connaître que je propose d'adopter et d'appliquer rigoureusement la règle suivante, savoir : que, lorsqu'un député sera absent au moment où il devra présenter une motion inscrite en son nom, telle motion sera rayée de l'ordre du jour, à moins qu'elle n'y soit inscrite à la demande du gouvernement.

#### ORDRE DE PRODUCTION DE RAPPORTS.

Copie des soumissions demandées pour la construction d'un bassin de radoub à Kingston, des soumissions reçues, des rapports et des calculs des ingénieurs du département des travaux publics sur ces soumissions, du contrat qui en est résulté, des rapports des ingénieurs qui ont pu avoir été faits sur l'exécution des travaux, ou les modifications qui ont pu y être apportées ; — aussi, un état des sommes payées jusqu'à ce jour aux entrepreneurs. — (M. Guay, pour M. Tarte).