

La création de ces services est due entièrement à l'activité des colonies de la Nouvelle-Ecosse et, pour ma part, je verrais avec chagrin qu'on mit la moindre entrave au zèle et à l'activité des habitants de ces colonies.

Un simple coup d'œil jeté sur les discussions qui se sont développées en cette Chambre, fait voir qu'en 1894 le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster), alors ministre des Finances, déclarait que "nous devrions avoir un service aussi efficace que celui que nos voisins possèdent." Sachant l'habileté de l'honorable ministre à exprimer fidèlement l'opinion générale, nous pouvons admettre que telle était à cette époque le sentiment public à cet égard. C'était le but qu'on devait chercher à atteindre et nous trouvons que l'administration de ce temps-là a fait des démarches pour assurer au Canada un service transatlantique rapide et que malheureusement, le parti dont le ministre du Commerce et de l'Industrie était une figure éminente, dut abandonner les rênes du pouvoir en 1896. Voilà pourquoi quinze années se sont écoulées sans qu'on cherchât à établir un service transatlantique rapide. A l'instar de mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean), je sens que des jours meilleurs sont arrivés et je caresse l'espoir que le Gouvernement établira ce service transatlantique rapide suivant les données énoncées en 1896.

Il est à peine besoin de s'attarder à discuter si cette entreprise est réalisable ou non. L'opinion publique, il y a déjà quinze ans, concédait qu'il fallait établir un service transatlantique qui ne laissât point à désirer. Des problèmes dont la solution nous importait plus que toute autre question, s'imposaient à notre étude. Il s'agissait du développement de l'Ouest canadien si vaste et si riche et c'est peut-être pour cela qu'on a négligé l'étude de l'établissement de ce service transatlantique à laquelle il faut revenir aujourd'hui, si l'on considère que le développement de l'Ouest a créé un état de choses qui fait ressortir davantage la nécessité d'inaugurer un service semblable à celui dont je parle, surtout en ce qui concerne le transport de produits du Canada.

Aujourd'hui on compte douze lignes transatlantiques qui transportent les passagers de l'étranger au Canada, mais pas une seule ne possède un navire de premier ordre, dans le sens véritable de ce mot. De New-York partent quatorze lignes transatlantiques dont cinq, au moins, possèdent des navires qui peuvent atteindre une vitesse de 22 nœuds, au moins. Je crois que personne n'osera sérieusement soutenir qu'étant donné le volume du trafic déjà établi que l'on compte maintenant, le service des messageries, celui du courrier et celui qui sert au transport des voyageurs ne fourni-

M. McCURDY.

ront pas un volume de transport suffisant à alimenter le service dont je parle, sans mentionner le fait que 75 pour 100 des passagers et des dépêches passent par New-York.

Si je veux calculer les revenus probables d'un tel service, je puis tenir compte de l'opinion d'un grand nombre de personnes qui ne sont pas intéressées dans un service de cette nature, mais je crois qu'il me suffira d'en rapporter une seule, celle de M. Robert Reford, qui, on se le rappellera, fut le président de la commission royale chargée par l'ancien Gouvernement de s'enquérir des moyens de transport et qui soumit son rapport au Gouvernement canadien au mois de décembre 1905. Voici les calculs préparés par M. Reford des profits et des dépenses de ce service (je cite une lettre de M. Reford qui porte la date du 4 mars 1907):

Les recettes brutes qu'on retirera d'un service bihebdomadaire fait par des navires du type du "Lusitania" et du "Mauretania", représenteraient, dès le début, environ...	£1,114,500
Les frais d'exploitation, y compris l'intérêt, la diminution en valeur, seraient de...	1,020,400

Le profit net représenterait... £ 94,100  
avec une augmentation possible des recettes brutes quand ce service serait parfaitement établi et organisé de façon à se rattacher à celui du Pacifique, laquelle représenterait £3,432,000.

Tenant compte de cette diminution de la distance, ce qui aura pour résultat qu'il faudra moins de navires pour faire le même nombre de voyages, M. Reford porte les dépenses à £1,020,400, alors que le service de New-York coûte £1,601,000. Donc, de l'avis même des hommes bien renseignés qui sont au fait d'un service de cette nature, l'idée que j'énonce peut être réalisée au point de vue commercial, même sans subvention aucune. Si l'on ajoute aux recettes brutes une subvention raisonnable, l'établissement de ce service s'impose encore plus à l'attention des hommes publics qui s'intéressent au développement de notre pays au point de vue de son commerce.

Mais voici ce dont il importe surtout de tenir compte: notre orgueil naturel nous porte à désirer qu'au lieu de ne compter que sur un service étranger quand il s'agit de transporter 15 pour 100 de notre courrier des ports étrangers, nous devrions arrêter les moyens qui nous permettraient de nous soustraire à cette obligation; si l'on veut atteindre ce but, l'établissement du service dont je parle vaut bien l'argent que nous dépenserons à cette fin.

Je n'insisterai pas plus qu'il ne faut sur la question du choix du point terminus de ce service transatlantique. Ce que je pourrais dire à ce propos, c'est qu'il faudrait que ce port fournit des avantages que d'au-