

rends compte de leur point de vue et des difficultés qu'ils ont. J'affirme à mon honorable ami d'Antigonish-Guysborough (M. Duff) que j'aurais grand plaisir à me rendre à toutes ces demandes, mais j'ai cru de mon devoir de réduire jusqu'à un certain point les dépenses de ce côté, et j'ai essayé de le faire en me rappelant les mérites et la valeur des services.

Un des arguments les plus fréquemment employés par ceux qui veulent voir continuer ces crédits est que nous les avons votés dans le passé. Mes honorables collègues reconnaîtront que c'est là un argument qui peut être acceptable à une époque de prospérité, quand les recettes sont abondantes, mais qui ne convient guère à une époque où il faut examiner avec soin chaque dollar de dépense. C'est pour cela que nous avons diminué la subvention accordée à ces services.

Mon honorable ami paraît aussi s'inquiéter de l'augmentation qu'il constate à propos des services entre la Colombie-Anglaise et l'Australie et la Chine. Voici la raison de cette augmentation: nous payons tant pour chaque voyage, et il y a eu des voyages supplémentaires. L'augmentation des cargaisons transportées a été très considérable, et cela est tellement important, non seulement pour la Colombie-Anglaise mais pour tout le pays, que nous avons cru bon de payer davantage pour le nombre additionnel de voyages. Il ne s'agit pas d'augmenter la valeur de la subvention, mais plutôt la valeur des voyages qu'on fera à travers le Pacifique.

M. REID: Le ministre veut-il nous dire combien l'Etat paie pour chaque voyage?

L'hon. M. STEVENS: Il paie \$4,950. S'il n'y a pas de voyages supplémentaires, nous ne paierons pas de subvention. Nous ne saurions donc dire si l'on fera ces voyages, mais nous pourrions au paiement de la subvention pour les voyages qu'on fera.

M. DUFF: J'ai écouté attentivement le plaidoyer spécial du ministre. Je comprends bien que, si le trafic de marchandises et de voyageurs pouvait se faire par des routes de terre au lieu de se faire par ces navires à vapeur, il y aurait lieu de réduire ces subventions. J'ignore à quel point le ministre connaît sa géographie, mais il n'osera pas dire qu'il existe une route de terre entre Pictou et Charlottetown.

L'hon. M. STEVENS: Non.

M. DUFF: Le ministre a répondu qu'on a réduit la subvention parce que, depuis quelques années, les gens ont commencé à utiliser la voie de terre au lieu des anciennes routes maritimes. Cela n'est certainement pas vrai du service entre Pictou et Charlottetown, où

[L'hon. M. Stevens.]

la seule route possible est le détroit de Northumberland dont le passage est parfois fort rude.

L'hon. M. STEVENS: Il ne faut pas oublier qu'on a inauguré un service de bateau transbordeur qui transporte une grande partie du trafic; ce service a été inauguré subsidiairement à ce contrat original.

M. DUFF: Le ministre est dans l'erreur; le service du bateau transbordeur existe depuis un grand nombre d'années. Il est vrai que, sous le régime libéral, un transbordeur muni d'un outillage spécial a été mis en service entre le cap Tormentine et Borden, mais ce contrat relatif au service entre Pictou et Charlottetown a été passé solennellement entre le propriétaire du navire et Sa Majesté le roi représenté par le ministre du Commerce, et le Gouvernement s'est engagé à payer une certaine somme d'argent pour un certain service déterminé entre Pictou et Charlottetown.

J'affirme au ministre qu'il s'agit ici d'un service très important. Le service entre le cap Tormentine et Borden est étranger au trafic entre Pictou et Charlottetown, lequel vient de la partie est de la Nouvelle-Ecosse et comprend le service postal. Le ministre ne peut donc prétendre qu'on a réduit ces subsides parce qu'on a adopté un nouveau mode de transport ou à cause du service de bateau transbordeur existant entre le cap Tormentine et Borden.

Parlant du caractère sacré des contrats, le ministre a déclaré que, dans ces contrats, il y a une clause disant que, si le Parlement ne vote pas l'argent, on ne peut poursuivre l'Etat. C'est vrai, mais le ministre n'est pas allé assez loin. Aucune clause du contrat ne dit que l'entrepreneur ne peut pas poursuivre l'Etat quand le ministre réduit froidement de \$40,000 à \$20,000 le chiffre de la subvention. Ce n'est plus du tout la même chose. Il s'agit ici d'une rupture volontaire de contrat de la part du Gouvernement. Je sais bien que, si l'on proposait au haut tribunal qu'est le Parlement de voter \$40,000, et qu'un député proposât ensuite de réduire cette subvention de \$20,000, le ministre et le Gouvernement ne seraient pas à blâmer et l'entrepreneur ne pourrait poursuivre l'Etat pour réclamer la différence. Je répète cependant que le contrat ne contient aucune clause permettant au Gouvernement de réduire de propos délibéré et malicieusement de \$20,000 la subvention payable en vertu de ce contrat sans avoir d'abord soumis au Parlement une proposition comportant le plein montant de la subvention originale.

Le ministre dit que les subventions ont été réduites à cause du changement des conditions,