

tendait exactes, que nous n'avions guère fait de progrès sous ce rapport depuis 40 ans.

On a prétendu qu'un service de 18 nœuds serait suffisant entre Halifax et la Grande-Bretagne. Un homme possédant une grande expérience sur ces questions me faisait remarquer un jour que si nous accordions une subvention élevée pour un service de 18 nœuds entre le Canada et la mère patrie, nous nous trouverions virtuellement à donner cette subvention pour un service entre New-York et la Grande-Bretagne. Et voici comment il expliquait cette prétention. Si nous accordions, disait-il, \$500,000 ou \$750,000 et que la mère patrie contribuât une somme égale à 50 pour 100 de ce chiffre pour un service de 18 ou 19 nœuds, immédiatement on placerait les navires de deuxième classe qui font actuellement le service entre New-York et Londres, sur la route du Canada, et la subvention serait employée à se procurer des navires de première classe pour faire le service entre New-York et la mère patrie. Cette prétention peut avoir une certaine valeur.

Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre, ou tout au moins du côté de la gauche, un seul membre qui désire voir cesser ce service; mais tous voudraient qu'on l'améliorerait, ils voudraient que l'on établît ce service rapide dont il est question depuis dix ans, et au sujet duquel je suis convaincu que la Chambre est unanime depuis 1896, date à laquelle cette résolution fut votée.

Je voudrais aussi demander au ministre du Commerce si le marché conclu par le gouvernement avec Petersen, Tate et Cie, comportait le transport des colis postaux, ou bien si l'on devait accorder une subvention additionnelle à cette fin?

**Le MINISTRE DU COMMERCE :** Le contrat comportait le transport des malles.

**M. R. L. BORDEN :** En supposant que la chose pouvait se faire pour \$500,000 par année, cela ne représente qu'une augmentation de \$350,000. Quand le ministre du Commerce a soumis ce crédit à la Chambre, j'avais l'espoir qu'il serait en mesure de nous fournir des détails complets sur les progrès survenus dans les négociations pendant concernant ce service rapide sur l'Atlantique, que nous considérons comme étant d'une si grande importance pour le pays. L'honorable ministre n'ignore pas que ces négociations sont pendantes depuis longtemps. Je ne crois pas pouvoir lui donner un exemple plus frappant de la chose qu'en lui disant que depuis qu'elles sont commencées, huit ministres sont sortis du gouvernement et ont été remplacés. Je crois qu'il ne reste plus que six ministres parmi ceux qui formaient partie du cabinet, à l'époque où l'on nous déclara que ce service avait été obtenu pour le pays. L'occasion serait donc bien choisie pour dire : Les ministres arrivent et les ministres dis-

paraissent, mais nos négociations ne sont pas interrompues pour cela. Nous avons eu d'abord les négociations avec Petersen, Tate et Cie, qui ont duré assez longtemps; puis il s'est produit ce que je pourrais appeler un interrègne, et, aujourd'hui, on est de nouveau en frais de recommencer les négociations au moyen de soumissions publiques et d'annonces ayant pour objet de demander un service de 21 nœuds et un service de 16 nœuds. Lorsque l'honorable ministre a déposé sur le bureau de la Chambre ces soumissions au nombre de deux, il nous a dit que le gouvernement n'était pas disposé à les accepter ni l'une ni l'autre, mais qu'il était d'avis qu'elles pouvaient servir de base à de nouvelles négociations.

Je n'étais pas présent lorsque l'on a commencé à discuter ce crédit; mais l'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire où en sont rendues ces négociations, si elles ont fait des progrès sensibles, et si nous sommes plus prêts d'une solution pratique de cette question à l'heure actuelle, que nous l'étions au commencement de la session?

**Le MINISTRE DU COMMERCE :** Je regrette de ne pouvoir fournir à l'honorable député les renseignements qu'il désire obtenir à ce sujet. L'honorable député n'ignore pas que depuis que ces soumissions ont été déposées sur le bureau de la Chambre, le gouvernement s'est occupé activement d'une autre question du transport, et il n'a pas eu le temps de prendre en considération cette question du service rapide sur l'Atlantique, bien qu'il ne l'ait pas mise de côté. Il comprend que nous avons actuellement assez d'ouvrage de taillé pour pouvoir trouver le temps d'étudier cette autre question.

**M. CLARKE :** Pourquoi a-t-on demandé des soumissions pour un service de 16 nœuds ainsi que pour un service de 20 nœuds?

**Le MINISTRE DU COMMERCE :** Nous croyions recevoir un grand nombre de soumissions. La principale objection des soumissionnaires semblait être les dépenses énormes qu'il faudrait faire pour fournir quatre navires ayant la vitesse exigée en premier lieu, ou que l'on supposait devoir être exigée. Tout le monde sait que la moindre augmentation dans la vitesse au delà de 20 nœuds entraîne une augmentation de dépenses énorme dans le coût de la construction et de l'exploitation du navire. On croyait à tort, dirait-on, que le nombre des soumissionnaires serait plus considérable si l'on n'exigeait que deux navires comme dans le premier cas. Je dois faire remarquer que presque toutes les lignes de steamers qui avaient à leur service à l'origine une couple de ces steamers rapides pour la traversée de l'Atlantique. Leurs autres navires avaient une vitesse moindre. Il y a beaucoup de vrai dans ce que le chef de la gauche a dit au sujet du résultat que l'on pourrait obtenir en demandant une vitesse moins grande que