

M. l'Orateur, il commença le service, et après avoir fait ses trois voyages, M. George F. Baird télégraphia à l'honorable ministre lui demandant de lui permettre d'employer un autre navire, le *Loanda*, pour faire le service.

Le 18 mars de la même année, M. Baird qui était alors député de cette chambre, écrivit à M. Foster : "J'ai loué le *Loanda*, etc., etc., pour ce service.

Je désire informer la chambre que le *Portia* a fait le service et gagné \$4,100 pour chacun de ses voyages, avant que la compagnie, qui s'est formée par la suite, eût obtenu ses lettres-patentes, et le subside n'a pas été payé à M. Van Wart et ses associés, dont M. George F. Baird faisait partie. Le service qui lui donnait droit de recevoir le subside a été fait en violation directe, je le déclare, de l'acte de l'indépendance du parlement, et M. George F. Baird, pendant ces quelques mois, siégeait en cette chambre comme un entrepreneur pour le service "C," ayant loué le navire—j'en ai la preuve dans ma main sous sa signature—et ce navire a fait le service et gagné ce subside que M. Baird a voté lui-même en cette chambre.

Subséquemment, la compagnie des steamers du Canada et des Antilles se forma ; MM. Baird et Van Wart en faisaient partie—je ne connais pas les autres actionnaires, et je n'ai pas d'intérêt à les connaître—et cette compagnie se forma, personne n'en doute, dans le but d'éluider l'acte de l'indépendance du parlement. Je crois que personne ne peut douter que si M. Baird, comme il le dit lui-même a loué ce navire ; si M. Van Wart fit une soumission pour lui et M. Baird, et si ce navire a fait le service et gagné ce subside pendant que M. Baird était député de cette chambre, ce dernier a violé la loi en contribuant à faire voter ce subside ; et quand un député de cette chambre contribue à faire voter des subsides pour une entreprise dans laquelle il est personnellement intéressé, il agit contrairement à la loi, comme je l'ai déjà déclaré.

Ce qui vient ensuite dans le programme, est que le *Loanda* entreprit le service. Je puis dire à la chambre que le *Loanda* ne possédait pas les qualités requises telles que stipulées dans les annonces du ministre des finances demandant des soumissions, ni même celles qu'il a exigées de M. Van Wart, par la suite, quand ce dernier a demandé de changer sa soumission. Dans les deux cas, les navires devaient être de 1,000 tonneaux, et avoir une vitesse de 12 nœuds à l'heure.

Le *Loanda* était inférieur sous le rapport de la solidité et du tonnage et n'offrait pas les commodités requises, comme je ne pourrai dans un instant à la chambre. Avant que l'honorable ministre se décide d'accepter ce navire de qualité inférieure sous le rapport du tonnage et de la vitesse et de l'aménagement il n'a pas jugé à propos d'envoyer un homme, un propriétaire de navires, ni aucune personne qui connaisse les navires, pour examiner ce bateau, et voir s'il était propre à faire le service auquel on le destinait. Il ne faut pas oublier que l'honorable ministre voulait, comme il le disait lui-même, établir une ligne de vapeurs, dans l'intérêt du Canada. Dans le discours qu'il fit lorsqu'il demanda à la chambre de voter ce subside en 1889, il déclara qu'il était de la plus haute importance, et absolument essentiel, que nous n'ayons pas seulement des navires ordinaires, mais des navires de première classe capables de lutter pour la vitesse contre les navires voyageant entre New-York et les Antilles.

M. DAVIES (I.P.-E.)

Lorsque l'honorable ministre insistait pour avoir des navires d'une vitesse de douze nœuds à l'heure, il savait qu'il demandait une qualité de navires très-dispendieux ; et tous les députés de cette chambre qui s'entendent en fait de navires, savent qu'il est très-dispendieux de se procurer des navires d'une vitesse excédant neuf ou dix nœuds à l'heure. Puisque l'honorable ministre voulait avoir des navires ayant une vitesse de douze nœuds à l'heure, c'est qu'il considérait qu'il était essentiel, dans l'intérêt du Canada, d'établir une ligne de steamers rapides avec les Antilles et le Canada, afin de nous assurer avec ces endroits un commerce stable, par la certitude et la fréquence des voyages de ces navires.

En instant, M. l'Orateur, pour avoir des navires de telle qualité, l'honorable ministre a effrayé tous ceux qui voulaient faire des soumissions et qui pouvaient offrir des navires de qualité ordinaire. Nombre de soumissions lui ont été faites offrant des navires d'une vitesse et d'un tonnage moindres, mais il les a toutes rejetées avec mépris, car il voulait avoir des navires de première classe.

Après que Van Wart et Baird eurent obtenu le contrat, il consentit d'abord à accepter le *Portia* de 732 tonneaux, puis ensuite le *Loanda*, de 899 tonneaux d'une vitesse moindre de 12 nœuds à l'heure, d'une vitesse enfin que je ferai connaître à la chambre en lisant une lettre d'un des passagers sur ce navire.

Je dis donc, M. l'Orateur, que du moment que l'honorable ministre eut accordé le contrat à M. Van Wart, il semble avoir désiré lui faire des conditions plus faciles que celles qu'il avait exigées du public, de lui faire des concessions contraires à l'intérêt public en d'autres termes, de lui faire des faveurs au dépens du pays.

Ce navire a commencé à faire le service dans le mois de mai. Il est parti de Saint-Jean pour son premier voyage le 27 mai, il fit un autre voyage le 9 juillet, puis ensuite un autre le 20 août, et enfin, un quatrième, le 17 octobre ; et quant à M. Baird et à sa compagnie, je crois ne pas me tromper en déclarant que le voyage qui s'est fait dans le mois de novembre, est le dernier voyage fait par le *Loanda* que possédait la compagnie de steamers du Canada et des Antilles, alias Van Wart et Baird. Je dirai ce qu'il est advenu par la suite de ce navire et pourquoi il n'a pas continué ses voyages.

D'après les documents, il paraîtrait que le ministre des finances est allé dans la province du Nouveau-Brunswick et dans la ville de Saint-Jean, quelque bon jour, je ne puis dire exactement à quel temps de l'été, en août ou septembre, mais ce doit être en 1890. Il paraîtrait, de plus, que M. Baird l'a informé, comme il l'a rapporté au conseil, que cette ligne de vapeurs n'était pas une ligne lucrative. C'est alors que l'honorable, ministre comme il l'a déclaré subséquemment au conseil, a consenti non seulement à garder ce vieux navire, le *Loanda*, inférieur en dimensions, en tonnage, en vitesse et en aménagement tellement inférieur qu'il était un sujet de honte pour cette ligne de vapeurs, mais il a consenti avec ses amis à lui payer, non pas seulement \$4,100 par voyage, tel que convenu dans le contrat entre la compagnie du Canada et des Antilles et le gouvernement, mais à lui payer une somme de \$6,150 par chaque voyage. Non seulement il consentit à payer \$6,150, ou \$2,050 de plus que ce qui était stipulé dans le contrat, mais il consentit à payer une somme de \$2,050 même pour les services passés