

contrat précédent. On versera \$96,000 de moins par année qu'auparavant et la catégorie des vapeurs sera améliorée; ces derniers doivent être plus grands, et les quartiers généraux réservés aux passagers mieux aménagés.

L'hon. M. FERRIER dit espérer qu'avant la fin de cette période de cinq ans, le ministre des Postes procédera à des appels d'offres pour ce service. Il estime qu'on pourrait obtenir de meilleures conditions, dans l'intérêt du pays.

L'hon. M. CAMPBELL abonde dans son sens et déclare qu'il ne fait aucun doute que les revenus tirés des postes océaniques équivaldraient aux dépenses engagées au bout de cinq ans.

En réponse à l'hon. M. MACPHERSON,

L'hon. M. CAMPBELL dit que le gouvernement peut revoir ou reconduire le contrat n'importe quand avant l'expiration de la période de cinq ans.

L'hon. M. MACPHERSON est d'avis qu'il vaut mieux avoir les mains libres, dans le but d'encourager la concurrence entre les diverses compagnies de navires à vapeur et de conclure l'entente la plus avantageuse possible pour le pays.

L'hon. M. CAMPBELL déclare qu'aucune compagnie de navires à vapeur ne dessert Portland en hiver, sauf la compagnie Allan.

L'hon. M. MACPHERSON répond que tant que la compagnie Allan jouira d'un statut privilégié, aucune autre compagnie n'offrira le service.

L'hon. M. CAMPBELL ne pense pas qu'il soit souhaitable d'expédier le courrier par n'importe quel bateau-vapeur. Les navires de la compagnie Allan ont si bonne réputation qu'ils assurent l'expédition d'une grosse partie du courrier destiné à l'étranger. Il croit qu'il sera toujours souhaitable d'avoir recours aux services d'une bonne compagnie de navires à vapeur.

L'hon. M. MACPHERSON est aussi désireux de nous voir utiliser des navires de premier ordre, tout en demeurant convaincu que nous devons tout faire pour encourager diverses sociétés maritimes.

Selon **l'hon. M. FERRIER**, la compagnie maritime Dominion assurait le service une fois tous les quinze jours l'hiver dernier. Cette compagnie construit à l'heure actuelle trois ou quatre navires hors pair pour assurer les liaisons que nous effectuons normalement avec Québec; les travaux de construction tirent à leur fin. Ils desserviraient Portland une fois par semaine l'hiver. La compagnie du Grand Tronc pourrait charger deux navires par semaine, quand tout serait prêt, ce qui ne devrait pas tarder. Son propos vise à informer le ministre des Postes. Les cinq nouveaux navires, ainsi que les quatre actuellement en service, permettront à la compagnie,

pense-t-il, de faire un voyage hebdomadaire à Québec ou à Portland dans un proche avenir. Il espère donc que le gouvernement pourra procéder à des appels d'offres sous peu.

L'hon. M. McMASTER déclare qu'il est regrettable qu'on n'ait pas procédé à des appels d'offres dans le cas présent. Il pense sincèrement que si la compagnie à laquelle son honorable collègue de Montréal (M. Ferrier) a fait allusion avait pu librement participer à la prestation de services postaux, elle se serait volontiers engagée à transporter le courrier une fois par semaine. Un service complémentaire serait une bonne chose pour le commerce dans ce pays, et permettrait de réduire les coûts de transport, entre autres. Il espère que le contrat actuel ne sera pas reconduit pour cinq ans.

L'hon. M. LETELLIER de ST-JUST croit que l'on devrait étudier ce bill plus à fond, car son adoption pourrait décourager d'éventuels concurrents de la compagnie Allan de participer à un appel d'offres. Le fait d'écarter toute concurrence mettrait fin à tout espoir de réduire les frais de transport des marchandises et des passagers. Sachant que le gouvernement peut au pied levé décider de sélectionner les meilleurs navires, les compagnies de navigation auraient une raison de se mettre en lice.

L'hon. M. MACPHERSON dit que les bateaux-vapeurs canadiens font honneur au pays et aux armateurs qui les possèdent. Mais ils ne sont pas rapides et n'arrivent pas à égaler les navires de la compagnie Inman à cet égard. Il y a de 450 à 500 milles de moins entre Québec et Liverpool qu'entre New York et Liverpool. Nos bateaux disposent aussi d'un autre avantage, du fait que les eaux du golfe et du fleuve Saint-Laurent sont plus calmes que les eaux d'une partie du trajet américain. À cause de ces avantages, le voyage en partance du Canada devrait durer deux jours de moins, au minimum, et si nos bateaux étaient l'égal des meilleurs éléments de la compagnie Inman — comme le *City of Paris*, entre autres — le voyage en partance de Québec durerait deux jours de moins. Comme il en va de notre intérêt, nous devrions nous efforcer de trouver des moyens d'inciter les armateurs à utiliser des navires plus rapides sur notre trajet, car ils se verraient aussi confier du courrier d'autres sources. Aucune ligne ne devrait détenir de monopole. Si des bateaux plus rapides effectuaient ces voyages, on leur confierait le transport du courrier, et ils augmenteraient en outre le volume des affaires sur le Saint-Laurent.

L'hon. M. CAMPBELL signale que la ligne maritime en question, la Dominion, n'est pas en mesure de soumissionner et que, partant, il semble futile de faire des appels d'offres. Plus tard, cette société serait peut-être en mesure de soumissionner. L'essentiel selon lui est que nous retenions les services de la meilleure compagnie de navigation pour faire transporter le courrier, sans trop mettre l'accent sur la vitesse. Si nous encourageons la concurrence à outrance dans ce domaine, cela se fera aux dépens de la sécurité publique. C'est à la suite de tristes événements qui devraient nous mettre en garde pour l'avenir que les règlements régissant le transport du courrier ont été modifiés pour permettre aux capitaines de retarder leur départ en cas de brume. Ces modifications se sont