

Le Gouvernement devra hâter autant que possible la solution de cette question et je n'ai aucun doute qu'il aura pour cela le cordial appui de l'opposition. S'il se trouvait dans l'obligation de prendre une décision avant l'ouverture de la prochaine session, je lui demande de tenir compte des avantages qu'offre le port d'Halifax et je lui signale, encore une fois, les inconvénients d'établir un port d'hiver et un port d'été. Un pareil service ne doit avoir qu'un terminus et ce terminus c'est Halifax.

M. McCURDY: C'est un fait significatif et qui jette la lumière sur les intentions de l'opposition de voir que c'est la critique financier du parti libéral, l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) qui a été choisi pour proposer l'établissement d'un service transatlantique rapide au Gouvernement présidé par son collègue, l'honorable premier ministre (M. Borden). L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) a occupé un siège dans cette Chambre pendant plusieurs années, comme représentant d'un comté de la Nouvelle-Ecosse. Il a siégé, je crois, pendant deux législatures consécutives et pendant toutes ces années le chef actuel de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) qui alors comme aujourd'hui était le chef du parti libéral, occupait le poste de premier ministre et dirigeait la politique du parti au pouvoir. Mon honorable ami (M. Maclean) lui a-t-il jamais demandé d'établir un pareil service? Les Débats ne le font pas voir.

Nous avons donc raison de supposer que l'honorable député (M. Maclean) n'espérerait pas grandement que le Gouvernement libéral chercherait à établir un service de cette nature, mais, en outre, qu'il n'entretenait pas l'espoir que les anciens ministres s'efforceraient de résoudre cette question, espoir qui eût pu lui donner raison de signaler à ses collègues, alors au timon des affaires, cette question très importante. Mais du moment même que ses amis furent chassés des bancs du Trésor, il en est arrivé à la conclusion que des jours meilleurs étaient arrivés.

M. MACLEAN (Halifax): Représentant l'une des divisions d'Halifax, j'estime que mes intérêts se trouvent dans cette division électorale.

M. McCURDY: Nous étudions cette question en nous plaçant au point de vue national. Moi-même je m'intéresse grandement à la division que l'honorable député, représente ici, mais j'estime que je dois faire abstraction des intérêts locaux en discutant une question qui intéresse tout le pays. Aujourd'hui que le parti conservateur tient les rênes du pouvoir, mon honorable ami espère que les ministres vont agir au sujet de cette question, et voilà

pourquoi il signale celle-ci à l'attention du Gouvernement. Il sait—ce que tous les marins admettent—que l'établissement d'un service rapide transatlantique est possible dans le cas du commerce. Ce projet est réalisable et son exécution devient une nécessité nationale; le besoin d'étendre notre commerce réclame l'exécution de cette entreprise. L'honorable député s'adresse avec confiance à ce Gouvernement conservateur, à ce parti d'action qui a toujours été prêt à étudier la nécessité de modifier l'état de choses dont la population se plaindrait.

En demandant l'établissement d'un service rapide entre Halifax et l'Angleterre, mon honorable ami en revient à l'origine même de la question. Le premier vapeur qui a traversé l'Atlantique fut le "Royal William" qui fit, en 1833, la traversée de Pictou à l'île de Wight, voyage qui dura dix-sept jours. Le premier service transatlantique régulier fut établi par un marchand d'Halifax dont les affaires prospéraient grandement, j'ai nommé M. Samuel Cunard; avec le temps, ce service prit une amplitude telle qu'il est aujourd'hui sous la direction de la grande compagnie transatlantique Cunard. Tout cela nous semble aujourd'hui très facile à accomplir, mais il fallait employer beaucoup de persuasion auprès de la population de ce temps-là avant qu'elle n'ajoute foi au projet de M. Cunard, et que ce projet où il n'était question que de "navires construits et manœuvrés en la façon voulue et qui pouvaient partir pour la destination qui leur était assignée avec la ponctualité des wagons de chemin de fer", ne devint une réalité.

En 1838 le gouvernement britannique établissait un service de paquebots pour transporter le courrier de Sa Majesté par l'Atlantique. En Angleterre il ne se trouva point un seul propriétaire de steamers qui soumissionnât. C'est alors que le gouvernement anglais conclut avec la compagnie Cunard une convention d'après laquelle cette compagnie s'engageait à transporter le courrier tous les quinze jours de Liverpool à Halifax et à Boston, la subvention accordée de ce chef représentant £5,500 sterling par année et trois steamers convenables devant faire ce service tous les quinze jours durant huit mois et, une fois par mois, durant quatre mois de l'année. Le premier steamer de cette ligne, le "Britannia", arrivait à Halifax le 17 juillet 1840. A l'expiration de cette entreprise en 1845, le service des Cunard ayant démontré la possibilité d'en créer un semblable, d'autres, comme cela arrive toujours en pareil cas, sollicitèrent la subvention de l'Etat; il est intéressant de noter qu'en défendant la convention Cunard, M. Goulburn, membre de la chambre britannique, parlait ainsi: