

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Ma mémoire a conservé un souvenir assez exact de ce qui reste à dire sur ce point d'histoire. Tout n'a pas été dit sur ce sujet.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable chef de la gauche a constaté, entre autres choses, que le discours du trône ne mentionne aucunement le projet de ligne de paquebots rapides transatlantique, et il a cité, je crois, une remarque du premier ministre qui aurait fait observer que l'ex-gouvernement conservateur avait négocié aussi longtemps que le gouvernement actuel sur le même sujet avant d'arriver à une conclusion. La première législation relative à une ligne rapide fut proposée en 1889 ; mais il n'en résulta rien. La loi resta dans les statuts. Elle autorisait une subvention annuelle de \$500,000 pour l'établissement de cette ligne. En 1894, un nouveau bill fut présenté. Il élevait la subvention à trois quarts de million de piastres ; mais le nouveau bill renfermait une disposition établissant une escale dans un port de mer sur la côte de France. L'année 1895 se passa sans donner suite au projet, et, lors de la session de 1896, on proposa un autre bill qui exemptait la compagnie de l'obligation de faire escale dans un port de France ; mais l'on ajouta une disposition autorisant le gouvernement d'ajors à subventionner également une autre ligne de steamers ayant son terminus dans un port du dernier pays que je viens de nommer, la première ligne rapide ne devant faire le service qu'entre Liverpool et Québec ou Halifax. L'on diffère beaucoup d'opinion en Canada sur les avantages à tirer d'une ligne rapide. Mon honorable ami prétend qu'il eut été sage de donner suite au contrat passé avec la Compagnie Allan. Il y aurait une longue histoire à raconter s'il fallait discuter à fond ce point, vu qu'il y avait plusieurs autres conditions à remplir par les diverses parties intéressées. Le service convenu par le contrat de la Compagnie Allan, si ma mémoire est fidèle, n'avait pas été approuvé par M. Chamberlain qui était alors, comme il l'est encore aujourd'hui, secrétaire d'Etat pour les Colonies. Or, l'approbation de ce dernier était nécessaire, de même qu'il était absolument nécessaire que le gouvernement impérial contribuât sa quote-part à l'établissement d'une ligne rapide. Outre cela, plusieurs raisons ont empêché le gouvernement actuel d'accepter le

Hon. M. SCOTT.

contrat de la Compagnie Allan, et c'est pour quoi l'arrangement conclu avec cette compagnie a été abandonné. Mais il y a maintenant une question plus importante que toutes ces raisons à résoudre. Un grand nombre de personnes ne croient pas à l'efficacité d'un ligne comme celle promise par le contrat-Allan. Le degré de rapidité des lignes dites rapides, est une chose susceptible de se modifier souvent. Les paquebots rapides du contrat-Allan devaient courir 20 nœuds à l'heure. Or, nous savons parfaitement, aujourd'hui, qu'un service de cette nature ne serait plus suffisant aujourd'hui. Prenez, par exemple, le "Kaiser William". Sa rapidité, je crois, est de 24 nœuds à l'heure, et il est certain que nous traversons actuellement une période de transition, et que la rapidité pourra s'accroître encore avant longtemps. L'on construira peut-être bientôt des vaisseaux mus par une force où la houille sera remplacée par l'huile ou quelque autre substitut occupant moins d'espace que la houille. Les grands "lévriers" de l'Atlantique, comme nous le savons, transportent un grand nombre de passagers ; mais ils ne peuvent transporter aucun fret. Or, toute la richesse que nous avons à exporter se compose de produits, et nous avons besoin de vaisseaux pour les transporter au dehors. Si nous avions donné suite au contrat passé en 1896, et auquel fait allusion mon honorable ami, les vaisseaux que nous aurait procuré ce contrat eussent été prêts en 1898, et nous aurions dépensé jusqu'à présent trois millions de piastres en subventions pour ces vaisseaux—c'est-à-dire pour cette partie de la période de dix années fixée par le contrat. L'honorable chef de la gauche croit-il que cette ligne eût rendu au pays un service d'une valeur proportionnée à cette dépense ? Le service devait être hebdomadaire. Pendant chaque jour de la semaine, nos lettres à destination de l'Europe sont envoyées par les steamers de New-York. Aucun marchand ne voudrait retarder de six jours sa correspondance afin de l'expédier par un steamer canadien, puisque nous avons la facilité offerte par la ligne quotidienne de New-York. Les neuf-dixièmes de nos matières postales, pendant les dix dernières années, ont été, je crois, transportés via New-York—parce que c'est un service plus rapide. Il est quotidien, et il nous procure des avantages qu'aucun service hebdoma-