

d'une manière définitive, et ce n'est que pour des fins de parti que MM. Gutelius et Lynch-Staunton ont conçu la pensée de condamner le projet dont leurs maîtres les électeurs imposèrent l'exécution au gouvernement fédéral.

Il y a deux semaines à peu près, je fis une motion en cette Chambre par laquelle je priais le ministre intérimaire des Chemins de fer (M. Reid) de déposer sur le bureau un rapport contenant certaines instructions données par le ministre des Chemins de fer à M. Gutelius en vue de la réduction des rampes et courbes, ainsi que le rapport de M. Gutelius. Je regrette que le ministre intérimaire n'ait pu déposer ce rapport au cours du présent débat. Considérant que les commissaires spéciaux ont condamné la ligne de conduite suivie par la compagnie du Transcontinental en dotant ce chemin de fer de rampes de quatre et de six dixièmes et de courbes de six degrés, il aurait été intéressant de savoir pourquoi M. Gutelius approuve pour l'Intercolonial une ligne de conduite qu'il désapprouve en ce qui regarde le Transcontinental. Le ministre intérimaire des Chemins de fer ne put déposer ces documents sur le bureau, parce que, déclare-t-il, il avait dû les faire venir de Moncton. Cela m'a surpris, car tout ce que j'avais demandé c'était le texte des instructions données par le ministre à M. Gutelius, lesquelles sûrement doivent se trouver dans les archives du département, et aussi le texte du rapport transmis par M. Gutelius au ministre, lequel doit s'y trouver également. Lorsque ces documents auront été transmis de Moncton, j'imagine que le présent débat sera clos, et le public ne sera pas en mesure de juger de la sincérité de M. Gutelius lorsqu'il recommande des pentes de quatre et de six dixièmes pour l'Intercolonial et les condamne dans le cas du Transcontinental.

L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham) a signalé quel fâcheux retentissement la publication de ce rapport des commissaires enquêteurs avait eu sur la réputation du Canada sur les marchés monétaires de la Grande-Bretagne auxquels le Dominion est tenu de s'adresser en vue de se procurer les fonds nécessaires à l'exécution de ces vastes entreprises. Voici un message de Londres que j'ai en main à ce propos :

La nouvelle nous arrive de Londres que le peuple anglais ne veut plus acheter d'obligations du Gouvernement canadien. Celles que le ministre des Finances White a mises sur le marché ces jours derniers ne trouvent pas preneur. Bien que 25 millions d'obligations à 4 p. 100 aient été offertes à un point au-dessous du pair, le public n'en a pris que 22 p. 100 et laissé 78 p. 100 sur les comptoirs des agents.

M. Kyte.]

Voilà déjà quelque temps que l'on prédit que la place de Londres ne saurait supporter longtemps les saignées pratiquées à ses dépens par le ministre des Finances White. Dans les cinq derniers mois il a tiré sur Londres pour plus de 70 millions sous forme d'emprunts, ou nouveaux ou anciens qui demandaient à être renouvelés. Il ne s'est guère passé de mois depuis son entrée en fonctions qu'il n'ait été sur la place à vendre des titres ou obligations du Trésor. Les emprunts désordonnés du ministre des Finances ont ébranlé la confiance du capitaliste anglais et le rapport Gutelius-Staunton a été le coup de grâce porté au crédit du Canada.

Je suis sûr que le ministre des Finances (M. White) comprendra que ce n'est pas pour le plaisir de lui dire des choses désagréables que je donne lecture de cette dépêche.

Londres ne comprend pas les procédés politiques du Gouvernement canadien et se figure qu'une commission royale ne saurait mentir. Lorsque le télégraphe sous-marin annonça que l'enquête établissait que 40 millions avaient été dépensés à tort dans la construction du chemin de fer National Transcontinental, et que huit millions de bénéfices illicites avaient été réalisés dans la sous-concession des entreprises, le capitaliste anglais le crut.

Nous avons donc déjà la preuve de l'effet produit par le rapport sur la réputation financière du Canada.

M. A. D. FOSTER: Qui a écrit cela?

M. KYTE: C'est un câblogramme du "Star", de Montréal. Et le "Standard of Empire", de Londres, publie ce qui suit:

La publication du rapport de la commission royale sur le prix de revient du chemin de fer National Transcontinental a été le grand événement de la semaine. L'opinion publique a été rudement secouée par la constatation d'une dépense inutile de 8 millions. Aucune accusation spécifique de corruption n'est portée. On ne nie pas que la construction de la voie ait été bien faite, avec une pente minima de 1 en 250 et sans courbes abruptes; mais la question est celle-ci: Une telle ligne était-elle requise dans les circonstances?

Les journaux de notre pays ont publié de jour en jour force commentaires sur le rapport de M. Gutelius et de M. Lynch Staunton. Les amis du parti au pouvoir ont déclaré que le rapport était surabondamment justifié par la preuve. La presse conservatrice a affirmé que d'énormes sommes, fruit de gains illicites, avaient été divisées entre ingénieurs, entrepreneurs et autres personnes habiles à saigner le pays. Jusqu'ici il n'a pas été prononcé un mot dans le cours du présent débat à l'appui des accusations téméraires lancées dans les journaux. Le plus qu'on puisse dire à l'égard de cette dépense de deniers, c'est que le chemin a coûté plus qu'on n'avait prévu. Tout honorable député quelque peu au courant des frais occasionnés par l'exécution de ces vastes entreprises sait parfaitement qu'il