

honorables amis d'Inverness se tient à ses pièces, même pendant cette session. Je sais qu'on m'a assuré de la façon la plus positive il y a deux ans—car je me suis toujours intéressé à cette question du chemin de fer du Cap-Breton; j'ai toujours compris que l'île du Cap-Breton avait été maltraitée au sujet des communications par chemin de fer—j'ai entendu le ministre des chemins de fer proposer un crédit modéré en vue de ce chemin de fer. J'ai dit que j'étais très heureux d'apprendre que l'île du Cap-Breton était pour avoir un chemin de fer; les conditions ont été débattues, et j'ai demandé au ministre, désireux d'obtenir ce chemin de fer, s'il était tout à fait sûr d'avoir ce chemin de fer pour le Cap-Breton à ce prix, et le ministre, sir Charles Tupper, m'a assuré qu'il était convaincu que les arrangements étaient pris, que la compagnie était solvable, que les conditions étaient réglées et que le Cap-Breton aurait un chemin de fer.

Mon honorable ami d'Inverness et moi-même, pour parler par métaphore, nous nous sommes donné la main pour cela, et quelques députés m'ont remercié pour avoir dit une bonne parole en faveur du Cap-Breton. Il est donc arrivé qu'il y a trois ans nous étions pour avoir un chemin de fer au Cap-Breton, et maintenant celui qui fait fonction de ministre des chemins de fer dit que ce qu'il peut dire de mieux au Cap-Breton c'est que, lorsqu'il se souviendra de vous, que tôt ou tard il proposera de faire quelques autres arrangements pour avoir un chemin de fer au Cap-Breton; en cela en face d'une déclaration directe faite, je crois, par l'honorable député d'Inverness, que si cela n'était pas fait avant les élections fédérales, le Cap-Breton élirait six députés hostiles au gouvernement, et il ne pourrait rien dire de plus juste que cela. Maintenant on nous a promis à la dernière session que tout cela s'obtiendrait aux prix que nous avons mentionnés. La question a été débattue; la ligne courte a été étudiée; les différents moyens de parvenir aux ports de l'Atlantique ont été examinés; et on nous a dit que les propositions financières des honorables messieurs du ministère étaient faites après mûre considération, après mûr examen, après avoir calculé le coût et lorsqu'on a été certain qu'on obtiendrait les résultats attendus en faisant ce placement, et sur la foi de cette promesse la Chambre a donné son assentiment à cette politique et a voté le crédit. A cette session-ci on présente en plus des crédits de \$2,200,000 pour obtenir les mêmes résultats qu'on nous a dit devoir être obtenus par les crédits de la dernière session.

On nous dit maintenant que l'administration n'a pas réussi avec cette somme d'argent, qu'elle était comparativement légère. Et nous ne savons pas du tout encore jusqu'où il nous faudra aller pour arriver à cette fin. Je dis qu'il est disgracieux d'avoir à dire d'un gouvernement qu'il présente des propositions qui imposent au pays des frais très considérables, d'après des renseignements si inexacts et si incomplets qu'il a été impossible au gouvernement d'atteindre son objet aux conditions qu'on nous avait dit devoir assurer la chose. Il vient dire à toutes les sessions: nous voyons que nous nous sommes trompés; il nous faut encore de l'argent. Est-ce exprès, est-ce à dessein? Veut-on accoutumer par degrés le peuple et le parlement à ces dépenses; a-t-on l'intention d'accoutumer le pays à l'idée d'une dépense de un ou deux millions pour que le gouvernement à la session suivante dise qu'il lui faut trois ou quatre millions pour les travaux, et que les gens vont être déçus si la somme additionnelle n'est pas accordée et si l'entreprise n'est pas terminée? Est-ce là la raison? ou est-ce seulement incapacité ou incapacité. Quelle est la raison pour laquelle les honorables messieurs font au pays des propositions à des conditions qu'on découvre ensuite être d'exécution impossible? Les renseignements donnés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et le gouvernement, et d'après lesquels est faite cette très importante proposition sont tout à fait insuffisants. Je ne suis pas pour discuter en

ce moment l'information fournie par M. Stephen dans sa lettre ni les déclarations faites par des messieurs de la droite.

Je soutiens que personne ne peut examiner cette information sans voir qu'il faut faire un examen plus complet et avoir d'autres rapports des ingénieurs avant de pouvoir arriver à une conclusion raisonnable à ce sujet. Nous n'avons aucunement la preuve de la nécessité ou de l'à propos ni même de la nature de plusieurs des dépenses proposées, ni de celles du passé. C'est en l'absence d'une telle preuve et de renseignements qu'exigeraient des hommes d'affaires, qu'on nous demande d'agir, et voici comment: Notre intérêt est pour être réduit à 4 pour 100, bien que, comme je l'ai dit hier soir, pour les six derniers mois nous ayons payé 5 pour 100 sur un emprunt qui en janvier dernier aurait pu porter qu'un intérêt de 4 pour 100, et nous le payons parce que les engagements de la compagnie du chemin de fer du Pacifique ont fait que, dans l'opinion du ministre des finances, il est opportun pour le pays d'effectuer la conversion, et pendant ce temps-là nous avons payé ces forts intérêts aux banques. Cette compagnie ne peut emprunter d'argent ailleurs à raison de 4 pour 100. Je ne sais pas si elle peut le faire à 5. Je vois que l'automne dernier elle a offert un emprunt d'après le système d'Ontario et de Québec, avec sa propre garantie, à 5 pour 100, à 92½, et l'on dit qu'il n'y a pas eu de souscripteurs ou qu'il n'y en a eu que fort peu. Il fallait un intérêt plus élevé pour tenter les capitalistes. L'an dernier le gouvernement, lorsqu'il a voulu engager la Chambre à convertir le prêt au chemin de fer du Pacifique canadien, a dit que le pays aurait à toucher 5 pour 100, et que c'était là un taux raisonnable pour une telle compagnie et pour le pays; que le pays était engagé dans des transactions d'emprunt, et que 5 pour 100 seraient un taux raisonnable. C'est par cette prétention que les messieurs ont porté la Chambre à voter le prêt.

Ces messieurs de la droite disaient que nous faisons une bonne transaction commerciale parce que nous obtenions 5 pour 100. Une seule session se passe et le gouvernement vient nous dire: réduisons l'intérêt à 4 pour 100, ce qui pour es cinq ou six ans que durera le prêt équivaldra à une perte de quelque chose comme \$1,350,000, si l'on compare notre position à celle de l'année dernière. Je veux savoir pourquoi, et vous me dites qu'il est mesquin de demander 5 pour 100 à la compagnie. C'est vous qui êtes mesquins. C'était votre marché. Non; c'était l'offre de la compagnie. La compagnie offrait de donner 5 pour 100 pour l'argent. Le gouvernement crut qu'il était juste et raisonnable d'exiger ce taux, et ce taux fut fixé pour pousser à faire le prêt. Le gouvernement engagea à faire le prêt parce que le taux était de 5 pour 100 et maintenant on propose de perdre 1 pour 100 et de sauver par là à la compagnie \$1,350,000. Étiez-vous pauvres et mesquins à la dernière session? Si vous dites que vous l'étiez, discutons cela. Si vous ne l'étiez pas ce n'était donc pas un acte de pauvreté et de mesquinerie; c'était la proposition même de la compagnie; de fait, c'est cela qui induisit la Chambre à consentir au prêt; ce n'est pas pauvre et mesquin, maintenant; et toute assertion de ce genre serait absurde, surtout quand nous traitons avec une compagnie si puissante, une compagnie qui a le brillant avenir que ces messieurs entrevoient pour elle. Alors le gouvernement altère notre garantie. Quant au \$20,000,000 de notre prêt, ils sont pour être placés en société avec le public, qui aura \$15,000,000. Je mets d'un côté le prêt temporaire; je suppose qu'il peut être remboursé avec le produit de la vente des obligations à un prix ou un autre, et ainsi les \$15,000,000 d'obligations iront en entier dans les mains du public. Ces fonds étant dans les mains du public, le gouvernement du Canada sera porteur de \$20,000,000 d'obligations du chemin de fer portant première obligation, le public ayant pour \$15,000,000 de sûretés de la même valeur. Cela équivaut à partager notre garantie en deux.