

pides sur l'Atlantique. L'honorable ministre sans portefeuille qui est l'homme d'affaires du Cabinet, a fait plusieurs voyages en Angleterre pour effectuer l'établissement d'une ligne de steamers rapides. Il partit après avoir fait, avec une maison d'Angleterre, un contrat qui ne devait jamais être exécuté, ainsi que je le lui ai dit à la dernière session, et, aujourd'hui il est arrivé à la conclusion, après avoir passé deux ans à s'efforcer de réaliser ses espérances, qu'il ne sera pas exécuté. Il a entamé des négociations avec un groupe d'hommes assez honorables. Je n'ai rien à dire contre l'honorabilité de Petersen, Tate et compagnie, mais ils n'avaient pas plus de moyens que je n'en ai de mettre cet arrangement sur le marché financier d'Angleterre. Puis, il se figure que tous les vaisseaux qui appartiennent aux meilleures lignes et dont les plans ont été faits par des hommes de la plus grande expérience ne sont pas construits d'une manière convenable. Il doit avoir un vaisseau construit en forme de bouteille ; il doit avoir un vaisseau en forme de goulot de bouteille, afin que s'il tourne au vent, vous ne puissiez pas savoir où il va. Cela nous rappelle une histoire d'un petit garçon qui, après s'être levé le matin, commit une erreur en s'habillant. Comme il allait à l'école, il commença à pleurer, et un homme l'ayant rencontré, lui demanda : "Qu'est-ce qu'il y a ?" Il répondit : "J'ai mis mon pantalon sans devant derrière, et je ne sais pas de quel côté je vais." Il en sera ainsi de l'honorable ministre et de ses vaisseaux. Il veut avoir quelque chose de différent de ce que les autres ont eu, quelque chose que personne n'a eu, et il cherche encore. Il s'est perdu lui-même, et il a perdu l'occasion d'obtenir ce service atlantique rapide. L'honorable ministre de l'Agriculture et moi ne nous accordons pas sur cette question. Je l'ai rencontré dans son comté et l'ai entendu exprimer ses opinions sur la question. Il ne croyait pas que le service rapide fût d'un grand avantage à la classe agricole. Je le croyais. Le temps est arrivé où la rapidité est devenue un facteur important dans toutes choses. Le transport rapide par steamers est le seul mode convenable de développer le pays. Peu m'importe qu'il coûte \$500,000 ou \$1,000,000. C'est mon avis que la Confédération du Canada ne peut pas rester dans l'inaction et en arrière de ses concurrents, les Etats-Unis, en ce qui concerne la navigation de l'Atlantique. En rejetant sans consultation le contrat qu'il avait trouvé tout préparé pour l'exécution de ce service rapide, et en s'abouchant ensuite avec un groupe d'hommes qui ont fait preuve d'incompétence, le gouvernement s'est montré injuste et a commis une faute que l'on oubliera pas de sitôt.

Je me rappelle qu'un jour, étant à luncheon à Londres avec un de mes amis, je lui dis : "Que pensez-vous de ce service rapide ? Ces gens réaliseront-ils le projet ?" Il répondit : "Il y a de l'autre côté de la table un homme qui est une autorité, et je vais le lui deman-

der." Il dit à ce gentleman : "Que pensez-vous du contrat de Petersen et Tate ?" Voici sa réponse : "Le gouvernement du Canada doit être extraordinaire pour passer un contrat d'une telle importance avec des hommes qui possèdent aussi peu de moyens financiers que Petersen, Tate et Cie." Mon ami demanda quelle était exactement la position de Petersen, Tate et Cie, et prouva par les chiffres que si les affaires étaient bonnes, ils seraient solvables, et si elles n'étaient pas bonnes, ils seraient douteux. Sûrement, le ministre et les autres membres du Cabinet ont eu l'occasion de vérifier les faits que ce gentleman, quel que soit son nom—et il semblait être une autorité sur les questions maritimes—connaissait d'une manière parfaite.

Nous nous trouvons, M. l'Orateur, après deux années de travail, précisément à notre point de départ. Nous n'aurons jamais une meilleure occasion d'obtenir un nombre considérable de passagers que celle que nous avons eue durant la guerre entre les Etats-Unis et l'Espagne. Si nous avions un câble, comme nous devrions en avoir un, sur l'île d'Anticosti, et une ligne de steamers rapides, en trois jours, les amis que les passagers ont en Amérique sauraient qu'ils ont fait la traversée du grand Atlantique, et la nouvelle de l'arrivée du steamer serait télégraphiée des localités situées le long du fleuve jusqu'à ce que les passagers prissent finalement le chemin de fer pour se rendre chez eux, et ils pourraient trouver leurs courriers à New-York et en d'autres endroits vingt-quatre heures plus tôt que par tout autre moyen.

J'ai été surpris, l'autre jour, de ce que des membres de la droite aient donné à entendre qu'ils contracteraient pour des steamers moins rapides. Qu'ils ne commettent pas une seconde faute, M. l'Orateur. Ils en ont commise une que l'on ne devrait pas leur pardonner facilement, mais s'ils la commettent et établissent une ligne de steamers moins rapides que les plus rapides qui traversent l'Atlantique, ils seront absolument indignes de la confiance de qui que ce soit en cette matière. Nous devrions avoir des steamers qui ne le cèdent à aucun. Si les Américains ont des paquebots de vingt-deux nœuds, nous devrions en avoir de vingt-quatre ; car si nous établissons une ligne de steamers rapides, vu que la distance qui sépare Québec de Liverpool est moins considérable que celle qui sépare Liverpool de New-York, dans le cas même où les Américains auraient des steamers de deux nœuds de plus, ils ne pourraient pas lutter avec nos steamers pendant les cinq prochaines années. Cela nous permettrait non seulement d'obtenir ce commerce, mais de le conserver.

Si nous devons faire quelque chose en cette affaire, nous devrions le faire d'après les méthodes les plus améliorées, et ne nous laissons pas duper par le ministre sans portefeuille. Donnons-lui un portefeuille, donnons-lui un traitement, donnons-lui quelque chose pour l'amuser, s'il le désire, mais ne le laissons pas jouer plus longtemps avec des