

une confiance inébranlable dans l'héritage que nous a conféré la Providence, ainsi que dans l'habileté et le courage de nos concitoyens appelés à mettre en valeur ces magnifiques possessions, alors, M. l'Orateur, notre devoir est tout tracé : c'est de marcher de l'avant.

On nous parle de difficultés d'exécution, de barrières naturelles insurmontables. Quant à savoir où se trouvent ces barrières et de quelle nature sont ces difficultés c'est ce qu'on ne nous dit point. Ni les arpenteurs ni les explorateurs ne nous les indiquent dans leurs tracés et leurs cartes. Je crains fort qu'elles n'existent que dans l'esprit des Thomas incrédules qui n'ont pas le courage d'aborder l'étude du problème, du développement du pays. On nous assure, en outre, que la ligne projetée à travers le nouvel Ontario et le nouveau Québec sera interrompue pendant quatre mois de l'année sur douze. Pour comprendre combien cette prédiction s'éloigne de la vérité, rappelons-nous que cet hiver qui a été très sévère, les chemins de fer du nord du Canada sont ceux qui ont éprouvé le moins d'interruption, par suite de la neige et des tempêtes. La ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique traversant la partie nord de la province d'Ontario, n'a éprouvé que de fort légères entraves ; et, je tiens de source autorisée que le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean qui probablement dessert la région la plus septentrionale du Canada, sur un parcours de deux cents milles de Québec à Roberval, a fait circuler tous ses trains, tant de marchandises que de voyageurs, dans les délais fixés à l'horaire pendant tout le cours de l'année. Et ce chemin de fer, je crois, dessert un pays fort similaire à celui que traversera la section orientale du Grand-Tronc-Pacifique. Voilà donc un épouvantail qu'il faut mettre au rancart.

Il faut féliciter le gouvernement, à mon humble avis, d'avoir maintenu dans leur intégrité les stipulations principales du contrat de l'année dernière. Les modifications apportées au contrat ne sont guère importantes, et ne tendent nullement à faire périliter l'entreprise. Comme ces modifications et altérations ont été publiées dans leur intégrité et qu'elles sont sous les yeux de chaque député, je ne fatiguerai pas la Chambre à les étudier par le menu. L'amendement le plus important est peut-être celui qui se rattache à la garantie des obligations de la section des montagnes. En vertu du traité primitif, le gouvernement s'est engagé à garantir les obligations de cette section, jusqu'à concurrence de \$30,000 le mille. Sous l'empire de la convention modifiée, la garantie s'étendra aux trois quarts du coût de construction ; il est possible que cette somme soit supérieure ou inférieure à \$30,000 le mille. Puis, le délai stipulé pour l'achèvement de la division de l'ouest s'étendra de 1908 à 1911. En raison des délais qui ont déjà inévitablement eu lieu, cette prolongation, cela va sans dire, est assez justifiable.

M. GRANT.

Le contrat primitif, on se le rappelle sans doute, ne stipulait pas de limite de délai pour la construction de la division de l'est. Bien que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique fût tenue de terminer la division de l'ouest dans un certain délai, le gouvernement n'était nullement tenu à une limite de délai pour la construction de la section de l'est. Sous l'empire du contrat modifié, si j'en comprends bien la teneur, il est stipulé qu'advenant que la division de l'ouest soit complétée et outillée de matériel roulant jusqu'à concurrence de \$16,000,000, avant que le gouvernement n'ait terminé la section de l'est, la compagnie aura droit de recouvrer son cautionnement de \$5,000,000, lequel, soit dit en passant, a été déposé en espèces sonnantes, ainsi que stipulé au traité primitif. Il faut remarquer, toutefois, que l'obligation primitive d'outiller la ligne jusqu'à concurrence de \$20,000,000, dont il est attribué \$5,000,000 à la ligne de la division de l'est, reste à exécuter, du moment que le gouvernement aura complété la division de l'est. Ces deux amendements, avec la modification supplémentaire relative à la détention des actions communes par l'ancienne Compagnie du Grand Tronc sont, à mon avis, les trois modifications essentielles. Mais je le répète, ces amendements laissent dans toute leur intégrité les dispositions maîtresses du traité de l'année dernière. L'année dernière, nous avons conclu un contrat avantageux avec la Compagnie du Grand Tronc ; et le traité que nous avons conclu avec elle cette année offre tout autant d'avantage. Le contrat demeure dans toutes ses dispositions essentielles tout aussi avantageux pour le pays qu'il l'était auparavant.

Parmi d'autres questions de nature domestique qu'on a fortement discutées depuis la dernière session, se trouve l'éternelle question du tarif. Or, M. l'Orateur, même parmi ceux qui réclament un relèvement très prononcé et fort arbitraire du tarif dans tout son ensemble, il est loin d'exister unanimité d'avis sur les modifications qu'il faudrait y apporter. Comme de raison, les protectionnistes à outrance demandent un relèvement fort accentué du tarif dans tout son ensemble. D'autres chefs de cette agitation désignent certaines industries qui, affirment-ils, souffrent de la concurrence illégitime de l'extérieur. La grande masse des consommateurs au Canada n'ont pas encore exprimé d'avis, et ils ne possèdent point d'organisation qui leur permette, collectivement, de faire connaître leurs vœux et leurs désirs. Le public consommateur n'a pas encore été en lieu de faire connaître son avis par des conférences ou congrès, comme d'autres intéressés ont été en mesure de le faire. Ce n'est qu'au bureau de vote que le grand corps électoral peut exprimer ses convictions et ses vœux à cet égard et sur d'autres questions similaires.

Je ne prétends nullement, M. l'Orateur, que le régime fiscal actuel soit parfait. Il