

pour le Transcontinental national n'est que de \$52,000,000 jusqu'aujourd'hui, il est facile de prévoir, d'après les chiffres fournis par le Gouvernement lui-même qu'il reste encore \$100,000,000 ou \$150,000,000 à dépenser pour cette gigantesque entreprise, avant son parachèvement.

Si de cette dépense relative au Transcontinental, je passe à un autre ordre de considérations, je ferai observer que le discours du trône est muet sur la date probable du parachèvement de cette entreprise, ainsi que sur la date à laquelle seront terminés les travaux du pont de Québec. Voilà des questions sur lesquelles le premier ministre aurait bien pu nous éclairer, en portant la parole devant cette Chambre. On le sait, les singuliers retards apportés aux travaux de construction du réseau, entre Winnipeg et Québec, ont été l'objet de critiques fort sévères de la part de sir Charles Rivers-Wilson, l'ex-président du Grand-Tronc. Je tiendrais à savoir, si faire se peut, à quelle date le Gouvernement compte que le réseau sera parachevé, et à quelle époque la construction du pont de Québec sera terminée. Pourrait-on préciser avec quelque exactitude la date à laquelle se réaliseront ces deux éventualités et si on termine en premier lieu la section du réseau, de Winnipeg à Québec et le reste de la ligne de Québec à Moncton, comme nous le supposons, que se propose-t-on de faire de ces sections du réseau, durant la période de construction du pont de Québec?

Nous savons tous que si le trafic a commencé une fois à prendre une direction particulière, il est très difficile de le changer, et nous savons aussi que le trafic qui passe par le Transcontinental peut être dirigé par des voies qui ne sont pas entièrement d'intérêt public pour notre pays ou du moins qui ne sont pas dans l'intérêt des grands ports maritimes du Canada. J'estime que le sujet sur lequel j'ai attiré l'attention du Gouvernement a une importance considérable et j'espère que nous recevrons des informations sérieuses de la part du premier ministre quand il s'adressera à la Chambre.

Dans les discours du trône, je n'ai remarqué aucune allusion au traité des voies de navigation limitrophes. Le premier ministre a eu l'obligeance de nous dire, il y a un jour ou deux, que cette question était encore soumise à l'examen du ministère. S'il en est ainsi, je ne peux pas raisonnablement m'attendre à recevoir aucune information précise aujourd'hui, mais je crois qu'aussitôt la décision du Gouvernement prise, elle devrait être communiquée à la Chambre pour lui permettre de la discuter. J'ai encore, sur ce point, la même opinion que j'ai exprimée à la session dernière, et je crois même à la session précédente, à savoir que ce traité, parce qu'il comprend, à un certain degré, des droits de territoire, n'aurait pas dû être conclu,

M. R. L. BORDEN.

selon la théorie moderne et je crois aussi d'après les meilleurs usages anglais, sans avoir été soumis à la ratification du Parlement. Comme cette formalité n'a pas été suivie, il n'est que juste et dans l'intérêt public que nous ayons aussitôt que possible toutes les informations relatives à cette convention.

J'ai également souvenance que le premier ministre à la dernière séance de la conférence impériale de 1907 a proposé une célèbre résolution. Je ne sais pas si beaucoup de membres de cette Chambre s'en souviennent bien parce que la question, depuis, lors, a pu s'effacer un peu et disparaître à l'attention publique. Il s'agissait alors de ce qu'on a appelé la ligne "All red" et la presse libérale dans tout le pays a vanté cette ligne comme si elle avait jailli toute armée de la cervelle du premier ministre du Canada, telle Minerve du cerveau de Jupiter. En conséquence on présenta, je me le rappelle bien, aux derniers jours de la session de 1908 une résolution qui soumettait la question au Parlement pour qu'il puisse l'examiner et cette résolution fut définitivement adoptée dans les termes proposés par le Gouvernement. Au cours de la dernière session, j'ai demandé des renseignements quant à l'état et au progrès, s'il y en avait, de cette affaire et autant que je puis m'en souvenir, il ne m'a pas semblé, d'après la réponse du premier ministre que de bien grands progrès aient été faits jusqu'alors relativement à cette ligne. Il est possible qu'on en ait constaté depuis et dans ce cas le premier ministre voudra bien donner à la Chambre tous les renseignements qu'il possède à ce sujet.

Dans le discours du trône, il est fait allusion au traité français. Je ne désire pas prononcer un seul mot qui puisse en aucune façon embarrasser le Gouvernement dans l'étude de ce qui paraît être une question très difficile. J'ai ici le tarif récemment adopté par les Etats-Unis d'Amérique. Quiconque dans cette Chambre a quelque peu examiné cette question, connaît les termes de la deuxième partie du tarif américain de 1909. La deuxième partie de ce tarif déclare que les taux fixés dans la première partie de la loi seront à l'avenir le tarif imposé aux Etats-Unis sur les marchandises provenant de tous les pays étrangers avec un supplément de 25 p. 100 ad valorem, à moins que le président des Etats-Unis, après avoir pris en considération les mesures fiscales des autres pays, soit persuadé que les Etats-Unis bénéficieraient en tous points d'un traitement équitable et réciproque de la part de ces autres pays et lance une proclamation en conséquence.

A défaut d'une proclamation faite par le président des Etats-Unis—dont les avis sur ce point dépendent mutuellement d'une commission d'experts nommée par lui—tout article exporté du Canada ou de tout autre pays aux Etats-Unis, sera soumis non seulement au tarif fixé dans la première