

résolution tendant à l'achèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson. Cette motion, elle a été présentée en 1922, 1923, 1924 et 1925. Les ministériels étaient au nombre de cent dix-sept alors que notre parti se composait de soixante membres. Il aurait donc été facile d'adopter cette résolution si on l'eût voulu. Mais qu'est-il arrivé à la dernière législature? Lorsque la question fut mise aux voix en 1924, vingt membres seulement votèrent en faveur du projet et quatre autres pairèrent, soit un total de vingt-quatre voix sur deux cent trente-cinq favorables au projet. Quand donc alors s'est produit ce changement d'opinion de la part des partisans du Gouvernement? Je me rappelle que le député de Queen-Lunenbourg (M. Duff) avait une foule de photographies qu'il faisait circuler dans la Chambre pour nous montrer l'impossibilité de ce parachèvement. Il nous mettait sous les yeux d'énormes banquises, des plaines de neige, des navires emprisonnés dans les glaces. A-t-il fait disparaître ces obstacles, ou nous faut-il toujours en tenir compte? Nous avons de plus le paragraphe concernant le tarif. Mais il n'y a rien de défini à ce sujet. Nous lisons qu'une augmentation générale du tarif douanier serait nuisible à la prospérité du pays. Cependant, rien ne nous dit qu'il n'y aura pas certaines augmentations particulières ou d'importance secondaire. On nous laisse entendre simplement qu'une hausse générale serait dommageable. Voilà une question au sujet de laquelle je ne puis me former d'opinion précise. Au cours de la dernière législature, l'ex-député de Brantford, M. Raymond, je pense, citoyen très estimable,—qui sait s'il n'a pas mordu la poussière,—a demandé au chef de l'opposition en parlant sur sa résolution relative au tarif: "Si vous devenez premier ministre rétablirez-vous sur les instruments aratoires le droit qui a été enlevé au cours de la session antérieure?" Si je ne me trompe, le leader de l'opposition a répondu: "Sans le moindre doute." (*Applaudissements*.) Je ne sais guère trop ce que je dois déduire de ces applaudissements, mais je n'ignore pas que la population de l'Ouest s'oppose à ce que les machines agricoles soient grevées davantage. Il est vrai que les réductions ne comptaient guère et que le prix des instruments aratoires n'en fut pas beaucoup diminué, mais c'était un pas dans la bonne voie. Notre parti s'était montré favorable à l'idée dans l'espérance qu'à la session suivante on irait plus loin dans cette direction mais nous avions espéré en vain. C'est avec crainte que je verrais sur les banquettes ministérielles un groupe dirigé par un chef qui s'est formellement prononcé à cet

égard, excepté que lui-même et son parti ne peuvent élever le tarif sans le consentement de notre groupe.

En ce qui concerne le tarif voici donc le dilemme qui se présente à nous; un gouvernement qui s'est engagé à augmenter les droits douaniers mais qui ne le peut sans notre assentiment ou un autre ministère qui promet d'abaisser le tarif mais qui ne le fera pas. Par conséquent, il me semble préférable que nous laissions de côté cette question de tarif.

Le discours du trône renferme un autre paragraphe où le Gouvernement se félicite ou plutôt "vous félicite" touchant la prospérité croissante de ce pays favorisé. Et l'on ajoute: Cette prospérité grandissante et ce progrès ont été favorisés par la politique du Gouvernement". Il serait plus juste d'en attribuer le mérite à la divine Providence.

Il y a une autre question dont il n'est pas du tout fait mention dans le discours du trône et qui est d'une importance primordiale pour la partie du pays d'où je viens. Il s'agit d'un problème sur lequel le chef de l'opposition (l'hon. M. Meighen) s'est prononcé sans ambages ici à ma connaissance—de même qu'en dehors du Parlement—je fais allusion à la question des prix de transport établis par la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, cette ancienne charte qui fut octroyée à l'Ouest en 1896 et sur laquelle le citoyen ordinaire des provinces des Prairies compte pour protéger ses droits. Cette convention a été abrogée, sauf en ce qui regarde le prix de transport du grain et de la farine. D'après les déclarations auxquelles je fais allusion, je crains qu'un effort ne soit tenté pour abolir ce qui reste de ces tarifs de transport et je redoute les conséquences d'une pareille action. J'ai la conviction que l'Ouest canadien s'opposerait avec énergie à l'abolition du tarif de faveur concernant le grain et la farine.

L'une des raisons pour lesquelles j'aurais aimé à voir le débat continué par des membres des deux groupes les plus nombreux de cette Chambre, c'est qu'ils auraient pu discuter sur les problèmes de cette nature et faire des déclarations catégoriques. Je ne prétends pas que le très honorable chef de l'opposition devrait revenir sur sa décision, car je ne pense pas qu'il y consente. L'opinion que j'ai de lui c'est que dans le cours ordinaire des choses il reste fidèle aux opinions qu'il a exprimées. Or, s'il s'en tient aux vues qu'il a exprimées sur ce sujet particulièrement, je crains fort qu'il ne reçoive guère d'appui de la part des députés des provinces de l'Ouest. Les débuts du groupe progressiste au Parlement se sont faits dans des circonstances exceptionnelles. Nous ne sommes pas un parti comme le groupe libéral ou le groupe