

cette responsabilité. Nous devons faire cela pour l'empire. La marine anglaise est pour le commerce canadien ce qu'est une compagnie d'assurance pour le marchand qui fait assurer ses marchandises; c'est la protection de notre commerce, et bien que nous ne dussions pas faire tout ce qu'ont demandé quelques hommes d'Etat anglais, je crois que nous devrions faire ce qu'ont dit les journaux, prendre la responsabilité d'entretenir à Halifax une garnison et un arsenal de port. J'aimerais aussi à voir établir dans les différentes parties du Dominion le système qui existe dans la Nouvelle-Galles du Sud. Il y a là des vaisseaux-écoles où les enfants trouvés des villes deviennent des matelots de première classe, qui, à mesure qu'ils grandissent, sont mis sur les navires de guerre ou les vaisseaux marchands du pays. C'est une manière admirable de réformer une certaine classe de jeunes garçons qui n'ont d'autres protections que celles que leur donne la loi. Un vaisseau-école dans les provinces maritimes, un sur les lacs et un sur la côte du Pacifique ne coûteraient pas au pays, avec le revenu qu'il a maintenant, plus qu'il ne pourrait payer, et cela répondrait hautement à ce que les hommes d'Etat anglais ont demandé au Canada.

Il n'y a rien dans l'adresse relativement à la grande question du transport. J'ignore si cette question doit être réglée par la construction du chemin de fer Transcontinental National, mais si ce qui s'est fait dans le passé doit nous faire compter sur ce qui se fera dans l'avenir, la construction de ce chemin contribuera bien peu à résoudre le problème du transport, pour la simple raison que sa longueur est si considérable que le coût absorbera en grande partie les profits qui autrement iraient au cultivateur.

J'ai cru qu'une commission allait être nommée pour étudier le tarif. Je me rappelle parfaitement avoir entendu, avant le changement de gouvernement, l'accusation foudroyante portée dans la Chambre des Communes contre moi et les autres membres du gouvernement parce que de temps à autre nous allions dans les différents centres manufacturiers pour nous assurer des besoins du pays et de l'effet que le tarif avait sur les divers intérêts en jeu. Le gouvernement actuel, malgré la condamna-

tion de ses prédécesseurs, qui ont essayé d'acquérir eux-mêmes de l'expérience, ont manifesté, à la dernière session, l'intention de nommer une commission devant être chargée de faire une enquête sur les différentes industries du pays, s'épargnant ainsi la peine et la responsabilité de faire eux-mêmes une enquête, et se déclarant prêts à accepter le rapport de la commission. Je pense que mon honorable ami, qui a quelque expérience, en viendra à la conclusion que ce rapport ressemblera à l'esprit de ceux qui auront aidé à faire faire l'enquête. Le grand protectionniste déclarera que les industries sont ruinées par le fait que le tarif n'est pas assez élevé. Le libre-échangiste dira que vous saignez le consommateur parce que vous le taxez trop. Si j'avais un conseil à donner à l'honorable sénateur, je lui dirais: "Allez vous renseigner vous-même." Comme vous prenez la responsabilité, vous devez avoir des renseignements pouvant vous permettre de défendre la position que vous croyez devoir prendre." Allons-nous avoir cette commission du tarif? Est-ce que l'honorable secrétaire d'Etat, quand il se lèvera pour répondre, nous dira si elle a été nommée ou non? Et si elle a été nommée, combien de sessions devront nous avoir avant que le tarif soit révisé? Aurons-nous une révision quelconque du tarif?

Une forte somme a été mise dans les crédits de l'année dernière pour une étude d'exploration relative au canal de la baie Georgienne. Qu'est-ce qui a été fait à ce sujet? Je crois qu'il y a des ingénieurs sur la route. Ont-ils fait quelque rapport, et s'ils en ont fait un, quelle est la nature de ce rapport? Quel est le coût probable de la construction de ce canal? Est-ce que ce sera un canal pour les navires, d'une profondeur de vingt pieds ou seulement un canal ordinaire de quatorze pieds? Nous avons droit de demander tous ces renseignements. Et puis il y a le plus important des canaux, dont a beaucoup entendu parler, il y a quelque temps, mon honorable ami, le ministre du Commerce et de l'Industrie, le canal de la vallée Trent. Durant les dernières élections le premier ministre a envoyé à Port-Hope un télégramme annonçant au ministre qui a été nommé sans portefeuille—j'ignore s'il a jamais été assermenté—que Port-Hope serait probablement le ter-