

trie de réaliser des bénéfices raisonnables. La petite industrie était menacée de s'étioler dans la serre chaude d'une protection à outrance ; une modification prudente du tarif lui ouvrit des horizons qu'elle n'avait pas encore connus et lui fit plus grande au soleil de la concurrence et de la liberté la place que les monopoles tendaient à lui réduire.

L'ouvrier était à la merci des industries monopolisées sous le régime conservateur ; l'administration libérale lui fit un salaire plus rémunérateur et lui assura une protection plus grande en cas d'exploitation de la part du patron.

La caisse publique cessa de devenir l'objet des convoitises et de subir les assauts des favoris du pouvoir. Les surplus qui remplacèrent les déficits servirent à outiller nos ports, à creuser nos canaux, à améliorer nos grandes voies de communication par terre et par eau, à subventionner les grandes entreprises d'intérêt public et à développer les ressources naturelles de notre territoire. Les recettes publiques augmentées d'une façon étonnante, furent affectées à la réduction progressive de la dette nationale. Le crédit public fut restauré, l'indépendance commerciale de notre pays obtenue, la sphère d'action de la nation canadienne agrandie, grâce au coup d'œil sûr et au patriotisme éclairé de l'homme d'Etat éminent qui tient les rênes de l'administration.

Voilà, M. l'Orateur, la part qui revient à nos gouvernants dans le gigantesque développement du Canada depuis 1896.

Il y avait assurément avant cette époque dans l'âme de notre peuple des réserves de force et d'énergie considérables ; mais ces réserves dormaient inconnues et inexploitées, attendant l'heure où, sous l'action d'une force extérieure, elles s'affirmeraient au grand jour pour donner aux diverses manifestations de notre vie nationale une ampleur et un éclat incomparable. Cette puissance nouvelle qui a réveillé les énergies latentes de l'âme populaire et les a poussées dans la voie d'un progrès inouï, c'est la direction éclairée des hommes que notre pays s'est donnés comme gouvernants le 23 juin 1896 et qu'il honore aujourd'hui d'une confiance bien méritée.

La mesure la plus importante que nous annonçons le discours du Trône est, à coup sûr, celle qui comporte la ratification des modifications apportées au contrat passé avec la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour la construction du chemin de fer transcontinental.

Je désire tout d'abord, M. l'Orateur, exprimer ma vive satisfaction de ce que ces modifications n'altèrent en rien la politique originaire du gouvernement sur cette question nationale et ne portent atteinte à aucune partie essentielle du contrat primitivement fait avec la compagnie. Il m'est particulièrement agréable de remarquer que le gouvernement persiste, malgré cer-

taines critiques intéressées, dans son intention de construire la section est de cette grande voie ferrée. La construction de cette section, dont l'objet principal est de donner aux cultivateurs de l'ouest une voie ferrée commerciale entièrement canadienne et utilisable toute l'année jusqu'à nos ports de mer et de mettre en valeur les immenses régions du nord d'Ontario et de Québec, est d'une nécessité de plus en plus évidente. Je n'en veux d'autres preuves que les déclarations de l'expert le plus compétent au Canada, sir Sandford Fleming, devant le Canadian Club de Toronto, le 24 février dernier. Ces déclarations par lesquelles cet homme distingué motivait son approbation de la construction de tout le transcontinental selon le projet ministériel, ont été publiées par la presse du pays et il m'est inutile de les répéter ici. Qu'il me suffise de dire qu'elles contiennent un témoignage dont l'autorité est irrécusable. D'un autre côté, le docteur Bell, célèbre géologue, a donné récemment sur les ressources agricoles, minières et forestières de la région de l'est une opinion qui confirme le témoignage de sir Sandford Fleming.

On nous a dit, M. l'Orateur, les motifs qui ont inspiré la conception du vaste projet du transcontinental.

Relier les rives de l'Atlantique aux rives du Pacifique par une nouvelle voie de communication entièrement nationale, ouvrir à la colonisation d'immenses régions fertiles en ressources minières, agricoles et forestières, donner de nouveaux débouchés à l'ouest où se presse le flot constant de l'immigration européenne et américaine, enfin assurer l'indépendance et la prospérité commerciales du Canada, telles étaient les principales raisons que le premier ministre indiquait devant cette Chambre pour en recommander l'exécution. Ces raisons auxquelles le peuple tout entier applaudissait il y a quelques mois existent aujourd'hui plus impérieuses que jamais. Que le chemin de fer transcontinental soit construit sans retard, tel est le vœu général du pays, vœu exprimé par le résultat des élections partielles et formulé par tous les hommes d'affaires éclairés et par les experts les plus compétents et les plus autorisés du Canada.

Quant aux modifications apportées au contrat, elles recevront, je n'en doute pas, l'approbation du parlement. Ces modifications sont de telle nature qu'il ne saurait y avoir de divergences d'opinion à leur égard. L'excellence du contrat de la part du gouvernement, la rigueur de certaines stipulations à l'endroit de la compagnie, laissent entrevoir les difficultés que celle-ci aurait à surmonter pour remplir ses obligations à la lettre. Ces appréhensions se sont malheureusement réalisées. Malgré sa bonne volonté et sa bonne foi, la compagnie n'a pas été à même d'abord de faire en espèces le cautionnement de cinq millions à elle imposé par la loi. Cependant la récente et heureuse