

dises que nous exportons aux Etats-Unis, ou, en d'autres termes, que les Etats-Unis achètent de nous, est infiniment inférieure à la somme de nos importations, et cet écart tend toujours à s'accroître. D'un autre côté, la Grande-Bretagne achète de nous de plus en plus, mais, toutes proportions gardées, nous achetons bien moins chez elle qu'aux Etats-Unis. Pour toutes ces raisons, je suis donc fondé à prétendre que, pour tout ce qui se rattache à ces faits essentiels, le Gouvernement actuel ne me paraît avoir amélioré en rien les conditions auxquelles il trouvait tant à redire quand nous étions au pouvoir et alors que nos honorables amis de la droite se trouvaient dans l'opposition.

Bien plus, on a multiplié les efforts pour aggraver encore la situation, sans se rappeler qu'on avait ri autrefois de notre impuissance à obtenir une réciprocité quelconque avec les Etats-Unis. Mais ces messieurs n'ont pas réussi. Ils ont essayé, et ils ont dû reconnaître leur échec. Ils n'ont donc pas fait mieux que leurs prédécesseurs. La conclusion à laquelle on en doit arriver c'est que, durant dix années de leur administration, pas un seul port étranger n'a été ouvert à l'augmentation des exportations du Canada à des conditions plus favorables que précédemment. Malgré toutes les ressources qu'ils ont à leur disposition, et en dépit de toutes leurs promesses depuis qu'ils sont au pouvoir, ils n'ont pas encore pu réussir à abattre les murs protecteurs d'un seul tarif étranger, ou d'introduire un seul de nos produits sur un marché étranger à des conditions plus favorables qu'avant 1896. Mais le commerce, nous l'a dit-on, suit une marche ascendante. Parfaitement.

Mais comment peut-on prétendre que cela doive être attribué à la politique du Gouvernement ? Le mieux qu'on puisse dire, c'est que ce commerce a augmenté en dépit de cette politique. C'est la puissance de production de notre sol et de notre industrie qui a été seule en cause quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent. Ces messieurs n'ont ni découvert ni révélé la fertilité de nos terres. Ils ne les ont pas, non plus, développées en quoi que ce soit. Il n'est pas une seule de nos voies de transport, en activité depuis dix ans, dont l'initiative n'appartienne à leurs prédécesseurs et qui ne fût pas prête à fonctionner quand ils ont pris le pouvoir. Ils ont projeté certaines voies, mais, à venir jusqu'à présent, leurs nouvelles routes, calquées exactement sur les anciennes, n'ont pas contribué à grossir d'un centième le volume de notre trafic dirigé sur les marchés étrangers. Voilà qui devrait, je crois, modérer leur enthousiasme. S'il fallait s'en rapporter aux honorables orateurs ayant proposé et secondé l'adresse, on serait presque tenté de croire que toutes nos grandes voies de transport, dans l'Ouest et à l'Est doivent sombrer dans l'insignifiance à côté du Grand-Tronc-Pacifique. L'un de ces messieurs a même été jusqu'à dire que le Grand-Tronc-Pacifique devrait être construit depuis cinq

ans, mais que, dans tous les cas, quand cette grande œuvre sera terminée, nous aurons définitivement fait cesser l'encombrement pour le transport de nos produits. Cet honorable député voudrait-il être assez bon de jeter un coup d'œil sur la carte du Canada ? Qu'il se donne la peine de relever les lignes de chemins de fer qui se dirigent des lacs vers l'ouest, et qu'il y fasse un tracé du Grand-Tronc-Pacifique. Quand il aura vu combien innombrables sont les lignes de chemins de fer qui sillonnent cette partie du pays, il se fera une plus juste idée de la part en somme très insignifiante que le Grand-Tronc-Pacifique, une fois terminé jusqu'aux montagnes Rocheuses, est destiné à avoir dans le développement de l'énorme trafic débordant de l'Ouest ou y affluant. Je ne vois là, monsieur l'Orateur, ici comme en diverses autres choses, qu'une tentative pour donner des proportions désordonnées à ce qui n'est après tout qu'un simple rouage de notre mécanisme de transport. Quand cet immense Transcontinental nous a été proposé avec les flots d'éloquence que l'on sait, où avait-on l'intention de le diriger et quels étaient les services qu'on en attendait ? Afin de s'excuser d'avoir soutiré tant d'argent au pays pour cette entreprise, le premier ministre et ses partisans ont fait miroiter à nos regards le mirage des nouvelles et immenses régions, jusqu'ici inexplorées, que ce chemin de fer allait ouvrir à la colonisation. On paraissait alors être pénétré de l'idée—et, sur la foi de cela, le pays les a approuvés—que ce chemin de fer allait ouvrir au commerce une région restée jusqu'ici déserte et inexplorée du Nord-Ouest. Eh bien, regardez les tracés pour lesquels on a demandé des soumissions, et où devront s'adjoindre les entreprises. Ces tracés ne traversent aucune partie non encore développée de notre grand Nord-Ouest.

En sortant de Winnipeg, le chemin se dirige à Portage-la-Prairie en suivant de près les voies d'autres chemins de fer déjà construits et en exploitation. A partir de Portage-la-Prairie, il traverse la partie la plus cultivée de notre grand Nord-Ouest, et à tout au plus 10, 15 ou 20 milles des autres chemins de fer desservant cette partie du pays. Que l'on construise ce chemin jusqu'à Edmonton, en suivant le tracé projeté, et l'on ne pourra pas transporter un seul minot de blé ou un seul dollar de nos produits en dehors de la région appartenant déjà au rayon d'action du Pacifique-Canadien ou du Canadian-Northern, et que ces deux chemins de fer auraient pu continuer à desservir sans qu'il en coûtât au pays un seul sou de plus. Il convient donc de n'accepter que sous bénéfice d'inventaire tout ce qu'on nous raconte sur le Grand-Tronc-Pacifique. Ce chemin de fer est sans doute destiné à accomplir quelque bien, mais il reste à savoir dans quelle mesure et ce que tout cela sera. On nous a leurré de vaines promesses en nous prédisant que ce chemin de fer était destiné à ouvrir dans l'Ouest de