honnête, mais elle ne fut pas écoutée. Le président Cleveland nous menaça de l'abolition du privilège de transit parce que nous ne voulions pas céder notre patrimoine. Mais ce n'est pas tout. Quelques années plus tard, en 1892, pendant la session du Congrès, la commission du commerce entre les Etats présenta au Sénat un rapport qui traitait aussi du transit. Cette fois, ce n'était plus la question des pêcheries, mais celle des chemins de fer, qui motivait cette menace. Les voles ferrées américaines voulaient jouir chez nous de privilèges que nous ne consentions pas à leur accorder. Parce que nous ne voulions pas leur conférer ces privilèges, parce que nous ne voulions pas, pour les fins du transport par chemin de fer, annexer notre territoire à celui des Etats-Unis, on nous menaça de nouveau d'abolir le transit. Voici quelles étaient les conclusions du rapport que j'ai mentionné :

A ces causes, la commission recommande soit d'établir un système de permis qui s'appliquerait aux chemins de fer canadiens circulant aux Etats-Unis, soit d'adopter un autre plan qui, sans nuire au commerce du pays en général, mettrait les voles ferrées américaines en état de lutter sur un pied d'égalité avec celles du Canada. De l'avis de la commission, une telle conduite, outre qu'elle favoriserait les chemins de fer des Etats-Unis, principalement les voles transcontinentales, servirait les intérêts du commerce américain et assurerait la prospérité générale de la nation.

Mais, il y a autre chose encore. L'année suivante, le président Harrison, animé du même esprit d'hostilité que la commission du Sénat, s'occupa de la question, qu'il envisagea au point de vue de l'intérêt des chemins de fer américains. Son message du mois de novembre 1893, adressé au Congrès, contenait cette recommandation :

Les lois concernant le transport des marchandises entre les Etats-Unis et les possessions anglaises devraient être révisées. Les ordonnances du trésor ont donné à ces lois un sens et une portée que le Congrès, il me semble, n'avait pas l'intention de leur attribuer. Il faudrait nous tracer une ligne de conduite conforme aux exigences nouvelles résultant en partie de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et réglementer le commerce d'une manière plus équitable pour notre population et nos compagnies de transport.

Si nous persistons à contrôler les tarifs et à exiger qu'ils soient justes et égaux sur tous les chemins de fer des Etats-Unis, en toute justice nous ne pouvons pas en même temps mettre ces avantages extraordinaires à la disposition des voles ferrées canadiennes, qui sont libres d'abaisser les tarifs et d'accorder des taux de faveur, pratiques que nous blâmons et que nous punissons lorsque nos propres chemins de fer s'y livrent.

Je regrette que les circonstances ne m'aient pas permis d'étudier plus tôt ces questions, mais je vous expose ces considérations dans l'espérance qu'elles vous porteront à réviser les lois et à les rendre plus sages et plus équitables.

Heureusement, nous avons jusqu'ici échappé au péril qui nous a menacés à différentes reprises. Cependant, qu'arriverait-il à la faveur d'une agitation frénétique comme il en est parfois survenu chez les différents peuples, y compris celui des Etats-Unis ? Nous sommes constamment exposés à nous voir enlever le privilège dont nous avons joui jusqu'ici. Le seul moyen d'envisager de sang froid une pareille éventualité, c'est de nous y préparer et d'avoir sur notre propre territoire toutes les ressources qui nous permettraient d'avoir accès aux ports canadiens. Aujourd'hui, nous entretenons des relations amicales avec nos voisins. Nous n'avons jamais été en meilleurs termes, et je souhaite que nos rapports soient toujours aussi amiables. Quant à moi—je n'en ai jamais fait un mystère—j'ai la plus profonde admiration pour la nation américaine. J'ai toujours admiré ses grandes et nombreuses qualités. Cependant, depuis l'époque encore rapprochée où j'ai eu l'honneur et l'heureux sort d'être placé par le peuple au timon des affaires, j'ai constaté que le moyen le plus sûr et le plus efficace de conserver l'amitié de nos voisins c'est d'être

ENTIÈREMENT INDÉPENDANT D'EUX.

Voilà pourquoi nous demandons au parlement de ratifier le projet que je viens d'exposer et dont l'exécution doit signifier que ce nouveau chemin transcontinental n'aura pas d'autres terminus que nos propres ports et que pour y atteindre il passera entièrement sur le territoire canadien.

Maintenant, M. l'Orateur, laissez-moi vous signaler quelques-unes des objections soulevées contre notre projet parmi le public et dans la presse. On nous dit : "En construisant cette vole ferrée jusqu'au littoral, vous allez nuire à l'intercolonial". Je n'admets pas cela, car je suis convaincu—et j'en appelle à ce sujet au jugement et à l'intelligence de toute la députation—qu'aussitôt cette vole construite, le trafic de l'ouest suffira à alimenter tous les chemins de fer, sinon plus. D'ailleurs, je dirai à ceux qui craignent que le nouveau chemin de fer ne nuise à l'intercolonial, qu'il n'y a rien à redouter à cet égard, car la nouvelle ligne ne saurait nuire à la région que dessert l'intercolonial; elle fera naître un nouveau trafic, et c'est ce trafic-là qui l'alimentera. Etant donné même que cette ligne ferait tort à l'intercolonial et lui enlèverait une certaine partie de son trafic, je le demande à la Chambre, je le demande au pays, est-ce l'intercolonial qui doit être au service du peuple ou si c'est le peuple qui doit être au service de l'intercolonial ?

Nous dira-t-on que l'erreur qui a été commise est irréparable, qu'un tort ne se répare pas ? Nous dira-t-on que si l'est doit être relié à l'ouest, la population de l'ouest ne devra pas avoir l'avantage de la ligne la plus courte, et que celle de l'est ne bénéficiera pas d'une nouvelle ligne allant