

Et ce vieux drapeau, que le premier ministre avait jadis arboré au grand mât de la hune, ce drapeau qui devait y flotter éternellement à la brise, disait-il, jusqu'au jour définitif de la victoire ou jusqu'à ce que la mort l'arrachât à ses braves défenseurs, ce drapeau, dis-je, est disparu, il est replié ; et aujourd'hui on se contente de la plus anodine des allusions aux négociations internationales entre les Etats-Unis et le Canada. Et bien, Monsieur l'Orateur, il est bien des choses que nous pardonnerions moins volontiers à ces honorables messieurs que l'abandon de pareilles théories qu'ils ont sans doute consignées dans le silence de l'oubli.

Le discours du trône garde le silence sur la création d'une commission chargée d'une enquête sur la situation commerciale, enquête dont l'objectif serait de nous éclairer sur les modifications de notre régime fiscal. Si je ne me trompe, au cours de la dernière session parlementaire, le premier ministre nous a promis l'établissement d'une commission sur cette importante question. A-t-on aussi mis cette promesse au rancart ? Ou bien juge-t-on cette affaire de si minime importance qu'elle ne mérite pas même une mention dans le discours du trône ? Il y est dit que le commerce, au cours de 1904, a atteint son niveau le plus élevé, et c'est là une chose dont il faut se réjouir. On y signale un autre fait qui est de nature à mitiger notre joie : c'est que pour les derniers six mois, le chiffre des recettes publiques est supérieur à celui de la période précédente. Or, il est possible qu'il se dégage de ce fait des conséquences qui tournent au détriment du pays. Il faut bien établir la distinction entre le volume du commerce, d'une part, et les courants du commerce d'autre part ; et il importe de tenir de ces derniers un compte tout aussi soigneux que du premier. De 1896 à 1903, nos importations de la Grande-Bretagne ont subi une augmentation de soixante-dix-huit pour cent : il y a ici matière à réflexion. Si les recettes des derniers six mois accusent une augmentation sur celles de la période précédente, c'est une preuve évidente que nos importations augmentent considérablement et que la masse de nos importations vient des Etats-Unis, et se compose de marchandises qui, pour la plupart, devraient se fabriquer au pays, de façon à encourager la main-d'œuvre et l'industrie nationales. J'espère que le premier ministre n'a pas oublié la promesse de l'établissement d'une commission et qu'il nous apprendra, plus tard, au cours de la session, qu'il entend adopter quelque mesure au sujet du régime fiscal et sa connexité avec les grands intérêts commerciaux du pays.

Il n'est pas soufflé mot de l'établissement d'un service de paquebots de grande vitesse sur l'Atlantique. Ce projet s'est-il également évanoui ? Ces messieurs seront-ils donc, encore une fois, obligés de venir nous présenter leurs excuses, pour ne pas

avoir établi un service rapide répondant aux besoins du pays, entre la mère patrie et le Canada ? N'est-ce pas tout simplement un trompe-l'œil ? Ces messieurs manquent-ils d'esprit public et de courage, ou bien a-t-il été tenté des efforts sérieux, persistants et suivis, afin de réaliser ce grand service, au bénéfice du pays ? Il y a huit ans, alors que la situation était des plus favorables, il avait été dressé un contrat, avec la coopération de la Grande-Bretagne elle-même, qui consentait à verser une forte partie de la subvention qui nous aurait doté d'une ligne rapide de paquebots-poste desservant la Grande-Bretagne et les ports canadiens, servant au transport des dépêches et des passagers ainsi que d'une notable partie de nos marchandises ; et en outre, nous jouirions du prestige énorme que ferait rejaillir sur le Canada l'établissement d'un service aussi parfait.

Il n'est pas fait mention du chemin de fer Intercolonial, question que j'espérais ardemment voir figurer dans le discours du trône. Dans une harangue prononcée à Toronto, au cours de la dernière campagne électorale, le premier ministre a déclaré que l'exploitation de l'Intercolonial n'avait jamais été rémunératrice pour le pays et qu'à son avis, il en serait toujours ainsi. Je le sais, le premier ministre n'est pas toujours bien renseigné sur les faits ; ses données manquent de précision. Il n'est pas conforme à la parfaite vérité des faits, d'affirmer qu'il n'y a jamais eu d'équilibre dans le budget de l'administration de l'Intercolonial.

D'autre part, il est parfaitement établi que, pendant nombre d'années, sous une autre administration, il y a eu excédent, au lieu de déficit, dans les comptes courants de ce chemin de fer. Le premier ministre a affirmé publiquement que l'exploitation de l'Intercolonial aboutit à des pertes financières et constitue un fardeau pour le pays, et que s'il en est ainsi, ce n'est pas les administrateurs de ce réseau qu'il faut en rendre responsables, mais bien le système défectueux suivi jusqu'ici. Pesons bien attentivement ces paroles. Voici un Gouvernement fort, un premier ministre puissant, qui déclare publiquement qu'il faut demander aux contribuables canadiens durant ces années de prospérité, de se grever d'un déficit d'un million—c'est, je crois, le chiffre atteint par cette moins-valeur, cette année—et cela, parce que dans l'administration de l'Intercolonial, on laisse subsister un système défectueux. Eh bien ! c'est au premier ministre qu'il appartient de remédier à cet état de choses ; nous tenons de sa propre bouche que ce système est condamnable ; et de fait, depuis son avènement au pouvoir, le Gouvernement, par faiblesse, sans doute, a laissé s'aggraver cet état de choses, et il ne nous propose pas un seul remède. Pourquoi tolérer pareils abus dans ce pays ? Il y a là injustice envers les contribuables, envers le ministère des Chemins