

d'Ontario. Toutefois, le secrétaire d'Etat (l'honorable M. Scott) aspire, peut-être, lui aussi, à cette position, puisque son nom a déjà été mentionné comme le futur lieutenant-gouverneur d'Ontario; mais si cet honorable ministre occupe la position honorable de leader du Sénat, ou de représentant du gouvernement dans cette Chambre haute, comme je présume qu'il l'occupe maintenant, je considère certainement cette position comme bien meilleure, bien plus honorable et bien plus acceptable que celle de lieutenant-gouverneur.

L'honorable M. SCOTT (secrétaire d'Etat):
Écoutez! écoutez!

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL:
Je suis heureux que mon honorable ami partage mon avis.

L'adresse ne contient rien au sujet de l'importante question d'une ligne de paquebots rapides. Si le projet de cette ligne avait fait quelque progrès, cette question serait assez importante pour mériter une mention dans le discours du trône. Les règles parlementaires, je crois, ne me permettent pas de rapporter ce qui s'est passé, l'autre jour, dans les Communes; mais si les honorables membres du Sénat se donnent la peine de lire les débats, ils verront que le premier ministre a reproché au chef de la gauche dans les Communes, son manque de mémoire. Il lui a dit que si le gouvernement actuel négocie depuis sept ans pour avoir une ligne rapide, et que, si d'ici à trois ans, il réussit à établir cette ligne, il se trouvera, au bout de ces trois ans, précisément dans la même position que le gouvernement conservateur se trouvait lorsqu'il fut remplacé par le gouvernement actuel, puisque lui-même négociait depuis dix ans pour cette ligne rapide. L'honorable premier ministre, en s'exprimant ainsi, paraît oublier que lors de sa chute, le gouvernement conservateur avait passé un contrat avec la Compagnie Allan, par lequel cette compagnie se chargeait de cette ligne rapide. Ce contrat, il est vrai, était encore à cette date sujet à la ratification du parlement. Je ne suis aucunement surpris du manque de mémoire de l'honorable premier ministre sur ce point. C'est son habitude d'en manquer ainsi presque chaque fois qu'il s'agit d'une mesure adoptée par le parti conservateur dans le passé, et qui est devenue un succès. Il ne manque pres-

Hon. sir MACKENZIE BOWELL.

que jamais d'en attribuer le mérite à son gouvernement.

L'adresse ne parle pas non plus du projet de câble transpacifique. Assurément, ce sujet méritait, lui aussi, une mention dans le discours du trône. Il en est question depuis des années, et de grands efforts ont été faits déjà pour réaliser cet important projet.

L'honorable secrétaire d'Etat reconnaîtra avec moi, sans doute, que si les diplomates du Canada et surtout le gouvernement avaient adopté sur ce point une plus vigoureuse politique, ce câble serait maintenant un fait accompli, et un fait non moins important, c'est que, si le gouvernement eut accepté les soumissions reçues lorsque, en ma qualité de ministre du Commerce, j'en fis la demande par avis public, ce câble serait maintenant posé et il aurait coûté moins cher alors qu'à présent. On eût pu, en acceptant ces soumissions, réaliser une économie de plus d'un demi million de piastres. Mais le gouvernement ne nous dit pas même, aujourd'hui, ce qui a été fait depuis relativement à ce câble, ou ce que l'on se propose de faire à l'avenir.

D'un autre côté, je ne vois dans l'adresse aucune vantardise sur le grand succès obtenu par l'extension du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Le gouvernement nous promettait qu'en achetant le chemin de fer de la rive sud, c'est-à-dire le chemin de fer du comté de Drummond, nous arriverions à faire cesser les déficits que l'Intercolonial accusait depuis des années dans son budget de dépenses et de recettes. Pas un seul mot sur ce sujet ne se trouve dans le discours du trône. Et comment a-t-on procédé? Le ministre des Chemins de fer et Canaux—c'est-à-dire le gouvernement—a accru la dette publique, pendant les quatre dernières années, de plus de quatre millions qu'il a dépensés sur l'Intercolonial, ce qui impose sur le pays un intérêt annuel additionnel de \$143,000 au taux de 3 pour 100; mais l'année dernière, le déficit de l'Intercolonial s'est élevé à pas moins d'un demi million de piastres. Bien qu'il soit vrai que la recette du chemin a été plus considérable qu'à toute autre période de son existence, les frais d'administration ont excédé le revenu d'un demi million de piastres. -Voilà le résultat obtenu de l'achat du chemin de fer du comté de Drummond et de l'extension de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.