

déclarant que le tarif actuel est tel que leurs adversaires, s'ils arrivaient jamais au pouvoir, ne le modifieraient guère. Très certainement. Pour qui leurs "adversaires" modifieraient-ils le tarif, s'ils étaient en lieu de le faire ? C'est dans une très large mesure le tarif qui était en vigueur à l'époque où les "adversaires" tombèrent du pouvoir.

Ainsi parle l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) :

Est-ce que l'abaissement d'un centin par gallon subi par le pétrole, l'abaissement du droit de 12 centins et demi subi par le fil d'engergage, l'abolition du droit sur le fil de fer barbelé, et la préférence d'un quart accordée aux marchandises de provenance anglaise, constituent une différence entre le tarif protecteur tory et le libre échange tel qu'il est appliqué en Angleterre—but fiscal que se proposait d'atteindre sir Wilfrid Laurier ?

Je n'ai pas besoin d'insister davantage sur ce point, pour prouver que le système fiscal suivi jusqu'ici par l'administration actuelle a été emprunté au parti conservateur, et que c'est en appliquant ce système que le gouvernement est aujourd'hui en mesure de se vanter de la prospérité que le Canada a atteinte. Et ce système,—qu'il soit discuté par le ministre de l'Intérieur ou par l'honorable député de Lisgar, peu m'importe,—le peuple canadien, j'en ai la conviction, en demandera le maintien dans toute son intégrité, de façon à donner aux industries canadiennes les avantages auxquels elles ont droit.

Or, ces modifications apportées au tarif par le gouvernement actuel—modifications dont parle le rédacteur de la "Tribune"—qu'en est-il résulté pour le Canada ? Quelle a été la conséquence de l'abolition de l'impôt du fil d'engergage au point de vue de nos intérêts ? La conséquence a été de ruiner l'industrie du fil d'engergage et de presque en doubler le prix. Et l'abaissement de l'impôt du fil de fer barbelé, quelle autre conséquence a-t-il eu que de ruiner l'industrie canadienne pour lui substituer l'industrie américaine ? Et l'abaissement de l'impôt du pétrole d'un centin, qu'a-t-il produit ? La conséquence a été de transférer une grande et importante industrie nationale des mains du Canada à celles d'une coalition commerciale américaine, qui vise à ruiner tout ce qui porte le nom d'industrie du pétrole au Canada.

A mon honorable ami, (sir Wilfrid Laurier), qui s'imaginerait avec sincérité, sans doute, que c'est grâce à lui et à sa politique que le soleil se lève à l'orient et se couche à l'occident, je veux faire voir qu'à l'époque même où il prenait les rênes du pouvoir, le Canada commençait à entrer dans une nouvelle ère d'avancement commercial, et que le soleil de la prospérité luisait déjà pour lui. Il y en a à qui la fortune sourit, et les honorables ministres peuvent se vanter de leur bonne fortune exceptionnelle. Ils sont arrivés au pouvoir précisément au moment où s'accomplissait la transition d'une époque de dépression vers une ère de prospérité inouïe. Je n'en veux d'autre preuve que le rapport que vient

de publier pour l'année 1898 la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et que voici :

A cette époque-ci de l'année, il reste à transporter une bien plus forte quantité de grain des récoltes du Nord-ouest qu'à toute autre époque précédente, et cela, simultanément avec la situation extrêmement favorable où se trouvent notre agriculture et nos industries au Canada, choses qui sont dues dans une large mesure—

A l'avènement au pouvoir du gouvernement libéral ? Pas du tout.

—aux excellentes récoltes et aux prix rémunérateurs, ainsi qu'au succès des exploitations minières, cela, dis-je, nous fait augurer un trafic considérable pour le printemps et l'été.

S'il se rencontrait un partisan assez aveuglé par l'esprit de parti pour fermer les yeux au fait que le Canada, à l'époque en question, non seulement sortait d'une grande dépression pour entrer dans une ère de prospérité—chose évidente non seulement au Canada, mais en Europe, en Angleterre, en Australie, aux Etats-Unis, partout en un mot—je lui rappellerai qu'en outre, le Canada a eu la bonne fortune d'avoir d'excellentes récoltes, et que le cultivateur, au lieu d'être obligé de vendre ses produits à bas prix, en a vu doubler le prix, ce qui l'a virtuellement enrichi, lui et le pays ; si ce partisan, dis-je, ferme les yeux à ces faits que personne ne peut ignorer, je lui rappellerai, en outre, les grandes découvertes de gisements miniers en Nouvelle-Ecosse, dans le district du Lac des Bois, en Colombie-Anglaise, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, et que ces énormes découvertes d'or ont versé au pays dans le cours des deux dernières années, des millions de capita!

Lorsque j'ai entendu le proposeur de l'adresse faire l'éloge de la Colombie-Anglaise, mon esprit s'est reporté vers cette époque où, assis à la droite de la Chambre, à titre de ministre des Chemins de fer, je luttais pour faire adopter par le parlement l'entreprise de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui devait établir une communication ininterrompue entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, et je me rappelle que je dus lutter contre l'opposition d'un homme fort éminent et fort distingué, M. Blake, qui, du siège que j'occupe aujourd'hui, me demandait : "Pourquoi charger le pays de cette dette énorme, dans le but de construire un chemin de fer à la Colombie-Anglaise, qui après tout, n'est qu'une mer de montagnes ?" C'était, en effet, un océan de montagnes, mais il arrive aujourd'hui que cette mer de montagnes, ainsi que l'a déclaré le proposeur de la motion, est en voie non seulement de rivaliser avec nos plus importantes provinces, mais encore de les surpasser, et cela, en raison même des incompréhensibles richesses minérales qui s'y développent en ce moment.

L'honorable premier ministre veut-il encore d'autres preuves à l'appui de mon assertion ? En voici d'autres. En 1892, les