

séquences d'une guerre de tarif. Je regrette certainement le mobile qui semble avoir motivé l'adoption par le Congrès des Etats-Unis de cette clause du tarif. Il est de nature à nuire à cette liberté exercée depuis longtemps par le Canada en ce qui concerne la négociation de traités avec d'autres nations, et à empêcher l'Angleterre d'entrer en relations commerciales avec nous sur la base de la préférence mutuelle. Cela a été expressément indiqué dans le bill du tarif lors de son adoption par la Chambre des représentants avant d'aller au Sénat. Je dis que le Canada devrait ressentir cette injure. Nous avons pu, depuis l'abrogation de l'ancien traité de réciprocité jusqu'à présent établir un énorme commerce tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de nos frontières en dépit de l'hostilité manifestée de temps à autre par le tarif des Etats-Unis. Il y a cependant ceci à dire au sujet de l'attitude de nos voisins, que depuis l'abrogation de l'ancien traité de réciprocité jusqu'à présent, les Etats-Unis n'ont jamais renoncé à une attitude qu'ils avaient prise sur une question de tarif. Nous ne pouvons donc pas, quelles que soient nos relations commerciales, nous attendre à ce qu'ils renoncent à cette attitude une fois qu'ils auront mis ce tarif dans leurs statuts. Au Gouvernement incombe le devoir de résoudre ce problème, mais j'espère que le Canada, quoi qu'il arrive, ne fera jamais preuve d'abnégation ou de manque de dignité en demandant à ce pays de nous accorder le traitement fixé par son tarif minimum. Cela me rappelle que le Gouvernement a là une occasion de renouveler la vieille question d'antan, c'est-à-dire de "regarder vers Washington", et en faisant preuve d'un sens politique de bon aloi, de s'efforcer de prévenir la dislocation et la perturbation des relations amicales de commerce qui existent actuellement entre les deux pays.

L'adresse parle du progrès accompli dans la construction du chemin de fer National-Transcontinental. Ceci me rappelle que lors de la récente assemblée annuelle du chemin de fer du Grand-Tronc, à Londres, l'ancien président de ce chemin de fer a prononcé un discours devant les directeurs et les actionnaires, au cours duquel il a exposé que notre Gouvernement a fait preuve de négligence en n'achevant pas la

partie de la ligne entre la jonction du lac Supérieur et Winnipeg. J'ignore si c'est par suite de ces remarques que les progrès de cette partie du chemin ont été accélérés. Qu'il me suffise de dire que le jour même de l'ouverture du Parlement le premier convoi est passé sur cette partie du chemin. L'ancien président du chemin de fer du Grand-Tronc a aussi affirmé que le retard de la part du Gouvernement, retard qui, à son avis, équivalait à une négligence, ne pouvait être compensé que par le paiement de dommages considérables à la compagnie, de la part du Gouvernement. Je m'attendais presque à voir dans cette adresse l'annonce d'une législation relative à une nouvelle subvention au Grand-Tronc-Pacifique, et c'est avec un profond soulagement que je n'y remarque rien qui soit de nature à faire croire que de nouvelles difficultés doivent être aplanies au moyen de nouvelles subventions. On devrait attirer l'attention sur le fait qu'il va falloir voter des crédits considérables durant la présente session pour la construction supplémentaire du National-Transcontinental.

Comme je l'ai dit il y a un instant, on n'a encore dépensé sur cette route qu'environ \$52,000,000. Le chemin coûtera, je le présume, encore \$150,000,000, et cependant, si nous tenons compte du fait que le Canada s'est engagé à ajouter virtuellement à sa dette publique \$200,000,000 pour la construction du chemin de fer National-Transcontinental, nous constatons en même temps que d'autres chemins de fer construisent le long du chemin de fer National-Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique un plus long parcours que n'en construit ce dernier sans recevoir de la part du gouvernement fédéral une aide aussi considérable. Nous constatons que le Canadian Northern a déjà pris des mesures financières pour construire son chemin depuis Edmonton jusqu'au littoral du Pacifique sans l'aide du gouvernement, et de récentes dépêches aux journaux déclarent que cette compagnie de chemin de fer a déjà pris des mesures pour mettre sur le Pacifique des flottes de navires qui visiteront l'Australie et les ports de l'Orient. Nous constatons que le Canadian Northern a construit un plus long parcours de voies que le National-