

avait été refusé jusque-là, pourvu que les articles patentés fussent fabriqués dans le pays. Et quel en fut le résultat ?

Les statistiques, qui sont éloquentes, nous apprennent que durant l'année qui précéda la passation de l'acte, le nombre des patentes fut de 509, et le montant perçu de \$14,000, tandis que dans les dix années qui suivirent, le nombre s'était élevé à 1,732, et le revenu à \$52,000. Aujourd'hui, grâce sans doute à la politique fiscale et des chemins de fer, le succès est tel que le nombre des patentes s'élève à 2,137 et les recettes à \$60,000, somme suffisante, je crois, pour payer les dépenses de cette branche du service civil et l'intérêt sur le coût d'une annexe rendue nécessaire par les patentes qui se multiplient.

Je n'ajouterais rien de plus sur ce point: ce que j'en ai dit suffit pour forcer l'admiration de tous.

L'adresse touche ici à une question qui intéresse toujours vivement le peuple: je veux parler du droit de suffrage. Il n'y a aucun doute que cette question sera pleinement discutée en chambre, et éveillera l'attention du pays en général. Il me paraît étrange et anormal que de toutes les législatures de notre pays, celle-ci ne réglemente pas le suffrage qui élit les membres de la Chambre des Communes. Il me semble curieux que le parlement d'un grand pays comme le Canada abdique sa dignité, si je puis m'exprimer ainsi, au point de laisser déterminer par d'autres parlements ce qui rendra ses membres éligibles. Mais je ne suis pas le seul à m'en étonner; car le *Morning Chronicle*, organe influent du parti libéral à la Nouvelle Ecosse, concluait dernièrement en ces termes à la nécessité de légiférer sur cette importante question: "Il faudra que le gouvernement du Canada rende bientôt le suffrage uniforme." Je suis bien aise de voir que le gouvernement s'est mis promptement à l'œuvre, et se prépare à faire cesser cette anomalie. Comme l'on nous promet une loi uniforme, je dois déclarer que je serais heureux d'appuyer une loi qui étendrait beaucoup le droit de suffrage à la Nouvelle Ecosse, bien que je ne sois pas en faveur du suffrage universel. En ma qualité d'habitant de la Nouvelle-Ecosse, je sais que nous pouvons étendre le droit de suffrage tout aussi bien que la province d'Ontario. plus grande et peut-être plus prospère. Mais si nous pouvons étendre beaucoup le droit de suffrage, je crois cependant qu'il ne faut pas aller aussi loin que la république voisine.

Une autre question que signale l'adresse et que discute souvent la population qui s'y intéresse chaque jour davantage, est celle de la tempérance. Je pense qu'il n'y aura pas de discussion, sur un point du moins. En effet, je suis convaincu que vous comprendrez tous avec moi que les législatures de ce pays sont tenues de restreindre la vente des liqueurs enivrantes. Le jour est venu où personnellement, je crois, ne voudrait le disputer. Dans les circonstances, et à la suite du jugement dans l'affaire de la Reine vs. Russell — jugement du plus haut tribunal judiciaire de l'Empire — je suis d'avis que la Chambre doit prendre la responsabilité de traiter cette question de la manière indiquée par le discours du trône. La Cour Suprême du Canada a non-seulement décidé que le parlement fédéral avait juridiction pour réglementer cette branche de commerce, mais la décision du Conseil Privé prouve assez que son opinion s'accorde avec celle de son juge-en-chef. Je suis donc certain que la Chambre abordera la question avec le désir de réglementer le trafic des liqueurs de la façon la plus favorable aux intérêts généraux du pays.

En ce qui concerne le travail de fabrique, il est clair que le développement du pays et la création de nouvelles industries nous mettent en présence d'une classe de travailleurs qui devient chaque jour plus importante. Et, comme la politique du gouvernement actuel est de protéger les industries nationales, il lui faut aussi donner toute la protection nécessaire à ceux qui les créent.

J'aborde maintenant la question du chemin de fer Canadien du Pacifique avec orgueil et plaisir, sans esprit de

M. TUPPER

parti; car c'est en ma qualité de Canadien que je suis fier et que je me réjouis du progrès qu'a fait cette importante entreprise, progrès tel que personne ne pouvait le prévoir l'an dernier et même l'année précédente. Lorsqu'un organe de l'opposition en est réduit à dire que les travaux avancent trop vite, j'ai bien le droit de m'enorgueillir non-seulement comme partisan, mais comme Canadien. Je comprends que la nouvelle que le chemin atteindrait bientôt les Montagnes Rocheuses a tellement surpris tout le monde, qu'il était difficile de ne la discuter qu'au point de vue purement politique: et je ne suis pas surpris que l'on se soit écrié que ça allait trop vite. J'appellerai ici l'attention de la Chambre sur la manière dont les opérations ont été conduites et par le gouvernement et par le syndicat. Nous nous rappelons tous avec peine les dix longues années durant lesquelles cette importante affaire se dressait comme un spectre devant le pays. Les deux partis, il est inutile de le nier, furent fort embarrassés par des travaux qui menaçaient de retarder le progrès matériel du pays; mais, après avoir induit la Colombie britannique à entrer dans la Confédération, ils reconnurent qu'il était de leur devoir d'exécuter l'entreprise à tout hasard. Il s'agissait cependant de savoir comment on pourrait le faire sans imposer un fardeau trop lourd à la population, pour employer l'expression consacrée, je pense. Durant dix années, sous les deux gouvernements, les travaux dont ils avaient la direction n'avancèrent pas rapidement. Le journal dont j'ai parlé tout à l'heure l'avouera sans doute. Il n'y eut en voie de construction qu'environ 637 milles, dont pas un n'était ouvert au trafic, je crois, lorsque le gouvernement libéral fut défait. Les conservateurs, en arrivant au pouvoir, eurent aussi à surmonter des obstacles. Ils prirent cependant la responsabilité de l'œuvre, sachant qu'elle devait être achevée, et négocièrent avec une compagnie un contrat dont ils demandèrent au parlement la ratification. Le parlement le sanctionna, et le gouvernement fit, au mois de juin, un appel au peuple, qui ratifia à son tour les conditions du contrat, ainsi que la politique fiscale dont j'ai déjà parlé.

Nous étions incapables, au mois de juin, de prédire tout ce qui s'est passé depuis un an; nous ne pouvions prévoir ce que la compagnie déploierait d'étonnante énergie pour construire la ligne et diriger l'immigration au Nord-Ouest. Tout confiants que nous étions alors dans l'avenir de ce pays, je puis dire que je n'ai jamais entendu personne prédire ce qui devait arriver l'an dernier à Manitoba et au Nord-Ouest. Les étonnants travaux du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'immigration, la réussite de nombreuses entreprises, l'heureuse fondation de villes qui s'élèvent presque en un jour, font l'éloge de la compagnie qui a su vaincre tous les obstacles. Au lieu donc de 637 milles qui se trouvaient en voie de construction après dix années, cette compagnie peut nous montrer avec orgueil 674 milles additionnels de la ligne principale en voie de construction, et 113 milles d'embranchement, soit un total de 759 milles en deux années. Bien plus, elle a ouvert au trafic 561 milles, c'est-à-dire qu'elle exploite le chemin sur une longueur à peu près égale à celle que le pays construisit de 1871 à 1881.

Aujourd'hui, ce n'est plus une question de milles, et nous savons que la compagnie espère non-seulement atteindre les Montagnes Rocheuses, en 1883, en traversant les fertiles prairies, mais transporter jusque-là, sur le chemin, les passagers et le fret depuis l'océan Atlantique, et finalement atteindre l'océan Pacifique lui-même en 1887.

Et pouvons-nous douter que la compagnie ne réussisse pas à triompher de toutes les difficultés? Pourquoi en douterions-nous? Elle a fait dans deux ans autant qu'il lui en reste à faire durant les quatre dernières années, et nous jouirons bientôt des incalculables avantages d'une ligne traversant le continent, parmi lesquels figurent au premier rang l'ouverture de l'immense région à blé du Nord-Ouest, et des pâturages qui se déroulent au pied des Montagnes Rocheuses. La compagnie compte pouvoir relier, d'ici à un