

que des ports d'hiver au Canada; il mit au défi n'importe qui de consulter une mappemonde et de signaler un seul grand pays dépourvu de ports ouverts à la navigation à toutes les saisons de l'année. Et il continue dans les termes suivants:

Le Canada est dépourvu de ces avantages. Pendant cinq mois de l'année nous sommes enfermés par d'immenses champs de glace, comme dans une prison, que tous les appareils à la vapeur inventés par le génie humain ne sauraient faire disparaître. Tant que cet état de choses se prolongera, nous devons nous résigner à demeurer un petit pays, avec la menace en aucun temps de souffrir des attaques et de l'invasion d'un pays dont la situation géographique est plus favorable que la nôtre. Le Canada se trouve dans la situation d'un cultivateur qui, monté sur une colline de son domaine, contemplerait des champs fertiles, des ruisseaux au cours sinueux des bois verdoyants et mille autres choses nécessaires à ses besoins domestiques, mais qui n'aurait pas de débouché sur la grande route.

Sir E. P. Taché fit également allusion à l'attitude du peuple américain et surtout de la population des Etats du Nord qui nous croyaient sympathiques aux gens du Sud. Les gens du Nord, affirmait-il, menacent d'abolir le système de transit de sorte qu'il n'y aurait plus d'entente réciproque entre les deux pays. Il fit aussi allusion au système des passe-ports et les Américains n'avaient plus qu'une seule chose à faire suivant lui: c'était de nous fermer absolument la porte au nez et d'empêcher le passage de nos ressortissants à travers le territoire des Etats-Unis. Puis il ajouta:

Pouvons-nous, à notre titre de grand pays, nous croiser froidement et tranquillement les bras pour attendre la prochaine insulte? Pour moi, le moment est arrivé pour le Canada de former une union avec les provinces du golfe.

Pour quelle fin? Dans le but d'assurer des ports d'hiver au Canada. Et plus loin, il ajoute encore:

Depuis une couple d'années, la législation est restée pour ainsi dire dans le statu quo au Canada. Si l'on veut bien prendre la peine de feuilleter les statuts depuis 1862, on se rendra compte que les seules mesures d'intérêt public qui y sont inscrites ont été adoptées purement et simplement parce que l'opposition y a consenti. Du 21 mai 1862 à venir jusqu'à la fin de juin 1864, cinq ministères se sont succédés à la direction des affaires. Le pays était menacé de la guerre civile.

L'honorable M. Ross, dans un discours prononcé au Parlement canadien en 1865, s'exprimait comme il suit:

Il s'agit d'une grande et sérieuse entreprise; nous ne pouvons nous y soustraire; elle est absolument nécessaire. Les besoins du commerce et des raisons d'ordre militaire l'exigent; il ne serait donc pas sage de retarder la date à laquelle les travaux de construction doivent

[M. Logan.]

commencer. De quel spectacle avons-nous été les témoins tout récemment? Des restrictions ont été placées sur les marchandises expédiées par la voie des Etats-Unis par suite de l'établissement de certificats consulaires, si bien qu'il est impossible de faire passer un ballot de marchandises par la voie des Etats-Unis à moins qu'il ne soit accompagné de l'un de ces certificats coûtant environ deux piastres, c'est-à-dire peut-être plus que la valeur du colis.

Et il ajoute un peu plus loin:

L'Intercolonial sera une entreprise coûteuse; cependant, il s'agit de nous réconcilier à l'idée d'en acquitter le prix, et plus tôt nous commencerons la construction de ce chemin de fer mieux ce sera.

Dans un discours prononcé à Québec en faveur des Provinces maritimes, sir Leonard Tilley, un des illustres chefs de ces provinces, déclara que si elles ne pouvaient obtenir la construction de l'Intercolonial, elles feraient aussi bien de ne plus parler de confédération, et tous les autres chefs politiques de ces mêmes provinces s'accordèrent à maintenir que ce chemin devait être construit sans retard. Pourquoi? Pour abrégier la distance, créer et alimenter des relations de commerce entre les Provinces maritimes et le Canada, tel qu'il était alors connu et désigné. Il en résulta qu'un des articles du projet de résolutions favorables à l'union et adopté à Québec, pourvut à la construction immédiate de l'Intercolonial et en indiqua les raisons. C'est l'article 145 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, statut impérial et qui, par conséquent, pourrait être modifié non pas à Ottawa, mais à Westminster seulement.

Voici le texte de cet article:

Considérant que les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont, par une commune déclaration, exposé que la construction de l'Intercolonial était essentielle à la consolidation de l'union de l'Amérique britannique du Nord et à son acceptation par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et qu'elles ont en conséquence arrêté que le gouvernement du Canada devait l'entreprendre sans délai; à ces causes: pour donner suite à cette convention, le gouvernement et le parlement du Canada seront tenus de commencer, dans les six mois qui suivront l'union, les travaux de construction d'un chemin de fer reliant le fleuve Saint-Laurent à la cité d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, et de les terminer sans interruption et avec toute la diligence possible.

Veillez remarquer les termes spécifiques de cet article. Il arrive rarement que la raison d'un article soit énoncée dans l'article lui-même. Ce n'est donc pas l'intérêt du commerce en général mais celui du commerce interprovincial qui doit déterminer les taux de transport de cette ligne, et si ces taux étaient prohibitifs par rapport à