

projet trop vaste pour qu'il puisse être entrepris par une petite province; il concerne d'ailleurs la province de la Nouvelle-Ecosse et les chemins de fer nationaux du Canada tout autant que le Nouveau-Brunswick. Nous n'avons vu nulle part une exploitation considérable des courants marins comme force motrice, et les conditions de cette exploitation sont exceptionnellement favorables. Point n'est besoin de considérer la question de la ligne de faite, des prises d'eau ou des pluies. La réclame résultant de cette construction pourrait elle-même être un avantage pour le Canada; et songez à ce que cela voudrait dire pour les provinces maritimes, ce paradis tristement négligé des bords de l'Atlantique, de sentir le mouvement et l'impulsion d'une vie nouvelle par la distribution d'une force de deux cent milles chevaux-vapeur, maintenant inexploités, mais prêts à surgir à l'appel d'un gouvernement entreprenant et courageux.

La législation que l'on nous annonce et qui aura pour but d'égaliser les taux de transport par terre et par eau nous promet d'apporter un remède efficace à un mal dont souffre sérieusement notre organisme politique. Cette différence dans les taux de transport, et le tarif de nos chemins de fer, qui peut souvent nous paraître excessif et qui paralyse le commerce de nos ports de mer, nous mettent dans une situation économique qui peut être comparée au mal dont souffrent parfois les êtres humains atteints d'artério-sclérose. Il fait souffrir tout l'organisme. Dans le cas d'un individu, la cure ne saurait être que partielle, mais si tout l'état souffre, la guérison peut être complète, si le diagnostic est bien établi et si le médecin applique un remède efficace. Notre système de transport par terre et par eau doit fonctionner librement, sans entrave et scientifiquement, pour assurer et maintenir la prospérité du commerce de l'état, tout comme le bon fonctionnement du système artériel assure la santé du corps humain.

Il y a là une question d'intérêt spécial pour toutes les parties du pays. Elle rappelle à notre esprit la différence dans les tarifs, la convention de la Passe-du-Nid-de-Corbeau, la surveillance et l'administration de nos chemins de fer, l'agrandissement de nos ports, nos embranchements, le marché domestique du combustible produit au Canada, l'écoulement de notre blé en Europe, et une multitude d'autres sujets de même nature. Il me vient souvent à l'idée que les Provinces maritimes, où j'ai eu la bonne fortune de naître, de grandir et de vivre, seraient dans une position plus avantageuse, si nos facilités de communication avec le reste du Canada étaient moins grandes. Pendant que nos petites industries périssent et meurent, l'argent que nous pourrions faire, en expédiant aux Etats-

Unis notre poisson et nos produits forestiers, s'en va dans la bourse des manufacturiers des provinces de Québec et d'Ontario en retour des denrées qu'ils nous expédient et que les chemins de fer nationaux du Canada transportent à des tarifs si avantageux pour eux; mais nous avons fini par nous habituer à cet état de choses. Les droits des Provinces maritimes sont aujourd'hui une source d'ennui pour tous ceux qui tiennent les rênes du pouvoir. Ce feu, couvant sans cesse, s'enflamma du fait que le bureau de vérification des comptes de nos chemins de fer nationaux du Canada, et ses deux cents fonctionnaires, furent transportés par l'administration, de Moncton à Montréal; le résultat de cette action fut un malaise et une crainte que ce ne fût là qu'un premier pas. J'admets que l'administration agissait ainsi en vue de réduire le coût des opérations et de coordonner les services, mais je doute fort qu'elle ait obtenu ce résultat. D'autre part, elle a sérieusement compromis le bonheur et la prospérité de toute une région.

Pendant que je parle des conditions locales, je veux revenir quelque peu au sujet des tarifs de transport. Pour faire une entité de notre Dominion et pour unir plus étroitement nos provinces, il semble nécessaire de faire passer par nos ports canadiens, de l'Atlantique ou du Pacifique, tout notre commerce extérieur, sauf celui avec les Etats-Unis. Aucune difficulté n'existe au sujet des ports de l'océan Pacifique. Tout notre commerce s'y rend naturellement aux navires faisant le transport sur les deux océans. Sur l'océan Atlantique, les choses sont différentes. Nous y avons un bon nombre de ports, dont quelques-uns sont ouverts à la navigation durant l'été seulement, et dont plusieurs sont libres durant toute l'année, et malgré ces avantages, nous laissons une grande partie de notre commerce se diriger vers les ports des Etats-Unis, aussi loin que la Nouvelle-Orléans, et contribuer au maintien de ces ports, pendant que languit le commerce de nos ports de Halifax et de Saint-Jean.

Devons-nous nous étonner s'il y a du mécontentement dans les Provinces maritimes? Il doit y avoir un remède pour le mal qui y existe. Pendant la guerre, qu'aurions-nous fait sans ces ports? Faut-il s'en servir seulement selon notre caprice? Il est vrai que le trafic s'écoule par les voies où le tarif est moins élevé, et ce fait indique, selon moi, le remède à appliquer. La loi projetée pour réglementer les tarifs de transport par mer et par terre ouvre une nouvelle terre promise à la population du bord de la mer. Si le tarif du transport est tel que la population de l'Ouest canadien puisse récolter tout le