

Que pour faciliter l'exploitation des deux systèmes sous la même direction, il est opportun d'avoir un seul nom comme titre collectif ou distinctif pour les deux réseaux. Le ministre fait mention de l'usage établi de l'expression "Canadian Northern Railway System" comme titre distinctif (mais non nominatif) de toutes les voies ferrées appartenant à la compagnie de chemin de fer Canadian Northern ou dont elle fait l'exploitation, ainsi que de la désignation de "chemin de fer du gouvernement" qui n'est aussi qu'un titre descriptif;

Que ce titre n'est que purement distinctif et n'est employé que pour plus de commodité; qu'il ne crée pas une nouvelle institution ni ne change en aucune manière la situation légale ou les droits ou obligations des corporations individuelles ainsi collectivement désignées.

Par conséquent, il plaie à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'ordonner et enjoindre par les présentes au Bureau des directeurs ci-dessus mentionné de prendre comme désignation collective ou distinctive le nom de "Canadian Northern Railway" au lieu des noms "Canadian Northern Railway System" et "Canadian Government Railway" partout où ces derniers noms sont ou peuvent être actuellement employés...

Et ainsi de suite. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je referai l'histoire de l'Intercolonial parce qu'il est nécessaire que les faits soient mis en lumière dans la discussion de ces questions. Je vous supplie de croire que nous, dans les Provinces maritimes, n'écoutons pas la voix de l'égoïsme. Avant de reprendre mon siège je vous démontrerai que nous ne demandons que nos droits et que nous ne voulons pas la charité du pays.

Quelle est l'histoire de l'Intercolonial?

La construction de la ligne fut suggérée après la rébellion de 1837. Lord Durham, dans son merveilleux rapport de 1838 recommandait de construire ce chemin de fer pour des fins militaires, et en 1849 une commission impériale étudia la proposition. Elle déclara dans son rapport que la construction de la ligne pouvait se justifier par des raisons politiques et militaires, mais sa valeur commerciale était mise en doute.

Laissez-moi vous dire quelles étaient les conditions dans les Provinces maritimes avant 1867. Notre population était très prospère. Nous faisons des affaires avec notre marché naturel, les états de la Nouvelle Angleterre aux Etats-Unis. De la petite province de la Nouvelle-Ecosse partaient trois mille navires, montés par 19,000 matelots hardis qui transportaient nos marchandises dans les états de la Nouvelle-Angleterre et en rapportaient les produits dans notre province. Permettez que je vous cite quelques chiffres établissant les conditions du commerce dans les Provinces maritimes à cette époque. En 1864, le commerce du Nouveau-Brunswick, calculé par tête s'élevait à \$66; en Nouvelle-

[M. Logan (Cumberland).]

Ecosse il était de \$46; dans le Canada, c'est-à-dire l'ancien Canada, il était seulement de \$35, ce qui indique la condition prospère de nos provinces comparée avec celle de l'ancien Canada. Nous ne désirions pas de confédération, nous pensions que les difficultés qu'elle comportait étaient trop grandes. Un des plus grands optimistes probablement, qui fut en même temps un des plus grands esprits dirigeants du Canada fut mon illustre prédécesseur dans la représentation du comté de Cumberland, feu sir Charles Tupper. Dans un discours prononcé en 1864 dans la Chambre de l'assemblée, cet homme d'Etat distingué, après avoir présenté une motion en faveur de l'union des Provinces maritimes déclarait: "Les difficultés de la Confédération avec le Canada sont insurmontables." Quelles étaient ces difficultés? C'étaient des difficultés de distance et de transport. Nous avions un marché assuré avec les états de la Nouvelle-Angleterre; nous redoutions la politique de tarif du Canada. Nous craignons une relèvement des droits douaniers entre nous et les Etats-Unis. Nous n'allions pas jusqu'à penser que les droits de douane seraient aussi élevés qu'ils le sont aujourd'hui mais néanmoins nous redoutions le tarif que pourraient imposer les Etats-Unis contre l'encontre du Canada.

Sir Charles Tupper et les autres chefs des Provinces maritimes convoquèrent une convention à Charlottetown en 1864, mais dans quel but? Dans le but de former une union des Provinces maritimes, c'est-à-dire une union des trois Provinces maritimes. Pendant que la convention siégeait le groupe le plus éminent d'hommes d'Etat qui soient jamais entrés dans un port des Provinces maritimes débarqua à Charlottetown. Qui étaient-ils? Parmi ces hommes se trouvaient sir John A. Macdonald, le grand chef du parti conservateur; l'honorable George Brown, l'illustre grand chef du parti libéral; D'Arcy McGee, l'incomparable orateur irlandais et homme d'Etat, sir George-Etienne Cartier, le merveilleux chef français de Québec; sir Etienne P. Taché, le premier ministre du Canada à cette époque; sir Hector Langevin et un grand nombre d'autres hommes politiques distingués. Ils vinrent à notre petite convention des Provinces maritimes et dirent: "Joignez-vous à nous?" Nous demandâmes pourquoi? "Parce que, dirent-ils, nous sommes arrivés à une impasse au Canada entre Québec et l'Ontario. Nous n'avons fait aucun commerce depuis trois ans." D'après la déclaration faite par sir