

Veuillez cependant remarquer que ce bill, passé par le Parlement du Canada est en dehors de notre contrôle, que nous n'avons pas à choisir entre le capital et l'intérêt, et que le cabinet de la Puissance n'est pas obligé de nous écouter.

Je doute fort que dans les cas ordinaires, un particulier soit satisfait de recevoir l'intérêt d'une subvention quelconque et je crois que le capital pourrait nous être utile, même s'il ne servait qu'à diminuer notre dette qui s'élève à \$3,919,230.77, sur cet item.

Mais revenons à la question principale :

Ce qu'il est encore plus étonnant dans la Section 92 de la Constitution, c'est le droit que possède le Parlement Fédéral de prendre sous son contrôle absolu un chemin de fer d'intérêt purement local, en déclarant par un bill que le dit chemin est d'intérêt général ; et ce, basé sur le seul fait qu'il aura touché ou traversé une autre voie interprovinciale ou fédérale, sans avoir atteint la frontière, même sans aucune raison. (Section 92, Art. 10, paragraphe C.)

Comme preuve, les Statuts du Canada de 1888, 51 Vict. chap. 29, Art. 306 et 307, dans lesquels certains chemins de fer provinciaux sont déclarés d'utilité générale.

Ne pourrions-nous pas régler rapidement cette question vitale de la Rive Sud, si ce privilège nous appartenait encore ?

Permettez-moi, M. l'Orateur, de citer quelques chiffres, qui seront plus éloquents que n'importe quel discours, au sujet de l'importance et de la valeur des chemins de fer provinciaux, qui sont tombés au pied de la montagne d'un moment à l'autre, sous la fureur du Fédéral, sans aucune indemnité.

Avant et depuis la Confédération dans la Province de Québec :

Nombre de chemins de fer.	Nombre de milles construits.	Subvention payée en argent ou en terres.
48	3,481.27	\$26,273,537.38

Admettriez-vous que la Province se laisse enlever le contrôle d'une valeur aussi considérable sans protester ?

D'autres ont déjà manifesté leur indignation.

Comme preuve, je citerai le protocole du 13 mars 1884, présenté par la législature d'Ontario, contre la prise de possession par les autorités fédérales de certains chemins de fer provinciaux, pour lesquels six millions de piastres avaient été payés sous forme de subsides.

Je n'ai aucune objection à ce que le Fédéral devienne le père adoptif de tous ces êtres créés avec l'intention de la Province, mais qu'il nous rembourse, et nous serons les meilleurs amis du monde.

Un autre amendement qui serait très équitable, c'est la CONCESSION AUX PROVINCES DU POUVOIR D'IMPOSER DES DROITS D'EXPORTATION SUR LES PRODUITS DE LEURS FORETS ET DE LEURS MINES.

J'espère, M. l'Orateur, que les Honorables Ministres des terres, de la colonisation, et des mines, viendront à mon aide pour convaincre cette Chambre, car leurs départements respectifs sont en jeu.

Ce droit d'exportation n'est-il pas mieux entre nos mains qu'entre celles du Fédéral, car, en supposant un gouvernement hostile à la tête des affaires de la Province, la Province ne courrait-elle pas le risque de voir arrêter le développement de ses mines et la vente de ses bons précieux, si un droit trop élevé donnait l'avantage aux produits américains ?

D'un autre côté, dans le cas où, pour le bon fonctionnement de ces départements il serait nécessaire d'imposer un droit quelconque n'est-ce pas à nous d'en mieux juger ?

D'ailleurs, il existe un précédent dans l'Acte même de la Confédération.

La Section 124 permet au Nouveau-Brunswick de charger des droits sur l'exportation de ses bois.

Ce droit devait être très important, puisque plus tard, pour l'abolir, le Parlement du Canada consent, par l'Acte 35 Vict., chap. 41, à donner un subside additionnel de \$150,000 par année.