

des provinces d'Ontario et de Québec, 35 millions de dollars de plus que pour l'Intercolonial. Cependant, il y a quelques années, au lieu d'augmenter les péages de ces canaux, on a rendu ceux-ci libres comme l'air, et les habitants de ces provinces tirent maintenant vanité des 1,200 milles de libre navigation à l'intérieur.

Je vous le demande, monsieur l'Orateur, est-il juste de châtier la population des Provinces maritimes qui sont entrées dans la Confédération, non seulement à cause d'une promesse, mais grâce à une loi impériale formelle qui garantissait leurs droits, et de tenir l'engagement pris envers les habitants de l'Ontario et du Québec, relativement à leur système de canaux? Je l'ai dit tantôt, nous ne sollicitons pas d'aumônes; nous demandons seulement le respect des droits que la constitution nous a reconnus. Nous ne nous dérobons pas un seul instant à nos obligations; nous ne frappons pas aux portes du Parlement, comme des mendiants. Depuis vingt-cinq ans, un milliard de dollars—c'est plutôt un milliard et demi, mais disons un milliard—a été dépensé pour les voies ferrées du Canada, soit en espèces ou en garanties. Une ligne d'Edmonton à Moncton, la voie établie dans le comté d'Halifax et qui se rend à 30 ou 40 milles à l'est de Dartmouth et le tronçon de chemin qui relie Halifax à Yarmouth représentent à peu près tous les chemins de fer qui ont été construits dans les Provinces maritimes au cours de ces vingt-cinq années. Pourtant, l'Etat a déboursé un milliard de dollars pour augmenter les moyens de transport, principalement dans le Canada occidental. Nous y avons consenti; nous y avons prêté les mains et lorsque les projets du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental ont été soumis au peuple, nous avons envoyé au Parlement une phalange de dix-huit représentants de la Nouvelle-Ecosse afin de procurer au centre et à l'ouest du Canada de meilleurs moyens de transport.

Par malheur, notre population ne s'est pas sensiblement accrue, à cause de circonstances au nombre desquelles il faut compter la manière dont l'Intercolonial a été administrée et seulement seize représentants de la province sont revenus ici; mais nous formons un bloc comme autrefois. Nous sommes revenus pour revendiquer nos droits aux termes de la constitution canadienne. En ce qui concerne l'intérêt de ce milliard de dollars, nous nous rendons compte que la quote-part des contribuables des Provinces maritimes est de six à sept millions de dollars par année. A

[M. Logan.]

titre de Canadiens, nous versons notre quote-part. Nous ne voulons pas faire crouler la Confédération; le nom du Canada nous inspire trop de fierté pour que nous désirions rompre l'union.

Nous consentons à payer notre part pour développer les grandes régions à peine connues du pays. Nous ne refusons pas de faire ce que nous pouvons pour agrandir notre territoire vers le nord. Cependant, nous exigeons et nous exigerons que le pacte de la Confédération soit respecté, et nous déclarons que nous nous indignons de voir traitée comme un chiffon de papier la promesse faite lors de l'Union pour obtenir notre adhésion, afin que l'ancien Canada obtint des ports d'hiver et fût en mesure d'agir en véritable nation.

Qu'il me soit permis, en matière de conclusion, de préciser ma pensée. Ayant été établi pour des objets nettement constitutionnels, l'Intercolonial ne saurait, en ce qui regarde son exploitation, être rattaché à un autre chemin de fer canadien. Pour ma part, j'affirme qu'il faudrait rompre le lien illicite qu'on lui a fait contracter avec le Nord-Canadien, faire que l'administration en fût rétablie à Moncton, c'est-à-dire au centre des Provinces maritimes, sous la surveillance et la direction du ministre des Chemins de fer. Si l'on doit s'en tenir aux termes du pacte fédératif, on ne peut, cela saute aux yeux, exploiter cette voie ferrée conjointement avec un autre chemin de fer établi pour les objets du commerce. On pourrait difficilement, pour remplir envers les Provinces maritimes les obligations prescrites par la constitution, fixer un tarif qui serait applicable à l'ensemble du réseau des chemins de fer nationaux. C'est pourquoi je dis que la constitution exige que l'exploitation de cette voie ferrée soit distincte de celle des autres. Cette exploitation doit être dirigée de manière à ce qu'elle accommode suffisamment le commerce interprovincial et rende aux Provinces maritimes une partie de la prospérité dont elles jouissaient au temps de la confédération, à l'époque où les gens vivaient heureux et contents.

M. JOHNSON (Moosejaw): Monsieur l'Orateur, en me levant pour adresser la parole sur la proposition actuellement à l'étude, je me sens envahi par les sentiments qui, hier, agitaient mes honorables collègues. Ce n'est pas sans beaucoup de crainte que j'élève la voix pour la première fois dans cette Chambre. Souffrez, monsieur l'Orateur, que je me joigne aux honorables collègues qui ont parlé avant