

ce commerce ils constitueraient une violation flagrante des promesses les plus sacrées que l'on avait faites à la population des Provinces maritimes pour obtenir son consentement à la consolidation de l'union. Si on lui avait dit, avant 1867, que ce chemin, une fois construit, serait exploité dans l'intérêt exclusif du commerce, l'Acte de l'Amérique britannique du Nord n'existerait pas et la confédération ne comprendrait pas les Provinces maritimes. Nier que l'Intercolonial doive être exploité pour des fins nationales et de commerce interprovincial, ce serait avouer que l'on a obtenu le consentement de la population des Provinces maritimes en 1867 sous de fausses représentations.

L'argent nécessaire à la construction du chemin fut obtenu moyennant une garantie de la part du gouvernement impérial, et qui fut donnée avec une condition. On avait déjà déterminé un tracé, c'est-à-dire la route de la Vallée, la route la plus courte et la meilleure; elle partait de la Nouvelle-Ecosse et traversait le centre du Nouveau-Brunswick. Mais pour accorder sa garantie, le gouvernement impérial exigea l'adoption d'un autre tracé, qui avait été fait par le major Robinson, un militaire, et contournait la partie nord du Nouveau-Brunswick et évitait d'atteindre le Canada en ligne droite. Pourquoi? Pour passer loin de la frontière américaine. Il y avait eu l'affaire du Trent, la guerre entre le Nord et le Sud, certain froissement entre le Nord et le Canada. C'est pour ces diverses raisons que le gouvernement impérial tenait que le chemin passât plus au nord et que lord Elgin disait dans sa dépêche:

La route de la Vallée priverait l'Intercolonial de ces avantages au point de vue impérial et militaire qui justifieraient, à eux seuls, l'octroi d'un crédit impérial.

Le chemin fut construit, puis les Provinces maritimes y ajoutèrent des chemins de fer déjà construits qui avaient coûté plus de trois millions de dollars, ce qui, en 1867, représentait une forte somme. Les termes de la Confédération furent respectés jusqu'à il y a quelques années et le trafic de l'Intercolonial fut considérable; mais ce réseau finit par être relié au Nord-Canadien. Il fut soustrait à la direction du ministère des Chemins de fer, le siège de son administration fut transféré à Toronto, son administration elle-même fut confiée aux directeurs du réseau Nord-Canadien et ses taux furent augmentés au point de rendre presque impossible le commerce interprovincial qui avait constitué la raison de sa construction. Prenons, par exemple, le commerce du charbon, un des principaux

produits de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et qui assure aux gouvernements de ces provinces une très forte partie de leurs revenus.

Sous l'ancienne direction et du temps des anciens tarifs, notre houille était expédiée en grandes quantités dans la province de Québec, principalement dans les cantons de l'Est et à Montréal, et même dans l'Ontario jusqu'à Brockville. Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, les propos de l'honorable D'Arcy McGee, que je citais tantôt, au sujet de l'emploi de notre houille au Canada. Vous avez à la mémoire la déclaration de l'honorable George Brown, déclaration que j'ai déjà citée, que nous expédierions notre houille à un marché alimentant trois millions d'individus. Pourtant, depuis cinq ans le prix du transport vers l'ouest a été augmenté de près de 150 p. 100, ce qui a eu pour résultat de supprimer complètement le commerce interprovincial quant à cet important produit, de sorte qu'aujourd'hui pas une seule livre de houille n'est transportée par la voie ferrée hors des Provinces maritimes. A quoi bon parler de la promesse alléchante de l'honorable George Brown—"nous vous offrons un marché de trois millions d'habitants pour votre houille"—lorsque les tarifs du transport sont si élevés que nous ne pouvons pas expédier le combustible? Voilà la situation qui règne aujourd'hui.

Nous n'entendons pas adresser de demandes déraisonnables; nous désirons, toutefois, faire observer que la question du transport a une importance capitale pour les habitants des Provinces maritimes dont les quais s'avancent dans les eaux du vaste océan Atlantique, car cette population est éloignée des marchés du continent américain. Nos aïeux le savaient; les premiers fondateurs de la Confédération ne l'ignoraient pas. Sir Charles Tupper lui-même le savait lorsqu'il disait que les obstacles que présentaient la Confédération étaient insurmontables, à cause des distances qui séparent les diverses parties du Canada.

Avant la Confédération, la population canadienne soulevait une autre question. En lisant les débats, on constate qu'il y a un autre arrangement d'après lequel le système des canaux des provinces d'Ontario et de Québec devait être agrandi et les canaux devaient être approfondis et prolongés. Quelle est la vérité? Je ne retiendrai pas la députation en lui citant cet après-midi de minutieux calculs; mais qu'il me soit permis de dire, me fondant sur le rapport du département des Chemins de fer et des Canaux qu'il s'est dépensé pour les canaux