

St. Jean. Connaissant les influences qui ont été mises en jeu, nous ne sommes pas surpris de ce résultat. Mais nous sommes persuadés que l'alternance de la confédération ou de l'annexion est de plus en plus certaine, puisque l'influence américaine est si considérable dans les élections de ces provinces."

Ces sentiments sont propres à jeter dans le pays un brandon de discorde. Je demanderai à l'hon. procureur-général du Haut-Canada, qui a presque parlé dans ce sens, si j'avais raison en disant que je l'avais entendu déclarer que l'échec subi dans ces élections était l'œuvre des entrepreneurs de chemins de fer américains.

L'HON. PROC.-GÉN. MACDONALD—Que voulez-vous dire?

M. T. C. WALLBRIDGE—J'ai eu comprendre, d'après la déclaration de l'hon. procureur-général du Haut-Canada, que l'influence des entrepreneurs de chemins de fer américains avait joué un grand rôle dans les élections de St. Jean.

L'HON. PROC.-GÉN. MACDONALD—Je vais répéter ce que j'ai dit, savoir : " Je n'ai aucun doute que la question de la confédération ne soit une de celles qui aient influencé les électeurs de St. Jean. Mais ce n'est pas la seule ; il y a d'autres questions locales qui ont eu également leur poids. Par exemple, la lutte entre le ministère et l'opposition ; je suppose aussi qu'il y a eu lutte entre ceux qui sont en faveur des chemins de fer jusqu'à la frontière américaine,—ou le chemin de la côte de l'Ouest,—en opposition au chemin de fer intercolonial.

M. T. C. WALLBRIDGE—Je tiens beaucoup à relever une erreur aussi flagrante, pendant qu'il en est temps encore. A cet effet, je lirai le passage suivant d'un des journaux les plus importants des provinces du golfe, le *Nova-Scotian* :

" Pas si vite, mes bons amis. Ce n'est pas la première fois que nous entendons parler de ce chemin de fer militaire. L'été dernier, un comité du congrès, composé en grande partie de rusés *New-Englanders*, nous arriva de Washington pour étudier l'opportunité de construire un chemin de fer " militaire " jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, et faire rapport à ce sujet. Mais ils ne purent rester à la frontière, car, arrivés là, ils reçurent une invitation de se rendre à St. Jean. Cette ville était sous la plus grande agitation. Une assemblée publique fut convoquée ; nous ne sommes pas sûrs si M. TILLEY était présent ou non ; nous croyons que, pour une cause ou une autre, il était absent, mais envoya par écrit ses compliments et ses sympathies à l'assemblée. Le maire présidait ; les viandes étaient cuites à point, et le champagne coulait " à la façon d'Ottawa " ;

les discours furent de la plus haute éloquence. Quelque temps auparavant, la ville de St. Jean avait été fort agitée par des démonstrations en faveur du Sud ; malgré cela, et je ne sais pas par quel charme, les estomacs solides et les cœurs loyaux des membres du comité américain se trouvaient également satisfaits.

" Mais ce n'est pas tout. Le chemin de fer provincial fut mis *gratis* à leur disposition, et ils furent accompagnés par nos hommes politiques jusqu'à Shediac et ramenés à St. Jean. Nous croyons que M. TILLEY prit part à la promenade, et, la cérémonie faite, les Américains repartirent en se disant à eux-mêmes : " nos braves amis du Nouveau-Brunswick sont extraordinairement versatiles."

Plus loin, je lis dans le même journal :

" Les habitants du Nouveau-Brunswick comprennent parfaitement cela et, sous la direction de M. TILLEY, ils s'entendent avec les hommes les plus habiles de la Nouvelle-Angleterre pour faire aboutir à Halifax le grand courant de passagers qui traverse l'Atlantique. Entre autres, les Américains proposent d'acheter nos chemins de fer et de laisser ainsi à notre disposition, pour d'autres entreprises du même genre, les capitaux que nous avons employés à les construire."

Dans un autre article, le même journal fait ainsi ressortir l'absurdité de cette histoire d'intervention américaine dans les élections de St. Jean. Que ceux qui peuvent être crédules écoutent bien ceci :

" Chose étrange, non seulement M. TILLEY emploie les fonds du Nouveau Brunswick à la construction d'un chemin de fer militaire de Portland à St. Jean, (naturellement la portion américaine du chemin est seule militaire), mais les délégués ont pris avec cet hon. monsieur des arrangements qui le mettront à même, si la confédération se réalise, de compléter le chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick. Nous demandons aux délégués d'expliquer ce point à la satisfaction des vieilles dames qu'ils ont effrayées avec leurs histoires d'ogres et de dévastations prochaines dans nos campagnes et dans nos villes."

En face de ces déclarations, peut-on supposer un instant que M. TILLEY ait été battu grâce à l'influence des entrepreneurs de chemins de fer américains ? Il est permis d'avoir une présomption en sens contraire. Les rusés *New-Englanders*, toujours fidèles à leurs intérêts, ont dû, au contraire, soutenir le candidat qui consentait à placer les fonds du Nouveau-Brunswick dans un chemin de fer qui se relie à leur ligne. L'hon. M. TILLEY a été défait non pas par l'influence américaine, mais parce que le projet de confédération, tel que présenté aux populations de cette province, a été fort mal accueilli ; on a tort de jeter ce nouvel élément de discorde dans nos débats politiques. Le Canada a