

l'impôt du Canada, en un mot, qu'elle serait loin de nous être avantageuse ; mais il paraît avoir oublié d'appuyer de preuves cette assertion. Il a été démontré que nous entrerons dans cette union avec une dette de \$25 piastres par tête, et que les provinces inférieures, au lieu d'augmenter cette charge en s'unissant à nous, sont dans une bien meilleure position que ce pays sous le rapport de leurs dettes. (Écoutez ! écoutez !) L'hon. député d'Ontario Nord a dit de plus que l'union des provinces occasionnerait au Canada une grande dette locale, et je crois encore cette assertion erronée. Il est en faveur d'une union, mais il préférerait qu'elle fut législative. Pense-t-il que si nous avions une union législative, le Haut-Canada n'en serait pas moins, comme il le craint, sacrifié ? Selon lui, notre dette et notre impôt augmenteraient, mais il s'est encore trompé, à moins donc que l'on ait un gouvernement trop dispendieux, et c'est sur ce point que la dépense augmentera. Cette augmentation ne sera pas due à l'union, mais bien à la manière dont elle sera établie. (Écoutez ! écoutez !) Vient ensuite la construction du chemin de fer intercolonial à laquelle l'hon. membre pour Ontario Nord est favorable, seulement il préférerait voir commencer cette entreprise en dehors de l'union qui, dit-il, augmentera de beaucoup les dépenses du pays. Sous ce rapport, tout dépend des hon. messieurs qui sont aujourd'hui à la tête des affaires. S'ils sont extravagants et veulent avoir, pour chaque province, un gouvernement avec une suite nombreuse, en un mot tous les attributs de la royauté, certainement qu'ils augmenteront de beaucoup les dépenses du pays. Mais je ne crois pas que telles soient leurs intentions. Je pense qu'ils sont déterminés, — et en cela ils ne feront que répondre aux vœux du peuple, — à conduire les affaires avec économie, de manière à prévenir toute imposition de nouvelles taxes. (Écoutez !) En ce qui concerne la vaste région que je mentionnais tout-à-l'heure, je désire qu'il soit bien compris que l'union des provinces, la construction du chemin de fer intercolonial et l'ouverture du Nord-Ouest, soient parties essentielles du projet, en vue du développement de notre pays et pour lui assurer, dans l'avenir, une position préminente parmi les nations. (Écoutez !) Les promesses relatives au Nord-Ouest et aux canaux devront être fidèlement remplies, et nous devons nous mettre en mesure d'éviter, une fois le chemin de fer interco-

lonial construit, qu'une combinaison d'intérêts à l'Est n'empêche l'accomplissement de ces grands travaux et nous fasse négliger, peut-être même abandonner, le Nord-Ouest. S'il existait le moindre doute à cet égard, je serais le premier à m'opposer à toute mesure qui ne comprendrait pas ces éléments. (Écoutez !) Je suis fortement opposé au chemin de fer intercolonial considéré comme entreprise commerciale. Je crois que ce ne sera jamais une entreprise lucrative. Mais dans la position où nous sommes, à la veille de nous voir fermer le marché des États-Unis par le rappel du traité de réciprocité, ou de nous voir entravés dans nos relations commerciales avec l'étranger par l'abolition du système de transit, ou frappés d'impuissance pour toutes les mesures que les Américains pourront prendre pour nous forcer à resserrer nos relations politiques avec eux, il est de notre devoir, en vue de notre défense, et si nous voulons acquérir une position indépendante qui nous permette de développer nos ressources, d'accomplir ce projet dans tous ses détails et, surtout, de construire le chemin de fer intercolonial. J'ai recherché minutieusement quels avantages commerciaux pourra nous procurer ce chemin de fer et je n'en ai pas trouvé. Les cultivateurs du Haut-Canada peuvent actuellement, comme ceux des États-Unis, vendre leurs grains sur le marché anglais. Or, je crois qu'il est impossible de démontrer que les produits du Haut-Canada pourront être transportés, par ce chemin de fer, à l'Atlantique et de là à Liverpool, avec autant d'avantage que par les États-Unis à New-York et de là en Angleterre. (Écoutez ! écoutez !) Si cette dernière route est plus avantageuse, le cultivateur canadien sera dans une position inférieure à celle du cultivateur Américain. D'un autre côté si, une fois le chemin intercolonial construit, notre gouvernement se dit : " Nous allons faire concurrence aux Américains, et en réduisant les prix, faire voir à nos cultivateurs qu'ils trouveront leur avantage à abandonner la voie des États-Unis," alors nous aurons à payer la compensation, et l'exploitation du chemin devenant ainsi très-coûteuse, le pays se trouvera grevé pour des années d'un surcroît de dépenses. Mais, comme moyen de défense et de communication, et pour maintenir notre union avec les provinces du golfe et la Grande-Bretagne, ce chemin est une nécessité. (Écoutez !) Maintenant, M. l'ORATEUR, quels seront les résultats commerciaux