

nationalité dans le Bas-Canada, et que le jour que l'on aura voté cette confédération, on a donné le coup de mort à notre nationalité, qui commençait à prendre racine sur cette terre de l'Amérique Britannique du Nord. (Ecoutez ! écoutez !) Nos descendants, au lieu de nous avoir de la reconnaissance pour ce que nous faisons en ce moment, diront que nous nous sommes grandement trompés et que nous avons grandement erré en leur imposant la confédération. (Applaudissements.)

M. A. M. SMITH—M. L'ORATEUR :—Je ne saurais laisser passer le vote qui va être donné sur cette importante mesure, sans exposer ici les raisons qui m'ont engagé à lui donner mon appui, et sans faire connaître pourquoi j'ai jusqu'à un certain point changé d'opinion sur quelques uns de ses principaux détails. Lorsque j'eus l'honneur d'être élu pour la première fois, par la première ville commerciale du Haut-Canada pour la représenter dans cette enceinte, je déclarai publiquement que je prendrais tous les moyens légitimes de faire échouer l'entreprise du chemin de fer intercolonial, persuadé alors, comme je le suis encore aujourd'hui, qu'au point de vue commercial ce chemin de fer ne rapporterait jamais de bénéfices et ne serait d'aucune utilité pour le Haut-Canada. (Ecoutez ! écoutez !) Mais je m'engageai en même temps à faire tout en mon possible auprès du gouvernement et de cette chambre, pour faire élargir et compléter nos canaux. Depuis lors, M. L'ORATEUR, notre situation politique et commerciale a subi bien des changements. (Ecoutez ! écoutez !) Nous sommes, à l'heure qu'il est, menacés de l'abrogation du traité de réciprocité, laquelle abrogation fera subir de grandes pertes au Canada, sans donner aucun profit aux Etats-Unis, car la nature même du commerce que nous faisons avec ces derniers depuis plusieurs années, fera que cet acte sera ruineux pour les affaires de ce pays. Nous sommes en outre menacés de l'abrogation du système de transit en entrepôt, — autre malheur déplorable s'il vient à se réaliser. En vérité, de telles mesures paraîtront absurdes à tout homme de bon sens, et je déclare que, pour moi, je ne puis pas m'expliquer ce qui peut pousser une nation commerciale comme les Etats-Unis à vouloir la cessation d'un traité qui, tout en nous permettant le transit de nos marchandises à travers le territoire américain, produit de gros bénéfices de roulage à nos voisins et

favorise un commerce immense d'achats d'articles en douane. Quelqu'étrange que nous paraisse une telle conduite, il faut avouer que l'irritation fait faire de singulières choses, et nous n'avons pas à nous étonner qu'une nation plongée dans toutes les horreurs de la guerre civile se livre, sous l'impression de torts réels ou supposés, à des actes que rien ne justifie : tels que l'établissement du système des passeports, l'abrogation du traité de réciprocité et l'abolition du traité d'extradition des criminels. Aussi, ne puis-je croire, M. L'ORATEUR, que les Etats-Unis abrogeront l'un ou l'autre, pas plus que je ne crois que les hommes éminents qui dirigent les institutions monétaires des Etats-Unis le permettront. Cependant, il n'est que de notre devoir de faire le mieux possible et de nous protéger contre les pertes et les obstacles qu'éprouverait notre commerce en hiver et pour cela de construire le chemin de fer intercolonial, au moyen duquel nous aurons toujours accès à l'océan pour nos malles et nos marchandises. Mais quoiqu'ayant changé d'opinion à ce sujet, puisque je voterai pour la mesure dont il fait partie, je reste de plus en plus convaincu de la nécessité de nous mettre à l'œuvre pour élargir nos canaux. On entend parler autour de nous de projets pour relier la baie Georgienne avec Outaouais, par la rivière des Français, par la Trent ou encore par la seule route praticable et courte, celle de Toronto et du lac Simcoe ; tout cela n'a fait que distraire l'attention de ce qui peut réellement et doit être exécuté à des frais réduits, comparés à ceux de ces projets : je veux parler de l'élargissement de nos canaux. (Ecoutez ! écoutez !) La profondeur des canaux du St. Laurent est aujourd'hui de neuf pieds, et de dix dans celui de Welland ; or, si j'en crois les experts en ces matières, les frais d'approfondissement jusqu'à douze pieds ne seraient presque rien, environ deux ou trois millions de piastres. Et quand même ces travaux coûteraient le même chiffre de louis, je prétends que le pays ne débourserait pas un centin, car en fixant le péage à un centin par minot de grain à la sortie, et à un chiffre proportionné sur les marchandises à la rentrée, les canaux défraieraient non seulement leur entretien, mais seraient encore une source de revenus pour les provinces. Prenons, par exemple, ce que je crois être une évaluation très-modérée, cent millions de minots de grain à la sortie et un égal montant de trafic à l'entrée, et nous