

J'espère que l'hon. chevalier à la tête de l'administration nous donnera des explications sur les vues des confédérades relativement à ces clauses. L'une d'olles a trait à une question dans laquelle le Bas-Canada est jusqu'à un certain point particulièrement intéressé : c'est la question du mariage et du divorce, qui, comme je le vois, doit être laissée à l'action du gouvernement fédéral. J'espère qu'il ne sera rien fait par le gouvernement général relativement à cette question qui soit de nature à blesser les sentiments du Bas-Canada, ou à conduire au relâchement que l'on remarque du côté sud de la ligne 45° dans la législation sur le lien matrimonial. (Écoutez !) Il y a aussi l'immigration, qui est laissée en même temps à l'action des gouvernements locaux et du gouvernement général. Je pense que cette question devrait être entièrement laissée au gouvernement général. Maintenant, quant à ce qui concerne l'éducation, j'espère que le gouvernement assurera aux catholiques romains du Haut-Canada les mêmes droits que l'on octroie aux protestants du Bas-Canada. Leur donner les mêmes privilèges n'est que justice, et j'ai confiance et crois qu'elle leur sera donnée. Ayant eu occasion de venir en contact avec plusieurs des membres du clergé catholique romain, je dois dire qu'ils désirent que la plus ample justice soit faite à leurs concitoyens protestants, mais ils s'attendent en retour à ce que les privilèges qui sont octroyés à la minorité protestante du Bas-Canada soient également octroyés aux catholiques romains du Haut-Canada qui y forment la minorité. (Écoutez !) Je dois aussi mentionner la clause qui donne aux gouvernements locaux le droit de diviser leur section de la confédération en comtés et collèges électoraux. Ce pouvoir peut devenir très dangereux et dans la pratique donner lieu à de grandes injustices ; on devrait, je pense, le donner au gouvernement général. J'aborde maintenant la question du prolongement de notre principale voie ferrée. Cette question paraît être un sérieux empêchement pour un grand nombre de ceux qui sont réellement favorables à la mesure de la confédération. Eh bien ! je ne pense pas que le chemin de fer intercolonial soit une entreprise qui paie de suite, mais je pense pouvoir réfuter quelques unes des objections qu'on a soulevées contre cette partie du projet. En premier lieu, je pense qu'on fait erreur relativement au coût du transport des marchandises sur

ce chemin. J'ai ici le rapport contenant le mouvement annuel du commerce et de la navigation du Nouveau-Brunswick pour 1863. Dans ce rapport, je trouve l'état suivant :

“ Si le Nouveau-Brunswick était relié à Montréal et à Québec par une voie ferrée traversant le territoire britannique, nos importations des États-Unis diminueraient immédiatement, toutes nos farines et autres approvisionnements viendraient directement du Canada ; et au cas où le traité de réciprocité et le système de transit des États-Unis, qui permet que les marchandises anglaises à destination du Canada traversent leur territoire sans payer de droits, serait aboli, St. Jean deviendrait probablement, pendant la saison d'hiver, le port d'expédition du Canada sur les côtes de l'Atlantique.”

On peut supposer que les taux de fret seront si extravagants que cela ne pourrait pas arriver, mais dans le même rapport,—qui nous est arrivé en temps tout à fait opportun, puisqu'il corrobore les observations que j'ai faites dans le cours du débat sur l'adresse à propos du fait que nous aurons, dans la confédération, quelque compensation fournie par notre commerce avec les provinces d'en-bas pour la perte du traité de réciprocité, si jamais il était annulé,—je trouve l'état ci-dessous :

“ Le coût du transport de la fleur de Montréal à Portland, Maine, par chemin de fer, a été réduit au faible chiffre de 35 centins par baril, et de Portland, Maine, à ce port, on peut la transporter par bateau à vapeur à raison de 25 centins, ou par voilier, à raison de 15 centins, faisant en tout 60 centins pour le transport d'un baril de fleur pesant 200 lbs., par chemin de fer et bateau à vapeur, à une distance de 585 milles, et il pourrait être débarqué à ce port (St. Jean du Nouveau-Brunswick) cinq ou six jours après avoir été expédié de Montréal. Il va sans dire que ces taux réduits de fret par chemin de fer ne s'appliquent qu'à des quantités considérables.”

Maintenant, messieurs, la distance de Montréal à St. Jean, par chemin de fer, est, en chiffres ronds, d'environ 600 milles.

L'HON. M. CURRIE—Pas aussi considérable ; environ 500 seulement.

L'HON. M. RYAN—Cela donne encore plus de force à mon argument, mais je vais donner à mon hon. ami le bénéfice des 600 milles. Eh bien ! plus grande est la distance que franchit un quart de fleur, moindre est le coût de son transport, parce que vous n'avez pas à encourir la dépense de le déplacer à différents endroits. Si vous pouvez le transporter de Montréal à Portland, disons 800 milles, pour 25 centins, vous pouvez certainement le transporter à