

contraire, espérer de voir régner dans un parlement confédéré de toutes les provinces anglaises de l'Amérique du Nord sous une union législative, qui est la forme que j'espère voir adopter à la constitution actuelle. C'est pour cette raison que j'ai envisagé ce projet d'union fédérale avec dégoût et antipathie. Mais les auteurs de la mesure dont la plupart se sont fait, il faut le dire, plutôt ses apologistes que ses soutiens réels, nous disent que c'est une nécessité des circonstances, une conséquence inévitable de la différence de langage, de lois et d'intérêts locaux entre le Haut et le Bas-Canada d'un côté, et de l'autre de l'absence de communauté d'intérêts locaux entre le Canada et les provinces du golfe. Je reconnais la vérité de la dernière partie de ce raisonnement, et je veux bien en concéder les prémisses; mais alors se présente une autre question: la confédération, toute défectueuse qu'elle est, doit-elle être acceptée comme remède aux maux dont se plaint le Canada, et comme un antidote possible contre les maux plus grands qui nous menacent dans un avenir prochain? (Écoutez! écoutez!) Je me réserve de répondre à cette question tout à l'heure à ma manière et à mon point de vue; en attendant, je dirai un mot des détails financiers de la mesure sur lesquels je trouve difficile de m'accorder avec l'hon. ministre des finances, surtout lorsqu'il prétend que les dépenses réunies des deux gouvernements locaux seront tellement au-dessous des frais de celui d'aujourd'hui, que la balance suffira à couvrir notre quote-part des dépenses de la législature générale. En vérité, je ne saurais me faire une idée aussi couleur de rose de notre situation. Je ne fatiguerai pas la chambre de chiffres ni de calculs qui, après tout, n'offrent rien de certain, mais je dirai qu'avec le nouveau régime et avec des obligations quasi-nationales, nos dépenses ne peuvent que dépasser considérablement leurs limites actuelles. Ce sera là, je crois, un des résultats inévitables de la confédération; mais je crois également à des événements futurs qui, confédération ou non, doivent nous entraîner dans des devoirs et nous charger d'une responsabilité que nous ne saurions éviter, et que nous n'éviterons pas quand même nous le voudrions. Qu'on ne se trouble pas sur les signes des temps; ils nous présagent des dépenses pour assez longtemps. Si, cependant, en effectuant l'union de toutes ces provinces, nous posons en réalité les

bases de notre prospérité sociale, politique et commerciale,—si nous sommes convaincus que nous fondons une nouvelle nation sur ce continent, nous pouvons, en légant ces bienfaits à la postérité,—bienfaits dont nous ne jouirons pas entièrement nous-mêmes,—lui transmettre en même temps les obligations financières qui semblent être l'accompagnement inévitable de tout peuple en progrès. Quant à moi, je me tiens pour assuré que ce projet de confédération, tout défectueux qu'il est, nous fait espérer la solution d'une grande difficulté politique: aussi, ne craindrai-je pas de porter ma part de la responsabilité que nous assumons en élevant encore le chiffre de la dette publique. J'ai parlé des frais qu'entraînera le régime fédéral comme ne fournissant, jusqu'à un certain point, que matières à conjectures; il est cependant un article de ces frais qui ne partage pas ce caractère: c'est celui de la construction du chemin de fer intercolonial, qui est une partie vitale de la mesure et sans laquelle celle-ci n'aurait aucune raison d'être. Comme entreprise commerciale, le chemin de fer ne saurait soutenir l'examen; n'offrant aucune perspective sur laquelle on pourrait rédiger un prospectus, il serait impossible de le faire valoir aux capitalistes européens comme un placement avantageux. Toute sa raison d'être vient de ce qu'il est nécessaire pour établir ces relations sociales et d'affaires si essentielles à l'unité politique entre les provinces du golfe et le Canada. Ce sera donc une entreprise nationale à tous égards, et il n'est que juste que le peuple canadien sache et comprenne de suite de quel montant probable va se grossir notre dette publique par l'effet de la 68^{ème} résolution. Je ne crois pas que notre part de contribution aux frais de la construction de ce chemin de fer soit de beaucoup au-dessous de ce que nous avons déjà payé pour celle du chemin de fer Grand Tronc, et, dans tous les cas, elle ne devra pas être de moins de douze à quatorze millions de piastres. S'il arrive que le peuple soit consulté sur la question de la confédération, le chemin de fer intercolonial sera assurément le détail le plus difficile à faire accepter, surtout en Haut-Canada. Dans mon propre comté,—et je puis me flatter qu'il n'y a peut-être pas un seul député de cette chambre qui soit plus populaire que moi parmi ses électeurs,—je dis donc que si je devais me présenter dans mon propre comté sur la question de la confédération et comme un