

de nouvelles alliances, le Haut-Canada devrait s'efforcer de régulariser les affaires de sa propre province, d'obtenir la représentation basée sur la population, et d'ouvrir le territoire du Nord-Ouest, afin que lorsque la fédération de toutes les provinces de l'Amérique Britannique s'accomplira, le Haut-Canada se trouve former la principale figure au centre de ce groupe d'États, avec ses annexes tant à l'Ouest qu'à l'Est. Même le partisan le plus ardent de l'union de toutes les provinces ne peut pas prétendre qu'il y ait absolue nécessité de hâter l'adoption du projet. Personne ne souffrira si les provinces restent telles qu'elles sont aujourd'hui; il n'y a pas un seul intérêt matériel, soit dans le Haut ou dans le Bas-Canada, qui gagnerait par l'union."

**M. A. MACKENZIE**—A quelle administration y faisait-on allusion ?

**L'HON. A. A. DORION**—Ce n'était pas à la mienne.

**L'HON. PROC.-GÉN. MACDONALD**—Eh bien ! à laquelle ?

**L'HON. M. HOLTON**—Je pense que le ministre de l'agriculture pourrait renseigner mon hon. ami.

**L'HON. J. S. MACDONALD**—L'hon. Proc.-Gén. a presque tous les membres de cette administration autour de lui. (On rit.)

**L'HON. A. A. DORION**—En novembre 1868, le même journal disait, en parlant des provinces maritimes :

" Nous pouvons facilement vivre sans eux. Nous ne perdrons pas une piastre lors même que nous ne verrions jamais un homme ou une femme des provinces inférieures."

Et encore :

" Toute tentative qui serait maintenant faite pour forcer le peuple du Canada à entrer dans une alliance avec les provinces d'en-bas, avant qu'il n'y soit prêt, faillirait et aurait l'effet de retarder indéfiniment le projet. L'idée de faire une dépense énorme sur un chemin de fer improductif, quand nous ne savons où trouver les moyens de subvenir à nos dépenses ordinaires du gouvernement, répugne au peuple de cette province et serait repoussée par toute société prudente et qui réfléchit."

Le 15 octobre 1868, le même journal publiait encore ce qui suit :

" Le chemin de fer nous laissera exactement où nous sommes aujourd'hui. En été, lorsque la navigation est ouverte, nous pouvons expédier des produits par le fleuve et le golfe, et jusqu'à un certain point faire de la compétition aux Américains. Mais supposer qu'en hiver nous pouvons expédier de la fleur ou du blé par cette longue route de terre à meilleur marché que les Américains ne peuvent le faire de leurs ports de l'est, est une absurdité qu'aucun homme qui a quelque connaissance du commerce ne saurait commettre."

De nouveau, le 17 octobre de la même année, on lisait ce qui suit dans la même feuille :

" La route passera en grande partie à travers un pays qui n'appartient pas au Canada, mais qui ne saurait, sous aucunes circonstances possibles, apporter aucun avantage ou profit, soit directement ou indirectement."

Le 20 du même mois, on y lisait ce qui suit :

" Les partisans de la mesure n'agiraient pas avec sagesse s'ils se fiaient aux apparences actuelles. Le projet ministériel doit être opposé à toutes ses phases tant dans la presse que dans le parlement."

Le 25 du même mois, il ajoutait ceci :

" Ça été avec de belles promesses de retranchement et d'économie dans la bouche que nos ministres ont pris les rênes de l'Etat ; mais trois mois s'étaient à peine écoulés qu'ils lançaient sur le marché un projet de chemin de fer généralement regardé, quand il en fut d'abord question, comme devant entraîner une dépense plus considérable que celle qu'on avait fixée pour le Grand Tronc lorsque sa construction fut décidée."

Je concours parfaitement, M. l'ORATEUR, dans cette déclaration que d'entreprendre la construction du chemin intercolonial, sans savoir combien il coûtera, ou quelle route particulière il suivra, est une chose qu'aucun hon. membre de cette chambre ne saurait approuver s'il a quelque prudence, et qu'une telle proposition devrait être repoussée à chacune de ses phases. Je pense aussi que le projet entier, en faisant abstraction de la construction du chemin de fer, est encore pire que le projet de chemin lui-même et qu'on devrait l'opposer encore plus fortement. Ce n'est ni plus ni moins que la résurrection d'un projet qui a été rejeté par le peuple chaque fois qu'on le lui a présenté. Le coût seul de cette confédération devrait la faire rejeter. Lorsque les droits sur les importations furent augmentés de quinze à vingt et vingt-cinq pour cent, il fut déclaré que les habitants du district de Gaspé étaient incapables de payer des droits aussi élevés, et le résultat fut l'établissement d'un port franc à Gaspé. Pendant plusieurs années nous n'avons pas perçu un seul denier de cette section considérable du pays, mais d'année en année nous avons payé des sommes considérables pour l'ouverture de chemins, pour l'administration de la justice et pour entretenir une ligne de bateaux à vapeur entre Québec et la Baie des Chaleurs. On a plus gaspillé d'argent pour cette section de la province