

pendant la session de 1871. Au moment de la Confédération, la dette de l'union législative de l'Ontario et du Québec a été répartie entre les deux nouvelles provinces et Ottawa. Les deux provinces trouvent à redire aux conditions de répartition, criant l'une et l'autre à l'« inégalité » et à l'« injustice ». Certains favorisent un arbitrage juridique, d'autres, un règlement politique. L'esprit de clocher surgit à la moindre occasion. Lorsqu'un député de l'Ontario s'oppose à l'octroi d'une subvention de 10 000 \$ au navire à vapeur Halifax–Saint John, le député de Halifax, Charles Tupper, parle de « mesquinerie » et fait remarquer que « c'est ce genre d'attitude qui a failli provoquer la rupture du Canada²¹ » avant 1867.

Le sectarisme mesquin de la session de 1871 témoigne du conflit entre un vieil ensemble de sensibilités caractéristiques de l'Amérique du Nord britannique et l'esprit d'une nouvelle et fragile nationalité. Ce n'est qu'à l'occasion que se font entendre les accents d'aspirations plus hautes. « Nous sommes maintenant unis dans la Confédération pour le meilleur et pour le pire », fait remarquer sentencieusement le conservateur torontois Robert Harrison (qui se plaint souvent de la part de la dette échue à l'Ontario). « Celui qui provoque inutilement des querelles de clocher affaiblit pernicieusement les liens qui unissent les membres de la Confédération et il fait sciemment le jeu de nos ennemis²². »

Si le rappel du passé peut susciter des différends entre les députés de la Chambre de 1871, il en est de même de l'évocation de l'avenir. Comme lord Lisgar le mentionne dans son discours du Trône, l'Assemblée de la Colombie-Britannique a invité Ottawa à engager des négociations en vue de l'entrée de cette lointaine colonie dans la Confédération. Encouragée par un astucieux gouverneur, sir Anthony Musgrave, la cause de la Confédération s'est cristallisée là-bas autour d'une clique de professionnels et de marchands. La colonie met trois conditions indispensables à son entrée dans l'union : le paiement par le gouvernement fédéral de sa dette, une généreuse subvention annuelle par habitant et le raccordement du Pacifique au Canada central par un chemin de fer transcontinental²³.

Le 28 mars, George-Étienne Cartier dépose aux Communes la demande de la Colombie-Britannique sous forme de résolution. Le gouvernement présente l'éventualité sous l'angle du romantisme et de l'inévitabilité à portée de bourse. M. Cartier fait remarquer à la Chambre que, « s'il a fallu soixante ans à nos voisins [américains] pour étendre leurs frontières jusqu'au Pacifique, la jeune Puissance y sera arrivée en une dizaine d'années [...] Nous avons besoin d'un territoire maritime si nous voulons que la Puissance devienne une nation forte. » Charles Tupper affirme pour sa part que « [g]râce à Dieu et aux dons de la nature, le Parlement a le pouvoir » de prendre en main cette question. Le conservateur ontarien, prédit un conservateur ontarien, donnera au Canada « des ports comme Venise et Amsterdam ». Le ministre des Douanes Leonard Tilley déclare craindre que, si on ne donne pas suite à l'offre, « cette colonie risque de faire un jour partie de l'Union américaine ». Le ministre des Finances Francis Hincks résume l'argumentation du gouvernement en avançant que la construction d'un chemin de fer du Pacifique pourrait être prise en charge par l'entreprise privée aidée par « des concessions de terres et des subventions généreuses ». L'engagement pris envers la Colombie-Britannique, assure M. Hincks à la Chambre, « coûtera [au Canada] quelque chose comme 100 000 \$ par an²⁴ ».

21. 21 mars 1871.

22. 13 mars 1871.

23. Voir Margaret A. Ormsby, *British Columbia: a History*, Toronto, Macmillan, 1958, et Jean Barman, *The West Beyond the West*, Toronto, University of Toronto Press, 1991.

24. Toutes les citations sont du 28 mars et du 1^{er} avril 1871.