

min dans la Colombie anglaise sans avoir ces rails sur les lieux. ”

En cela je partage l'opinion de l'honorable monsieur.

M. MACKENZIE. Cette approbation est très tardive.

Sir CHARLES TUPPER. L'honorable monsieur n'a aucune raison de faire cette affirmation. Je crois qu'il me permettra peut-être de dire en passant, qu'elles auraient été tout aussi utiles si elles n'étaient pas restées si longtemps sans abri à la Colombie anglaise. L'honorable monsieur disait de plus :

“ Il y en a cinq milles tonneaux dans la Colombie anglaise, et si nous nous sommes trompés en les envoyant dans cette province, nous nous sommes trompés de bonne foi, dans notre vif désir de prouver au peuple de la Colombie anglaise que nous désirions remplir nos engagements à son endroit, que nos discours n'étaient pas de vaines promesses et que nous désirions nous mettre dans une position telle qu'il ne pourrait se méprendre sur nos intentions. ”

Eh ! bien, monsieur, en 1877, après une autre année d'expérience, l'honorable monsieur expliquait encore son programme de l'administration au sujet de ces travaux. Il disait :

“ L'ancienne administration en signant la convention par laquelle la Colombie anglaise fut admise dans la Confédération, prit l'engagement explicite de construire le chemin de fer à travers le continent depuis le lac Nipissingue à l'est jusqu'à l'océan Pacifique à l'ouest, dans un nombre d'années déterminé. Lorsque l'administration actuelle monta au pouvoir elle comprit que, comme toutes les obligations de traités, celle-ci lui imposait certains devoirs d'administration et de gouvernement qu'elle n'avait pas le droit de négliger et qu'elle était obligée de mettre ce projet à exécution dans la mesure des ressources du pays.

“ Tous les efforts de l'administration, depuis cette époque jusqu'à ce jour, ont été dirigés vers l'accomplissement de cette tâche de la manière qui lui paraissait la plus pratique et la plus facile, en tenant compte des difficultés à vaincre et des dépenses à encourir. ”

L'acte de 1874 décrète que 20,000 acres de terres seront données en propre, comme

paiement partiel des entreprises, et \$10,000 en argent par mille — les terres étant, quant aux deux tiers, sujettes à certaines dispositions de l'acte — et que des soumissionnaires seront invités à dire quelle somme additionnelle ils demanderont, payable par l'Etat dans 25 ans à 4 pour cent avec garantie.

J'ai dit l'année dernière, en comité des subsides, au sujet de cet article, que nous avions, ou que nous allions — j'oublie lequel — annoncer dans les journaux d'Angleterre et du Canada, que nous pensions pouvoir, vers le mois de janvier 1877, être prêts à demander des soumissions et à fournir des profils de la ligne. Je crois que c'est au commencement de juillet ou plus tôt même, ce doit avoir été en juin. Toujours est-il que nous voulions donner cet avis public, afin que les entrepreneurs se proposant de soumissionner pussent avoir le temps de visiter le pays pour en juger par eux-mêmes. Je n'avais personnellement aucun doute qu'une visite dans la région des prairies, sinon dans le pays qui s'étend à l'est des prairies au lac Supérieur, convaincrerait ceux qui pourraient se proposer de soumissionner, que, non-seulement il y a le long de la route une grande étendue de bonne terre, mais que les difficultés physiques à rencontrer ne sont pas aussi sérieuses que celles qu'on pourrait raisonnablement s'attendre à rencontrer dans le centre de ce continent.

“ Je ne crois pas que l'avis donné ait produit grand résultat en ce sens. Je crois que quelques personnes ont visité le pays ; des agents de compagnies anglaises sont venus à Ottawa ; quelques autres sont allés à l'agence du gouvernement de Londres, pour examiner les plans et les profils, ainsi que l'Acte du Parlement en vertu duquel les entreprises sont données ; mais, en conséquence des difficultés qu'éprouvent par tout l'univers, les entreprises de chemin de fer, la saison ne pouvait guère être considérée comme propice pour lancer le prospectus d'une entreprise de cette importance projetée dans des régions comparativement, je pourrais même dire complètement inconnues. ”

“ Comme je l'ai dit plus haut, le gouvernement n'a pu se procurer les profils, pour le mois de janvier. Mais aussitôt qu'ils ont pu être terminés, ils ont été envoyés à Londres. Depuis plusieurs mois ils sont exposés dans le bureau des chemins de fer au ministère, et je crois que tout le profil depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique, s'il n'est prêt à l'heure qu'il est, sera bientôt terminé, c'est-à-dire sur les deux routes, dont l'ex-