

toria, £760,211, faisant un total de £1,144,211. A l'exception de ce dernier ouvrage, aucune partie de l'aide proposée de £2,000,000 en bons privilégiés n'est disponible pour les pressants besoins qui viennent d'être énumérés, et la certitude de la perte que doit produire tout prolongement du chemin avant que des moyens aient été trouvés pour pourvoir au matériel roulant additionnel et aux gares d'évitement extra, nécessaires à son exploitation profitable, expliquera suffisamment la demande actuellement faite au parlement. Par l'acte de la dernière session, la compagnie était autorisée à prélever une somme n'excédant pas £2,000,000, devant être dépensée seulement sur les nouveaux travaux. A cette époque les sections entre Stratford et Brockville, une distance de près de 300 milles, n'avaient pas été ouvertes, et l'on entretenait de grandes espérances sur la fécondité de cette portion du chemin. Ces espérances, pour plusieurs causes, parmi lesquelles celles qui viennent d'être mentionnées ne sont pas les moins saillantes, n'ont pas été réalisées, et le but du bill actuel est d'enlever toutes restrictions imposées à la compagnie sur le prélèvement des fonds, afin de lui permettre de pourvoir et d'exploiter le chemin efficacement. Le gouvernement, en justice pour les sections du pays intéressées, croit de son devoir d'insister sur les conditions primitives acceptées par la compagnie, de poursuivre le chemin à l'ouest jusqu'à Sarnia, et à l'est jusqu'à la Rivière du Loup; mais par voie de compensation il recommande à la législature que toute réclamation pour intérêt sur la garantie soit ajournée jusqu'à ce que la compagnie reçoive un retour sur ses déboursés. Dans le mémoire soumis par la compagnie et imprimé avec les autres états, ses difficultés sont exposées d'une manière claire et énergique, mais en même temps il est donné une forte assurance qu'un secours comme celui qui est offert par le bill lui permettra de compléter le chemin et de se soustraire à ces difficultés. Par la construction de la ligne de Sarnia au golfe St. Laurent et à l'Atlantique, le Canada aura obtenu un résultat positif et précieux et aura atteint le grand objet pour lequel la garantie a été donnée. Si cet objet peut être obtenu sans perte, ce sera une source de congratulation pour tout le monde. Si, au contraire, il n'en était pas ainsi, le gouvernement espère avec confiance que la législature n'hésitera pas à exercer la plus grande indulgence envers la compagnie relativement au prêt. On a dit que les capitalistes anglais, en plaçant leurs fonds dans cette entreprise, couraient volontairement le hasard ordinaire du gain ou de la perte, et que les engagements de la province sont clairement définis et limités par décrets parlementaires. Cela est strictement vrai. Cependant, personne ne peut lire le prospectus qui présente ce projet au public anglais, ou référer au rapport de lord Elgin, qui y est spécialement mentionné, écrit dans son style le plus puissant, et décrivant en termes brillants les perspectives du Canada, ou se rappeler la manière dont le gouvernement du jour présentait cette entreprise au monde, sans voir que des représentations venant d'autorités aussi haut placées donnaient à ce projet gigantesque un caractère qui le mettait en dehors de la catégorie des spéculations ordinaires. Ce n'était pas une sordide spéculation fondée sur des prix de famine,—ce n'était pas un trafic honteux en gains illicites,—ce n'était pas un projet pour s'enrichir des sueurs et des larmes et du sang de l'esclave. C'était et c'est une noble entreprise intimement liée aux espérances du Canada, qui devait grandir de notre agrandisse-