

du commencement à la fin, que le chemin fut sous la surveillance immédiate du gouvernement, sans l'intervention d'un entrepreneur, ou sous la direction d'un entrepreneur avec la surveillance d'un agent du gouvernement.

M. Dawson résigna l'an dernier ses fonctions, et M. Grant, de cette ville, fut nommé surintendant. Il fallut consacrer beaucoup de temps à examiner et payer les anciens comptes. On constata que plus de \$150,000 étaient dues, sans pouvoir obtenir les pièces justificatives voulues. Il fut tout à fait impossible de se procurer une partie considérable des pièces justificatives nécessaires; il y avait pour tout document une déclaration de M. Dawson, comportant que telles sommes étaient dues. On peut ainsi imaginer l'inextricable confusion dans laquelle les affaires du chemin se trouvaient ainsi.

Nous conti nuâmes le contrat presque par nécessité durant l'année, sous la surveillance d'un nouvel officier, en prenant les mesures qui pouvaient assurer l'exécution du service le mieux possible. Après avoir reçu les rapports du surintendant sur l'exploitation du chemin, et sur la difficulté de déterminer les passagers à suivre cette route, le gouvernement décida qu'il était parfaitement inutile d'essayer de tenir la route dans sa condition actuelle, pour le transport des passagers et du fret. Nous avons, en conséquence, annulé le contrat, mais nous avons pris, néanmoins, les mesures voulues pour continuer le service ordinaire de la maille sur différents points le long de la ligne, et pour donner certaines commodités à nos ingénieurs et autres, de manière à maintenir un petit corps d'hommes sur la route, en rapport avec l'exploration du chemin de fer du Pacifique, et sous le contrôle immédiat de ces officiers.

La plupart des immigrants qui se sont rendus à Manitoba étaient des Islandais et des Mennonites, qui payèrent en grande partie leurs frais de voyage, et choisirent leur propre route. Le gouvernement leur donna l'aide ordinaire, et il est évident que tous les passagers qui pourront se rendre en chemin de fer jusqu'à la Rivière-Rouge, puis descendre en bateau, préféreront cette voie à toute autre. Tout en désirant avoir le plus tôt possible un chemin sur notre territoire, que les immigrants pourront

suivre pour se rendre dans cette province, il est évident que nous ne pouvons pas forcer les gens à suivre une route longue et désagréable, pour faire comme l'honorable député l'a raconté, un voyage quelque peu pénible, lorsqu'ils peuvent franchir la même distance aussi économiquement et dans la moitié ou le tiers de temps.

L'hon. préopinant a été, toutefois, mal avisé, selon moi, en choisissant un temps aussi peu opportun pour discuter la question du chemin de fer du Pacifique. Il n'a nullement compris le plan du gouvernement—je ne dirai pas qu'il l'a représenté sous un faux jour, car je ne pense pas que l'honorable député voudrait se prêter à un acte semblable. Le gouvernement se proposait tout simplement, pendant la construction du chemin, d'utiliser une grande partie des nappes d'eau qui pourraient servir au passage des bateaux.

Et s'il était impossible, vu la pauvreté du pays, de continuer avant quelques années la construction de la voie entre ces deux points, ils auraient 64 milles de chemin de fer depuis le lac Supérieur jusqu'à l'angle nord-est du Lac des Mille Lacs, une communication semblable étant ouverte entre la Rivière-Rouge et le Portage du Rat depuis l'extrémité occidentale, de sorte qu'ils seraient en état de pouvoir amener les deux extrémités de la province à une petite distance l'une de l'autre. Je ne pense pas qu'il soit possible au gouvernement, lors même que le Parlement voudrait fournir l'argent, de construire la partie intermédiaire dans moins de quatre ans. Je crois qu'il est très-important d'utiliser pendant cette période une navigation presque non interrompue d'environ 2 à 300 milles. Dans l'intervalle, la voie ferrée serait construite sur la ligne véritable vers l'ouest jusqu'à Fort-Garry, et je pourrai dire à mon honorable ami qui a parlé sur ce sujet d'une manière inconsidérée,—il n'en pouvait être autrement, n'ayant aucun renseignement sur le sujet,—que la voie trouvée depuis par les ingénieurs, loin à l'ouest, et au sud de la route Népigon, lui était de beaucoup supérieure tant pour le nivellement que pour la facilité de la construction, tandis qu'elle passait à travers un pays beaucoup plus propre à la colonisation.