

Québec et Montréal prenant un accroissement extraordinaire, et des villes pleines d'avenir surgissant le long de son parcours.

M. Smith disait encore : Sir Alexander MacKenzie a tracé en grosses lettres vermillonnées, cette courte inscription sur les rocs du Pacifique : " Alexander MacKenzie, du Canada, par terre, le 22 juillet 1794. " Quel sera le premier ingénieur qui gravera sur les Montagnes Rocheuses : " Ce jour, l'ingénieur A. B. C. conduit la première locomotive à travers les Montagnes Rocheuses. "

MM. F. A. Wilson et Alfred B. Richards publiaient presque en même temps (1850), un livre assez considérable sous la rubrique : *Britain redeemed and Canada preserved*. Ils nous représentent l'Angleterre chère de dettes, souffrant d'un surplus de population d'au moins 5,000,000 d'âmes, ravagée plus que jamais par la plaie du paupérisme, menacée d'une crise commerciale, et ne pouvant échapper à un désastre imminent et à un terrible mal social, que par cette grande entreprise qui devait raviver le commerce anglais, offrir un placement avantageux aux capitaux et attirer dans notre pays une affluence énorme de population anglaise.

Evidemment, ces deux publicistes n'auraient jamais formé partie de l'école de Manchester. Car, ils ont la plus haute idée de l'importance du Canada et ils croient que l'exécution d'un chemin de l'Atlantique au Pacifique aurait pour effet de river son avenir aux destinées de l'empire, de perpétuer l'union coloniale et de nous rendre à jamais indépendants des Etats-Unis. Comme M. Smith, ils suggèrent que l'on transplante des colonies pénales dans l'ouest, dans le but d'exécuter les immenses travaux du chemin.

L'année suivante (1851), M. Allan MacDonell publiait à Toronto un brochure intitulée : *A railroad from Lake Superior to the Pacific, the shortest, cheapest and safest communication for Europe with all Asia*. Le titre de l'ouvrage indique parfaitement le but de l'auteur, et quoique cette étude n'ait que 16 pages, petit texte, elle contient, sous une forme extrêmement concise, tous les arguments que l'on pouvait faire valoir en faveur de l'entreprise. C'est pour la première fois probablement que cette importante question était aussi habilement traitée par une plume canadienne.

M. MacDonell calculait que 1700 milles séparaient le Lac Supérieur du Pacifique et que le chemin pourrait se construire, au coût d'environ \$20,000 par mille, moyennant la somme totale de \$35,000,000. Cette évaluation était bien trop modérée, puis que le chemin nécessitera une dépense trois fois plus considérable.

Le pays qui ne portait pas ses vûes si haut, ne prêta guère d'attention à une entreprise aussi gigantesque. Aux yeux d'un grand