

En conséquence, le compte rendu officiel des débats de la Chambre des communes commence avec la deuxième session de la troisième législature de 1875⁵.

Si la réforme du processus politique était un sujet agréable pour le nouveau gouvernement, la responsabilité de la construction du chemin de fer du Pacifique devant relier la Colombie-Britannique à l'Ontario, ne l'était pas. Les conditions d'union relatives à l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération, conditions négociées par le gouvernement Macdonald en 1871, renfermaient des dispositions généreuses quant au parachèvement d'un chemin de fer transcontinental. La ligne de chemin de fer devait être amorcée dans les deux ans suivant l'Acte d'Union, soit en juillet 1873, et devait être terminée dix ans plus tard, soit en juillet 1881. D'après les témoignages, même les délégués de la Colombie-Britannique ont été surpris par les promesses du gouvernement fédéral au sujet du chemin de fer. M. Cartier, ministre responsable de la négociation des conditions entourant le chemin de fer, avait promis que cette entreprise serait menée à bien sans augmentation d'impôt! Dès l'annonce de ces conditions, l'opposition libérale a été atterrée par ces engagements en faveur du chemin de fer, engagements qu'elle a qualifiés d'irresponsables et de ruineux. Elle avait combattu les plans du gouvernement Macdonald en matière de transport tout au long des sessions parlementaires de 1872 et 1873, mais en vain. Elle avait été témoin de la faillite de la compagnie retenue pour construire le chemin de fer en raison de son incapacité à recueillir les capitaux privés nécessaires en Angleterre. Elle avait vu le gouvernement qui avait parrainé le chemin de fer tomber en disgrâce et partir. Maintenant, il devait assumer l'immense responsabilité de mener à bien le projet de chemin de fer du Pacifique.

En 1874, la gestion du projet semblait plus que jamais un fardeau. Un ralentissement de l'économie en Amérique du Nord avait fait fondre les recettes gouvernementales canadiennes et deux ans d'attente avaient durci les exigences de la province de la Colombie-Britannique pour que soient respectées intégralement les conditions concernant le chemin de fer. Le gouvernement de Victoria insistait sur le fait qu'elles représentaient une obligation solennelle pour le gouvernement fédéral. On procédait, il est vrai, à l'arpentage de la ligne, mais dans les montagnes de l'Ouest, cela a fait ressortir ce que la plupart des gens soupçonnaient, soit que la construction d'un chemin de fer jusqu'en Colombie-Britannique représentait, pour reprendre les propos de l'ingénieur en chef du projet, une tâche « d'une ampleur formidable ».

Aux prises avec ces conditions inhospitalières, le gouvernement Mackenzie, à son arrivée au pouvoir, a décidé de poursuivre l'arpentage surtout dans la région rocheuse située au nord et à l'ouest des Grands Lacs, d'ouvrir des routes à l'ouest du lac Supérieur notamment en améliorant la route Dawson, et d'obtenir de l'autre partie au contrat un certain assouplissement des questions touchant le chemin de fer.

À cette fin, il a envoyé en Colombie-Britannique en mars 1874 un jeune avocat de Toronto qui n'avait pas réussi à se faire réélire en janvier. James Edgar devait offrir de construire une cale sèche pour la base navale d'Esquimalt, sur l'île de Vancouver, en contrepartie de concessions de la part de la Colombie-Britannique. Manifestement, la construction de la ligne ne pourrait être réalisée en l'espace de 10 ans. L'arpentage serait poursuivi avec énergie, étant entendu que la construction suivrait aussi rapidement que possible. Ottawa

⁵ Pour un compte rendu détaillé de la controverse concernant le compte rendu officiel des débats, voir David Farr, « La reconstitution des premiers débats du Parlement du Canada », *Revue parlementaire canadienne*, vol. 15, n° 1 (printemps 1992), p. 26 à 32.