

vastes territoires inexplorés, et d'ouvrir à l'Europe commerciale comme à l'Amérique elle-même la route la plus courte, la plus prompte et la meilleure pour atteindre les sources inépuisables des richesses de l'Asie.

Je n'insisterai pas sur la sagesse de la politique qui a acquis à la Confédération, l'immense et fertile Nord-Ouest, et ce merveilleux pays de la Colombie, parce que personne aujourd'hui ne la met en doute. Mais il est résulté, de ce développement de forces, des obligations sacrées auxquelles nous ne devrions jamais avoir paru vouloir nous soustraire. La page de nos livres officiels qui témoigne de notre tentative d'échapper aux engagements pris, sera toujours une page sombre, et quand l'histoire parlera, le fait le plus saillant de l'époque de notre vie nationale, sera peut-être l'événement qui nous a préservés de cette flétrissure et de ce malheur, je veux dire le retour du parti conservateur à la direction des affaires. Je sais que pour pallier leur impuissance, nos adversaires ont cherché à persifler l'administration qui avait promis la construction du Pacifique canadien en dix ans. Mille et mille fois dans cette enceinte, dans leurs journaux, sur les *hustings*, ils ont déclaré cet engagement absurde, ridicule et impossible, et des hommes pour qui je ne puis manquer, pourtant, d'avoir la plus grande déférence, ou égard à leur caractère et à leur haute intelligence, se sont laissés entraîner par ces errements de leur parti à faire les déclarations les plus solennelles et les prophéties les plus sombres, prophéties que les événements ont toutefois complètement démenties.

Il y avait déjà cinq années que nous nous étions engagés envers la Colombie à construire le Pacifique en dix ans, quand l'honorable député de York-Est, alors premier ministre, disait dans cette Chambre :

«Laissez moi vous dire, quant à l'entreprise elle-même, que j'ai toujours été en faveur de la construction d'un chemin de fer à travers le continent mais je n'ai jamais cru qu'il nous était possible d'exécuter cette entreprise dans la période de temps à laquelle l'honorable monsieur avait lié le parlement et le pays. Je crois que cet engagement était un acte de folie, de profonde insaïté politique, qui n'a pas, que je sache, de parallèle dans ce pays ou tout autre. Comme je l'ai fait observer, il nous a fallu, dans ces circonstances, lutter contre les difficultés que nous avait léguées l'administration précédente. J'ai constaté après un sérieux examen qu'il serait comparativement facile de connaître la nature probable du sol de la prairie qui s'étend du lac des Bois à l'est jusqu'aux montagnes Rocheuses, mais que ce serait un travail herculéen de se rendre compte exactement de la nature de la région de la Colombie-Britannique et de celle qui s'étend depuis le lac des Bois à l'est, jusqu'au Nipissingue.»

Travail herculéen ! je signale le mot et l'accepte pour décrire d'un seul trait l'immense succès qui a couronné la politique du chef du parti conservateur, et la confiance intelligente de ceux qui l'ont appuyé. Oui, en 1871, le projet de construire le Pacifique était de l'audace sublime. Il révélait le coup-d'œil sûr de l'homme ou des hommes qui l'avaient conçu. Mais en 1876, il ne devait plus y avoir de doute, quand le premier ministre avait déjà à sa disposition des informations précises. Des relevés d'explorations détaillés avaient été faits si nous pouvons en juger par l'état suivant de leur coût qui se trouve dans les livres bleus :

Section à l'est des Montagnes Rocheuses:—		
Explorations au 30 juin 1872.....		\$194,125 40
do do 1873.....		345,967 52
do do 1874.....		199,156 29
do do 1875.....		290,873 82
do 30 déc. 1875.....		246,769 13
Total.....		\$1,276,892 16

Section des Montagnes Rocheuses:—		
Explorations au 30 juin 1872.....		\$295,302 —
do do 1873.....		215,850 —
do do 1874.....		111,068 —
do do 1875.....		183,656 —
do 30 déc. 1875.....		204,137 —
Total.....		\$1,010,015 38
Grand total.....		\$2,286,907 54.

Est-il besoin que je mette en regard les théories, la confession d'incapacité du parti libéral en 1876; et l'action du parti conservateur et ses résultats en 1885 ou neuf ans après ?

M. CHAPLEAU

En 1876, le chef du gouvernement annonçait à la Chambre que les travaux sur la ligne principale du Pacifique étaient rendus au point suivant :—À l'est de Fort William, 22 milles de terrassement; vers le lac Shenandowan, 13 milles de terrassement; à l'est de la rivière Rouge, 25 milles de terrassement, en tout 60 milles. Remarquez bien : pas une lisse posée, pas un morceau de fer; seulement le terrassement. Trois ans plus tard, c'est-à-dire en décembre 1878, voici quel était l'état des travaux sur la ligne principale du Pacifique :

De Fort-William à la Rivière-des-Anglais, 50 milles avec rails et 53 milles de terrassement; de Lacrosse à Selkirk, 75 milles avec rails; de Keewatin à Lacrosse, 36 milles de terrassement à demi complété. C'est-à-dire qu'en cinq ans le gouvernement Mackenzie avait réussi à terminer 135 milles de chemin de fer, et à en terrasser en partie 89 milles. Mais le pays avait déjà déboursé l'énorme somme de \$10,203,000 pour ces fins. M. le président, je n'aurais qu'à ajouter, par procédé de comparaison, qu'en six ans, le gouvernement actuel a construit et terminé 3,121 milles de la ligne principale et des embranchements du Pacifique. Et pour arriver à ce résultat, il n'a pas même utilisé les explorations coûteuses du gouvernement précédent, dont les tracés ont été mis de côté depuis Callander jusqu'à Port Moody. Bien plus, la compagnie du Pacifique a été obligée de déplacer près de Winnipeg cent milles des cent cinquante bûches en cinq ans à si grands frais par le gouvernement précédent. Ce projet de construire le Pacifique en dix ans que l'on appelait de la folie et de la démeure outrée, inventé par l'incapacité; ce projet qui paraissait irréalisable et qui semblait exiger un *travail d'Hercule* seulement pour la localisation, ce projet, dis-je, s'est tout simplement accompli en six ans sans efforts, sans secousses, sans péril, sans fardeau pour le peuple.

Le dernier gouvernement en construisant le Pacifique, à raison de 150 milles en cinq ans, n'aurait pas pris moins de cent ans pour traverser les montagnes Rocheuses et se rendre à l'océan Pacifique. Et l'on se demande ce que serait devenu l'allégeance de cette belle province de la Colombie à laquelle le gouvernement anglais lui-même n'a pu s'empêcher de donner raison en 1875? Stimulés par le développement merveilleux du pays voisin, la Californie, les citoyens de la Colombie qui savent leur pays aussi bien situé, mieux favorisé, sous certains rapports, appelé à d'aussi grandes destinées que la Californie, n'auraient pas consenti à dormir dans l'attente d'un chemin toujours promis et jamais donné. Ils ont la noble ambition du travail, l'école du progrès est à portée de la main, de l'autre côté du détroit de Fuca, le droit était de leur côté, et ils n'auraient pas manqué de nous faire payer lourdement cette infraction à la foi des traités. Grâce à l'intervention de lord Carnarvon, heureusement, les délais furent étendus jusqu'en 1890. Mais ce n'est pas le gouvernement d'alors qui a sauvé l'honneur du Canada, puisqu'à plusieurs reprises le chef du cabinet tout en acceptant l'obligation de terminer dans les quinze années fixées, la route entre Port-Arthur et l'océan Pacifique, s'est déclaré incapable de terminer la section du lac Supérieur, et je ne sais pas, si le chef actuel de l'opposition n'était pas encore plus énergique dans ses prédictions décourageantes. Pour lui, l'entreprise paraissait tellement gigantesque, tellement fantastique qu'il allait jusqu'à demander le démembrement de la Confédération. Il prononçait le 15 avril 1880, les graves et sinistres paroles qui suivent :

«En 1874, j'avais saisi l'occasion de déclarer mon opinion personnelle relativement au chemin de fer du Pacifique. J'ai dit alors que je croyais impossible l'accomplissement de la convention faite avec la Colombie-britannique; qu'à moins que cette province ne voulût être raisonnable et qu'elle ne consentît à mitiger les conditions, je ne voyais aucun espoir de les remplir, et que, si elle insistait à se séparer par suite du défaut d'accomplissement des conditions de l'acte d'union, je serais un des premiers à dire : Qu'elle s'en aille plutôt que de ruiner le pays en tentant d'accomplir une impossibilité. Je n'ai jamais changé d'opinion sur ce point, et chaque année qui s'est écoulée depuis, n'a fait que me montrer davantage la sagesse et la vérité de cette manière de voir.»