

En 1850, il livra ce travail à la publicité sous la forme d'une brochure. Le pays ne possédait alors que quelques tronçons de chemin de fer et le major Carmichael Smith demandait hardiment la construction d'une voie ferrée, d'un océan à l'autre, depuis Halifax jusqu'à la rivière Fraser, dans la Colombie Britannique.

Il calculait que 2,935 milles séparaient les deux océans, soit : 635 milles d'Halifax à Québec, 1200 de Québec à Fort Garry et 1150 de Fort Garry à la rivière Fraser. La première section devait coûter £5,000,000, la seconde £10,000,000 et la troisième £10,000,000. M. Smith eût pu rendre cette évaluation sur le coût de l'entreprise plus exacte, s'il eut été mieux renseigné sur la longueur du trajet que le chemin devait parcourir, car il abrégait la distance de plusieurs cents milles, puisque de Montréal à l'embouchure de la rivière Fraser seulement, elle est d'environ 3000 milles.

L'auteur envisageait la question surtout au point de vue impérial, et dans son langage énergique, il appelait le chemin : *the great link required to unite in one powerful chain the whole english race*. Il était selon lui de la plus haute importance pour l'Angleterre de construire cette route comme devant lui assurer pour toujours une libre communication avec ses possessions orientales. L'Angleterre pouvait entreprendre l'exécution du chemin de concert avec la Compagnie de la Baie d'Hudson et ses colonies britanniques, et l'on aurait nommé un bureau de direction générale, formé de 15 commissaires, dont 3 de l'Angleterre, 3 de la Compagnie de la baie d'Hudson, 3 du Canada, 3 du Nouveau Brunswick et 3 de la Nouvelle-Ecosse. Et les travaux se seraient faits sous son contrôle par une compagnie intitulée : " La compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Pacifique."

M. Smith voulait combiner la construction du chemin avec un système d'émigration, qui aurait eu pour but de déverser le trop plein du peuple anglais dans nos solitudes de l'ouest. Mais conformément à une idée fort populaire à cette époque, il suggérait de faire exécuter le chemin par des détenus qui, au lieu d'encombrer les prisons anglaises, auraient été employés aux terrassements de la route, dans ces régions éloignées. Leur surveillance se serait faite par des soldats, dont le licenciement, au bout de dix ans, aurait coïncidé avec l'octroi gratuit de lots de terre qu'ils auraient cultivés.

M. Smith faisait encore une description très encourageante du pays que devait sillonner cette grande artère intercontinentale. En signalant l'importance de cette entreprise, il nous représentait le pays complètement métamorphosé sous son influence, les plaines de l'ouest changées en de fertiles campagnes, Halifax,