

pays, de faire voir que nous sommes assez hommes pour ouvrir et occuper cette vaste région et de voir à ce que nous tirions le meilleur parti possible de l'héritage que nous avons reçu, de façon à ce que nous puissions le transmettre en entier à nos enfants, pour que nous établissions dans ce pays une population saine, une population anglaise prospère, vivant à l'ombre du drapeau britannique sous lequel ils sont nés, dans les anciennes provinces et dans les vieux pays. Nous n'avons rien à craindre pour l'avenir du pays. Dans quelques années nous n'aurons pas besoin d'y envoyer de volontaires si nous savons développer ses grandes ressources naturelles. Je suis sûr que chacun sera fier de ce qui a été fait en vue de son développement ; que chacun de ceux qui ont voté en faveur du chemin de fer du Pacifique canadien, pour l'appuyer l'année d'après, et chacun de ceux qui appuient la proposition actuellement soumise, aura la satisfaction de savoir que ses enfants et les enfants de ses enfants diront : Ceux là étaient des hommes de leur temps.

M. CHAPLEAU : M. le Président, je prie les honorables membres de la Chambre, de vouloir m'accorder leur indulgence au cours des observations que j'ai à présenter sur la grande question qui fait l'objet de ces résolutions. Mes remarques embrasseront un vaste champ et seront en quelque sorte une revue de tous les débats qui ont eu lieu depuis le commencement de cette colossale entreprise. Je devrai revenir fréquemment aux discussions qui ont eu lieu précédemment, et pour cette raison ainsi que pour d'autres motifs, je ferai appel à l'indulgence de la Chambre et je prierai les honorables messieurs de me permettre de faire usage, plus qu'il n'est d'habitude de le faire, plus même que le règlement et les coutumes de la Chambre ne le tolèrent, des notes qu'il m'a fallu prendre pour pouvoir arriver à traiter comme il le mérite le vaste sujet qui occupe en ce moment l'attention de la Chambre.

A quelques milles de Montréal, dans le comté représenté par mon honorable ami le député de Jacques-Cartier, se trouvent une paroisse et une petite ville qui portent un nom allégorique. C'était un prophète que ce brave Cavalier de La Salle qui laissait Montréal, en 1679, pour se rendre en Chine, et qui baptisait du nom de Lachine le point d'où il s'élançait dans ses courses aventureuses, après avoir remonté les flots bouillonnants des rapides qui portent ce nom. Il s'écoula deux siècles avant que le rêve de de La Salle se réalisât, mais il s'est réalisé ; et le sifflet strident de la locomotive a réveillé les déserts silencieux des montagnes Rocheuses, auxquelles était arrivé en 1732, après mille périls, un autre Canadien, appartenant à la grande famille qui a fondé la paroisse natale de mon ami, le député de Richelieu, l'aventureux Gaultier de Varennes, explorant ce mystérieux continent par ordre du gouverneur de la Nouvelle-France, le marquis de Beauharnois, dont le nom a été donné à l'un des plus beaux comtés du Bas-Canada. Heureuse et singulière coïncidence que celle-là ! Trois noms canadiens, qui ont survécu pendant deux longs siècles, sont intimement liés à la grande idée que la route la plus directe, la plus courte et la plus facile entre l'Europe et l'Asie devait se trouver sur le territoire canadien. Ceci me rappelle une phrase de lord Carnarvon, dont le sens prophétique doit avoir frappé ceux qui l'ont lue dans le temps. S'adressant à la Société Royale de Géographie, à Londres, en 1859, lord Carnarvon disait :

On peut raisonnablement s'attendre à l'ouverture d'une ligne régulière de communications qui, ayant son point de départ à la Nouvelle-Écosse et sur les côtes du Nouveau-Brunswick, passera à travers le Canada, et touchant aux établissements de la Rivière Rouge, se dirigera à travers les prairies vers le défilé du Vermillon, pour se terminer aux régions arides de la Colombie-Anglaise, et créera de nouveaux centres de civilisation et contribuera à raffermir nos intérêts et nos sentiments nationaux.

Avant lord Carnarvon, un homme éminent, le major Robert Smith, en 1849, si je ne me trompe, faisait en termes brillants, le tableau des destinées de la nation anglaise. La citation est tirée d'une publication dédiée à Haliburton, mais

adressée en réalité au duc de Wellington, au sujet des communications des colonies par voies ferrées :

Sa Grâce s'est-elle jamais figuré les essais d'êtres humains s'élançant d'Halifax, du Nouveau-Brunswick, de Québec, Montréal, Bytown, Kingston, Toronto, Hamilton, et les établissements de la Rivière-Rouge, traversant les montagnes Rocheuses de l'Orégon avec les produits de l'occident pour les échanger contre les richesses de l'orient. Sa Grâce s'est-elle jamais représenté l'océan Pacifique sillonné en tous sens par les navires de toute description, à voiles et à vapeur, de nos magnifiques colonies de la Nouvelle-Zélande, de la Terre de Van Diemen, de la Nouvelle-Galles du Sud, de la Nouvelle-Hollande, de Bornéo, de la côte occidentale de la Chine, des Iles Sandwich, et de mille autres localités portant tous dans leurs flancs les riches produits de l'orient, et les débarquant au seuil de l'occident pour être transportés et distribués dans toute l'étendue de nos provinces de l'Amérique du Nord ou délivrés en trente jours dans les ports de la Grande-Bretagne ? Sa Grâce a-t-elle réfléchi que l'Angleterre doit au génie inventif de ses enfants, les fondations de sa grandeur commerciale ? Nous ne nous arrêtons pas à affirmer qu'elle ne conservera la prééminence dont elle est fière qu'à la condition de se tenir de vingt ans en avant de toutes les autres nations dans la pratique des arts mécaniques ? * * * Sa Grâce enfin a-t-elle jamais songé à l'existence future d'un grand chemin de fer national, reliant l'Atlantique au Pacifique ? Si Sa Grâce ne l'a pas fait encore, qu'elle le fasse à présent. Que le peuple de la Grande-Bretagne, que les ministres des colonies le fassent aussi ! Aucun pays ne peut sans trouble jouir des avantages dont l'Angleterre est favorisée. Elle ne peut non plus les conserver sans de grands efforts. Ses richesses accumulées ne peuvent rester inactives, elles ne sauraient le faire. Mais l'entreprise projetée possède un titre plus propre encore à attirer notre attention. C'est l'important anneau destiné à compléter la chaîne puissante qui doit resserrer toute la race anglaise. Que nos rois de chemins de fer et d'usines, que nos princes du commerce, que nos propriétaires millionnaires, que les esprits actifs et entreprenants de notre époque, que nos grands réformateurs et nos hommes d'État modernes, dont un grand nombre prêchent par tout le pays que l'économie seule peut sauver l'État, que tous daignent condescendre pour quelques moments seulement, à l'étude de l'entreprise projetée.

Nous pouvons aujourd'hui, de cette enceinte, nous adresser à l'Angleterre, et lui dire : Ce que l'on vous demandait alors à vous la métropole, pour maintenir votre prééminence et pour unir par un lien puissant vos immenses colonies, nous l'avons fait nous-mêmes et nous l'avons fait seuls. Nous l'avons fait par le secours de nos hommes d'État, et par l'entremise des princes de la finance du Canada. Ils ont, il est vrai, obtenu un peu de cette immense richesse accumulée par votre admirable génie, mais nous avons garanti ces avances mêmes d'une manière inattaquable.

En traitant la question du Pacifique canadien, on doit se rappeler que c'était en fait de chemin de fer, et comme entreprise unique, le plus grand projet qu'eût encore enfanté le monde. Il peut exister des réseaux de voies ferrées plus considérables, tel que le chemin de fer de la Pennsylvanie, composé de plusieurs lignes, résultant d'entreprises isolées, et plus tard réunies ; et il n'est pas impossible que quelques gouvernements européens aient pu, avec le temps, ajouter un plus grand nombre de milles au réseau de chemins de fer qui recouvrent leur territoire. La France, par exemple, a déboursé jusqu'à présent au delà de \$300,000,000 pour 9,000 milles de voies ferrées ; l'Autriche a garanti \$250,000,000 sur 3,694 milles ; mais en aucun pays du monde on n'a encore entrepris, d'un seul coup, la construction de 3,000 milles de chemins de fer, dont cinq ou six cents milles, ayant à traverser une région montagneuse, présentent des difficultés presque insurmontables. Cette vaste conception, qui relève notre position, au milieu des nations du monde, qui nous rend les égaux de nos fiers et puissants voisins, ne devrait pas être rapetisée ni dénigrée par ceux qui sont le plus intéressés à sa réussite, par les citoyens de notre Canada. Malheureusement, l'esprit de parti est tel chez nos adversaires, la convoitise du pouvoir est telle que le désir de nuire l'emporte sur le patriotisme, la haine sur l'intelligence, et qu'en certaines questions, on en est venu à ce point que l'on regrette que les désastres que l'on avait prévus ne soient pas arrivés. Le Pacifique canadien est né de deux grandes idées : 1° Le besoin de réunir en un seul empire les colonies anglaises de l'Amérique du Nord comme une barrière à opposer au pouvoir envahissant de la république voisine. 2° L'importance clairement comprise de donner, aux millions d'immigrants qui vont venir, accès aux