

peu à ce que nous lisons dans l'Écriture : " Il y en aura deux sur la place ; on en prendra un et on laissera l'autre " ; et, je pourrais ajouter, sans donner de raison. Il y avait deux routes sur la place, ou plutôt devant le pays ; l'une a été adoptée et l'autre rejetée, et l'on n'a pas donné de raison du choix qui a été fait. Je présume que lorsque la question sera discutée, nous pourrions obtenir quelque renseignement sur les raisons qui ont déterminé ce choix. Le choix d'une route est fait, mais je ne sache pas que nous ayons aucune garantie, à en juger par le passé, que rien de plus que l'achèvement de l'entreprise entre Emory's Bar et Savona's Ferry sera fait sur cette route. On nous dit, plus loin dans l'adresse, que cette route assurera une communication par la vapeur à la capitale de la Colombie britannique. J'aimerais bien pouvoir dire avec le discours du trône que le district de Kamloops, est un " district fertile, " mais d'après ce que j'en sais et puis juger, les mots : " le district fertile de Kamloops " peuvent mettre la Chambre et le pays sous une fausse impression. Le nombre total des cultivateurs et des éleveurs d'animaux, ainsi que le démontre la liste des électeurs, n'est environ que de 69 dans la circonscription électorale de Kamloops ; la liste entière des électeurs ne comprend qu'environ 126 noms. Les districts contigus peuvent être compris sous la désignation du " district de Kamloops, " mais, s'ils le sont, ce district s'étendrait alors à 100 et quelques milles dans diverses directions. J'ai confiance que les entrepreneurs feront de leur mieux pour remplir les conditions du contrat pour la construction du chemin, et que le gouvernement les pressera vigoureusement pour assurer l'achèvement des travaux. Mais, comme je représente ici l'opinion de la Colombie britannique et particulièrement de la partie du pays où je demeure, je dois dire que l'on y est d'avis que le gouvernement n'a pas agi sagement en accordant à des étrangers le contrat pour la construction du chemin. On pense que ce fait s'accorde peu avec la politique nationale, dont le but est de protéger nos concitoyens. Tous les profits que ces étrangers pourront faire sortiront du pays pour s'en aller aux États-Unis et en Chine. On croit aussi que ces gens tireront encore d'autres profits du chemin en forçant leurs employés à acheter leurs

approvisionnements de certains trafiquants ou marchands — s'assurant par là le monopole du commerce — et dans de pareilles circonstances le commerce général ne recevra aucun avantage. Je pense que le parti le plus sage aurait été de donner les contrats à nos concitoyens, afin que, si quelque bénéfice devait en résulter pour les entrepreneurs, ce bénéfice pût rester dans le pays. La question qui se présente ensuite par rapport au choix de cette section, c'est que la rivière a été couverte de glace sur un parcours de quatre-vingts milles en montant, ce qui interdisait tout accès à Emory's Bar. Pendant un mois et plus, aucun steamer n'a laissé West minister ni ne s'est rendu à Yale. Le plus haut point qu'ils pussent atteindre se trouvait à environ quarante milles d'Emory Bar. Notre population s'attendait pleinement à ce que le gouvernement fit quelque chose pour la construction de cette partie du chemin de fer canadien du Pacifique qui se trouve entre Esquimalt et Nanaimo. Par le vote de la Chambre, le gouvernement pouvait adjuger le contrat pour soixante milles de ce chemin, mais il paraît que, pour des raisons qui, je l'espère, pourront être expliqués d'une manière satisfaisante, le gouvernement n'a pas suffisamment pesé l'arrangement pris entre la Colombie britannique, la Grande-Bretagne et le Canada. En 1872, j'ai demandé au ministre actuel des travaux publics si, dans le cas où le gouvernement choisirait la route de Burrard Inlet et de la rivière Fraser, ce dernier construirait la ligne entre Esquimalt et Nanaimo, et la considérerait comme partie intégrante du chemin de fer canadien du Pacifique. Cet honorable monsieur s'est levé de son siège et a répondu distinctement, tant au nom du gouvernement que pour lui-même, que cette ligne serait ainsi considérée et bâtie. En 1873, le gouvernement dont le chef était sir John A. Macdonald nous a fait parvenir un arrêté du conseil nous demandant de réserver une lisière de terre de vingt milles depuis Esquimalt jusqu'au détroit de Seymour. Ceci a été fait, et la réserve a existé depuis ce temps-là jusqu'à ce jour. En même temps, sir John A. Macdonald a fait promulguer un arrêté du conseil déclarant Esquimalt le terminus du chemin. Un autre arrêté fut aussi communiqué à l'ingénieur en