

à la session actuelle pour permettre de l'étudier plus à fond. Il est anormal que le cens électoral, pour le parlement fédéral, soit identique à celui des parlements locaux, qui varie suivant les provinces.

On nous propose ensuite, M. l'Orateur, de passer certaines lois relativement aux sauvages, qui constituent pour nous une sorte d'héritage, et que nous sommes parvenus jusqu'ici, par notre bonne foi et nos bons procédés envers eux, par notre fidélité à remplir les obligations que nous imposent les traités, à conserver comme amis et alliés, au lieu d'en faire nos ennemis acharnés, comme aux Etats-Unis. La disparition du bison, due à une chasse excessive, a porté les sauvages du Nord-Ouest à abandonner en grande partie leurs habitudes nomades et à se livrer davantage aux travaux ordinaires de la vie. Un grand nombre d'entre eux se sont établis sur leurs réserves, et on doit s'occuper de leur venir en aide dans ce genre de vie, nouveau pour eux.

Puis, quant aux sauvages qui sont le plus avancés en civilisation et qui, pendant longtemps, ont vécu dans le voisinage immédiat des blancs, on propose de leur donner une espèce de gouvernement autonome, presque semblable au système municipal qui existe chez les blancs. Je suis sûr qu'un parlement canadien éclairé fera bon accueil à une espèce d'autonomie pour les indigènes de ce pays.

Il n'y a aucune question, M. l'Orateur, à laquelle le peuple de ce pays s'intéresse davantage dans le moment, et à laquelle il s'intéresse davantage depuis très longtemps, que celle de la construction du chemin de fer du Pacifique. Cette œuvre est une œuvre nationale; c'est une entreprise canadienne à laquelle tous les habitants de ce pays sont profondément intéressés. Comme nous le savons tous, le gouvernement et le parlement ont confié à une compagnie le soin de construire ce chemin. Avec une énergie dont nous n'avons encore eu aucun exemple dans le pays, la compagnie s'est mise à l'œuvre pour accomplir la tâche gigantesque qu'elle avait assumée, et je crois qu'il n'y aura qu'une voix dans cette Chambre et dans tout le pays, pour proclamer que la compagnie chargée d'exécuter ces grands travaux a agi honorablement, qu'elle s'est efforcée de remplir fidèlement et énergiquement les conditions de son contrat.

Les travaux de la ligne ont été poussés on ne peut plus rapidement. Sur la longueur totale, depuis Pembroke jusqu'à Port-Moody, soit 2,833 milles, 1,738 milles ont été construits, et il ne reste que 1,095 milles à faire. Et il fait plaisir de constater que la partie du chemin déjà construite et livrée à la circulation a non-seulement rapporté des bénéfices aux entrepreneurs, mais qu'elle a aussi été d'un avantage considérable au pays.

Je ne fatiguerai pas la Chambre en lui donnant de longs détails ou des chiffres nombreux; mais outre les parties du chemin construites dans les anciennes provinces, outre les sections obtenues du gouvernement, outre les sections séparées par la passe, au nord du lac Supérieur, je puis ajouter qu'aujourd'hui le chemin s'étend à l'ouest de Winnipeg jusqu'aux Montagnes Rocheuses, soit une distance de 1,000 milles. Aujourd'hui, toute une petite armée d'ouvriers, comprenant 9,000 hommes, avec tout l'outillage nécessaire à la construction du chemin de fer, machines et chevaux, est occupée à faire disparaître la passe qui sépare les deux parties du chemin au nord du lac Supérieur.

Il est évident, non-seulement pour les honorables membres de cette Chambre, mais encore pour tout le pays, qu'il est de la plus haute importance pour le peuple canadien que la construction de ce chemin soit poussée avec vigueur. Nous savons que le chemin du Pacifique américain vient d'être terminé. Ce chemin sera un rival sérieux pour le commerce transcontinental. Et il y a un autre chemin, le "Union Pacific," en exploitation.

Le développement rapide du Nord-Ouest et la colonisation du pays, l'augmentation de notre commerce et une foule d'autres circonstances rendront nécessaire l'achèvement du

chemin de fer canadien du Pacifique bien avant l'époque d'abord fixée, 1891, et cela, dans l'intérêt du pays et de la compagnie. On espérait dernièrement que le chemin serait achevé en 1886, et je suis certain que si cette espérance se réalisait, il en résulterait les plus grands avantages pour le pays.

Ne perdons pas de vue les avantages que le pays retirera de ce chemin lorsqu'il sera terminé. Si nous songeons que les deux chemins du Pacifique américains ne sont pas des lignes directes, que ce ne sont que des lignes en partie directes qui doivent se raccorder à d'autres pour se rendre au bord de la mer; et si nous songeons que notre chemin sera la seule voie transcontinentale s'étendant d'un océan à l'autre, sous une seule et même administration, et qu'il sera des centaines de milles plus court que les deux autres chemins du Pacifique, quels que soient les raccourcissements qu'il leur soit possible de faire; si nous songeons à tout cela, dis-je, je crois que nous nous apercevrons, que tous les membres de cette Chambre s'apercevront, que le pays et la compagnie du chemin de fer du Pacifique retireront de grands avantages quand cette route sera terminée.

Ce chemin procurera d'autres avantages que nous ne devons pas perdre de vue. D'abord, il traversera une plus grande étendue de terres cultivables que les deux chemins du Pacifique américains. Les terres arables que traversera la partie occidentale du chemin de fer canadien du Pacifique, s'étendent de la longitude 96 à la longitude 114, soit 18 degrés; les terres arables situées sur le chemin de fer américain du Pacifique s'étendent de la longitude 94 à la longitude 105, soit 11 degrés; sur le chemin de fer "Union Pacific," de la longitude 96 à la longitude 105, soit 9 degrés; ce qui prouve qu'il y aura, dans le voisinage immédiat du chemin de fer canadien du Pacifique, lorsqu'il sera terminé, une étendue de terres cultivables beaucoup plus grande que celle traversée par les autres chemins. En outre, la section des montagnes du chemin de fer canadien du Pacifique est beaucoup plus courte que celle de chacun des chemins de fer américains. Ainsi, le chemin de fer canadien du Pacifique traverse une région montagneuse de 600 milles; le chemin du Pacifique américain, une région montagneuse de 900 milles; et le chemin de fer "Union Pacific" une région montagneuse de 1,225 milles.

Ces faits démontrent d'une façon évidente que notre chemin fera une compétition on ne peut plus avantageuse pour le commerce transcontinental et le transport des voyageurs; ces faits démontrent aussi, que le plus tôt le chemin pourra être livré à la circulation, le plus tôt la compagnie et le pays jouiront des avantages dont j'ai parlé.

On ne devait pas s'attendre à ce qu'un chemin destiné à devenir un rival aussi formidable pour ses adversaires, pût être construit sans recevoir une opposition vigoureuse. En conséquence, ces compagnies intéressées se sont liguées contre le chemin de fer canadien du Pacifique. Pour se protéger, les compagnies américaines, ses rivales, ont tenté d'en arrêter les progrès, et ces tentatives ont eu pour résultat d'empêcher la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de vendre raisonnablement ses actions; cela l'a empêchée de vendre ses actions au prix qu'elle espérait, avec raison, réaliser, et qu'elle voulait appliquer à l'achèvement de sa grande entreprise. Malheureusement, la valeur des garanties du chemin de fer américain a été considérablement dépréciée, non-seulement sur le marché de New-York, mais aussi sur les autres grands marchés monétaires du monde—à Amsterdam, à Paris et à Londres—et cette baisse s'est produite juste au temps où le chemin de fer canadien du Pacifique avait besoin des bénéfices qu'il espérait retirer de la vente de ses actions. Pour trancher cette difficulté, la compagnie s'est adressée au gouvernement canadien; elle a déposé entre ses mains une somme d'argent et des garanties suffisantes pour assurer le paiement de trois pour cent des cinq pour cent promis par la compagnie du chemin de fer sur un capital-actions de \$65,000,000. On supposait