

rêts des provinces maritimes et portent un coup mortel au chemin de fer Intercolonial, qui est si intimement lié au bien-être de cette partie du pays. Qu'on le remarque bien, le député d'Annapolis affirme que la première lutte en faveur du prolongement de ce réseau vers l'est s'est livrée, l'année dernière, lorsque le bill a été délibéré en séance du comité. C'est donc au député d'Annapolis et à ceux qui ont combattu avec lui pour le prolongement de chemin de fer vers l'est, que revient le mérite du prolongement du réseau jusqu'à Moncton. Ainsi, l'honorable député, non content de calomnier les députés des provinces maritimes qui siègent à la gauche, dérobe à son leader, le premier ministre, l'honneur et le mérite qui lui reviennent, à titre d'initiateur de ce deuxième réseau s'étendant d'un océan à l'autre. Nous ne savons maintenant, c'est au député d'Annapolis (M. Wade) et à ses collègues de la droite représentant les provinces maritimes qu'il faut attribuer la paternité de ce projet : ce sont eux qui ont conçu l'idée de ce second réseau transcontinental ; le premier ministre leur aurait donc emprunté cette idée et c'est bien à tort qu'aux yeux du pays il passe pour l'auteur de ce projet. Après ce modeste aveu de l'honorable député (M. Wade), il n'est que juste de proposer que le nimbe qui entoure le front du premier ministre, à cet égard, illumine maintenant le front de l'honorable député (M. Wade), puisque c'est à lui, et non pas à son leader, que revient le mérite de ce projet.

L'année dernière, nous disait-on, c'était trahir le pays que de demander au gouvernement d'user de temporisation et d'ajourner l'exécution de cette œuvre, jusqu'à ce qu'on nous eût éclairés sur la nature du pays que traverserait ce chemin de fer et sur le coût de cette entreprise. Tout retard, affirmait-on, serait contraire à l'essence même du traité, et demander au gouvernement de temporiser, c'était aller à l'encontre des plus chers intérêts du pays.

Eh bien, M. l'Orateur, le parlement, dans la mesure du possible a lié obligatoirement le pays au contrat intervenu entre le Grand Tronc et l'Etat. On a donné carte blanche au gouvernement ; et je vous le demande, M. l'Orateur, je le demande à tous mes collègues : depuis le mois d'octobre dernier, le gouvernement a-t-il fait une seule démarche tendant à prouver sa sincérité et l'urgence de cette entreprise ? On a laissé écouler six mois de la période la plus précieuse de l'année, et cependant, quand la Chambre est appelée à ratifier les modifications du traité conclu avec la Compagnie du Grand Tronc voilà que le cabinet se trouve dans l'impuissance de jeter la moindre lumière sur la nature de la contrée que doit traverser ce chemin de fer, ou touchant les dépenses qu'il faudra effectuer pour le parachèvement des travaux de premier établissement. L'année dernière, il existait, nous disait-on, des masses de renseignements qui se trouvaient à notre portée. Au cours de la harangue

qu'il a prononcée dans cette enceinte législative, il y a huit ou neuf mois, lorsqu'il a présenté la mesure en question, le premier ministre nous a dit que nous avions à notre disposition des masses de renseignements. Cette harangue a été publiée sous forme de brochure fort élégante, illustrée d'en-têtes, et sous le chef de "renseignements circonstanciés" figure l'affirmation formulée, l'année dernière, relativement aux mesures prises, il y a 150 ou 200 ans, pour trouver un passage sur l'océan Pacifique :

Samuel de Champlain, pendant nombre d'années, se consacra à la tâche de découvrir une route vers cette mer. Robert Cavellier de La Salle paya de sa vie la même tentative. Un autre découvreur, La Vérandrye, entreprit un voyage à travers le continent, dans le but d'atteindre cette mer de l'ouest en explorant la région des prairies, et ses deux fils (1er janvier 1743) furent les premiers européens qui contemplèrent les montagnes Rocheuses. La Vérandrye, comme Robert Cavellier de La Salle, trouva la mort en cherchant à se rendre jusqu'à l'océan Pacifique. Lorsque le Canada eût passé sous la domination de l'Angleterre, des trafiquants écossais établis à Montréal respirèrent cette œuvre, et Alexander Mackenzie (en 1793) fut le premier blanc qui atteignit l'océan Pacifique en traversant les montagnes Rocheuses, au cours d'un voyage par voie terrestre. Nombre d'autres tentèrent, plus tard, d'accomplir le même exploit. Le dernier fut le capitaine Butler, de l'armée anglaise, qui, au cours de l'hiver de 1872, traversa le continent, du Fort-à-la-Corne jusqu'à la bifurcation de la Saskatchewan, par voie de la rivière de la Paix, jusqu'à l'océan Pacifique.

Voilà quelques-unes des données qui figurent sous le sous-titre de "renseignements complets". Voilà ce que le premier ministre nous a appris, la session dernière. Or, malgré l'urgence de l'entreprise au point de vue national, le premier ministre et ses partisans ont-ils cherché, depuis cette époque, à éclairer le peuple canadien sur une question de si vitale importance, en présentant à la Chambre la résolution contenant les amendements que nous sommes en train de délibérer ? Il y a quelques jours, le premier ministre a fait allusion à une expédition remontant à plus de deux siècles et au cours de laquelle les explorateurs partant de Tadoussac se rendirent à la baie d'Hudson. Le chef du gouvernement a fait force recherches à la bibliothèque ; il a feuilleté les relations des Jésuites ; il est remonté dans le passé de notre histoire, plus de deux siècles en arrière, pour découvrir dans le 56e volume qu'au mois d'août 1671, le père Albanel remontant le Saguenay s'est rendu à la baie d'Hudson.

En quoi ce renseignement nous intéresse-t-il ? Ce nouveau renseignement qu'on a daigné nous communiquer nous met-il en mesure de mieux apprécier la question de savoir si le gouvernement fait, oui ou non, acte de sagesse en construisant ce réseau transcontinental par la route projetée ? Que sert-il de nous apprendre des faits comme