

507, somme beaucoup plus élevée que notre dette ; de cette somme, \$96 458 745 ont été dépensées depuis le 1er juillet 1867, et la balance avant cette date.

“ L'état suivant démontre la proportion des dépenses dans chaque province :

1.—Avant la Confédération.

Nouvelle-Écosse (chemins de fer et canaux)	\$ 6 283 764
Ile du Prince-Édouard (chemins de fer et havres)	3 339 116
Nouveau-Brunswick (chemins de fer)	4 312 184
Québec	13 841 368
Ontario	31 926 032
Colombie Britannique (creusage, seulement)	92 600

Formant un total de ... \$63 121 761

2.—Depuis la Confédération.

Nouvelle-Écosse	\$11 631 925
Ile du Prince-Édouard	935 667
Nouveau-Brunswick	11 609 111
Québec	22 373 723
Ontario	32 441 313
Manitoba	6 352 913
Territoires du Nord-Ouest	3 061 532
Colombie Britannique	4 919 022
Divers travaux communs	126 236

Total..... \$96 453 745

“ La plus grande partie de cette somme a été employée sur les chemins de fer, par le gouvernement même, savoir \$69 372 532, tandis que 21 357 180 autres piastres ont été accordées, sous forme de subside, à divers autres chemins. Les canaux ont absorbé \$42 245-478, desquelles, plus de 23 millions ont été dépensés, depuis la Confédération ; les bâtisses publiques ont pris \$16 549 334 de plus, depuis la même date, les havres et brisèlames \$6 046 952 ; les phares, les lumières et les bouées \$2 677 738. Ceux qui trouvent à redire à notre dette feront bien d'examiner les raisons de son existence.”

La construction du Pacifique fut la condition *sine qua non* de l'entrée de la Colombie Britannique dans la Confédération. Le gouvernement s'y était engagé ; en honneur, le pays devait le construire. Du reste, si vous devons former un pays distinct des autres en Amérique, il convient que l'on ait un accès facile dans toutes les parties du territoire, et cela, sur notre territoire même. Tout le monde s'accorde à ce sujet, en princi-

Le Pacifique, joint à l'Intercolonial, est le trait d'union de toutes les provinces. Cette ligne, qui s'étendra d'un océan à l'autre, traversera 4500 milles de pays fertiles, en général, et capables de nourrir une population aussi nombreuse que celle des États-Unis. Quel immense projet, bien propre à enthousiasmer un homme moins ardent et moins patriotique que Sir Charles Tupper ! Entrant parfaitement dans les vues de ses collègues, l'Hon. ministre des chemins de fer se mit à l'œuvre, avec son ardeur ordinaire. Il n'a rien perdu de son activité accoutumée. En chambre, sur les tréteaux, dans les clubs, à son bureau, partout, il traite le grand sujet du Pacifique avec clarté, précision et méthode. Il convainc tout le monde de la possibilité d'exécuter ce travail de géants. Il entrevoit là un grand avenir ; il ouvre de vastes zones à l'immigration et aux progrès. Le Canada, à ses yeux, devient un grand pays. Le 12 Mai 1879, concluant l'un de ses discours, par un magnifique panégyrique de notre pays. Il disait :

“ Que 10 000 des meilleurs hommes du Canada se précipitent, de ce temps-ci, vers le Nord-Ouest pour y ouvrir un pays fertile, grand et prospère. J'ai parlé des obligations additionnelles que le gouvernement sera obligé de donner et des moyens de les rencontrer. Il n'y a pas un Canadien, ayant une étincelle de patriotisme au cœur, qui ne s'enorgueillit point de notre Canada, en songeant que notre pays, arrosé par deux grands océans, est aussi grand que l'Europe entière, à part l'Italie et l'Espagne. Non seulement, nous possédons ce grand pays, mais aussi tous les avantages naturels que la nature y a mis à profusion ; avantages bien propres à faire de notre beau Canada un Etat grand et prospère. Nous y possédons 200 000 000 d'acres de terres des plus fertiles du monde, et habitées par un peuple, qui, bien que ne comptant encore que 4 000 000, est bien l'un des peuples les plus industriels, les plus entrepreneurs et les plus intelligents du monde entier.

“ Dans ces circonstances, ne serait-ce pas trahison de la part

“ d'un homme d'Etat canadien de ne pas faire tout en son pouvoir pour construire cette longue chaîne de voie ferrée, qui devra être un moyen d'union, d'un bout à l'autre de ces vastes terres ?

“ Nous ne devrions pas faire un vain appel au patriotisme des Messieurs de la gauche ; et au lieu de pousser le vieux cri d'opposition, au lieu d'exciter un seul sentiment capable de nuire à nos efforts, c'est du devoir de tout bon patriote de s'unir en faveur de cette grande entreprise ; de mettre de côté ses préjugés, ses rancunes, ses animosités, pour contribuer à parachever la grande œuvre du Pacifique, qui sera comme le couronnement du grand édifice de la Confédération Canadienne, en Amérique. Du reste, tous les partis politiques se sont engagés en honneur, à la construction de cette grande voie ferrée, et je ne doute pas que chacun tienne à accomplir sa promesse, à faire respecter sa parole donnée.”

XXVII

Le Nord-Ouest et le Pacifique

Vers 1670, le Prince Rupert s'était fait céder un privilège exclusif de chasse et de commerce sur toutes les terres s'étendant entre la Baie d'Hudson et les Montagnes-Rocheuses. Et cela, pour un castor—*les castors ont toujours été si précieux*—et deux peaux d'ours que l'on devait donner au Souverain d'Angleterre, en signe d'hommage. Que c'est commode d'être cousin de rois ! La compagnie de la Baie d'Hudson fut formée. C'est cette puissante compagnie qui occupa ce vaste territoire jusqu'à son achat par le gouvernement canadien, en 1869. Elle y exerça un monopole exclusif de commerce jusqu'en 1849, époque à laquelle le père de Louis Riel la força d'accorder un peu plus de libertés commerciales aux gens du pays. Lord Selkirk est le premier qui ait fondé un établissement permanent au Manitoba. Il n'y avait jusque là que des pos es de commerce. Cet essai de la colonisation sur les bords de la Rivière-Rouge, à la Pointe Douglas, au commencement