

patriotique, incisive, magistrale contre la croisade anti française et anti catholique de George Brown. Ce que l'on appelait le *Rep by Pop* — ou si vous voulez, la représentation basée sur la population — lui inspira aussi des articles pleins d'verve et de vigueur.

Les fameux écrits signés *Blaise* et qui firent sensation dans le temps, étaient également de sa plume. Quand il reçut sa récompense en 1865, et qu'il entra au ministère de la milice, Provencher prit sa place, donnant même un nouvel essor au journal. Une plume de Tolède !

Arrivent les élections de 1867. Provencher se présente dans le corté d'Yamaska, et Sénécal qui était alors libéral, le fait battre par une petite majorité. Il conteste l'élection devant le parlement mais sa requête est renvoyée, et il ne se releva guère de cet échec. Tel le brillant Oscar Dunn après sa défaite à Soulanges. J'admets qu'il faut une fortitude plus qu'ordinaire pour subir de pareils coups. J'en connais cependant qui ont passé plusieurs fois l'épreuve sans broncher. *Eato vir*.

Provencher était bien encore de nom le rédacteur en chef, mais M. Dansereau l'était de fait. C'est lui qui, par un travail surhumain, disséquant les livres bleus, fouillant le dossier libéral, l'épluchant même sévèrement, se couchant quand le soleil se levait, bourrait la *Minerve* d'articles, de renseignements, de chiffres, qui étaient pour les conservateurs autant d'arguments victorieux. Parfois, quatre ou cinq colonnes dans un seul numéro. Vous entendiez un beau discours sur un husting : c'était l'édition oratoire de l'article du matin publié par M. Dansereau. Cela se pratique encore de nos jours. Mais quel est l'orateur qui avouera jamais qu'il doit son plus brillant plumage au journaliste du parti ?

Au mois d'octobre 1864, Provencher part pour le Nord-Ouest avec la promesse d'entrer dans le gouvernement de l'honorable William Macdougall. Cela serait arrivé sans les barricades de Louis Riel, un gaillard qui ne tarda pas à faire du bruit. M. Dansereau prend la direction du journal avec M. Joseph Tassé, comme adjoint, en attendant que M. Oscar Dunn complète cette trinité. Plus que jamais il s'enfonçait dans le travail et taille des croupières à l'ennemi. Comme au jour où elle sortit du cerveau de Jupiter, la vieille *Minerve* paraît chaque matin armée de pied en cap !

Plusieurs grosses questions se présentaient aux esprits en 1869. Devait-on acquérir les Territoires du Nord-Ouest qui étaient en la possession de la Compagnie de la baie d'Hudson ? Les libéraux faisaient feu et flammes contre ce projet, pour la bonne raison qu'ils combattaient la Confédération.

Après cette acquisition, devait-on prendre les mesures nécessaires pour tirer parti des ressources inexploitées des territoires, ressources contestées par de prétendus connaisseurs, haut-placés du reste, et les mettre en communication par un chemin de fer avec le reste du Dominion ?

Poussant plus loin cette idée, devait-on encore compléter l'œuvre de la Confédération, nous adjoindre cette *terra incognita* que l'on appelait la Colombie-Britannique, enjambrer les Montagnes Rocheuses, et pousser le chemin du Pacifique jusque-là, afin d'avoir non seulement un Transcontinental, mais un chemin qui nous donnerait la route la plus directe, la plus sûre, pour le commerce de l'Asie avec l'Europe ? Autant de hautes viées.

Le rédacteur en chef de la *Minerve* n'hésita pas à répondre affirmativement à ces différentes questions et, comme gage de sa sincérité, il se mit bravement à l'œuvre invoquant tous les auteurs connus, les témoignages des missionnaires, des explorateurs, des touristes, pour déchirer le voile qui couvrait les immenses pays qui gisent depuis l'ouest du lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique. Mousseau lui disait un jour : " Nous vous devons la découverte de la Colombie-Britannique." Il y avait beaucoup de vrai dans cette plaisanterie. A part les récits de nos missionnaires, de quelques voyageurs anglais ou américains, récits connus du petit nombre, et de Gabriel Franchère, qu'en savait-on ?

Il semble que c'est hier encore, que je lisais l'admirable série d'articles qui eurent pour but de préconiser le projet du chemin de fer du Pacifique. Plusieurs prenaient les prétentions, les chiffres, les prédictions de M. Dansereau, pour autant de rêves brillants. Cartier lui-même qui était un clairvoyant, un audacieux, trouvait que la *Minerve*, qui était d'ordinaire le reflet de ses idées, s'aventurait trop vite et trop loin. Les élections générales n'étaient pas très éloignées : Jean-Baptiste et John Bull ne seraient-ils pas pris par surprise par un projet aussi gigantesque, qui coûterait au plus bas chiffre une centaine de millions, qui doublerait la dette publique, etc ? Il ne se doutait pas que, deux ans après, il irait demander au parlement d'adopter la mesure même qui allait lier le pays à la construction du Pacifique. *All aboard for the West !* allait-il s'écrier dans son enthousiasme.

Si j'avais un titre de gloire à décerner à M. Dansereau, je n'en chercherais pas d'autres, je m'arrêtera sur ces articles prophétiques. Aussi je lui conseille de les recueillir et de les publier en volume. Trop souvent l'homme d'Etat a tout le mérite des idées que le journaliste a conçues et mûries dans le silence du cabinet, mais le premier cueille assez de lauriers pour n'avoir pas besoin de se grandir aux dépens de l'autre. *Cuique suum*.

L'espace de cette notice biographique est nécessairement limité et me défend les citations mais je ne puis m'empêcher de reproduire les principaux passages d'un de ces articles sur le Pacifique, une entreprise qui, embryonnaire alors, est devenue, en moins de seize années, un fait accompli, et qui va faire de nous une grande nation.

Si nous examinons successivement la carte de l'Afrique, de l'Asie, de l'Europe et de l'Amérique, nous voyons que le pouvoir du monde et la suprématie ont résidé tour à tour chez presque toutes les nations et qu'elles ont suivi invariablement une marche ascendante en commençant au Sud pour arriver au Nord ; que cette marche s'est répétée en Amérique et que la civilisation a déjà parcouru tout le continent sud et les trois quarts du continent nord, et que ce serait un fait mou dans l'histoire et dans les lois de la constitution universelle, si ce souffle de la suprématie qui a parcouru presque tout l'univers pour donner à chaque nation sa part de grandeur, s'arrêtait subitement à la ligne 45^{me} de l'Amérique du Nord.

La grandeur future du Canada n'appartient déjà plus au domaine des hypothèses. Sa place est marquée sur la carte et dans l'histoire ; et pour nous l'acquisition du Nord-Ouest est le dernier acte par lequel nous devrions nous préparer à nos destinées.

Nous aurons un territoire plus grand que celui des Etats-Unis, presque comparable à celui de la Russie avec un climat favorable à la culture sur une étendue de 250,000,000 d'acres arables et fertiles avec des ressources forestières et minières inépuisables, d'immenses pêcheries, des pouvoirs d'eau sans fin, une position topographique qui nous rend l'entrepôt au commerce du monde entier, une population forte, active et intelligente, pleine d'énergie et animée d'une noble ambition, jouissant de la tutelle et du crédit anglais pour hâter notre développement.

Quand nous osons l'entrepôt du commerce universel, un certain nombre de lecteurs auront de la difficulté à comprendre que cette proposition ne renferme pas une exagération considérable.

Qui ne sait que depuis la découverte de l'Amérique, le passage par le Nord-Ouest à la mer pour raccourcir le chemin entre l'Europe et l'Asie, a été le rêve de tous les gouvernements et de tous les navigateurs. Ce fut la grande occupation de Jean Cabot, comme la tombe de Franklin. De 1800 à 1845, l'Angleterre, à elle seule, a dépensé \$5,000,000 pour vaines explorations à la recherche d'un passage. Le parlement anglais a promis une récompense de \$100,000 au navigateur qui trouverait ce passage qui raccourcirait le voyage entre Londres et Pékin de vingt jours, entre Liverpool et l'Australie de quinze jours et d'autant entre Liverpool et les Indes.

Il a été constaté que le sentier par eau est une impossibilité, et l'on a dit du voyageur McClure, en 1856, qu'il avait fermé la porte derrière lui. Il ne reste qu'à traverser le continent même, et le sentier le plus court est sur les possessions anglaises du Nord-Ouest, du lac Supérieur à Victoria.

On a longtemps prétendu que ce projet était impraticable, vu l'immensité de l'entreprise ; mais les Etats-Unis ont répondu à cette objection en construisant eux-mêmes un chemin qui donne ce passage à travers leur territoire de San-Francisco à New-York. L'achèvement de cette grande œuvre a été regardé avec raison comme une révolution dans le commerce ; mais nous avons en mains le moyen de détourner tout le commerce interocéanique de cette ligne.

En effet, San Francisco est à 7,050 milles de la Chine et 6,500 milles du Japon. Victoria est à 6,053 milles de la Chine et 4,500 milles de la Chine. De plus, les navigateurs ont constaté dans la ligne de la Colombie Anglaise à la Chine l'existence de courants et de vents perpétuels qui n'existent pas pour les latitudes sous lesquelles la Californie est située, et le même voilier qui a pris cinquante-

cinq jours de Hong-Kong à San-Francisco, n'a mis que quarante jours de Hong-Kong à Vancouver.

La Colombie Anglaise a donc sur San-Francisco un avantage de quinze jours.

Le chemin de fer de New-York à San-Francisco à 3,285 milles de long.

Par le tracé du Capt. Palliser, celui qui traverserait notre territoire n'aurait que 1800 milles de Vancouver à Toronto. La situation se résume donc dans les deux tableaux suivants, en prenant la Chine par exemple pour point de comparaison.

De Hong-kong à San-Francisco.....	7,950 milles
" San-Francisco à New-York.....	3,285 "
" New-York à Liverpool.....	2,980 "
Total.....	14,215 "
De Hong-Kong à Vancouver.....	6,053 "
" Vancouver à Qu-bec.....	2,300 "
" Quebec à Liverpool.....	2,580 "
Total.....	10,933 "
Différence en faveur du Canada.....	3,282 milles

Il appert des différents rapports que le parcours total de Vancouver à Toronto serait de 1,800 milles. En estimant le coût de construction à \$50,000 par mille ce que ne coûtera pas le chemin de fer International, il faudrait un capital de \$100,000,000.

Maintenant l'Angleterre paie pour le transport de ses mailles de Liverpool à Sydney et à Calcutta \$1,192,500 jusqu'à Panama et de Panama \$613,225 pour l'Inde et \$575,000 pour l'Australie.

Le chemin du Nord-Ouest retrancherait totalement la nécessité du subside pour Panama, les mailles passant par Québec, et comme la distance entre Vancouver et l'Inde, et l'Australie est de beaucoup moindre qu'entre ces deux pays et Panama, le subside pourrait, au moins, être réduit du tiers ou \$500,000.

L'Angleterre tirerait donc une épargne annuelle pour subsides postal de \$1,692,500. Qu'une capitalise seulement cette somme avec un fond d'amortissement en la condition d'avoir le transport de ses mailles gratis par la nouvelle ligne, voilà une somme de \$40,000,000 assurée à leur compagnie, sans nouvelle charge pour le trésor anglais.

Les Etats-Unis ont construit le même chemin en donnant un octroi de \$16,000 par mille, plus la moitié du terrain sur quelques milles de prolongeur sur la ligne.

Il serait facile au Canada de donner sa contribution en octrois de terre, puisque nous aurons à l'ouest de 100,000,000 d'acres dans la zone fertile seulement. L'octroi de \$16,000 qui est l'échelle américaine, ne représenterait qu'une somme de \$32,000,000, si fidèlement couverte par la capitalisation du subside postal.

Deux siècles se sont écoulés depuis la découverte du Canada et il semblerait, singulière coïncidence, qu'il existait une espèce de déviation de l'avenir dans les deux singulières méprises qui se firent alors précisément sur deux extrémités d'un chemin dont on avait alors aucune idée.

La Salle quitta un jour Montréal pour la Chine, tandis qu'à l'autre bout dans la Colombie Anglaise, Juan de Fuca, lorsqu'il découvrit le détroit de Colombie, qui serait le port naturel avec l'existence de ce chemin s'écria : " J'ai trouvé le passage du Nord-Ouest ".

Beaucoup ne croient pas à la praticabilité d'un tel projet. Dernièrement le *Courrier des Etats-Unis* déclarait qu'il n'y aurait jamais de passage plus prompt et plus court que celui que le canal Suez offre maintenant. Mais nous croyons qu'il y a une grave erreur d'appréciation ; car, en étudiant la question, on se convainc que le Nord-Ouest gagnerait plusieurs jours sur le canal Suez et que la combinaison surtout du voilier avec le chemin de fer serait d'une grande supériorité et offrirait beaucoup plus de sécurité que le passage de la mer Rouge, où il se perd un navire au moins par saison.

Ce n'est pas à titre d'actualité qu'il faut envisager cette vaste question ; on n'y trouverait pas son compte et il ne peut encore en être question ; mais s'il est permis d'interroger l'avenir nous y voyons les promesses de cette grande entreprise et des aujourd'hui c'est une des considérations qui doit s'attacher à l'acquisition du Nord-Ouest.

Que l'on remarque bien les dernières paroles : " Ce n'est pas à titre d'actualité qu'il faut envisager cette vaste question ". Et pourtant, c'était la question d'actualité. Mais M. Dansereau, tenant compte des hésitations de Cartier, avait glissé cette conclusion pour mieux préparer les esprits. Le public n'aime pas les surprises surtout quand on lui présente des millions à payer, il veut qu'elles soient habilement ménagées. Et de fait, l'année suivante, Cartier trouvait l'opinion publique assez formée pour faire décider la construction du Pacifique.

● La compagnie du Pacifique vient d'organiser un voyage autour du monde, prétendant avec raison qu'elle offre la voie la plus courte. Examinez son tableau comparatif des distances avec les autres routes, et vous trouverez que ses chiffres ne sont pas autres que ceux que M. Dansereau indiqua dans son article de 1869.

Pendant que l'on discutait sur cette grave ma-