

et nous étions obligés par le contrat de le terminer dans l'espace de sept ans et trois mois. Il était essentiel pour la colonisation, afin de développer les régions où nous avons de grandes richesses encore inexploitées."

Je crois qu'il faisait allusion aux riches régions minières de la Colombie anglaise.

"Sans ces communications il est impossible de développer beaucoup les richesses du pays. Il sera du devoir de l'administration, en premier lieu, d'établir des communications entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses et en même temps"—et ceci est très significatif—"de là à l'Océan Pacifique et au versant Occidental. Si nous désirons rendre ces régions accessibles, c'est-à-dire la Colombie anglaise et les territoires du Nord-Ouest, il nous faut établir ces communications."

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'argumenter bien longtemps pour démontrer que l'honorable monsieur se proposait de construire un chemin à la Colombie anglaise et un autre dans la prairie de ce côté-là et qu'il n'y aurait aucune difficulté dans la construction des tronçons intermédiaires. Il disait :

"Il sera nécessaire de compléter notre grande route nationale à travers le continent, et je crois qu'il sera du devoir du gouvernement, comme ce sera son désir, de mettre à exécution tout projet qui pourrait avoir pour effet d'amener ce résultat."

Maintenant, il y a d'autres moyens de connaître le programme d'une administration que celui qui se trouve dans les déclarations des principaux membres de cette administration, et l'un de ces moyens est la lecture des journaux, organes du gouvernement. Si mon honorable ami, le chef de l'opposition, ne veut pas me permettre d'interpréter ainsi les paroles du chef du gouvernement d'alors, peut-être ne s'opposera-t-il pas à ce que j'expose ici l'interprétation donnée à ces paroles par l'organe de ce gouvernement. Je lis dans un journal, le *Globe* de Toronto, qu'il a été affirmé :

"Que le cabinet de M. Mackenzie a abandonné le chemin de fer Pacifique canadien. Rien n'est plus contraire à la vérité. Le discours de M. Mackenzie, à Sarnia, a donné distinctement à entendre quelle est la ligne de conduite qu'il a l'intention de suivre, et des déclarations subséquentes ont expliqué et développé toutes les idées qui avaient alors été suggérées. Il n'y a pas de doute sur la question de savoir si le chemin de fer Pacifique doit être construit ou non. Cette question a été irrévocablement réglée dans l'affirmative et il n'y a pas un seul homme d'Etat au Canada qui voudrait s'engager à soutenir la négative sur ce point. Tout le monde s'entend sur ce point. Consultez toute la population du Canada et il sera prouvé que deux questions sont réglées : l'une est que le chemin de fer doit être construit dans un délai aussi court que possible, et l'autre est que tout ce qui peut être fait raisonnablement pour hâter l'achèvement des travaux, doit être fait et accordé. Ces deux points sont énergiquement admis par les nouveaux ministres et sont tout à fait en dehors des régions de la controverse."

Maintenant, j'ai démontré, non-seulement que la Chambre a affirmé que nous devions avoir un chemin de fer du Pacifique canadien, non-seulement que la Chambre avait pris une décision relativement au mode d'après lequel elle désirait que le chemin de fer fût construit, mais j'ai de plus démontré que le gouvernement qui a succédé à celui de mon très-honorable ami, s'est engagé de la façon la plus directe et la plus complète, non-seulement à exécuter ce grand ouvrage, si essentiel au développement du pays, mais à l'exécuter aussi rapidement que possible en tenant compte des ressources du pays. L'honorable monsieur, lui-même, a dit en cette Chambre :

"Permettez-moi de dire en ce qui concerne les travaux, que j'ai toujours été partisan de la construction d'un chemin de fer à travers le continent, mais je n'ai jamais cru que nos moyens nous permettent de mettre ce projet à exécution, dans la période de temps dans laquelle l'honorable monsieur a engagé le parlement et le pays à l'exécuter. Je crois que les travaux devraient être poussés avec toute la vigueur possible; mais le temps est un élément important."

J'ai répété à la Chambre quelques-unes des déclarations extra-parlementaires de l'honorable monsieur, et je me propose maintenant d'attirer son attention sur quelques autres exposés, encore plus clairs et plus formels de son programme relativement à cette importante question, exposés faits en sa qualité de premier ministre du pays, dans l'enceinte du Parlement. En 1874, l'honorable monsieur présenta un projet de loi aux fins de pourvoir à la construction du chemin de fer Pacifique canadien, et dans un dis-

cours très-habile et très-complet, il a expliqué très-longue-ment ses opinions qui représentaient en même temps les opinions du gouvernement. Il a déclaré, comme on peut le voir par *Les Débats* du 13 mai 1874 :

"La tâche nous incombe de préparer un grand projet pour remplir les obligations qui nous ont été imposées par la décision du parlement à ce sujet. Je me suis opposé au projet primitif lors de son adoption, vu que, dans mon opinion, ce projet me semblait impraticable dans le délai proposé, et impraticable aussi avec les moyens dont on pouvait disposer pour sa mise à exécution."

Je désire attirer l'attention de la Chambre sur la déclaration formelle faite en Chambre par l'ex-premier ministre, à l'effet que les moyens placés à la disposition du gouvernement, par ses prédécesseurs, \$30,000,000 en argent, et 54,000,000 d'acres de terres, étaient tout-à-fait insuffisants pour assurer l'exécution des travaux. Puis l'honorable monsieur ajoutait :

"Je n'ai pas changé d'opinion, mais comme membre de l'administration, je suis tenu de faire tous mes efforts pour découvrir les moyens en notre pouvoir pour remplir suivant l'esprit, sinon à la lettre, les obligations qui nous sont imposées par le pacte d'union, car c'était un pacte d'union avec la Colombie anglaise."

Je suis certain que la Colombie anglaise sera très-heureuse qu'on lui rappelle que le chef de l'opposition a affirmé que c'était un véritable pacte d'union avec la Colombie anglaise. Il continuait :

"Nous avons été obligés d'entreprendre de prouver la bonne foi du pays et de faire quelque chose qui permit au Parlement d'exécuter suivant l'esprit de la convention, sinon à la lettre, l'entreprise sérieuse qui consistait à construire le chemin de fer jusqu'aux rives de la Colombie anglaise. Les conditions légales sont exactes; nous sommes tenus, dans un délai spécifié de construire un chemin devant relier le réseau des chemins de fer de l'Ontario à l'est, et la côte du Pacifique à l'ouest. Il y a une obligation morale aussi bien qu'une obligation légale. Nous croyions, d'abord qu'après avoir eu le temps de considérer ce que nous avions à faire, que la meilleure ligne de conduite à suivre, en attendant, serait de nous entendre avec le gouvernement local de la Colombie anglaise, et de tâcher d'apprendre de lui s'il y avait moyen de conclure quelque arrangement qui nous permettrait d'obtenir un délai pour l'exécution des travaux que nous étions tenus d'entreprendre. Dans ce but, un monsieur fut envoyé comme représentant de ce gouvernement auprès de cette province et pendant le cours de ses négociations avec le gouvernement local, il devint apparent, comme plusieurs députés de l'île de Vancouver l'avaient rendu apparent en Chambre, qu'il était excessivement important dans leur opinion que le chemin fût immédiatement commencé à Esquimaux et qu'il traversât l'île jusqu'à un point où il devrait ultérieurement traverser les Narrows. Pour ma part j'aurais consenti volontiers, pourvu que le gouvernement local eût été disposé à faire de nouvelles conditions nous accordant une extension du délai, à commencer aussi promptement que possible la construction de la partie du chemin qui devait traverser l'île; mais il devint évident que les autorités locales étaient décidées à s'en tenir strictement aux conditions de l'Union et à demander leur accomplissement complet et, rien de moins, j'étais et je suis fortement d'opinion que cette Chambre et le Canada étaient disposés à remplir les conditions et rien de plus. Agissant d'après l'impression que c'était là une représentation fidèle de l'opinion du pays, qui devait payer l'exécution de ces énormes travaux, nous avons donné instructions à M. Edgar, qui a été nommé pour représenter le gouvernement dans cette affaire, de dire que le gouvernement serait prêt à entreprendre immédiatement le commencement des travaux sur l'île, à traverser cette dernière vers le nord dans la direction du point de traverse, de pousser les explorations sur la terre ferme à construire un chemin passable le long de la croupe, à établir une ligne télégraphique le long du chemin, et aussitôt que les travaux pourraient être donnés à l'entreprise, à dépenser un million et demi chaque année dans la province. Je ne sais si l'offre sera acceptée ou non, et en attendant, il est absolument nécessaire que le gouvernement soit autorisé à procéder au commencement des travaux de telle façon qu'il croira pouvoir être acceptée par le pays en général et par les hommes raisonnables à la Colombie anglaise."

Maintenant, je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que cette question a été déferée au gouvernement impérial, par la Colombie anglaise et que lord Carnarvon a soumis à la considération du gouvernement fédéral son opinion sur ce qui devait être fait; cette opinion était que pas moins de deux millions,—en sus de ce que nous devons dépenser dans l'île de Vancouver, la ligne télégraphique, le chemin carrossable et toutes les autres considérations,—devraient être dépensés annuellement par le gouvernement à la Colombie anglaise. Lorsque l'honorable monsieur soumit ses résolutions en 1874, comme je soumetts aujourd'hui mes résolutions, il disait :