

25 mai 1874

même s'il en considère d'autres comme nuisibles et à rejeter; mais en scrutant bien le bill, il n'y découvre rien qui puisse empêcher que tous les travaux soient impartis à des Américains. Or, comme on le sait, la session dernière, on a beaucoup discuté du chemin de fer du Pacifique et du Nord, dont les propriétaires voulaient à tout prix s'emparer du chemin de fer canadien, histoire de l'étouffer au profit du leur. Il faudrait préciser dans ce bill que le chemin de fer doit être construit par un sujet britannique. Le défaut d'une telle disposition est une grande lacune du bill, et il y en a une autre, à son avis : aucun délai d'achèvement n'est prescrit. Selon lui, puisque l'adhésion de la Colombie-Britannique à la Confédération a été obtenue moyennant certaines obligations, celles-ci doivent être respectées. Il ne prétend pas que le chemin de fer puisse être construit dans les délais dont il a d'abord été question, mais si le gouvernement avait introduit une mesure prolongeant ces délais de cinq ans, il croit que cela aurait été consenti et que la Colombie-Britannique aurait été satisfaite. Au lieu de quoi le gouvernement a introduit une mesure prévoyant une communication par voie d'eau et par voie de terre qui n'avantagera guère le pays, selon lui, car ce qu'il faut, c'est une voie de communication qui reste ouverte tout l'hiver, en fait, toute l'année. Que des gens qui veulent se rendre dans le Nord-Ouest soient obligés d'attendre six mois la débacle avant de pouvoir gagner la région où ils veulent s'installer, voilà qui lui semble inacceptable. Ce sont là les deux principales objections qu'il voit à ce bill, bien que celui-ci trouve grâce à ses yeux à d'autres égards.

L'hon. M. GIRARD veut bien déclarer son appui mitigé au bill; il considère que l'idée est bonne, et qu'elle consolidera la position du Canada dans le monde si elle est mise à l'exécution. Il ne presse pas le gouvernement de faire l'impossible, car il se rend bien compte que les délais d'abord invoqués étaient irréalistes; cependant, il sait que les travaux sont nécessaires et croit qu'ils se feront. Pour mener à bien une si gigantesque entreprise, qui fatalement fera doubler la population du pays, il va falloir hausser les impôts. Il approuve l'idée de tirer profit de l'un de nos atouts naturels, soit les lacs et les cours d'eau, et il croit possible de terminer le tronçon du lac Supérieur à Fort Garry d'ici à 1876. Il pense que la population du pays augmentera rapidement sitôt les travaux commencés, ce qui est très important, puisqu'en ce moment, elle ne suffit pas aux dépenses qu'entraînera une telle entreprise. D'aucuns diront qu'il vaudrait mieux attendre que la population augmente, mais quant à lui, il pense qu'il faut plutôt doter le pays des moyens d'accueillir les immigrants. Il ne faut pas s'attendre à ce que des gens viennent habiter une contrée d'où ils ne pourront plus sortir si la nécessité s'en présente. Supposons qu'un homme s'y installe avec sa famille; est-ce que l'idée ne lui répugnera pas qu'ils sont coupés de tout, qu'ils n'ont aucun recours en cas d'urgence? Construire le tronçon reliant Fort Garry à Pembina est une nécessité absolue; le progrès de la nation est à ce prix. À défaut, elle sera toujours tributaire des chemins de fer des États-Unis. Il y a les diligences, le transport fluvial, et le chemin de fer

du Pacifique, mais tous ces services de transport périraient en un jour si les gens de Winnipeg ne s'en servaient pas. Il (M. Girard) a voulu démontrer que l'achèvement de la ligne reliant Thunder Bay à Fort Garry ne coûtera point trop cher, et il est d'avis qu'on pourra très facilement pousser plus loin les travaux en tirant profit des cours d'eau. L'Assiniboine n'est peut-être guère navigable, mais il suppose que ce serait facile de creuser un canal qui déverserait dans l'Assiniboine les eaux du lac Manitoba, de façon à la rendre navigable pour toutes les embarcations sur des milles et des milles; après quoi il faudrait creuser un autre bief de cinq milles pour raccorder au système la Saskatchewan, qui, elle, permettrait une navigation aisée jusqu'aux renforts des Rocheuses.

L'hon. M. CARRALL : Pendant combien de mois de l'année ce canal serait-il navigable, et pour quels genres d'embarcations?

L'hon. M. GIRARD : Pour n'importe lesquels, et sur 800 milles. Il faut commencer au cœur de la province.

L'hon. M. CARRALL : Mais pour combien de mois sera-t-il ouvert, compte tenu des glaces et de la saison des basses eaux?

L'hon. M. GIRARD indique que la saison des basses eaux est très courte. D'après lui, ce plan représente l'une des deux façons de valoriser le pays; et le gouvernement dépensera moins pour améliorer le transport fluvial. Il espère que le gouvernement ira de l'avant et, pour sa part, il fera tout pour l'en persuader.

L'hon. M. READ mentionne qu'il s'est fait remettre un rapport botanique d'où il ressort que l'on trouve à mille milles à l'ouest de Fort Garry des fleurs et des végétaux très semblables à ceux qui poussent naturellement près de Belleville, si bien que l'on peut présumer que le climat est sensiblement le même.

L'hon. M. DEVER n'a que peu d'observations à faire, si ce n'est que les critiques de certains sénateurs à qui il a coutume de se fier l'ont amené à voir ce bill d'un très mauvais œil, mais qu'il y voit depuis un moment une mesure très sage et prudente. Il doute fort qu'une initiative de cette envergure, une fois commencée, puisse n'être pas terminée. L'affaire lui tient très à cœur, car le peuple des basses provinces va considérer ce chemin de fer comme un ouvrage national, financé par le fisc, surtout que la population est lourdement imposée, à ce point que le maximum a été atteint; on ne pourra plus hausser les impôts avant que la population n'augmente. La prudence s'impose. Puisque tel est son avis, il est disposé à appuyer toute mesure qui ne prévoie qu'une dépense minimale et qui promette un avantage pour le public, quel que soit le parti au pouvoir. Il ajoute, à propos du canal de la baie Verte, qu'il est tout à fait dans l'intérêt de sa province que la boucle soit terminée. Il s'agit d'une question nationale, donc fédérale. On a également fait