

Le gouvernement de 1871 et 1872 fit adopter une loi favorisant la construction, par une compagnie privée, d'une voie ferrée, des bords du lac Nipissingue jusqu'aux rives de l'océan Pacifique, dans la Colombie anglaise. En 1873, l'honorable député de Lambton, en acceptant le devoir et l'honneur de diriger les affaires du pays, déclara " qu'il avait toujours pensé que la construction de voies de communication rapides à travers les contrées de l'Ouest était le seul moyen d'ouvrir ces régions fertiles au progrès et à la colonisation." " Il sera du devoir de la nouvelle administration," disait encore l'honorable député, " d'utiliser à cette fin les vastes nappes d'eau qui se trouvent entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses et de commencer de suite les travaux du chemin de fer sur les bords du Pacifique."

Le discours du Trône, en 1874, annonce aux Chambres qu'il leur sera soumis un projet de loi pour pourvoir " le plus rapidement possible à des communications faciles avec la Colombie anglaise ; " à l'ouverture de la session fédérale de 1875 le pays est informé par le Discours du Trône que les explorations relatives à la localisation du chemin de fer du Pacifique sont poussées avec vigueur, et que le gouvernement en est venu à un arrangement avec la Colombie anglaise. La Chambre est mise en possession en 1876 de tous les documents, rapports, correspondances, etc., etc., qui concernent le chemin de fer du Pacifique.

En 1877 le Discours du Trône déplore les circonstances incontrôlables qui ont retardé l'avancement des travaux d'exploration de la ligne ; et en 1878 le discours officiel de Son Excellence déclare avec satisfaction que les explorations sont terminées ; que son gouvernement a fait le choix du tracé, et que les travaux vont être poussés avec la plus grande vigueur.

En effet, M. l'Orateur, la Confédération serait une œuvre manquée si ce chemin de fer n'était pas construit. Ce ne sont pas seulement des besoins d'expédients administratifs qui ont pu donner naissance au projet de réunir sous un même drapeau toutes les provinces de l'Amérique Britannique du Nord, mais la noble et patriotique ambition de jeter sur cette terre de l'Amérique les bases d'un empire sous la protection et avec l'amitié du grand et puissant empire anglais. Tel est, M. l'Orateur, le but de notre fédération. Elle ne peut en avoir un autre ; ou bien cette confédération ne serait que la trahison des aspirations nationales les plus légitimes des diverses provinces de l'Union canadienne.

Eh bien dans la pensée des pères de la Confédération le chemin de fer Canadien du Pacifique doit être le lieu matériel le plus puissant de l'Union fédérale. Il est destiné, d'abord à mettre en communication facile chacune des provinces confédérées, et ensuite l'empire canadien, avec l'univers entier. Par l'Intercolonial dans les provinces de l'Est et le Pacifique dans les Etats de l'Ouest, nous pouvons dire que les distances sont disparues, et qu'il n'y a plus de " Montagnes Rocheuses." Halifax et Québec, Montréal et Toronto, Winnipeg et Victoria sont devenues des villes voisines, et le Canada est à la porte de l'Europe et de l'Asie.

Telles sont, à mon sens, M. l'Orateur, quelques-unes des nécessités politiques qui doivent nous engager à faire construire le plus promptement et le plus économiquement possible cette grande voie ferrée.

De plus, M. l'Orateur, il est facile de prévoir des avantages matériels incalculables pour le pays si cette entreprise est menée à bonne fin. C'est là le côté pratique de la question. Car si nous ne devions faire construire ce chemin que pour le seul plaisir de pouvoir dire un jour que nous avons une communication directe de l'Atlantique au Pacifique, et que cette route somptueuse pourrait nous être d'une grande utilité en temps de guerre, eh ! bien, M. l'Orateur, considérant les améliorations considérables que demande encore notre jeune pays, et consultant le tempérament pacifique de notre puissante mais généreuse voisine, je me risquerais dans ces

circonstances à conseiller au gouvernement de Son Excellence d'ajourner l'entreprise *sine die*.

Mais, M. l'Orateur, nous avons droit d'espérer des avantages plus réels, plus pratiques et plus immédiats de la construction de cette voie ferrée vraisemblablement destinée à devenir la plus puissante artère du commerce canadien et le moteur le plus énergique pour le développement de toutes les richesses industrielles, manufacturières, agricoles, minières et autres du Canada.

Au dire des hommes experts et des étrangers qui n'ont aucun intérêt à vanter notre pays, nous possédons dans l'ouest des mines riches et variées et les plaines les plus fertiles du monde. Mais le manque de communication fait que tous ces immenses territoires sont aujourd'hui improductifs pour le pays. Je pourrais même dire qu'ils menacent de devenir un véritable fardeau, puisque le trésor public a été obligé dans ces dernières années de payer des sommes considérables pour l'administration de cette vaste portion du domaine national. Nous devons donc chercher tous les moyens de coloniser ces terres le plus promptement possible. Or, l'histoire de la colonisation américaine nous prouve, au-delà de tout doute, que les chemins de fer, dans les pays nouveaux, sont les facteurs les plus puissants de la colonisation. Et ce n'est qu'en construisant des chemins de fer sur tous les points de son territoire que la république voisine a pu mettre en activité tout ce vaste mouvement de progrès qui l'a fait parvenir en si peu d'années à la place d'honneur qu'elle occupe aujourd'hui parmi les peuples de la terre. Mais c'est surtout dans l'ouest américain qu'il faut étudier l'œuvre de ces puissants moteurs de la colonisation.

Prenons l'exemple du Kansas. En 1865, il n'y avait dans ce territoire que 130 milles de chemins de fer, aujourd'hui la longueur des communications par rails dans cet état, dépasse 3,000 milles :

La population du Kansas en 1865 s'élevait à peine à 150,000 âmes, et elle atteint aujourd'hui le chiffre de 1,500,000 âmes ; la valeur de la propriété foncière de cet état qui ne s'élevait qu'à \$36,120,000 en 1865, s'élève aujourd'hui au chiffre de \$150,000,000. Il n'y avait que 273,900 acres de terre en état de culture en 1865, et 7,900,000 en 1879.

Je pourrais faire les mêmes citations pour presque tous les territoires de l'Ouest américain.

M. l'Orateur, la colonisation d'un pays ne peut pas être une affaire de sentiment ni de goût, et nous ne devons pas hésiter à adopter un système qui a procuré tant de prospérité et de richesses aux nations étrangères qui en ont fait l'application.

Maintenant, M. l'Orateur, les intérêts matériels et politiques du pays, ne sont pas les seuls à nous engager à faire construire ce chemin ; mais il y a encore l'intérêt de l'honneur national.

Aux termes du traité Carnarvon, le Canada est obligé de compléter cette entreprise dans la période de 1876 à 1890.

En signant ce traité, l'ancienne administration engagea la parole et l'honneur du pays.

Le Canada peut-il aujourd'hui manquer à sa parole donnée solennellement sous la foi d'un traité ?

Nous serions indignes de siéger dans cette Chambre si nous ne rachetions par tous les moyens à notre disposition les engagements de la nation. Il y a trop de gloire au front de notre jeune pays pour y attacher les hontes du déshonneur !

Mais le discours du Trône, M. l'Orateur, vient heureusement dissiper toutes ces craintes et soulager la conscience publique à ce sujet.

Les arrangements qui assurent la construction du chemin suivant les stipulations du traité ont été faits. Et tout le chemin, de l'est à l'ouest, sera construit, équipé, et administré, par une compagnie particulière, et il en coûtera relativement peu à la Puissance du Canada,