

commencerait à installer une ligne de télégraphe et à construire une route pour les carrioles le long du tracé proposé pour le chemin de fer, et ce, sans délai. Si ces conditions ne satisfaisaient pas la Colombie-Britannique, Ottawa envisagerait de construire un chemin de fer reliant Esquimalt nord à Nanaimo pour rejoindre le Transcontinental une fois qu'il atteindrait la côte du Pacifique. La ligne Esquimalt-Nanaimo était manifestement présentée comme une compensation pour le non-respect des conditions relatives au chemin de fer principal, étant donné qu'elle n'aurait aucun attrait pour les résidents de la province vivant sur le continent. La mission d'Edgar échoua en dépit de la promesse de construire un chemin de fer sur l'île de Vancouver, d'installer une ligne de télégraphe et de poursuivre énergiquement l'arpentage de la route.

Le gouvernement Mackenzie fut obligé de présenter un nouveau plan pour le chemin de fer. Il le fit avec réticence, étant conscient que la ligne devrait être construite en majeure partie avec les deniers publics. Le 12 mai, dans une longue allocution, Mackenzie expliqua les grandes lignes de la politique ferroviaire du gouvernement fédéral. On demanderait encore une fois à la Colombie-Britannique d'arrêter d'insister pour que le chemin de fer soit construit en 10 ans et, en retour, Ottawa construirait la ligne allant d'Esquimalt à Nanaimo. Les ingénieurs tenteraient de recourir aux « étendues d'eau » pour le transport dans les plaines, chaque fois que possible. Il y aurait une ligne reliant Fort Garry aux chemins de fer situés en territoire américain au sud et une autre voie relierait la baie Georgienne aux chemins de fer du sud de l'Ontario. La Colombie-Britannique recevrait davantage d'aide financière pour construire la nouvelle cale sèche à Esquimalt. La construction du chemin de fer continuerait d'être un des objectifs principaux du gouvernement fédéral, mais elle devrait se réaliser sans « augmentation du taux actuel d'impôt » (ce qui était la promesse faite par Cartier en 1871). Même si les députés de la Colombie-Britannique, dont Amor De Cosmos, se sont opposés avec acharnement à la motion du gouvernement libéral sur les chemins de fer, cette dernière fut approuvée sans mal par la Chambre des communes.

Il n'a plus été question du chemin de fer du Pacifique au cours de la session de 1874, mais cette question a continué de rendre la vie impossible au gouvernement libéral. Le Gouverneur-Général, lord Dufferin, et le secrétaire des colonies à Londres, lord Carnarvon, ont proposé que le gouvernement impérial serve d'arbitre dans ce conflit avec la Colombie-Britannique⁶. Avec réticence, le loyal Mackenzie a accepté cette intervention qui devait déterminer si la motion libérale respectait les obligations d'Ottawa concernant le chemin de fer. Au bout du compte, M. Carnarvon a proposé de nouvelles conditions qui ont été acceptées conditionnellement par le gouvernement Mackenzie et jamais approuvées par le Parlement, de sorte qu'elles sont restées inopérantes. L'affaire a traîné, à tel point qu'elle a empoisonné les relations entre MM. Mackenzie et Blake et le Gouverneur-Général Dufferin en 1876. Ce n'est qu'en 1886, sous un autre gouvernement et une autre société ferroviaire privée, que le chemin de fer Canadien Pacifique a été parachevé.

Vers la fin de la première session de la troisième législature, le gouvernement Mackenzie présenta une proposition visant la création d'un collège militaire. L'honorable William Ross, ministre de la Milice et de la Défense, expliqua l'objet et la structure du nouveau collège à l'étape de la deuxième lecture de son projet de loi fondateur le 15 mai. Le collège allierait les meilleures caractéristiques de l'instruction offerte à West Point, aux États-Unis, à celles des célèbres institutions britanniques comme Sandhurst et Woolwich. Elle formerait des

⁶ *Dufferin-Carnarvon Correspondence 1874-1878*, édition de C.W. de Kiewiet et F.H. Underhill, Toronto : Champlain Society, 1955, p. 60 et suivantes.