

Jamais paroles plus hardies peut-être n'ont été prononcées dans cette enceinte. Il n'y a que la haute position de celui qui les proférait qui ait pu les sauver d'une condamnation, et si un simple député s'en était rendu coupable, il aurait certainement été dénoncé. C'était en 1880 que mon honorable ami le député de Durham exprimait ces idées, quand il avait consenti à faire partie d'un cabinet qui avait accepté toutes les conditions Carnarvon, quand il avait fait partie d'un cabinet dont le chef avait dit, le 31 mars 1876 :

"Nous sentimes tout d'abord que s'il était impossible de remplir à la lettre les engagements pris par nos prédécesseurs, l'honneur du pays exigeait que l'administration fit tout ce qui lui était raisonnablement possible pour mettre à exécution les engagements pris envers la Colombie Britannique, sinon tous, du moins ceux qui nous semblaient le plus en notre pouvoir de remplir et qui pouvaient être le plus avantageux pour toute la Confédération, tout en étant de nature à satisfaire tous les hommes raisonnables de la Colombie-Britannique; car cette province croyait avoir lieu de se plaindre du manque apparent de bonne foi avec lequel le pays remplissait ses obligations."

Et ce n'est pourtant pas tout; l'année suivante, l'opposition pour mieux établir les idées nouvelles prônées par son chef proposait, le 26 janvier 1881, l'amendement suivant qui fut appuyé par le chef et par tout le parti:

M. Burpee (Sunbury) propose comme amendement, secondé par M. Rogers, que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la motion soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants: "la construction actuelle du chemin de fer du Pacifique canadien dans la Colombie-Britannique est prématurée, qu'elle entraîne le pays à une dépense qui dépasse ses ressources ordinaires, et qu'elle aura pour résultat le maintien d'une taxation trop élevée, tandis que l'ajournement de cette partie de l'entreprise après l'achèvement de la section des prairies, permettrait de l'exécuter à bien moins de frais et dans un espace de temps raisonnable."

Et, cependant, ces accusations de folie, ces impossibilités cette rupture probable du lien fédéral ne reposaient ni sur une donnée, ni sur un chiffre, ni sur un raisonnement sérieux. On reconnaissait bien les engagements que la Confédération avait contractés; mais on se souciait si peu de l'honneur de notre pays, qu'on les mettait de côté pour un simple caprice. Eh bien, M. le président, après ces découragements et ces menaces, je puis me permettre aujourd'hui, de mon siège en Chambre, de vous répéter les célèbres paroles de Sir George Cambier: "En route pour l'Ouest, en route pour l'océan Pacifique!" Oui, en route pour les Montagnes Rocheuses, la Colombie anglaise, Yale, Port Moody, Coal Harbor et Victoria.

Par le contrat passé en 1881 avec le syndicat, le chemin était divisé en quatre sections, comme suit:

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (par la Cie.).....	657
De Port Arthur à la Rivière Rouge (par le gouvernement.).....	428
De la Rivière Rouge à Savona's Ferry (par la Cie)	1,252
De Savona's Ferry à Port Moody (par le gouvernement.).....	213
Total	2,550
Ajouter l'embranchement de Pembina.....	65
	2,615

Le 1er mai, 1885, nous avons le résultat suivant:—

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (bâtie par la cie.)...	657
De Port-Arthur à la Rivière Rouge (bâtie par le gouvernement)	428
De la Rivière Rouge à Savona's Ferry (bâtie par la cie.).....	1,252
(Moins 150 mill's à niveler.)	
De Savona's Ferry à Port Moody.....	213
Total.....	2,550
Ajouter l'embranchement de Pembina	65
	2,615

En sorte que des 2,615 milles de voie ferrée qui devaient d'abord constituer le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,470 milles sont actuellement terminés, si nous y comprenons 56 milles vers Savona's Ferry, dont le terrassement est fait mais dont les lisses ne sont pas posées. Et voici la

somme que devra dépenser la compagnie pour compléter son chemin d'une extrémité à l'autre:—

De Callander à Port Arthur.....	\$ 773,279
De Port Arthur à la Rivière Rouge.....	60,000
De Winnipeg à Savona's Ferry.....	5,003,704
Total.....	\$5,836,983

Jusqu'au 30 avril, 1885, les sommes suivantes ont été versées à la compagnie:—

Subvention. Loi de 1881.....	\$12,289,212
" " " 1884	9,126,205
Prêt de 1884.....	20,307,600
Total.....	\$41,723,017

Ce qui laisse pour l'achèvement du chemin la balance suivante:—

Au compte des subventions.....	\$3,585,583
" " " Prêt.....	2,192,400
Total.....	\$5,776,983

C'est-à-dire \$60,000 seulement de moins qu'il faudra pour terminer le chemin; de sorte que nous pouvons dire que le chemin est terminé en tant que la compagnie possède les moyens de compléter sa construction.

Pour en revenir à l'opinion exprimée par le gouvernement précédent, et à sa répugnance à construire la section située au nord du lac Supérieur, j'avoue que je n'ai jamais pu comprendre sa persistance à s'y refuser, lorsqu'il se montrait disposé à dépenser \$20,000,000 entre le lac Supérieur et Winnipeg. Pendant au moins cinq mois de l'année, la section de Winnipeg aurait été nécessairement fermée, et si la navigation devenait, en été, notre seule ressource, nous n'en étions pas plus à mal à nous servir, en tous temps, de la route américaine à laquelle on nous condamnait, en passant par Pembina pour nous rendre à Duluth, à l'autre extrémité du lac Supérieur. L'intérêt de \$20,000,000 épargnés nous eût permis d'offrir bien des secours à la navigation projetée sur ce lac. Et puis, si l'on ne reliait pas Fort William au lac Nipissing, pour quoi cette persistance à hâter la construction de la ligne de la baie Georgienne et du Canada Central; pourquoi dépenser six ou sept millions pour arriver au lac Nipissing à un terminus qui, en réalité, ne pouvait servir sans être relié à Fort William? Était-ce pour recevoir le trafic que la navigation y apporterait? Mais alors, quelques milles de navigation au sud, dans la même baie Georgienne, amenait le commerce sur des voies déjà bâties et plus rapprochées du port océanique de Montréal; car, de la rivière des Français à Montréal, *via* Mattawa, il y a 424 milles, tandis que de Midland à Montréal, il n'y a guère que 400 milles. Le gouvernement libéral du temps avait assez bien quel devait être le coût de la section du lac Supérieur, car ses ingénieurs l'avaient fixé à \$20,000,000, calculs que l'expérience a depuis vérifiés. Cependant, il se refusait à la construction de cette section, en contradiction directe avec la décision de lord Carnarvon. Il en donne les raisons dans sa dépêche du 17 septembre 1874 :

La quatrième condition, dit la dépêche, nous engage encore d'une manière précise à terminer en 1890 toute la ligne de communication par voie ferrée. Les objections les plus puissantes s'opposent encore à la fixation d'un temps précis pour l'achèvement des lignes. La partie orientale de la ligne, excepté en ce qui concerne la lettre seule des conditions, n'affecte que les provinces situées à l'est du Manitoba, et le gouvernement n'est pas encore convaincu de la sagesse ou de la nécessité qu'il y aurait à construire immédiatement la partie du chemin de fer qui traverse le pays compris entre l'extrémité ouest du lac Supérieur et le terminus projeté dans l'est sur le lac Nipissing, près de la baie Georgienne, et l'on ne comprend pas non plus que la population de la Colombie-Britannique puisse, avec aucun semblant de raison, insister sur l'achèvement, dans un temps donné, de cette partie des travaux, parce que si ceux qui sont surtout, sinon entièrement, intéressés à cette partie de l'entreprise se déclarent satisfaits, il semblerait que les habitants de la Colombie-Britannique ne devraient pas, en pratique, avoir droit de protester en cette matière.

Le gouvernement se propose de faire preuve de la plus grande diligence possible pour donner promptement une ligne de communication par voie ferrée et par eau vers l'ouest à partir du lac Supérieur, complé-