

le *Globe* au sujet de ce chemin considéré comme grande voie militaire, à la date du 18 septembre 1862 :

"Mais comme notre opinion sur les questions stratégiques peut n'avoir qu'une faible valeur, nous en appellerons à un autre témoignage."

Vient la citation suivante du *Blackwood's Magazine* :

"En somme, nous croyons que si notre frontière militaire n'est pas changée, un chemin de fer entre St. Jean et le St. Laurent n'entraînera, au point de vue stratégique, que des dépenses parfaitement inutiles. Si on veut à toute force le chemin de fer intercolonial, il faut donner de meilleures raisons que le prétexte qu'il est nécessaire pour la défense de la province."

Telle était, je crois, à cette époque, l'opinion du Haut-Canada en ce qui concerne ce chemin, c'est-à-dire qu'il sera parfaitement inutile comme moyen de défense. Mais le projet de sa construction est ainsi annoncé dans la 68^{ème} résolution :—

"Le gouvernement général devra faire compléter, sans délai, le chemin de fer intercolonial de la Rivière-du-Loup à Truro, dans la Nouvelle-Ecosse, en le faisant passer par le Nouveau-Brunswick."

La résolution suivante a trait au territoire du Nord-Ouest, et est ainsi conçue :—

"69. La convention considère les communications avec les territoires du Nord-Ouest et les améliorations nécessaires au développement du commerce du Grand-Ouest avec la mer, comme étant de la plus haute importance pour les provinces confédérées, et comme devant mériter l'attention du gouvernement fédéral, aussitôt que le permettra l'état des finances."

D'après ces résolutions, la construction du chemin de fer intercolonial forme partie essentielle du projet actuel et nous devons construire ce chemin. D'un autre côté, l'agrandissement de nos canaux et l'ouverture du Nord-Ouest ne seront accomplis qu'autant que les finances du pays le permettront. Or, l'ouverture du Nord-Ouest est une question sérieuse pour une grande partie des populations du Haut-Canada, qui regardent l'exécution de ce projet comme intimement liée aux intérêts du pays. Voici ce que je lis dans la brochure de l'hon. M. CAUCHON, page 59, de la version française :—

"Mais qu'est-ce donc auprès de ces prairies de l'Ouest, dont la pensée même est incapable de mesurer les horizons infinies et dont la fertilité est de tous les moments et de toutes les saisons, au dire même des officiers les plus élevés et les plus autorisés de la compagnie de la baie d'Hudson, tels que M. DALLAS, le gouverneur général

des domaines de cette compagnie, et M. LE DR. RAM, ancien facteur et si connu, du reste, des deux mondes, pour ses observations astronomiques dans les régions polaires et sa découverte des restes de Franklin et de ses compagnons d'infortune ?—Ce dernier, chargé de trouver une passe, dans les Montagnes Rocheuses, pour le télégraphe trans-continental qu'établit en ce moment la compagnie, nous dit : "que la Saskatchewan, cette grande voie publique intérieure, coule à travers de vastes plaines fertiles où peuvent croître en abondance l'orge et le blé."

Écoutez maintenant M. DALLAS :—

"Tout le pays est plus ou moins éminemment adapté à la colonisation. Il y a deux ans, j'ai parcouru, à cheval, tout ce pays, dans le mois d'août je pense. Nous marchions, enfoncés jusqu'aux étriers, dans l'ivraie, les pois sauvages et les vescerons. J'ai vu là des chevaux et des bœufs aussi gras que peut l'être un animal dans les pâturages les plus riches de l'Angleterre. Ces animaux avaient passé l'hiver dehors sans une gueulée de foin. Cela vous donnera une meilleure idée du climat que si je vous disais l'état du thermomètre ou quelque chose de semblable. —Je regarde tout le pays comme étant plus ou moins éminemment propre à la colonisation, et excessivement sain. Ici tout croît. La récolte du blé est un peu incertaine ; mais toutes les autres céréales et les végétaux de tous les noms y viennent avec une aussi grande perfection qu'en Angleterre. Au nord, se trouve une bande de terrain, alternée de bois et de prairies ondulantes, qui traverse tout le pays. Les lacs et les rivières abondent en poissons, et les prairies en gibiers de toutes les espèces, etc., etc."

Telle est la description du pays dont l'accès est présenté aux populations du Haut-Canada comme une compensation pour le chemin de fer intercolonial, mais qu'on n'ouvrira qu'autant que l'état des finances du pays le permettra. Je m'oppose au projet parce que les conditions de cette grande entreprise ne sont pas assez précisées et que l'entreprise elle-même dépend d'une foule d'événements. Pour faire voir combien les populations du Haut-Canada s'intéressent à cette question, je citerai un passage d'un article du *Globe*, publié le 19 septembre 1862, vers l'époque à laquelle le ministre MACDONALD NICOTTE proposa la construction du chemin de fer intercolonial :—

"Nous remarquons avec plaisir que M. FOLY a eu le bon sens de récuser l'argument de M. HOWE, que le chemin de fer de Québec à Halifax formerait une portion importante du grand chemin de fer du Pacifique, traversant tout le territoire de l'Amérique Britannique du Nord. Pas une livre pesant du fret qui sera transportée par le chemin du Pacifique ne sera dirigée vers le port d'Halifax. C'est déprécier complètement le chemin du Pacifique que de dire qu'il est nécessaire de construire quatre cents milles d'une ligne qui sera complètement improductive, avant de commencer