

L'amendement de M. Mackenzie fut aussi repoussé par un vote de 67 contre 94.

M. Dorion proposa alors en amendement : "Que vu les engagements déjà contractés depuis la confédération, et vu les dépenses énormes que requerront de la Puissance, le Canada et le chemin de fer, cette Chambre ne serait pas justifiable d'imposer au peuple la charge onéreuse de la construction en dix ans d'un chemin de fer au Pacifique tel que proposé dans les résolutions soumises à cette Chambre.

L'amendement de M. Dorion fut repoussé par un vote de 70 contre 91.

La motion de sir George E. Cartier est alors adoptée par un vote de 91 contre 70. On remarquera que l'amendement fait par M. Ross à l'effet de différer action à une période future n'a été perdu que par dix votes.

Le gouvernement ne perdit pas de temps. M. Sandford Fleming fut choisi comme ingénieur en chef et soumit son rapport préliminaire en avril 1872. Vers la fin de juin 1872, la somme de \$519,576 avait été dépensée, elle s'augmenta durant l'année fiscale finissant le 30 juin 1873, à \$1,081,394.

Le ministère Macdonald résigna le 6 novembre 1873 et le rapport de M. Fleming, pour 1873, fut soumis à M. McKenzie, ministre des travaux publics.

363. La position vers cette date peut être résumée en peu de phrases.

On ne connaissait que très peu la vaste étendue de pays qui forme aujourd'hui le Dominion, lorsque la Colombie anglaise devint partie du Canada. Entre les établissements situés sur les bords du Saint-Laurent et la côte du Pacifique, s'étendaient de vastes régions non colonisées où le climat est d'une grande rigueur durant la saison de l'hiver.

Entre la rivière Ottawa et la région de la Prairie, le sol était montagneux et couvert de bois. Entre la Prairie et l'océan Pacifique, on appelait cette étendue alors "une mer de montagnes." Chacune de ces régions étaient prohibées. La région de la Prairie était la mieux connue ; elle avait été explorée dix ans avant par une expédition scientifique (envoyée par le gouvernement impérial) dont les membres déclarèrent la complète impossibilité d'y établir le chemin de fer Pacifique canadien. L'officier en charge de l'expédition, le capitaine Palliser, après quatre ans d'exploration, assisté par des aides de grande habileté et d'énergie, résuma ainsi le résultat de ses travaux :

"La connaissance du pays entier ne m'aurait jamais induit à favoriser une ligne de communication, depuis le Canada, en traversant le continent jusqu'au Pacifique, exclusivement sur le territoire britannique. Le temps est à jamais passé pour mettre un tel projet à exécution, par suite du choix malheureux d'une ligne de division astronomique qui a complètement isolé les possessions centrales américaines de la Grande-Bretagne, du Canada, du côté de l'est, les privant, en même temps, de tout accès possible à la côte du Pacifique, du côté de l'ouest."

Mais le Canada avait entrepris de construire un chemin de fer pour relier le bord de la mer de la Colombie anglaise avec le système de chemin de fer existant dans les provinces d'Ontario et de Québec, par la ligne la plus complète qui se puisse trouver dans les limites du territoire du Dominion. Dans une grande étendue, le pays environnant était une *terra incognita*. Il devait, en premier lieu, être exploré et le champ d'exploration offrait des obstacles formidables sur une étendue de cinquante-quatre degrés de longitude et dix degrés de latitude.