

Nord. Elle a été approuvée dans presque toutes les élections qui ont eu lieu depuis la dernière session du Parlement.

M. MACKENZIE. Elle ne l'a pas été dans Toronto-Ouest.

M. BEATY. Elle ne l'a pas été dans Toronto-Ouest ? A coup sûr cette division n'a pas donné son concours à la politique de l'opposition. Cette politique, je le répète, fermement établie, n'est pas seulement celle du parti, mais celle de tout le pays.

Je suppose que le contrat du Pacifique dont il est question dans le discours du trône sera l'affaire la plus importante de la session. La ligne de conduite du gouvernement à l'égard de cette immense entreprise, conception gigantesque qui nous donnera un chemin de fer transcontinental canadien,—ne peut être regardé comme nouvelle. Le pacte intervenu entre les provinces à l'époque de la Confédération, la contenait en germe, et je pense que je peux déclarer en toute sûreté que, comme le fait entendre le discours du trône, le Parlement est lié, qu'il est tenu de construire ce chemin. Je puis ajouter que les deux gouvernements, le gouvernement actuel et son prédécesseur, ont posé en principe que le chemin devait être construit, les deux administrations ne diffèrent d'avis que sur la question de savoir quand il devrait être construit et par quels moyens ? Par l'acte de ces hommes publics le pays s'est donc engagé à construire ce chemin, et à coup sûr, s'il peut être construit à un prix raisonnable et en n'entraînant qu'une dépense relativement modérée, la promesse faite de le construire doit être respectée et accomplie surtout si l'on veut maintenir la Confédération dans son entier. Il ne devrait pas être laissé de champ à la dispute entre les Provinces intéressées à cette grande entreprise et le gouvernement : tout notre peuple devrait se donner la main pour le pousser vigoureusement et de tout cœur, car non-seulement cette entreprise fortifiera l'harmonie et l'entente cordiale entre toutes les provinces du Canada, mais nous aidera de plus à développer les ressources, les richesses que, nous le savons, possède notre pays et formera un lieu matériel, tangible, reliant les nouvelles provinces aux anciennes et donnant plus de force à notre loyauté à la Couronne, à notre affection pour le Canada, sa constitution et ses institutions.

Relativement à cette question de chemin de fer du Pacifique, le gouvernement, si je comprends bien sa position, peut arriver à la régler de trois manières. Il a la faculté soit de le construire lui-même, au moyen de ses employés, en se servant du trésor public, soit en le donnant à l'entreprise par section, après avoir demandé des soumissions, ou bien il peut adopter le mode indiqué dans le Discours du Trône, mode qui lui permet de confier la construction du chemin dans son ensemble à une compagnie qui recevra une concession de terres, ou de l'argent, ou bien l'un et l'autre. Il s'agit maintenant de savoir de quelle manière sera construite cette route immense ? Quel est le plan le plus avantageux au pays ? Je pense que le gouvernement a mis les deux premiers plans à l'épreuve. Il est à peu près temps d'essayer le troisième qui consiste à confier l'entreprise à une compagnie qui recevra une subvention en argent pour le construire. On nous dit que le contrat qui a pour base l'exécution de ce plan, est signé et qu'il ne reste plus au parlement qu'à donner à ce contrat l'approbation qu'on va lui demander. Cependant ce qu'on nous demande pour le présent, n'est pas de sanctionner les détails qui seront portés à la connaissance de la Chambre, mais d'approuver le projet de faire construire le chemin par une compagnie, laquelle recevra le pouvoir promériement de construire le chemin dans un temps déterminé et ensuite de l'exploiter pendant une certaine période. On pourrait nous poser cette question : quels avantages généraux trouvez-vous à faire construire le chemin par une compagnie ? Un de ces avantages — et je crois que c'en est un très-grand — consiste en ceci :

M. BEATY,

le pays saura par les conditions du contrat, l'étendue de notre responsabilité, de nos engagements, ce que cette entreprise lui coûtera en terre et en argent. Donner des terres pour faire construire ce chemin ne peut être regardé comme un fardeau pour nous, ou une affaire dont qui que ce soit puisse se plaindre, parce que ces terres en ce qui nous regarde, sont comparativement sans valeur à l'heure qu'il est et ne peuvent en acquérir que si nous ouvrons le Nord-Ouest à la colonisation au moyen de ce chemin de fer. Ce plan offre aussi un autre avantage. Nous n'aurons pas seulement la dépense déterminée que le Canada aurait consacrée à l'entreprise, mais grâce au contrat qui vient d'être signé, d'immenses sommes d'argent provenant de sources indépendantes du gouvernement, seront dépensées à la construction du chemin.

Outre les avantages que le pays retirera à raison des causes indiquées plus haut, nous aurons donc une nouvelle source de richesse dans ces sommes immenses, que l'entreprise étrangère nous apportera. Nous devons nous attendre à voir affluer chez nous beaucoup de capital étranger, parce que la Compagnie ne peut réaliser par la vente des terres l'argent nécessaire à la construction du chemin, si nous devons en juger par les déclarations ministérielles relativement à l'époque où le chemin devra être terminé. Il y a dans cette affaire, un autre aspect d'une haute importance. Je veux parler de l'immigration. Il ne s'agit pas ici seulement pour nous de coloniser le Nord-Ouest. Cette question de l'immigration cède le pas en importance, selon moi, à celle d'avoir la faculté de pouvoir envoyer les jeunes gens de nos différentes provinces dans ces territoires où ils pourront jouir, sous la protection de notre drapeau et de nos institutions, des bienfaits qui sont leur partage dans les provinces de l'Est, tandis qu'ils trouveront un vaste champ ouvert à leur énergie, à leur esprit d'entreprise et à leur intelligence. Je crois qu'il est de la plus haute importance que notre jeunesse au lieu d'immigrer aux États-Unis—où elle a l'habitude d'aller sans aucun doute, mais non dans la proportion que l'on dit—ait devant elle un champ où son énergie puisse se déployer, et trouver des établissements qu'elle ne peut se donner aussi facilement dans les provinces de l'Est, à cause de l'augmentation du prix des fermes et de la densité de la population. Il nous reste encore ce fait important à considérer, à savoir, que ce plan est le meilleur pour donner de la valeur à ces terres et les rendre productives, développer nos ressources. Ajoutez à cela que l'espoir de réaliser des profits en vendant les terres près du chemin de fer, engagera la compagnie à faire venir d'Europe des colons qui peupleront notre vaste territoire du Nord-Ouest. Si cette politique devient un fait accompli, le gouvernement se dégagera et dégagera le pays d'une tâche très importante, qui par le passé n'a donné que de faibles résultats, tâche qui consistait à faire venir en ce pays des émigrés de la vieille Europe. Tandis que nous, habitants du Canada, jouissons en ce moment d'une grande prospérité, tout le monde sait qu'en attirant au milieu de nous la population industrielle de la vieille Europe, et une partie de sa richesse possédée par les immigrés, nous rendons un grand service au pays. Qu'il me soit permis de dire en passant, que l'immigration de l'année dernière, bien qu'elle n'ait pas été aussi considérable qu'autrefois, appartenait à une bien meilleure classe de la société que les immigrés des années passées. Il ne faut à notre pays que des hommes et des femmes.

SIR JOHN A. MACDONALD. Et des enfants.

M. BEATY. Ayons des hommes et des femmes et soyons sans inquiétude pour ce qui est des enfants. Les immigrés et leur argent, arrivant au Nord-Ouest, contribueront à la prospérité de tout le pays, et je suis certain que tout ce qui produit ce résultat, est avantageux aux anciennes provinces, aux provinces de l'est du Canada. Je ne me propose pas de vous parler longtemps—ce qui n'est pas maintenant nécessaire, des détails de cette grande entreprise—mais je dirai