

23 mai 1874

du texte législatif et, même s'il a prêté une attention très soutenue à toutes les délibérations, il a dû demander en quoi consistait le bill dont était saisi le Sénat réuni en comité général. Or, il s'agit d'un bill qui aura des répercussions considérables sur l'avenir de notre grand pays et, en dépit de cela, il a été déposé sans un seul mot d'explication. Lorsqu'il a été convenu de passer à la deuxième lecture, il était entendu qu'on en délibérerait en comité. L'hon. secrétaire d'État a beau affirmer que la Chambre est tout à fait au courant de la politique gouvernementale, il en doute beaucoup et, en outre, il doute que le gouvernement lui-même le soit (*rires*). En tout état de cause, cette politique est impossible à saisir dans le bill sur lequel le Sénat se penche et, en conséquence, il ne voit pas pourquoi il faudrait s'attendre à ce qu'il s'y connaisse vraiment en cette matière. Quoi qu'il en soit, il estime que la conjugaison de cours d'eau et de voies ferroviaires est un projet tout à fait tronqué. Il est proposé, en effet, de construire le chemin de fer jusqu'à la rivière des Français, mais il ne voit pas pourquoi on devrait se rendre jusque-là si l'on doit renoncer à la construction de la voie principale. Depuis que le projet a été annoncé, il s'est efforcé d'étudier des cartes géographiques, et il ne voit vraiment pas pourquoi on se rendrait jusqu'à la rivière des Français si l'on veut établir le terminus au lac Nipissing. La rivière des Français se trouve en effet un demi-degré environ au sud-ouest du lac Nipissing, de telle sorte qu'il faudrait construire 200 milles de voies, à un coût de 3 millions de piastres, afin d'atteindre la baie Georgienne. Tout le monde sait que Montréal doit être le point de départ et, pour 500,000 piastres, on pourrait construire un lien ferroviaire depuis cette ville jusqu'à la baie Georgienne en moins de deux ans. À son avis, le projet actuel ne sera pas très utile et il lui paraît impérieux de construire la voie le plus tôt possible. Il n'estime pas qu'on puisse réaliser l'ensemble du réseau sans subir une hausse des impôts, mais si l'on tient compte de tout ce qui a été demandé l'année dernière et le sera au cours de l'année qui vient, le tarif suffira.

L'hon. M. MACDONALD (Victoria) : J'étais persuadé d'avoir l'occasion de féliciter le gouvernement d'avoir abandonné le projet d'un réseau mixte train-bateau pour traverser le continent, car, bien qu'une telle entreprise puisse un jour se révéler utile à des fins locales et de colonisation, et même le sera sans doute certainement, elle ne pourra tout simplement pas faire concurrence aux autres. D'après tous les renseignements dont je dispose à propos de la navigation sur la rivière Saskatchewan, une telle voie d'eau sera navigable seulement trois mois par année, et ce, après qu'on ait dépensé des sommes considérables pour en éliminer les obstacles naturels. Le bill qu'on vient de déposer devant nous ne dit nullement si l'on empruntera le tracé mentionné par le secrétaire d'État, car il s'agit strictement d'un bill qui porte sur les chemins de fer et n'autorise pas le gouvernement à utiliser des fonds publics aux fins d'améliorer l'état des rivières, des canaux ou de toute forme de navigation; compte tenu de cela, ce réseau mixte est condamné à un grave échec commercial. Nombreux ont été ceux qui ont reproché au gouvernement de n'avoir pas la

moindre intention de construire ce chemin de fer. Pour ma part, cependant, j'ai peine à imaginer que le Premier ministre du Canada dise au Parlement et à la nation qu'il va faire certaines choses s'il n'a pas l'intention de les réaliser. Je l'ai d'ailleurs entendu dans l'autre Chambre présenter de nouvelles offres à la Colombie-Britannique et dire qu'il n'y aura pas de faux départ, car il déteste l'imposture. À mon avis, le gouvernement est sincère. Il y a deux ans, lorsque le gouvernement précédent présenta son bill sur le chemin de fer du Pacifique, j'ai accordé mon appui à cette mesure car je l'estimais bonne, et je pensais que, grâce à des mécanismes équitables, elle réussirait à attirer de nombreux capitaux étrangers dans notre pays et contribuerait donc à transformer une corporation riche en une société d'immigration active qui se tournerait vers la colonisation des énormes étendues qu'on lui confierait. En l'occurrence, cependant, nous ne sommes pas saisis de ce précédent bill ni de la question de la compagnie ni de rien qui ait trait à cela; pour des raisons tellement connues qu'il est inutile de les répéter, la tentative a échoué. J'ai néanmoins l'intention d'appuyer aussi le nouveau bill bien que j'eusse préféré que de nombreuses dispositions soient plus précises. J'estime, cependant, qu'il a été élaboré avec soin et que les subventions et les concessions de terrains qui y sont assorties ont aussi fait l'objet d'une réflexion approfondie; j'espère qu'il atteindra l'objectif qu'il s'est fixé. Quant à nos vastes étendues de terres, qu'elles appartiennent à l'État ou à des entreprises, elles sont sans valeur à moins d'être reliées au reste du monde et d'être en la possession de colons, et c'est seulement lorsqu'on aura réuni ces conditions que le grand Nord-Ouest révélera toutes ses richesses. Il est vivement à regretter que le discours du budget du ministre des Finances ait donné une perspective aussi sombre de l'état de notre pays. Le distingué ministre n'a certainement pas dû se rendre compte que ses paroles lui seraient préjudiciables, ainsi qu'à notre pays, dès lors qu'il s'agirait d'emprunter de l'argent sur les marchés financiers internationaux. Tous les arguments qui militent pour une hausse des impôts et l'adoption d'un tarif élevé afin d'absorber les dépenses considérables liées à la construction des chemins de fer et des canaux se fondent sur les revenus actuels, sans tenir compte d'une augmentation des recettes; or, de nombreuses données indiquent sans l'ombre d'un doute que le revenu de l'État a connu une croissance annuelle constante. Le gouvernement s'apprête à emprunter 40 millions de piastres. Il est peu probable qu'en une seule année, il soit nécessaire d'emprunter plus de 8 millions de piastres; l'intérêt annuel de 4 pour cent porté sur cette dernière somme s'établirait à \$360,000, et les fonds d'amortissement d'un pour cent atteindraient \$80,000. Cependant, étant donné que cette caisse d'amortissement pourrait être investie dans des valeurs sûres, une proportion de ce montant serait donc économisée. Quoi qu'il en soit, si l'on tient compte de la somme entière, des intérêts et des fonds d'amortissement, ils entraîneraient des frais de \$440,000 la première année. Pour les besoins de la démonstration, je vais maintenant me reporter aux deux premières années pendant lesquelles nous pourrions emprunter quelque 16 millions de piastres, avec des intérêts de \$1,580,000