

tions, qui augmentent la richesse de certains individus aux dépens du pays — des cliques et des associations au moyen desquelles des hommes cupides, que la loi protège contre la concurrence étrangère, tiennent dans leurs serres les habitants de ce pays et leur arrachent — sur leur pain, leur combustible, le strict nécessaire — un gain injuste et illégitime. Voilà la position, et elle ne saurait être longtemps tolérée.

Je dis qu'il est du devoir du peuple canadien et du parlement d'étudier sans retard la condition du pays, et, de prendre des mesures pour mettre fin à cet état de choses. Il nous faut aller plus loin, il nous faut aussi faire quelque chose pour arrêter l'émigration de nos nationaux; il nous faut trouver le moyen de garder dans le pays la population dont Dieu nous a favorisés. Ce n'est pas seulement pour des considérations générales de politique, mais c'est aussi pour des raisons financières que nous devrions nous sentir tous d'agir ainsi; car nous sommes aujourd'hui chargés d'obligations contractées dans l'attente que non seulement nous garderions notre population, mais que nous recevions aussi une forte immigration. C'est un fait historique, qui ne peut être nié, que le peuple canadien n'aurait jamais consenti à la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, si on lui eût donné à entendre qu'il faudrait élever les impôts pour en défrayer le coût. Tout en étant disposé à construire le chemin, il a toujours voulu que sa construction, qu'elle fût rapide ou lente, n'excédât pas nos moyens de supporter les impôts, mais qu'elles marchât de pair avec eux. Il a toujours tenu à ce que la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, soit que l'on procédât rapidement ou graduellement, allât de pair avec les ressources du pays. Cette condition fut mainte et mainte fois posée devant le parlement. Elle se trouve énoncée dans le premier acte qui fut passé, celui de 1872. Voici ce qu'on y lit :

Considérant que la Chambre des Communes du Canada a résolu, durant la dite session, que la construction et l'exploitation du dit chemin de fer devaient être confiées à des compagnies privées et non au gouvernement de la Puissance, et que l'aide publique à accorder pour assurer l'exécution de cette entreprise devait consister en concessions libérales de terres et en une subvention pécuniaire ou autre subvention, sans augmenter le chiffre actuel des impôts, tel que le Parlement du Canada devait le déterminer plus tard.

Ce fut là le premier pas fait dans la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien. Deux ans plus tard, après un changement d'administration de même qu'un changement de programme, lorsque le gouvernement se chargea de construire lui-même le chemin, il décida qu'il serait construit dans des conditions absolument identiques, c'est-à-dire sans augmentation d'impôt. Après avoir fait l'historique du projet, la résolution dit :

Et attendu qu'il convient de pourvoir à l'exécution de la dite entreprise aussi rapidement que possible sans élever davantage les impôts.

Deux ans après, ce sentiment était si profondément enraciné dans l'esprit de la population que, lorsqu'il fallut procéder à la construction du chemin, c'est-à-dire exécuter les travaux préliminaires, on jugea à propos d'ajouter ce qui suit à la résolution :

Tout en accordant cette somme, cette Chambre désire exprimer l'opinion que les arrangements pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien doivent être réglés sur les ressources du pays sans élever le taux actuel des impôts.

Il ne peut donc y avoir aucun doute que l'intention du peuple canadien a toujours été de maintenir le coût de la construction du chemin dans les limites des impôts, et d'empêcher qu'on n'en fît une nouvelle charge. Aujourd'hui cependant, malgré ce désir si souvent exprimé, le peuple se trouve chargé d'une dette énorme, et cela en présence de ces résolutions qui sont encore en vigueur dans le pays. Bien que cette loi n'ait jamais été abrogée, on a surmonté la résistance du peuple. Et par quel moyen? Par les promesses illusoire et les déclarations fallacieuses que la construction rapide du chemin attirerait une immigration telle qu'il ne serait pas nécessaire d'élever les impôts. Je prie la Chambre de bien se rappeler qu'une des conditions

auxquelles le chemin a été construit, ça été, comme le peuple l'espérait, que sa construction attirerait dans notre Nord-Ouest encore à coloniser, une immigration telle que le coût de l'entreprise ne passerait pas sur la population. C'est ce qu'a déclaré le très honorable premier lui-même. Il a dit en 1880, après être remonté au pouvoir, qu'il estimait à 25,000 le nombre des immigrants qui viendraient s'établir dans notre Nord-Ouest durant cette année-là; il comptait sur une augmentation de 25,000 pour l'année suivante, et ainsi de suite jusqu'à 1890. Voici les paroles mêmes dont il se servit :

Nous calculons ensuite que puisque 25,000 personnes s'y rendront cette année, nous pouvons ajouter chaque année une augmentation de 5,000, de sorte que nous pouvons espérer que 30,000 personnes se dirigeront de ce côté l'an prochain. C'est une très faible proportion si nous tenons compte des résultats produits par la construction de chemins de fer aux États-Unis. Nous prévoyons donc une augmentation de 5,000 par année jusqu'à 1890, et pendant cette année-là nous nous attendons à ce que 75,000 colons aillent s'établir dans notre Nord-Ouest. Je crois cette estimation très modérée. En prenant ces chiffres pour base, nous calculons que la vente des terres aura produit en 1890 une recette totale en argent de \$33,593,000.

Il dit ensuite quelles seraient les recettes non perçues, et il les porta à \$16,430,000 pour hypothèques sur les préemptions et à \$16,272,000 pour hypothèques sur les terres affectées au chemin de fer, soit un total de \$71,395,000 à opposer au coût du chemin de fer du Pacifique Canadien. Le calcul aurait été parfaitement juste et légitime si l'attente du très honorable premier s'était réalisée. Si nous avions reçu 25,000 immigrants par année, s'il nous était venu une immigration approchant de ce chiffre, il n'y aurait rien à redire aujourd'hui à ce programme. Bien que nous ne soyons pas rendus à 1890, si aujourd'hui nous pouvions compter sur quelque chose approchant de ces chiffres, les calculs de l'honorable ministre se trouveraient vérifiés, et le peuple n'aurait pas plus d'impôts à supporter qu'auparavant. Il est vrai que l'honorable ministre voulut bien déduire de son estimation \$2,000,000 pour couvrir les frais de perception des \$72,000,000, laissant ainsi au moins \$69,000,000 d'argent disponible pour faire face aux obligations contractées par le pays dans la construction du chemin. Un peu plus tard le ministre d'alors des chemins de fer (sir Charles Tupper) développa la même idée. Il ne corrobora pas entièrement les données du très honorable premier — je ne veux pas dire qu'il les contesta le moins du monde — mais il prit un autre côté de la question et dit que l'accroissement de la population aurait tout probablement — non pas tout probablement, mais certainement — pour effet de grossir le trésor de \$60,000,000 provenant des droits de douane payés par ces immigrants. Voici ses paroles :

Mais en supposant que les terres ne nous donnent pas ce montant, nous avons une preuve que les honorables députés acceptent que les droits de douane provenant de ceux qui iront s'établir dans cette contrée pendant la prochaine décennie équivalront à l'intérêt de \$30,000,000.

Bien, le recensement du Manitoba et celui des territoires du Nord-Ouest ont détruit toutes ces grandes espérances; et quant à la vente des terres, au lieu d'en retirer \$60,000,000 à \$70,000,000, nous n'en avons obtenu que \$4,351,515 de 1880 à 1886.

M. MITCHELL : C'est à peu près aussi juste qu'il calcule généralement.

M. LAURIER : Ce montant n'est pas encore tout perçu, car nous avons à en déduire \$3,500,000 pour arpentages et dépenses s'y rattachant, ce qui laisse la faible somme de \$700,000 à \$800,000; et si nous retranchons de ce dernier montant les autres dépenses, il ne restera absolument rien. De sorte que de toutes les grandes espérances par lesquelles nous avons été trompés quant aux \$70,000,000 qui devaient être versés dans la caisse publique pour couvrir les impôts, nous n'avons pas encore reçu et nous ne pouvons nous attendre à recevoir un seul sou. Comme résultat, pendant que l'on voulait que la construction du chemin n'eût pas pour effet d'élever les impôts, lorsque le désir du peuple était