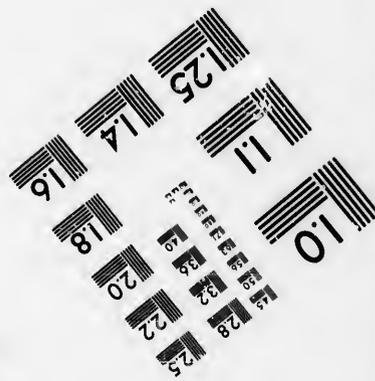
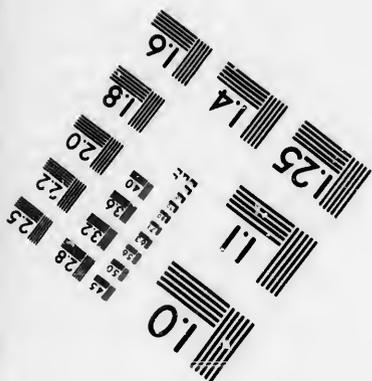
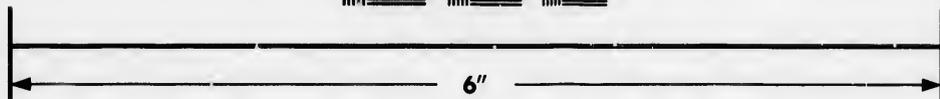
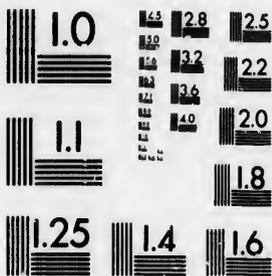


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

1.8
2.2
2.4
2.6
2.8
3.2
3.6
4.0

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

10
15

© 1986

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé la meilleure exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured covers/
Couverture de couleur
- Covers damaged/
Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing/
Le titre de couverture manquant
- Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material/
Relié avec d'autres documents
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure
- Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments:
Commentaires supplémentaires:

- Coloured pages/
Pages de couleur
- Pages damaged/
Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached/
Pages détachées
- Showthrough/
Transparence
- Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire
- Only edition available/
Seule édition disponible
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12X	16X	20X	24X	28X	32X

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

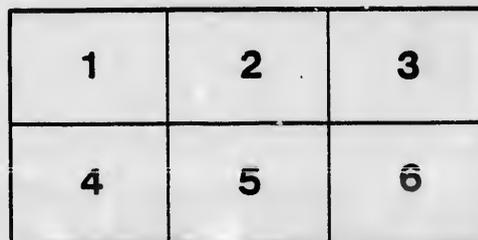
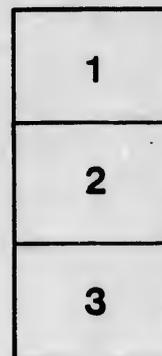
Seminary of Quebec
Library

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Séminaire de Québec
Bibliothèque

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

Débats des Communes

TROISIÈME SESSION, QUATRIÈME PARLEMENT.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN

DISCOURS DE M. RINFRET.

OTTAWA, 7 JANVIER, 1881

M. RINFRET. Je ne crois pas devoir laisser passer le débat qui se poursuit actuellement sur la question du Pacifique, sans faire quelques remarques. A cette période avancée de la discussion, lorsque les principaux orateurs ont pris la parole;—lorsque le sujet est pour ainsi dire épuisé,—je ne me propose pas d'occuper bien longtemps l'attention de cette honorable Chambre.

Ce n'est pas la première fois, M. le président, qu'il est question de faire construire le chemin de fer du Pacifique par un syndicat. Dès, 1871, il fut décidé que ce chemin serait construit au moyen d'octrois de terres et de subsides en argent. En 1874, lorsque l'honorable député de Lambton occupait le poste de premier ministre, il continua sur ce point la politique de ses prédécesseurs, et il offrit lui aussi de subventionner toute compagnie qui se chargerait de l'entreprise. Les deux partis politiques qui divisent cette honorable Chambre ont par conséquent concouru dans la même opinion sur cet important sujet. Et, si je combats aujourd'hui la politique des honorables messieurs qui siègent sur les banquettes du trésor, ce n'est pas sur le fait de confier à un syndicat la construction du Pacifique, c'est parce que le contrat que les syndics paraissent avoir imposé au gouvernement contient des clauses qui ne doivent pas être adoptées par le parlement du Canada, c'est parce que l'adoption de ce contrat nous imposerait des charges énormes, et nullement en rapport avec les ressources du pays.

Je crois, M. le président, que nous ne trouverions dans cette honorable Chambre qu'un assez petit nombre de représentants disposés à accepter, sans murmures et sans aucune restriction, les conditions qui nous sont proposées par le syndicat. Et les appréhensions sont revenues tellement générales ont été tellement d'importance que l'honorable ministre des Travaux publics a cru devoir plaider les circonstances atténuantes. En effet, il a présenté le contrat à cette hono-

nable Chambre non pas comme un marché conclu entre deux parties libres mais comme un marché qui nous est imposé par un concours de faits que le ministère ne pouvait contrôler. Il a parlé entre autres faits de nos engagements envers la Colombie-Britannique.

Je crois, M. le président, qu'aucun membre de cette honorable Chambre ne peut mettre en doute les obligations que nous avons contractées envers la Colombie-Britannique. Lorsque la Colombie-Britannique consentit à faire partie de la confédération elle imposa comme condition première la construction du chemin de fer du Pacifique. Cette condition fut acceptée. Mais alors, comme aujourd'hui, il y avait des appréhensions au sujet de cette gigantesque entreprise, et, pour rassurer ses partisans—peut être même dirai-je pour décider le vote en faveur du gouvernement, Sir George E. Cartier dut faire adopter en même temps par le parlement du Canada un autre résolution par laquelle il s'engageait à ne pas augmenter les charges du pays pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Ainsi nous avons contracté dans le même temps deux obligations distinctes—la première envers la Colombie-Britannique de construire le chemin du Pacifique et l'autre envers la Puissance du Canada de ne pas augmenter le fardeau des taxes. Ces deux obligations ont été endossées par tous les ministères qui se sont succédé depuis 1871. En effet, l'honorable député de Lambton reconnut les obligations du gouvernement envers la Colombie-Britannique, mais d'un autre côté il passa à plusieurs reprises en cette chambre des résolutions qui réaffirmaient nos engagements envers la puissance du Canada, de ne pas augmenter le fardeau des taxes. A chacune des sessions du parlement actuel, l'honorable ministre des Chemins de fer s'est toujours appliqué à prouver que tout en remplissant nos obligations envers la Colombie Britannique, il n'augmenterait pas le fardeau des charges publiques. Il a prétendu, en effet, dans chacun des discours qu'il

fit sur ce sujet, que la vente des terres du Nord-Ouest ferait plus que payer la dette énorme que nous contractions pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Je crois devoir différer complètement sur ce point avec l'honorable ministre, et je crois pouvoir prouver d'après les estimations que nous nous sommes faites jusqu'à ce jour, que la vente des terres seule n'éteindra pas cette dette, mais au contraire, qu'elle ne suffira pas même à en payer les intérêts, de sorte que si nous ne comptons que sur la vente des terres du Nord-Ouest la dette contractée pour l'exécution de cette grande entreprise, ne fera que s'accroître d'années en années.

L'honorable ministre des chemins de fer—s'estimé à \$28,000,000 les dépenses faites jusqu'à ce jour sur le Pacifique—il inclut en cette somme, non-seulement les dépenses sur les sections qui sont terminées, mais aussi sur les sections actuellement sous contrat. Si nous ajoutons à cette somme les \$25,000,000 octroyés au syndicat—nous aurons la somme de \$53,000,000. Il faut ajouter à cela, pour arpentages et télégraphie, subsides au Canada Central et divers items une somme d'environ \$7,000,000, faisant en tout \$60,000,000. Ces soixante millions de piastres coûteront par année—d'intérêt en y comprenant les frais d'administration—une somme d'environ \$3,000,000. Nous allons examiner maintenant, M. le président, si la vente des terres suffira à éteindre ce capital ou même à en payer les intérêts.

On a fait différentes estimations sur la valeur des terres du Nord-Ouest. D'après les règlements des terres de la Couronne, présentés à la dernière session, les terres de chemins de fer étaient évaluées à un taux moyen de \$3.18 l'acre, et les lots affectés aux préemptions et *homesteads*, à une valeur moyenne de \$1.12. Ces évaluations ont été complètement changées cette année par l'honorable ministre des Chemins de fer. Comme il s'agissait de prouver à cette Chambre, qu'il ne donnait qu'une valeur de \$78,000,000 pour la construction du Pacifique, l'honorable monsieur était obligé, pour balancer, d'estimer les terres octroyées au syndicat seulement à \$1.00 l'acre. D'après cette estimation la valeur des terrains affectés aux préemptions et *homesteads*—ne serait—en suivant les proportions établies par le règlement que je viens de citer—que de 43 cents l'acre—ou $\frac{1}{2}$ à peu près de la valeur des terres de chemins de fer. Je ne prétends pas que cette évaluation soit correcte—je ne l'invoquerais pas même comme base de mon argumentation, parce que je la trouve ridiculement basse.

L'honorable ministre des Chemins de fer dans le grand discours qu'il fit au mois d'avril dernier devant cette Chambre—estimait que d'ici à dix ans—nous aurions au Nord-Ouest une immigration très considérable et qu'il estimait à au-delà d'un demi-million. Ils estimait que ces immigrants achèteraient 21 millions d'acres de terre. Je crois qu'il a été alors prouvé hors de tout doute que ces estimations étaient de beaucoup trop élevées et que nous ne devons compter que sur un nombre d'immigrants beaucoup moins considérable. Tout de même—je veux bien supposer pour le moment que cette estimation soit correcte et qu'il se vende réellement dans le Nord-Ouest les 21,000,000 d'acres de terre. Les terres qui seront nécessairement les plus vendables, et qui seront probablement vendues les premières seront les plus rapprochées du chemin de fer—les terres de chemin de fer octroyées au syndicat et les terres de la couronne divisées en *homesteads* et préemptions—et disposées par lots alternatifs avec les terres du syndicat. Il y aurait de vendu 10,500,000 acres du syndicat et 10,500,000 de terres de la couronne divisées en *homesteads* et en préemptions. Cette énorme quantité de terrains—qui occupent une étendue plus considérable que tous les terrains concédés de la province d'Ontario, ne rapporteraient à la couronne d'après l'estimation de \$1.00 l'acre faite par l'honorable ministre des Chemins de fer, pour les terres du syndicat, \$0.43 environ par acre pour les terres de la couronne—et ne don-

nerait en tout et partout pour dix ans—que 4 $\frac{1}{2}$ millions de piastres environ. Mais je viens de dire M. le président que je ne veux pas prendre cette estimation comme base de mon argumentation parce que je la trouve ridiculement basse. Je prendrai l'estimation du département de l'Intérieur qui donne une valeur moyenne de \$1.12 aux terres de la couronne consacrées aux préemptions et *homesteads*, et j'arrive au chiffre d'environ \$12,000,000—que nous devons retirer d'ici à dix ans pour toute vente de nos terres du Nord-Ouest d'ici à cette époque.

L'intérêt sur \$60,000,000 pendant la même période de dix années avec frais d'administration, s'éleverait à un montant de \$25,000,000 à \$30,000,000.—Si nous ne comptons que sur la vente des terres du Nord-Ouest pour le payement de cette somme nous arriverons avec un déficit de pas moins de \$15,000,000, de sorte que la dette publique loin de diminuer sera au contraire au bout de ces dix années de 75 à 80 millions de piastres, elle sera dans 20 ans de 50 à 100 millions de piastres, ou de 25 piastres par tête de la population ou d'environ 200 piastres par famille.

M. le Président, je ne crois pas que le parlement du Canada soit justifiable, en face des promesses faites en 1871, et renouvelées depuis à plusieurs reprises, d'imposer une dette aussi énorme et si peu en rapport avec les ressources du pays.

On a prétendu que la population du Nord-Ouest nous aiderait plus tard à payer ces taxes que nous nous imposons pour la colonisation de cet immense territoire. Je crains beaucoup, M. le Président, que d'ici à un grand nombre d'années l'organisation de ces territoires nouveaux et les dépenses d'administration générale ne soient plus élevées que les revenus que nous pourrions en retirer, et que nous ne puissions d'ici à longtemps compter sur cette population pour nous aider à payer la dette énorme que nous contractions pour la construction du chemin de fer du Pacifique.

Je crois que le gouvernement aurait fait acte de patriotisme et qu'il aurait eu droit à la reconnaissance du peuple—si à la dernière session—il eut calmé les appréhensions de ses propres partisans en adoptant les suggestions de l'honorable député de West-Durham. Je crois qu'il eût été de bonne politique de ne construire le chemin du Pacifique que lentement et seulement à mesure que le Nord-Ouest se fût colonisé. De ne le construire qu'au fur et à mesure que la vente des terres nous aurait fourni l'argent pour payer les dépenses de cette malheureuse entreprise. Par la construction lente du chemin nous aurions évité l'accumulation des intérêts sur des sections qui ne sont pas d'une utilité immédiate aux intérêts généraux du pays. J'ai voté contre la construction de la section ouest parce que je ne crois pas à son utilité immédiate. Je ne crois pas en effet que les intérêts généraux du pays demandent la construction de cette section avant que le Nord-Ouest soit colonisé. J'ai voté contre la construction immédiate de cette section parce que nous ne pouvons la construire sans augmenter considérablement les charges du pays. Je n'ai pas l'intention de revenir sur ce sujet qui a été discuté à la session dernière; mais, je crois devoir m'opposer à la section Est du Pacifique—ou section du lac Supérieur—pour les mêmes raisons qui ont justifié mon vote de la dernière session sur la section de la Colombie britannique. Je m'oppose donc à la construction immédiate de la section du lac Supérieur parce qu'elle entraînera des dépenses considérables dans un pays qui n'est pas habitable et parce qu'elle n'est pas du tout requise par les intérêts généraux du pays.

Je pense que le gouvernement suivrait une meilleure politique en subventionnant une compagnie pour la construction de l'embranchement du Sault-Sainte-Marie—en retardant pour un nombre indéfini d'années la construction de la section-est du Pacifique. L'embranchement du Sault-Sainte-Marie nous mettrait en communication directe avec le terminus du Northern Pacific Railway par les lignes actuellement en voie de construction entre Duluth et le

Sault
nipeg
et ce
d'ac
cana
com
Unie
Sup
vie
nous
com
endr
N
est
chaq
Je c
com
de f
avec
notr
des
dépe
pro
que
des
la c
d'as
que
Un
con
Est
mon
qu'
d'ic
je v
tion
l'ig
Sup
par
tra
No
Saut
con
est
Le
cer
chi
con
le l
Bo
soc
pro
mé
Et
con
no
Qu
toi
Et
to
ar
n'
m
cil
mi
ra
pu
da
ce
m
L

Sault-Sainte-Marie, et en communication directe avec Winnipeg par les lignes qui existent aujourd'hui entre Duluth et cette dernière ville. Nous avons fait depuis nombre d'années des dépenses énormes pour la construction des canaux afin de mettre les villes du Canada en rapports commerciaux avec les fertiles États de l'Ouest des États-Unis. Aujourd'hui, grâce aux chemins de fer du sud du Lac Supérieur, nous n'aurions qu'à construire quelques milles de voie ferrée, dépenser deux ou trois millions de piastres pour nous donner sans restriction, sans compétition possible le commerce de un million et demi d'âmes occupant un des endroits les plus fertiles du monde.

Notre pauvre province de Québec depuis plusieurs années est dans une position financière alarmante; nous avons chaque année des déficits de plusieurs cent milles piastres. Je crois, M. le président, que le seul espoir qui nous reste de combler ces déficits repose sur les revenus de notre chemin de fer national, le Q. M. O. & O. Le gouvernement peut, avec une légère dépense fournir d'ici à deux ou trois ans à notre chemin de fer un trafic considérable qui nous donnerait des milliers de piastres et qui nous aiderait à solder nos dépenses provinciales tout en faisant beaucoup pour la prospérité commerciale de nos villes. Mais on a prétendu que l'embranchement du Sault se construirait par la force des choses et que ce qu'il nous fallait pour le moment c'était la construction de la ligne au nord du lac Supérieur afin d'assurer un débouché pour les produits du nord-ouest et pour que ces produits passent par le Canada et non par les États-Unis. M. le président, si l'embranchement du Sault se construit, il n'y a aucune raison de construire la section Est du Pacifique parcequ'alors cette section sera complètement inutile. Quand au commerce du nord-ouest il n'y a qu'un endroit par où il puisse passer dans quelques années d'ici, c'est par Montréal. Il y aura en effet, d'après ce que je viens de dire, trois débouchés pour le nord-ouest: la section est du Pacifique, la navigation du lac Supérieur, et une ligne non interrompue de chemin de fer au sud du lac Supérieur. Les produits du nord-ouest partiront de Winnipeg par l'embranchement de Pembina jusqu'à Emerson; seront transportés de là par le "St. Paul et Manitoba" et le *Northern Pacific Railway* jusqu'à Duluth; de Duluth au Sault Sainte-Marie, par les voies ferrées actuellement en construction entre ces deux points.

La distance de Winnipeg à Montréal par ces deux lignes est exactement la même, il n'y a que 13 milles de différence. Le trajet par la navigation du lac Supérieur est d'une centaine de milles plus court. Le débouché offert par chacune de ces voies de communication est de quelques centaines de milles plus court que toute communication sur le territoire américain avec les marchés de New-York et de Boston. Les lignes au sud du lac Supérieur ont sur la section est du Pacifique l'avantage d'être un chemin de première classe, tandis que cette dernière, d'après les termes mêmes du contrat, ne sera qu'un chemin de troisième classe. Elle sera d'un entretien beaucoup facile en hiver. Pour se convaincre de cela, il n'y a qu'à considérer que le tracé du nord du lac Supérieur, est situé à deux degrés plus au nord que Québec. Ayant en outre l'avantage de passer sur un territoire habité, et devant avoir le trafic des plus fertiles États de l'Ouest, elle aura beaucoup de fret et pourra, pour toutes ces raisons, transporter les produits et les différents articles de commerce à des prix beaucoup plus réduits. Il n'y a pas de doute que la section est ne pourra en aucune manière supporter la compétition. On s'expliquerait difficilement la politique du gouvernement, si l'honorable ministre des Travaux publics ne nous en avait donné la grande raison, celle qui prime toutes les autres, et qui est une raison purement sentimentale. En effet, l'honorable ministre, dans un mouvement oratoire disait il y a quelques jours à cette honorable Chambre: "Ce qu'il nous faut, c'est un chemin de fer canadien, et passant sur le territoire canadien." Le patriotisme a toujours sa place dans les affaires de ce

monde, et je ne puis que féliciter l'honorable ministre d'avoir conservé à son âge autant d'enthousiasme. Je lui ferai remarquer, cependant, que le commerce, lui, n'a pas de nationalité. Le commerce, qui n'a pas le patriotisme de l'honorable ministre, suivra probablement la route qu'il trouvera la plus avantageuse, et cette ligne est incontestablement la ligne américaine au sud du lac Supérieur, et l'embranchement du Sault Sainte-Marie.

Ainsi, M. le Président la prospérité de nos chemins de fer canadiens, la prospérité de nos villes, les intérêts généraux de notre commerce, tout impose au gouvernement l'obligation de construire l'embranchement du Sault.

D'un autre côté, le mauvais état de nos finances, la dette énorme qui pèse actuellement sur le peuple du Canada et j'ajouterais même l'inutilité de la section est du Pacifique, tant qu'il y aura pas une population de un million à deux millions entre fort William et Selkirk, toutes ces considérations imposent au ministre le devoir impérieux de retarder la construction de la section est du Pacifique.

Je n'occuperai pas l'attention de cette Chambre sur les clauses du contrat qui ont été traitées au long par d'autres honorables messieurs. Je dirai seulement qu'il y a des petites clauses, toutes courtes, de quelques lignes qui renferment des millions. L'exemption de taxes sur tous les matériaux qui entrent dans la construction du chemin a été estimée à une dizaine de millions. L'exemption sur les terres du syndicat de toutes taxes, municipales, scolaires, fédérales et locales, peut-être estimée à un demi-million de piastres par année; faisant pour vingt ans quelques vingt millions de piastres. C'est, en tout, une vingtaine de millions qui prennent très peu de place dans le contrat.

Mais il est une autre clause d'une grande importance, ou ce sens qu'elle tend à établir dans le Nord-Ouest un état social qui a été condamné dans des circonstances antérieures non-seulement par le parti libéral, mais aussi par le parti conservateur de ce pays. En effet, la cession des terres au syndicat, sans réserves, sans aucune restriction établira infailliblement au Nord-Ouest le règne des grands propriétaires, Les vétérans de notre politique canadienne qui ont combattu pendant des années pour l'abolition de la tenure seigneuriale, regretteront la position que le ministre fait aux habitants du Nord-Ouest. Depuis l'abolition de la tenure seigneuriale, le parti conservateur a toujours disputé au parti libéral dans la presse, et sur les hustings l'honneur d'avoir délivré le peuple de la province de Québec de ce reste de féodalité. Je suis surpris de voir le même parti politique, les mêmes hommes, qui nous ont disputé cet honneur, faire sur ce point une abdication complète des principes qu'ils professaient alors; je suis surpris de les voir établir parmi les colons du Nord-Ouest qui seront des sujets britanniques comme nous, des compatriotes, un état social qui a été condamné autrefois dans le Bas-Canada par toute la population sans distinction de partis politiques. Je m'opposerai donc au contrat actuel parce qu'il tend à établir, dans le grand Nord-Ouest du Canada, un état social nullement en harmonie avec les principes professés jusqu'ici, non-seulement par le parti libéral mais aussi par le parti conservateur du Canada.

Je regrette que le gouvernement ne se conforme pas à l'opinion publique qui demande la construction de l'embranchement du Sault, comme étant un moyen d'augmenter considérablement la prospérité du pays.

Je m'oppose au contrat du gouvernement avec le syndicat, parceque, outre les octrois de terres, il impose au pays une dette de soixante millions de piastres qui ne sera pas éteinte par la vente des terres du Nord-Ouest, mais au contraire qui ne fera que s'accroître.

Je crois qu'il est imprudent d'imposer cette nouvelle charge à un pauvre pays comme le nôtre dont la dette s'élève déjà à au-delà de quarante piastres par tête.

Je crois que nos ressources ne sont pas suffisantes pour faire face à cette augmentation considérable de la dépense publique. En effet, depuis un grand nombre d'années, nous avons eu des déficits continus qui se sont élevés pour la dernière année fiscale à près de 2,000,000 de piastres.

Quelques-uns des honorables membres de l'autre côté de la Chambre ont annoncé un surplus pour l'année courante. C'est une bonne nouvelle; mais devons-nous nous en réjouir lorsque nous considérons que ce surplus n'est obtenu qu'en chargeant d'impôts les premières nécessités de la vie, en imposant des taxes énormes sur tous les articles que le cultivateur et l'ouvrier doivent nécessairement acheter et qui augmentent pour chaque famille de cultivateurs les dépenses de \$20 à \$25 par année?

Devons-nous nous réjouir, quand ces charges trop lourdes forcent nos compatriotes à fuir le pays; lorsque nous voyons défiler devant nous comme un cortège funèbre des milliers de familles qui vont perdre leur santé et quelquefois leur vie dans les manufactures américaines?

Si nous pouvons espérer des surplus, tant mieux. Mais n'en abusons pas pour ensevelir des millions dans les montagnes de la Colombie britannique, dans les déserts et les rochers qui bordent le lac Supérieur. Si nous avons des surplus, profitons-en, pour diminuer les charges publiques; payons notre dette; diminuons les impôts et nous réussirons peut-être par une sage économie des deniers publics à renir au pays quelques-uns de nos frères et de nos amis qui s'en vont.

IMPRIMERIE DE MACLEAN, ROBER ET OIS., RUE WELLINGTON.



Bibliothèque
Le Séminaire de Québec
31, rue de l'Université,
Québec 4, Q.U.E.

