

LE PERIL DE L'IMMIGRATION

L'accroissement de la population d'un pays par l'immigration étrangère doit être soigneusement surveillé et maintenu dans de justes bornes. Les pouvoirs publics doivent s'inspirer fortement de cette pensée malthusienne: il importe moins d'augmenter rapidement le chiffre de la population que de conserver au pays son équilibre économique et son unité nationale, de garder à la race mère son hégémonie politique et ses qualités morales et physiques. Si l'on s'écarte de ce principe, l'immigration peut facilement devenir le suicide de la nation.

Lorsque l'immigration étrangère porte sur un point particulier du territoire, séparé du reste du pays par des obstacles naturels et des divergences d'intérêts économiques, le danger est plus grand encore: c'est la création d'un Etat dans l'Etat, avec toutes ses menaces de querelles intestines. Si enfin ce groupement étranger se compose principalement d'immigrants venus d'un pays voisin, d'une supériorité écrasante par le nombre, la puissance et la richesse, il y a de fortes probabilités que le conflit aboutira à la rupture, et que le pays voisin absorbera ou domiera le territoire peuplé par ses nationaux.

Or, telle est exactement la situation qui est faite au Canada par la politique pratiquée à Ottawa depuis quinze à vingt ans. Loin de s'inspirer du principe suprême de la conservation nationale, le gouvernement fédéral semble s'être donné pour objets ultimes la dénationalisation du peuple canadien, la dislocation des forces économiques du pays, et la rupture de la Confédération canadienne au bénéfice des Etats-Unis.

* * *

Les hommes d'Etat qui fondèrent la Confédération et annexèrent les vastes domaines de la Compagnie de la Baie d'Hudson avaient eu la conception de la seule politique qui pût lier indissolublement les parties mal jointes de ce pays trop vaste. Ils voulaient reproduire, dans les territoires de l'Ouest, les conditions ethniques, sociales et politiques qui existent dans les provinces de l'Est.

Cartier et MacDonald étaient d'accord pour faire du Manitoba une seconde province de Québec. A la demande de Blake, les deux partis s'unirent pour introduire dans tout le pays de l'Ouest le principe de l'enseignement religieux et de la liberté scolaire, qui avait prévalu dans l'Ontario et le Québec.

Les sectaires et les politiciens à courte vue ont fait avorter cette politique inspirée par une pensée vraiment nationale et par un patriotisme clairvoyant.

Sous l'impulsion de Dalton McCarthy, les démagogues fanatiques entreprirent de faire du Manitoba et des Territoires, propriété commune du peuple anglo-français de l'Est, un pays exclusivement anglophone; puis à préparer son américanisation par l'introduction arbitraire et violente du système d'écoles dites "nationales" — sans doute parce qu'il est le plus sûr agent de dénationalisation.

Il faut bien reconnaître, cependant, que le succès de cette entreprise anti-nationale tient dans une large mesure, au peu d'empressement que les Canadiens-français mirent à répondre aux espérances de Cartier.

Si l'on avait, dès le début, dirigé un courant migratoire du Québec au Manitoba, les écoles séparées et la langue française n'auraient jamais été proscrites des provinces de l'Ouest, la semence des discordes nationales n'aurait pas germé dans ces terres fécondes; et il existerait aujourd'hui entre l'Ouest et l'Est canadiens un lien moral assez fort peut-être pour résister aux tendances séparatistes.

* * *

A l'oeuvre des sectaires vinrent bientôt s'ajouter les résultats non moins pernicioeux de la politique d'immigration à outrance, organisée et dirigée par M. Sifton.

On ne saurait raisonnablement prétendre qu'il fallait interdire l'accès des provinces de l'Ouest aux colons étrangers. Mais ce qui est indéniable, c'est qu'on devait d'abord encourager le peuplement de ces territoires par des colons canadiens, anglais et français, transplantés des provinces de l'Est ou rapatriés des Etats-Unis; puis maintenir le nombre des immigrants étrangers à un chiffre notablement inférieur à celui des colons canadiens établis chaque année; et enfin, restreindre cette immigration, autant que possible, aux éléments les plus sains des races de langue anglaise et de langue française, afin de conserver le caractère propre de la population indigène, qui les aurait absorbés.

Or, c'est le contraire de tout cela qu'on a fait.

D'abord, dans la division de la terre on semble s'être appliqué à rebuter le colon canadien et particulièrement le canadien-français, qui aime à voisiner; puis, dans l'octroi des *homesteads*, le gouvernement n'a fait aucune différence entre le colon canadien et l'étranger.

Jusqu'à ces dernières années au moins, le gouvernement permettait aux compagnies de navigation et de chemins de fer de s'entendre pour transporter les immigrants des ports d'Europe aux terres du Far West à meilleur marché que les agriculteurs des provinces de l'Est.

Notez bien que je ne dis pas "à meilleur marché", seulement en proportion de la distance parcourue. Non: il en coûtait *moins d'argent* à l'émigrant d'Angleterre pour franchir les 4,200 milles qui séparent Liverpool de Winnipeg, qu'au colon du Québec pour aller de Montréal à Winnipeg (1,400 milles) ou à celui d'Ontario pour se rendre de Toronto à Winnipeg (1,200 milles).

Cet odieux système, pratiqué avec la connivence du gouvernement par des compagnies grassement subventionnées par l'Etat, est-il encore en vigueur? C'est un point qui mériterait l'attention des commissions d'enquête tout autant que le tarif du transport du blé ou des boeufs.

Ce que je sais, c'est qu'en 1906, le ministre de l'Intérieur, M. Oliver, déclarait que la politique du gouvernement ne visant pas à dépeupler une partie du Canada au bénéfice de l'autre, les autorités fédérales n'avaient pas jugé à propos de mettre fin au système. Grâce à cette politique de haute volée, on rendait l'accès du domaine national plus difficile au fils du sol qu'à l'étranger.

N'oubliez pas qu'à cette *discrimination* abominable des compagnies de transport s'ajoutait la prime de cinq dollars payée par l'Etat, pour chaque immigrant étranger, soit aux agences maritimes, soit à la fameuse *North Atlantic Trading Company*, organisée sous les soins de M. Smart, sous-ministre de l'Intérieur, et de M. Preston, commissaire d'immigration à Londres, soit enfin directement aux agences d'immigration du ministère de l'Intérieur.

Le paiement des primes est à peu près abandonné, je crois. Mais il n'en reste pas moins que la politique jusqu'ici pratiquée par l'Etat a été de ne rien faire pour encourager la colonisation de l'Ouest par nos nationaux des deux langues et de tout faire pour stimuler l'immigration étrangère, sans aucun souci du bien public et de la sécurité nationale.

* * *

En ce qui concerne l'immigration, au moins, cette politique insensée a été inspirée, imposée même, au gouvernement par une puissante coalition d'intérêts et aussi par la pensée stupide et étroite d'angliciser le pays à tout prix.

Les constructeurs de chemins de fer ont intérêt à faire venir de l'étranger, de l'Europe méridionale particulièrement, des armées de terrassiers, durs à la misère et au soleil, qu'ils peuvent traiter comme des bêtes de somme. Ils les embauchent par milliers, ils les lient par de véritables contrats d'esclavage; puis, quand ces malheureux échappent à leur joug, ils en font venir d'autres.

Les compagnies de transport maritime ont intérêt à remplir leurs paquebots de bétail humain. Presque toutes alliées aux compagnies de chemins de fer, elles n'ont aucune peine à en obtenir, pour leurs passagers, les prix de faveur dont j'ai signalé l'injustice.

Enfin, les spéculateurs en immeubles et les propriétaires de terrains à coloniser ont un intérêt primordial à ce que le courant d'immigration, loin de se ralentir, augmente sans cesse et fasse tomber dans leur caisse des bénéfices toujours croissants.

Qu'importe à tout ce monde le salut de la nation?

Or, ces diverses catégories d'intéressés comprennent un nombre considérable de politiciens — fort probablement la majorité des politiciens de l'Ouest — dans les deux partis; et ils exercent, de diverses façons, une pression énorme sur les deux partis et sur une foule de journaux.

Deux des plus puissantes corporations du pays, le Pacifique Canadien et le Nord-Canadien, sont à la fois propriétaires de chemins de fer, de paquebots transatlantiques et d'immenses domaines à coloniser. Elles ont donc un triple motif de faire maintenir un fort courant d'immigration. Elles exercent sur les pouvoirs publics, sur les politiciens et sur la presse une domination écrasante.

Cette seule circonstance suffirait à inspirer aux gouvernants, à leurs partisans et à leurs journaux, l'idée saugrenue de célébrer comme un bienfait le flot croissant d'immigration qui inonde le pays chaque année. Cette conception s'est répandue facilement dans l'opinion peu avertie d'un pays neuf, dominé par les préoccupations mercantiles, — ceci s'applique à tout le Canada, — où le succès matériel et les gros chiffres aveuglent tant de gens sur les réalités de fond.

Il est plus que temps qu'une saine opinion publique réagisse contre cette notion absurde. La vérité, c'est que l'accroissement constant de l'immigration étrangère, des Iles Britanniques ou d'ailleurs, loin d'être matière à congratulations dans les discours du Trône, constitue le péril le plus grave qui menace l'avenir de la nation canadienne.

Henri BOURASSA.