

Il serait peut-être bon de jeter un coup d'œil sur la vente des terres dans les provinces des prairies. En 1893, les différentes compagnies de chemin de fer ayant obtenu des subventions en terres, en vendaient 120,000 acres à \$2.93 chacune. En 1895, elles en vendaient 114,000 à \$1.94. C'est à ce prix-là que se vendait alors la terre dans les provinces de l'Ouest. En 1903, l'augmentation prodigieuse du nombre des concessions gratuites de terre donna naturellement beaucoup plus d'activité à la vente des terres; aussi s'en vendait-il 4,229,000 acres à raison de \$3.46 chacune. Pour faire voir que les gens ne cessèrent jamais d'avoir la plus entière confiance en la valeur des terres tant qu'ils eurent la certitude qu'il y aurait concurrence en matière de transport par chemin de fer, je dirai qu'en 1911 on vendait 1,466,000 acres de terre à \$13.59; en 1912, 1,320,000 acres à \$13.70, et qu'à l'expiration de la deuxième année du régime actuel, en 1913, on en avait vendu 707,000 acres à \$13.95; c'est-à-dire que si le prix était resté à peu près le même, le nombre des ventes avait déchu exactement dans la même proportion que les concessions gratuites.

Pas n'est besoin de bien longues observations pour démontrer qu'en un pays où les distances sont si grandes, la question du transport tient naturellement une place fort importante. La production est au premier plan; le transport vient immédiatement après. Mais la production n'est possible qu'à la condition que le transport s'effectue dans des conditions satisfaisantes. Il n'est donc pas nécessaire de rappeler que si nous tenons à ce que les provinces de l'Ouest récoltent d'abondantes moissons, nous devons faire en sorte que les produits en puissent être transportés vers les débouchés. Qu'il me soit permis de donner en quelques mots une idée du volume actuel de la production et de ce qu'il sera vraisemblablement plus tard, grâce aux moyens de transport.

En 1901, la superficie des terres en culture n'était, dans les provinces de l'Ouest, que d'environ 2,500,000 acres.

En 1911, il y avait moins de 18,000,000 d'acres en culture et la surface cultivée est restée à peu près la même. A l'heure actuelle, la superficie de terres mises en culture dans les trois provinces de l'Ouest est de moins de 18,000,000 d'acres. Le domaine public comprend au moins 150 millions d'acres de terre en majeure partie aliénée et entièrement arpentée. Il y a donc lieu

de présumer que nous avons là un vaste territoire propre à être mis en valeur; or, de ces 150,000,000 il n'en est que 18,000,000 qui soient en culture, et cependant on y a récolté environ 450,000,000 de boisseaux de grain. Nous avons fourni un trafic rémunérateur à des voies ferrées d'une longueur de 1,000 milles. Si l'exploitation de 18,000,000 d'acres de terre a donné un tel résultat, la possibilité de la mise en culture du reste de la superficie de 150,000,000 d'acres devrait indiquer assez clairement aux membres du Parlement la voie qu'ils doivent suivre en matière de transport. On ne saurait songer à mettre en culture le reste de ces 150,000,000 d'acres de terre avant d'avoir assuré le transport en des conditions favorables des produits des terres déjà en exploitation.

Outre les 150,000,000 d'acres que nous avons vendus ou autrement aliénés, il nous en reste encore au moins 150,000,000 que l'on peut rendre productifs. Quand nous aurons mis en valeur 150,000,000 d'acres de terre, nous n'aurons encore accompli que la moitié de notre tâche en matière de développement. La mise en culture de cet autre territoire de 150,000,000 d'acres constitue, j'en conviens, un problème plus épineux que celle des 150,000,000 d'acres déjà aliénés. Toutefois, la nature du sol, le climat, les conditions, tout indique que ce territoire est susceptible de mise en valeur et de développement. Et cependant les membres de la droite s'efforcent de jeter l'alarme dans les esprits parce que l'on a fait des frais considérables pour obtenir que le transport s'effectuât en des conditions qui sont absolument indispensables, si l'on veut que le développement s'accomplisse dans une mesure appréciable.

Certes, je tiens compte comme il convient des ressources financières du pays; je m'en voudrais de conseiller le gaspillage sous une forme quelconque. Mais s'il est vrai que le Transcontinental a coûté ou coûtera \$200,000,000, il est incontestable, d'autre part, que cette dépense est marquée au coin de la prévoyance et de la saine économie, puisqu'elle permettra de donner aux provinces de l'Ouest un développement qu'elles n'auraient pas connu sans cela. Le Gouvernement actuel ne se fait pas scrupule, lui non plus, de consacrer de l'argent à l'amélioration des moyens de transport.

L'approfondissement du canal Welland va entraîner une dépense de \$50,000,000. Va-t-il faire courir l'intérêt de ce capital depuis aujourd'hui jusqu'à une date loin-